

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Bajo la lupa **PEUGEOT 208 PURETECH 130**



LOS PRIMEROS 10.000 KM

PRÓXIMO NÚMERO, A LA VENTA EL 21 DE ABRIL

Nº 1.775 del 24 de marzo al 20 de abril de 2020



A fondo

Peugeot 2008
PureTech 130
Vale para todo



A fondo

Hyundai i10
1.2 MPI 84 CV
Un gran ciudadano



340 CV



A fondo **Toyota GR Supra**
Diversión garantizada

23 modelos
Todos los



a elegir hasta 20.000 euros

Dos supernovedades

con todas las etiquetas



Seat León



Ford Kuga



Gasolina, diésel, PHEV, Mild Hybrid, GNC, Híbrido



Comfort class



SUV CITROËN C5 AIRCROSS

SMOOTH UNIQUE VEHICLE

INCLUYENDO SUSPENSIÓN DE AMORTIGUADORES PROGRESIVOS HIDRÁULICOS*



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

Desde
185€ /MESTM
Entrada: 4.958,89€
47 cuotas, TAE: 7,81%
Última cuota: 11.076,3€

Citroën prefiere Total. (1) PVP recomendado en Península y Baleares de un SUV C5 Aircross PureTech 130 S&S START 20.665€ (Impuestos, transportes, y oferta incluidos), para clientes particulares que financien con una permanencia mínima de 36 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A. y entreguen un vehículo propiedad del comprador al menos los últimos 3 meses. Sujeto a aprobación financiera. Cuota para una duración de contrato de 48 meses y 50.000 kms totales. Capital financiado con comisión de apertura: 16.326,5€. Comisión de apertura: 620,39€. TIN: 6,25%. Importe total adeudado: 19.771,3€. Precio total a plazos: 24.730,19€. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. PVP para el cliente que no financie: 21.165€. Oferta válida para vehículos matriculados antes del 31/03/2020. El modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. PSAG Automóviles Comercial España, C/ Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid.
Gama SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (L/100Km): 5,0 a 8,0. Emisiones de CO₂ (g/Km): 129 a 181 WLTP (102 a 128 NEDC).

INSPIRED
BY YOU

Al detalle

VOLVEMOS EL 21 DE ABRIL

La crisis mundial provocada por el coronavirus nos afecta a todos y en todos los órdenes de nuestra vida. Y en Motor16 también nos hemos visto afectados de manera importante. La cancelación de presentaciones de nuevos modelos —empezando por el propio Salón de Ginebra—, los cierres de las flotas de coches de pruebas de las marcas, unidos a las dificultades de distribución de la revista y el cierre de muchos quioscos durante estos días —agradecemos el esfuerzo y el compromiso de los que siguen abiertos— nos lleva a retrasar la salida del próximo número, que en lugar del día 7 estará en la calle el próximo 21 de abril. Esperamos veros entonces y traerlos las mejores noticias. Cuidaos...

Y mientras tanto, podéis seguir informados en www.motor16.com



ADIÓS A TOMÁS DÍAZ VALDÉS

Se nos ha ido a causa del coronavirus Tomás Díaz Valdés. El que fue descubridor de Ángel Nieto y durante años responsable del motor del Diario AS o director de Top Auto ha fallecido a los 78 años en Madrid. Nuestro apoyo para su familia. Descanse en paz.

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 Gá Martins - amartins@motor16.com
Julian 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 Benítez, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones: C/ 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

Motor16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247.983

© Motor16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.

Boycá



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

«El que resiste, gana»

La pandemia generada por el coronavirus nos pone a prueba a todos. Es hora de aplicar el mensaje que hace años lanzó Camilo José Cela en esta revista: “el que resiste, gana”

Toca aguantar y controlar el desasosiego, a la espera de que pase este enemigo mortal e invisible que cruza el planeta. Nos creíamos estupendos e invencibles, y ya ven: un virus importado, como tantas cosas, de China, nos baja los humos, nos aísla y cambia nuestra forma de vida con una pandemia cuyas consecuencias somos incapaces de descifrar. En este punto, lo más importante es preservar la vida, aunque todos somos conscientes de las tremendas secuelas que dejará en la economía y el tejido productivo. De hecho, son cada vez más los analistas que vaticinan para España la pérdida de tres años de crecimiento económico. Un panorama que, si exceptuamos el turismo, se ceba especialmente con la automoción. El efecto dominó sobre el automóvil es continuo y supone la paralización de la mayoría de las fábricas europeas. Así, el Grupo Volkswagen y Ford se suman al Grupo PSA, Renault Group y Fiat Chrysler Automobiles o Michelin entre otros, que pararán todas sus actividades productivas en el continente. No hay nadie que se salve en el sector, especialmente la potente industria de componentes, que emplea en España de forma directa e indirecta en torno a 250.000 personas. Otro drama es el parón del consumo; dado que la gente no puede salir de casa, por ejemplo, el tráfico en los concesionarios de Madrid cayó a primeros de marzo un 80 por ciento, y la venta de turismos online es un mercado re-

sidual. En resumen, un panorama de lo más sombrío donde la colaboración del sector a todos los niveles es fundamental. Son tiempos en los que la realidad nos pone a prueba.

Se trata de resistir y aguantar hasta volver a la realidad. Es una lucha contra el reloj que puede durar semanas o meses de esfuerzo y sacrificio. Justo el que también tenemos que hacer en esta revista para seguir ofreciendo a nuestros lectores la mejor información posible del automóvil. Seguiremos como siempre probando, comparando prestaciones, equipamientos y precios de todas las novedades que tengamos a nuestro alcance. Cuestión complicada si tenemos en cuenta que, como consecuencia de las medidas sanitarias que padecemos, las marcas no proporcionan coches de pruebas por el peligro de contagio. Por eso, para seguir siendo la cabecera fiable cuyos atributos se vinculan con el rigor en las pruebas y, al mismo tiempo, respetar las indicaciones de sanidad, durante este momento complicado estaremos presentes en el quiosco una vez al mes, en lugar de las dos habituales.

Lo más importante es preservar la vida, aunque todos somos conscientes de las tremendas secuelas que dejará en la economía y el tejido productivo. El efecto dominó sobre el automóvil es continuo y supone la paralización de la mayoría de las fábricas europeas. Un panorama sombrío donde la colaboración del sector a todos los niveles es fundamental. Son tiempos en los que la realidad nos pone a prueba.

Permítanme para terminar que recuerde unas palabras que dijo Camilo José Cela, coincidiendo con su colaboración en los primeros tiempos de Motor 16: “EL QUE RESISTE, GANA”.

SUMARIO

Nº 1.775 • 24 de marzo al 20 de abril de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA

VOLKSWAGEN T-ROC CABRIO

Un SUV urbano que se convierte en descapotable en solo nueve segundos.

10.- EN PORTADA

PEUGEOT 2008 GT LINE PURETECH 130 CV

Estrena plataforma, crece de talla y protagoniza una revolución tecnológica. Y con el tricilíndrico de gasolina de 130 caballos va de cine.

16.- CUATRO RUEDAS

HYUNDAI i10 1.2 MPI

Hyundai sigue apostando por el segmento de los utilitarios con este nuevo i10 que brilla en dinámica, tecnología y espacio interior.

22.- TOYOTA GR SUPRA

Un deportivo que enamora con cada kilómetro recorrido, y que bien vale cada uno de los 69.900 euros que Toyota pide por él.

26.- PEUGEOT 208 GT LINE PURETECH 130 CV A LOS 10.000 KILOMETROS

El Coche del Año en Europa inicia una prueba de larga duración –25.000 kilómetros– de la que ya hemos cumplido los primeros 10.000.

30.- SEAT LEÓN

La cuarta generación del León se beneficia de la tecnología más vanguardista del mercado. Un avance brutal en ingeniería.

32.- FORD KUGA

La tercera generación del Kuga gana en todos los terrenos, con modernas tecnologías de asistencia y una amplia oferta de mecánicas que le garantizan todas las etiquetas: C, ECO y 0.

35.- BMW SERIE 2 GRAN COUPÉ

Original en su diseño y divertido de conducir.

36.- OPEL CORSA E

El primer eléctrico de Opel presume de 136 CV y de una autonomía de hasta 337 kilómetros.

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 58

Busca tu marca

BMW	35
DACIA	43
FIAT	40
FORD	32, 41, 45
HYUNDAI	16
MAZDA	41
MERCURY	46
OPEL	36
PEUGEOT	10, 26
RENAULT	45
SEAT	30, 42
SKODA	42
SUZUKI	38, 41
TOYOTA	22, 40
VOLKSWAGEN	8

8



46



26



36



22

38.- SUZUKI S-CROSS MILD HIBRID 48V

El S-Cross de Suzuki suma el sistema Mild Hybrid para mejorar la eficiencia pero también la agilidad y las prestaciones.

40.- TODOS LOS "ECO" HASTA 20.000 EUROS

Si quieres un etiqueta ECO y tu presupuesto es ajustado, aquí tienes 23 alternativas por menos de 20.000 euros.

46.- FUERA DE SERIE

ICON MERCURY COUPÉ

Un clásico restaurado por fuera y puesto al día tecnológicamente por dentro. Este Mercury de 1949 esconde 400 caballos y el juego de baterías de 85 kWh del Tesla Model S P85.

50.- LA SEMANA

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS LA CRISIS DEL CORONAVIRUS FRENA EL AUTOMOVILISMO

Salvo en la Segunda Guerra Mundial nunca el automovilismo deportivo se había detenido como

en este 2020 de coronavirus. Los precedentes en la historia delatan la gravedad de la situación actual. Un virus, y no de la electrónica, ha parado todos los campeonatos

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

PARA LOS QUE NO QUIEREN RENUNCIAR A NADA LLEGA TIPO MORE



FIAT TIPO MORE DESDE 10.750€*

SUJETO A FINANCIACIÓN

DISFRUTA DEL NUEVO TIPO MORE TOTALMENTE EQUIPADO:

LLANTAS DE ALEACIÓN NEGRAS DE 41CM (16") • PANTALLA TÁCTIL DE 13CM (5")
CLIMATIZADOR MANUAL • ASISTENTE AUTOMÁTICO DE AYUDA EN PENDIENTE
LUCES DIURNAS LED • CRISTALES PRIVACIDAD • SENSOR DE PARKING TRASERO

Gama Fiat TIPO: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 4,6 a 8,2 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 119 a 182 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 106 a 164 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Oferta válida para Fiat Tipo 5 puertas Street 1.4 16v 70kW (95CV) gasolina con Pack Street MORE incluido. PVP recomendado sin gastos de financiación ni matriculación: 10.750€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo a financiar de 10.500€ con un plazo mínimo de 60 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. No se incluyen los gastos de financiación ni de matriculación. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 10.750,00€ con 72 cuotas mensuales de 193,72€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura (3,00%) 322,50€ al contado, importe total a plazos 14.270,34€, importe total adeudado 14.270,34€. La oferta incluye garantía legal y asistencia en carretera de 2 años. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/03/2020. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.

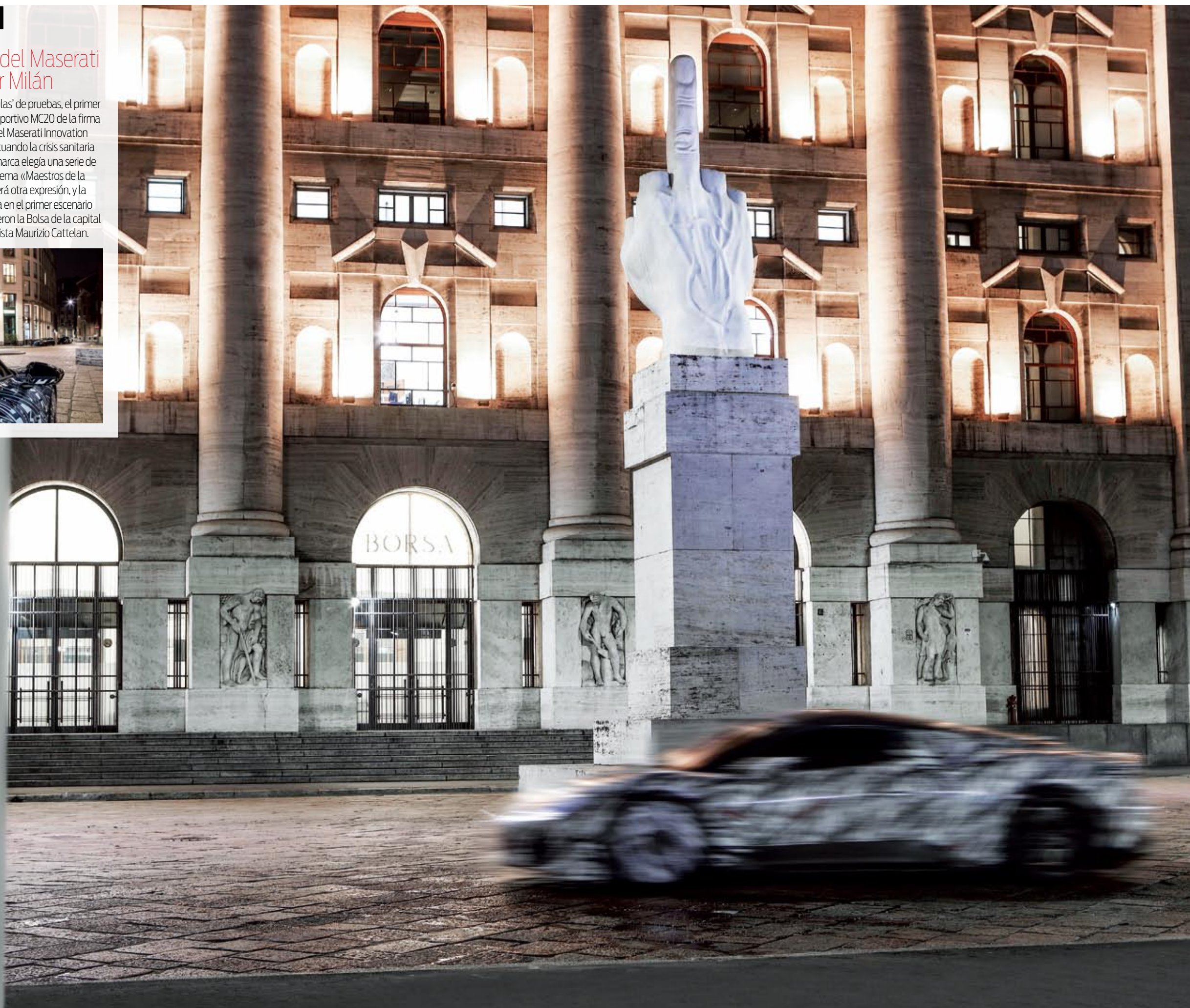
FCA CAPITAL
España





El primer prototipo del Maserati MC20, de paseo por Milán

Tras los ensayos realizados con las 'mulas' de pruebas, el primer prototipo completo del nuevo superdeportivo MC20 de la firma del tridente ha salido por las puertas del Maserati Innovation Lab de Módena. Hace unas semanas, cuando la crisis sanitaria del Covid-19 era aún inimaginable, la marca elegía una serie de localizaciones icónicas del país bajo el lema «Maestros de la audacia italiana», de la que el MC20 será otra expresión, y la Piazza degli Affari de Milán se convertía en el primer escenario utilizado. Testigos de esa fotografía fueron la Bolsa de la capital lombarda y la escultura L.O.V.E. del artista Maurizio Cattelan.



AUDI Q5 MILD HYBRID

Los Audi Q5 35 TDI S tronic y 40 TDI S tronic quattro incorporan desde ya la tecnología Mild Hybrid, con la que tienen derecho a la etiqueta ECO de la DGT. El primero rinde 163 CV y el segundo, 204. Así, la gama Q5 pasa a estar electrificada en un 75 por ciento.



VW ARTEON R-LINE PERFORMANCE

Edición especial limitada a 80 unidades con una nueva pintura Gris Ceres, techo negro y llantas de 20 pulgadas. Y puede elegirse con dos motores de gasolina TSI de 190 y 272 CV con DSG y 4Motion. Está disponible desde 43.000 euros.

DFSK IX5

Llega a España el nuevo DFSK IX5, un SUV Coupé de origen chino con motor 1.5 Turbo de 150 CV –gasolina o bifuel– y cambio automático CVT que estará disponible en España desde 26.500 euros. El IX5 ya va equipado con numerosas ayudas a la conducción.



BENTLEY CONTINENTAL GT MULLINER CONVERTIBLE

Disponible con motores V8 y W12, el nuevo Continental GT Mulliner Convertible se convierte en otra joya de la casa británica, cuyo interior está hecho a mano. La versión W12 hace el 0-100 km/h en 3,8 segundos.

Volkswagen T-Roc Cabrio

Para poner el cielo por techo en 9 segundos

El Volkswagen T-Roc, que mide 4,23 metros de largo –12 centímetros más que el T-Cross–, va a tener desde ahora una variante Cabrio que supera incluso a ambos con su longitud ligeramente estirada hasta los 4,27 metros. Este nuevo descapotable de cuatro plazas utiliza una capota de lona de tres capas con el fin de insonorizar el habitáculo, incluso a alta velocidad. Un techo que se activa de forma eléctrica y que emplea 9 segundos para escon-

derse en la parte trasera; o, en el proceso opuesto, 11 segundos para cubrir el habitáculo. Pero lo mejor es que estas operaciones pueden realizarse incluso en marcha hasta una velocidad de 30 km/h. El T-Roc Cabrio mantiene una posición elevada al volante, como la del mejor todocamino, y aunque no ofrecerá versiones de tracción total, su mayor altura al suelo le permitirá superar caminos sin dificultad. El Volkswagen T-Roc Cabrio está dispo-

nible con dos motorizaciones de gasolina: un 1.0 TSI de tres cilindros con 115 CV, siempre asociado a un cambio manual de seis marchas, y un 1.5 TSI de cuatro cilindros –puede desconectar dos en ciertos momentos– y 150 CV, disponible tanto con cambio manual como con la caja automática DSG de siete marchas. El consumo medio en ciclo WLTP parte de los 6,3 l/100 km de la versión de acceso. Y habrá dos niveles de acabado: Style y R-Line.



▲ La capota, de lona, se quita en 9 segundos y permite cubrir el habitáculo en 11 segundos.

◀ El maletero cubica 280 litros, 165 litros menos que el de un T-Roc normal. Y el Cabrio tiene cuatro plazas.



▲ La capota se puede accionar incluso en marcha, hasta 30 km/h.



PARA PENSAR

397.835

coches exportó Seat en 2019, y ello supone un 3 por ciento de las de la economía española.

El primer vehículo que exportó Seat en su historia fue producido en 1965, siendo Colombia su destino. En concreto, allí se enviaron 150 unidades del Seat 600 D. La marca española está presente ahora en 80 países, siendo Alemania su mejor mercado internacional.

EL PUNTAZO

El Aston Martin Valkyrie, con 1.176 CV de potencia y un precio de casi 3 millones de euros, ya rueda por carretera abierta con el piloto de pruebas Chris Goodwin a sus mandos.



Rolls-Royce Dawn Silver Bullet

Sólo para 50 privilegiados en todo el mundo

Limitada a tan solo 50 unidades para todo el mundo e inspirándose en los legendarios roadsters de la década de 1920, la colección Dawn Silver Bullet es un poderoso ejercicio de diseño que enriquecerá la Rolls-Royce Collection Car. Además, la marca organi-

zará una serie de 'Silver Bullet Drives', viajes épicos por carretera para los propietarios de esta colección contemporánea, disponibles a través de Whispers, el sitio digital exclusivo de Rolls-Royce para clientes de la exclusiva marca británica alrededor del planeta.

Versión Nomad Plus Home

El Toyota Proace Verso Camper, más equipado

La gama Proace Verso Camper de Toyota se completa ahora con el nuevo acabado Nomad Plus Home, dotado del equipamiento más completo que puede incorporarse en un vehículo de estas características. Elementos como un nuevo tipo de techo elevable –ahora con apertura delantera panorámica–, una nueva base giratoria para los asientos, una nevera de mayor capacidad –anuncia ahora 40 litros–, un módulo cocina-fregadero extraíble que se puede utilizar tanto en el interior como en el exterior...

La nueva camper de la firma japonesa une este nuevo equipamiento al ya

existente, como la calefacción auxiliar de gasóleo con programador, el portabicicletas ubicado en el portón trasero, la toma exterior de 220V o un toldo con mesa y sillas de interior y exterior. La nueva Nomad Plus Home está disponible en España desde 45.683 euros.



Mecánica híbrida de 184 CV

Toyota Corolla GR-Sport: con suspensión regulable

El nuevo Toyota Corolla GR-Sport está empezando a llegar a los concesionarios españoles, con su mecánica híbrida de 184 CV y, por primera vez en Toyota, una suspensión adaptativa regulable en opción. Esta

versión deportiva, exclusivamente con carrocería de cinco puertas, está disponible desde 26.750 euros y cuenta con siete modos de conducción: Normal, EV, Eco, Comfort, Custom, Sport y Sport+.

Tiene etiqueta 0 de la DGT

El Kia Xceed Plug-in Hybrid, por 26.150 euros

Hasta 48 kilómetros de autonomía en modo eléctrico –en ciclo mixto WLTP– es lo que ofrece el nuevo Kia Xceed Plug-in, que cuenta con un sistema de propulsión híbrido enchufable. Este comprende una batería de 8,9 kWh, un motor eléctrico de 44,5 kW y uno de gasolina de 1,6 litros, con 141 CV y 27,0 mkg en total.

Con esas cifras este nuevo PHEV de Kia acelera de 0 a 100 km/h en 11 segundos y su consumo mixto se ha cifrado en 1,4 l/100 km. El sistema de propulsión se combina con una eficaz transmisión automática

de 6 marchas y doble embrague. El interior ofrece información específica del sistema como la reserva de carga o localización de puntos de carga. Esta versión se vende, con 7 años de garantía e incluyendo todos los descuentos posibles, desde 26.150 euros en el caso del nivel eDrive, aunque se ofrecen otros dos acabados más: eTech y eMotion.



Te deja marcado

Ahora entiendo lo que se siente al conducir un Supra, un legendario deportivo nacido allá por 1978 y que ha ido dejando huella en todos los amantes de la conducción con sus sucesivas generaciones. A mi también me ha marcado esta criatura que enamora con cada kilómetro recorrido, y que bien vale cada uno de los 69.900 euros que la casa nipona nos pide por él.

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotografía: Álvaro Gª Martins

Si cuentas con liquidez para desembolsar 69.900 euros en un coche, lo primero que debo decirte es... enhorabuena. Con semejante cuantía tienes un universo de opciones para elegir, pero si todavía te mantienes en forma y no has comenzado a presentar los primeros achaques de la edad, gástatelos en un deportivo. Y si es en este Toyota GR Supra, mejor que mejor. Tu cuerpo y tu mente te lo agradecerán; y tus vecinos se morirán de envidia.

¿Por qué GR Supra? Pues porque es-

te deportivo, descendiente de una legendaria saga –es la quinta generación– por la que ha suspirado medio mundo ha sido el primer producto ‘de calle’ de Gazoo Racing, la división de competición de Toyota. Quienes hayan hecho los deberes sabrán que hay un trasfondo en el desarrollo de este GR Supra, que se fabrica en la planta de Magna Steyr en Austria... Junto al BMW Z4, su alma gemela.

Ambos comparten cosas, igual demasiadas a ojos de los entusiastas de los Supra, pero si no estás familiarizado con la firma de Múnich, pasarás por alto su llave, los mandos interiores, el selector del cambio, los grá-

ficos de sus pantallas, el volante... Y precisamente con quien eligió ese volante tendría unas ‘palabritas’.

El GR Supra mide 1,29 metros de alto, y la marcada línea del techo obliga al contorsionismo para entrar. Y eso que no soy Pau Gasol, con sus 2,16 de estatura. Es cierto que hay deportivos semejantes a los que se entra mejor. Pero a mi eso no me echaría para atrás, porque una vez acomodado en sus asientos te sientes el centro de atención. Todo en su habitáculo mira al puesto de pilotaje, con una postura de conducción perfecta, al igual que su acabado, donde abundan los materiales blandos y la fibra de carbono.

No sobra espacio, pero tampoco agobia. Y tras sus dos asientos, un maletero con 290 litros de capacidad. Suficiente para la compra de la semana; pero ojo en las apuradas de frenada, pues nada lo separa del interior, por lo que un cartón de leche te puede dar el susto.

No es excesivamente grande, de manera que moverte por la ciudad con él es tarea sencilla. Ahora bien, las suspensiones activas son demasiado secas incluso en modo Normal, y transmiten un incómodo rebote al superar baches. Igual no es mala idea salir pitando de ese entorno...

Para ello contamos con un aliado vital, un sensacional co-

razón 3.0 Turbo con seis cilindros en línea. También puedes llamarlo TwinPower Turbo.

A pesar de su deportividad, sorprende su capacidad viajera. Está bien aislado y su octava marcha permite circular a 120 km/h a solo 1.957 rpm. Entonces firma un consumo de 7,3 l/100 km, realmente contenido, lo que hace que los escasos 52 litros de su depósito se puedan estirar como un chicle.

Pero, a nuestro juicio, na-



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Impecable. Así es este GR Supra, un deportivo de los que van quedando menos. Que no te asuste su ADN germano, porque mantiene la esencia Supra. Eso se nota en su imagen, su dinámica, sus prestaciones... Y enamora con cada kilómetro, con cada curva, con cada arrancada, con cada litro ‘volatilizado’... Enamora.



PRECIO	69.900 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 170 G/KM (NEDC)	
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
	Comportamiento dinámico. Sensaciones de conducción. Prestaciones. Dirección. Consumo ajustado. Equipamiento de serie. Imagen. Calidad general.
DEBE MEJORAR	
	Depósito justo. Sin separación habitáculo/maletero. Acceso incómodo. Iluminación frontal mejorable. Suspensión muy firme. Volante poco deportivo.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	3.0 TURBO
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en línea / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.998
Alimentación	Inyección directa, turbo de doble entrada e intercooler
Potencia máxima/rpm	340 CV / 5.000-6.500
Par máximo/rpm	51,0 mkg / 1.600-4.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	61,3 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 348 mm/Dis. vent. 345 mm
SUSPENSIÓN	
Delanteras: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos (Del./Tras.)	255/35 R19 - 275/35 R19
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.570
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.379 / 1.854 / 1.292
Capacidad del maletero (l)	290
Capacidad del depósito (l)	52

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,0
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,6 (4,3)
Recorriendo (metros)	70
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,5
1.000 m desde 40 km/h en D	22,0
De 80 a 120 km/h en D	2,7
FRENADA (en metros)	
A 60 km/h - A 100 km/h - A 120 km/h	12,9 / 34,8 / 47,9
SONORIDAD (en decibelios)	
Ralentí - A 90 km/h - 120 km/h	40,1 / 67,9 / 69,4

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	10,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,6
En conducción dinámica	16,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,3
A 140 km/h de cruce	8,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	666
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	N.d.
Ciclo mixto (NEDC)	7,5
Ciclo mixto (WLTP)	8,2





▲ El maletero anuncia 290 litros y debajo va la batería, para repartir pesos. El antiniebla trasero tiene el más puro estilo Fórmula 1.



◀ Las llantas de 19 pulgadas son forjadas. Delante equipa pinzas Brembo de cuatro pistones.



DIVINA PROPORCIÓN
TOYOTA SE HA TOMADO AL PIE DE LA LETRA LO DE CENTRAR MASAS. ASÍ HA CONSEGUIDO UNA DINÁMICA EXTRAORDINARIA PARA DIVERTIRTE TODOS LOS DÍAS PARA PILOTAR ES SENCILLO, PERO HAY LO NECESARIO PARA DISFRUTAR DE LA CONDUCCIÓN. SUS DOS PANTALLAS TIENEN 8,8 PULGADAS, Y SU DOTACIÓN ES ABRUMADORA



▲ Solo hay programas Normal y Sport. ¿Necesitas más? Los gráficos son sencillos, pero dejan clara la naturaleza del GR Supra. Equipa sistemas de ayuda a la conducción.



▲ El cambio lo firma ZF, y tiene ocho marchas y levass. Algunos mandos son de origen teutón... ¿pero eso es malo? La calidad es casi perfecta.

die en su sano juicio se haría con un GR Supra para ir a 120 km/h por autovía. Porque este deportivo pide curvas y más curvas, como las que luce su sugerente carrocería, que combina acentos clásicos inspirados en el icónico 2000GT con ciertos toques de cómic 'manga'.

En cuanto aparecen esas curvas comienza la fiesta. No es que presuma de una gran variedad de programas de conducción, pero tiene lo justo: Normal y Sport. Este último permite configurar al gusto cuatro parámetros básicos, como la entrega de potencia, el tacto de dirección, el cambio y la suspensión.

Su transmisión automati-

ca de 8 velocidades –llámalo también Steptronic– tiene función Launch Control para firmar fulgurantes arrancadas. Y eso lo borda. En línea recta este GR Supra no es rápido, es rapidísimo; tanto, que en poco más de 15 segundos ya va a 200 km/h. Pero su ADN seudoteutón le corta las alas a 250 km/h.

Los 340 CV se traducen en respuestas fulgurantes y en una seguridad pasmosa para adelantar –de 80 a 120 km/h demanda el mismo tiempo que un Audi RS 5 Sportback de 450 CV– o incorporarte a las vías rápidas. Y esto se agradece, porque la visibilidad tres cuartos trasera es nula.

Los ingenieros de Gazoo

Racing se hartaron de dar vueltas a Nürburgring hasta hacer perfectamente los deberes con este GR Supra, cuya ri-

gidez estructural es superior a la del Lexus LFA, el deportivo más extremo jamás creado por la división premium de



▲ Equipa suspensión variable con modos Normal y Sport. El último minimiza la oscilación de su carrocería, cuyo diseño es muy 'anime'.

Toyota. La disposición del motor y del resto de componentes mecánicos proporciona el reparto de pesos ideal, ade-

más de un centro de gravedad más bajo que el de un GT86, dotado de motor bóxyer y de la denominada 'Divina Propor-

ción', que se traduce en una relación perfecta entre distancia entre ejes y ancho de vías. ¿Quieres más? Pues suma un diferencial trasero activo que trabaja en aceleración y deceleración, un equipo de frenos Brembo...

Con esto sobre la mesa, este GR Supra no puede ir mal. Y realmente no va nada mal.

Es impresionante la precisión de su dirección, viva, que te hace sentir que conduces y te transmite lo que pasa bajo esas gomas Michelin Pilot Sport, calzadas sobre llantas forjadas. Su tren delantero entra en las curvas con una facilidad pasmosa, como si fuera sobre raíles, al mismo tiempo que su carrocería se inclina los

milímetros indispensables, antes de que veas el final de ese giro. Entonces el pedal derecho pide acción y el diferencial trasero se pone manos a la obra para garantizar una tracción instantánea. Sin pérdidas. Sin deslizamiento... Siempre que no hayas jugado a tocar botones y el ESP no esté apagado, porque entonces ten por seguro que la derrapada está garantizada. Con gas y dirección se controla como si deslizaras con tus esquís por la pista más sencilla de Baqueira Beret. Es un divertidísimo juego de niños al que debes poner fin lo antes posible, porque este GR Supra invita a pecar, mucho más de lo debido.

► SUS RIVALES



AUDI TT COUPÉ QUATTRO S TRONIC 306 CV

No es tan divertido ni corre tanto como el GR Supra. Su tracción total quattro aporta seguridad, y tiene dos plazas traseras. Si te pasas con las opciones, al final es más caro.

Precio	64.400 €
Maletero	305 l.
Consumo 0 a 100 km/h	8,0 l/100 km
	4,5 s.



NISSAN 370Z NISMO COUPÉ 344 CV

Aunque ya tiene 'añada', es muy divertido y este Nismo va en serio. Corre de sobra y por ese precio no puedes pedir más. No lo hay automático y su consumo es elevado.

Precio	45.430 €
Maletero	235 l.
Consumo 0 a 100 km/h	12,2 l/100 km
	5,2 s.



PORSCHE 718 CAYMAN PDK 300 CV

Es el Porsche más básico... pero es un Porsche. Tiene calidad y su dinámica enamora. El motor cumple, pero no corre como el GR Supra y su precio... también Porsche.

Precio	65.208 €
Maletero	312 l.
Consumo 0 a 100 km/h	8,5 l/100 km
	4,9 s.

Antes de que el Peugeot 208 fuese nombrado oficialmente Coche del Año en Europa nosotros, tras una corazonada repleta de argumentos, ya nos habíamos adelantado y nos encontrábamos realizando kilómetros con el flamante modelo elegido. Como es habitual recorreremos un total de 25.000 kilómetros con este 208 GT Line Puretech de 130 CV para comprobar su fiabilidad. Y ya llevamos 10.000...

Los primeros 10.000 kilómetros



Andrés Mas y Equipo de pruebas |
amas@motor16.com

«¡Qué buena planta tiene ese coche!» El comentario se lo oímos a un viandante contemplando casi con lupa el 208 estacionado en el aparcamiento de un hipermercado. Pero no ha sido el único. Porque lo cierto es que hemos venido comprobando durante los primeros compases de esta prueba de fiabilidad que el

nuevo 208 entra por los ojos por sus formas y su tamaño, pero sobre todo por un frontal muy llamativo que desprende fuerza y carácter, y que recuerda en muchos aspectos al mítico 205 GTI. Para colmo, el Peugeot 208 acaba de ser proclamado «Car of the Year 2020», y es el primer coche pequeño de la marca que lo logra. Detrás han quedado clasificados entre otros el Tesla Model 3 y el

Porsche Taycan, en un podium majestuoso que pone en valor la importancia que se le da hoy en día a tener en una gama un coche 'a pilas', además de otras versiones con propulsores térmicos, como es el caso del 208. Una buena estrategia para el recién llegado, con la única excepción de no disponer de alguna variante híbrida con etiqueta ECO, de cara a lo que nos espera a los usuarios y les espera a los fabricantes en

cuanto a reducción de gases de efecto invernadero y cumplimiento de la normativa. Pero nosotros, de momento, nos hemos centrado en la versión de gasolina, con un gran recorrido comercial a corto, medio y largo plazo. Esta dispone de un motor 1.2 Puretech de tres cilindros y 130 caballos que, asociado a un cambio automático de 8 marchas, ofrece un rendimiento muy interesante y unos consumos que ofre-



Camino de Granada desde Málaga nos detenemos en Villanueva del Rosario y visitamos la fuente de los 100 años, uno de los lugares más buscados de una zona con un entorno privilegiado.

cen dos caras. Por un lado un gasto contenido en modo ECO o en modo Normal, siempre que se mime el acelerador y se respeten una serie de recomendaciones que evitan disparar el gasto. Por otro, un programa Sport que transforma la personalidad del 208 GT Line y anima al conductor a mantener un ritmo más fluido, desentendiéndose del dato de consumo

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.2 PURETECH 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler. Admisión variable.
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Ruedas tiradas con elemento torsional, muelles y amortiguadores.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/45 R17 - 70J x 17"
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.240
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.055 / 1.745 / 1.430
Capacidad del maletero (l)	309
Capacidad del depósito (l)	44

PRESTACIONES

	A LOS 1.000 KM	A LOS 10.000 KM
KILÓMETROS	1.103	9.727
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m salida parada	16,6	16,5
1.000 m salida parada	30,6	30,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,0 (8,7)	8,9 (8,7)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en D	14,7	14,5
1.000 m desde 40 km/h en D	28,7	28,4
De 80 a 120 km/h en D	6,6	6,2
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2 %	+ 2 %

CONSUMOS

	A LOS 1.000 KM	A LOS 10.000 KM
KILÓMETROS	1.103	9.727
EN CIUDAD		
A 23,0 km/h de promedio	8,1	8,0
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	5,5	5,4
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	6,2	6,1
A 140 km/h de cruce	7,1	7,0
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,6	6,5
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	665	675
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano / extraurbano / mixto	7,1 / 4,8 / 5,7	7,1 / 4,8 / 5,7





IMAGEN 3D EL CUADRO Y EL SALPICADERO DEL NUEVO PEUGEOT 208 OFRECEN ORIGINALIDAD Y ROMPEN CON EL DISEÑO TRADICIONAL



que marca el ordenador. En 10.000 kilómetros los consumos se han reducido mínimamente y no son malos. Porque gastar menos de 7,0 l/100 km de media teniendo en cuenta el alto porcentaje de ciudad, donde el 208 gasta 8,0 l/100 km reales, es una cifra realmente competitiva. También medido sobre el terreno,

con dos pasajeros y su equipaje de fin de semana, el 208 Puretech de 130 caballos ha gastado seis litros de gasolina sin plomo cada cien kilómetros, siempre respetando los límites establecidos y sin pisar carreteras de segundo orden con muchas curvas o puertos de montaña de gran altitud. Y hemos hecho unos cuantos de

▲ Buena calidad general y ningún problema de ajuste. Al circular por carreteras en mal estado no se aprecian vibraciones ni 'grillitos'.



Torreón exterior del puente de San Martín, en Toledo. Un puente medieval sobre el río Tago construido en el Siglo XIII que formaba parte del sistema defensivo de la ciudad.

EL ANÁLISIS DEL EXPERTO CALIDAD HASTA EN EL ÚLTIMO RINCÓN

Algunos datos curiosos durante el desmontaje inicial del Peugeot 208 nos han llamado mucho la atención. Por ejemplo los de la compañía TRW de las pinzas de los frenos de disco, un fabricante que en 1908 construyó las primeras ruedas de madera para el legendario modelo T de Ford. Ahora TRW es líder mundial en tecnología de automoción y ofrece uno de

los catálogos más amplios de productos de seguridad activa y pasiva. También nos han llamado la atención los cuatro emblemas grabados en algunas piezas, como los amortiguadores. Logos de Dongfeng, Citroën, Peugeot y DS, aunque no de Opel, que es la marca recién llegada al imponente Grupo PSA. Hemos detectado un importante trabajo de insonorización en

los pasos de rueda, bajo el capó delantero o en el cubrecarter. Y un desgaste curioso en los neumáticos Michelin delanteros, que según los ingenieros de la marca francesa de ruedas se trata de un 'pan de goma' por fuerte deriva, un desgaste prematuro provocado por un ritmo 'alegre' durante no más de cuatro vueltas realizando la sesión de fotos en el INTA. Nada preocupante.

◀ Las pinzas de los frenos de disco son de TRW, la misma firma que fabricaba las ruedas de madera del legendario Ford T.



◀ En la imagen inferior, el desgaste en el borde de unos de los canales en los dos neumáticos delanteros. Y algunas de las piezas más proclives al desgaste.



esos kilómetros en un tipo de conducción turística que lleva la aguja del cuentavueeltas a una posición relajada a muy bajas revoluciones al circular en octava en esas condiciones. De hecho, el «Car of the Year 2020» ha pasado ya por Murcia, Toledo, Málaga, Granada, Cantabria... y muchísimos kilómetros por Madrid y sus alrededores, escenario habitual de uso del comprador de este tipo de vehículos.

Recogimos el Peugeot 208 con 529 kilómetros, sometimos al nuevo Peugeot a un rodaje minucioso con un nivel de exigencia de menor a mayor, y con 1.100 kilómetros hicimos el primer Correvit en nuestra segunda casa, las instalaciones del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial). Después el 208 cogió carretera y manta y no ha parado, pasando por las manos de casi todos los probadores. Y todos han dejado sus comentarios a buen recaudo.

Julián, por ejemplo, llega de Málaga encantado con el rendimiento del conjunto motor-cambio y por los consumos logrados a velocidad mantenida. Pero le ha gustado menos el acceso a las plazas traseras, el espacio habilitado para el cargador inalámbrico del teléfono móvil –si el smartphone es pequeño se mueve en las

CORREVIT

Importante mejora, sobre todo en recuperaciones

La primera prueba de prestaciones en el INTA, y con el Correvit por GPS montado en la plaza del copiloto, se realizó cuando el 208 Puretech había recorrido 1.103 kilómetros. Hoy en día los fabricantes aseguran que ya no hay que hacer ese rodaje que antiguamente se realizaba a los vehículos nuevos, pero sí conviene respetar algunas normas, como la de no exigirle el máximo a la mecánica hasta que el motor no haya alcanzado su tem-

peratura óptima de funcionamiento. Y también dejar pasar no menos de 1.000 kilómetros para que todas las piezas –no sólo el motor– se ajusten como deben. El segundo Correvit se lo hacemos con 9.727 kilómetros, y frente al primero hemos apreciado una ligera mejora en los datos de aceleración y un claro avance en las recuperaciones, pues nuestro 208 ha sido entre 3 y 4 décimas más rápido.

► El 208 Puretech ha mejorado las prestaciones en su segundo Correvit, sobre todo a la hora de recuperar velocidad perdida sin reducir de marcha.



curvas y deja de cargar– o que el limpiaparabrisas en modo automático no permite regular la sensibilidad de barrido. Y si se activa el modo 'off' del climatizador automático, no recupera la última temperatura seleccionada cuando se vuelve a activar. Los conductores más altos también han dejado comentarios sobre la postura de conducción, algo forzada al tener que bajar mucho el volante para ver el cuadro. Nuestro tragamillas Felipe vuelve de Nerja muy sorprendido con el comportamiento del coche, pues asegura que tiene un tacto muy deportivo sin que esto perjudique la comodidad. También dice que le gusta su agilidad y su facilidad de conducción, incluso al aumentar el ritmo. Pero también cuenta que le costó acostumbrarse a manejar la pantalla táctil y los mandos tipo piano de la consola, que no se ven bien del todo por su posición horizontal. Felipe vuelve encantado con el cambio EAT8 y el tamaño de las levas en el volante, y con el modo manual, que permite personalizar la conducción seleccionando la marcha adecuada en cada momento.

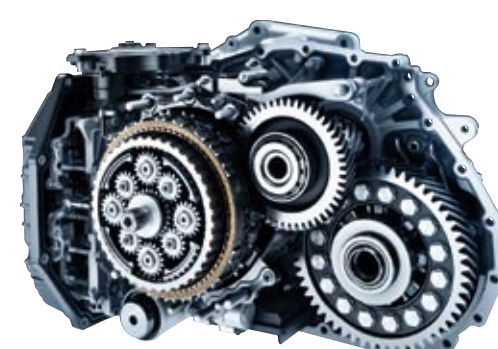
Seguiremos informando.

CAMBIO AUTOMÁTICO EAT8

UNA DE LAS CLAVES DEL PEUGEOT 208 PURETECH

La firma japonesa Aisin AW ha desarrollado un cambio automático de 8 marchas que, respecto a la anterior transmisión EAT6, permite reducir el consumo hasta un 7 por ciento. Y en modo ECO ofrece una función de conducción 'a vela' que se activa entre 20 y 130 km/h. También ofrece una tecla M en la propia palanca que activa el modo manual y permite mantener la marcha elegida hasta que se llega al corte

de revoluciones, a 6.000 rpm. Y si recurrimos al modo de conducción Sport, al modo M del cambio y cambiamos con las levas en el volante la experiencia de conducción es sensacional, e incluso los más reacios a este tipo de cajas verán cubiertas todas sus exigencias. Y al que le parezcan muchas 8 marchas, hay que decir que llaneando por autovía o autopista en séptima u octava, el consumo se reduce notablemente.





◀◀ El maletero del nuevo Seat León Sportstourer ha aumentado 30 litros respecto al modelo anterior, hasta los 617 litros. El coche ha crecido mucho.

▼▼ Por dentro el nuevo León es considerablemente más grande gracias a un mayor tamaño exterior y a su incrementada distancia entre ejes.



Tecnología cercana

Dicen en Seat que el nuevo León es el vehículo más avanzado de la historia de la marca. Y lo cierto es que esta cuarta generación se beneficia de la tecnología más vanguardista del mercado. Un avance brutal en cuanto a ingeniería se refiere que se pone al alcance de muchos.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El más tecnológico, el más seguro, el mejor conectado, el más eficiente, el más amplio... La cuarta generación

del Seat León llega con una lista de argumentos tan larga 'bajo el brazo' que asusta... para bien. Y es que la firma española no se la podía jugar con un compacto que ha sido

el modelo absoluto más vendido en España en los últimos tres años, y además es el modelo más vendido de la marca a nivel mundial. Por eso Seat ha echado el resto, do-

tándole de todo lo necesario para situarlo de nuevo en cabeza y, de paso, captar más clientes fuera de nuestro país, donde sus ventas son menos brillantes.

FICHA TÉCNICA

MOTOR VERSIÓN 5P	1.0 TSI 90	1.0 TSI 110	1.5 TSI 130	1.5 TSI 150	1.5 TSI mHEV	2.0 TDI 115	2.0 TDI 150
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.498	1.498	1.498	1.968	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	90 / 5.500	110 / 5.500	130 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000	115 / 2.750-4.250	150 / 3.000-4.200
Par máximo (mkg/rpm)	17,8 / 1.500-4.000	20,4 / 1.500-4.000	20,4 / 1.400-4.000	25,5 / 1.500-3.500	25,5 / 1.500-3.500	30,6 / 1.500-2.500	36,7 / 1.700-2.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Aut., DSG de 7 vel.	Manual, 6 vel.	Aut., DSG de 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos. vent./Discos	Discos. vent./Discos	Discos. vent./Discos	Discos. vent./Discos	Discos. vent./Discos	Discos. vent./Discos	Discos. vent./Discos
Neumáticos	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Peso (kg)	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.368/1.800/1.456	4.368/1.800/1.456	4.368/1.800/1.456	4.368/1.800/1.456	4.368/1.800/1.456	4.368/1.800/1.456	4.368/1.800/1.456
Volumen maletero (l)	380	380	380	380	380	380	380
Capacidad depósito (l)	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	12,7	11,0	9,4	8,4	8,4	10,4	8,6
Velocidad máx. (km/h)	184	200	213	221	221	201	218
Consumo mixto (l/100 km) (WLTP)	5,1	5,1	5,4	5,5	5,6	4,1	4,3
Emissiones CO ₂ (g/km) (WLTP)	114	114	122	125	127	107	114
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

SISTEMAS DE PROPULSIÓN CON TRES VERSIONES ELECTRIFICADAS



Nunca el León había contado con una oferta tan generosa de sistemas de propulsión, con versiones de gasolina (TSI), diésel (TDI), Gas Natural Comprimido (TGI), Mild Hybrid (eTSI) e Híbrido Enchufable o PHEV (eHybrid). Es decir, que el nuevo León podrá disponer de las etiquetas C, ECO ó 0 de la DGT. En TSI contará con propulsores de entre 90 y 190 CV. En diésel, 115 y 150 CV, con cambio manual o automático DSG. En GNC el León tendrá el motor 1.5 TGI de gas y gasolina con 130 CV. Por su parte, el nuevo León Mild Hybrid tendrá dos versiones: la primera en llegar tendrá 150 CV, aunque algo más tarde habrá otra de 110 asociada al motor de tres cilindros. Por último, el compacto español contará con un sistema híbrido enchufable con el 1.4 TSI y una potencia conjunta de 204 CV, y autonomía de 60 kilómetros en modo eléctrico. Sorprende que los consumos mixtos en ciclo WLTP no pasen en ningún motor de 5,6 l/100 km. Y salvo el no comunicado gasto del PHEV, el menor gasto es de 4,1 l/100 km, en el TDI de 115 CV.

Un diseño aerodinámico, y con mucha más personalidad, que mantiene el aire de familia de los últimos Seat en llegar; presencia y habitabilidad potenciadas gracias a su mayor longitud, casi 4,37 metros, ya en línea con lo que mide, por ejemplo, un Ford Focus o un Opel Astra; la eficiencia de una paleta de mecánicas a cada cual más

eficiente y respetuosa con el medio ambiente –ver cuadro–; una seguridad multiplicada para convertirle en el Seat más seguro jamás fabricado; o la dotación en conectividad que hace del nuevo León el primer vehículo completamente conectado de la marca española. Seat ha invertido más de 1.100 millones de euros en esta nueva

generación, que llega mega-preparada para una lucha encarnizada en su clase, sobre todo de cara a lograr el nivel de emisiones más bajo. Pero con el respaldo del Grupo Volkswagen, el León se sitúa en una posición francamente competitiva por la extraordinaria gama mecánica, la calidad, la seguridad y el confort. A lo que habrá que sumar la

habitual puesta a punto del chasis a partir de la plataforma MQB Evo, que comparte nada menos que con los nuevos Volkswagen Golf o Audi A3, que se acaban de presentar también. En esto, en combinar un comportamiento impecable sin sacrificar confort, son especialistas los ingenieros de Martorell. Muy pronto lo confirmaremos.



GAMA ESPECTACULAR CON 2 CARROCERÍAS, 2 TIPOS DE CAMBIO, 2 SISTEMAS DE TRACCIÓN, 5 TIPOS DE PROPULSIÓN... ASÍ ES EL NUEVO LEÓN



EN SEPTIEMBRE LLEGARÁ UN KUGA HÍBRIDO AUTORRECARGABLE, PERO YA HAY UNA VERSIÓN DE ETIQUETA ECO: DIÉSEL HYBRID DE 150 CV



Valenciano al ataque

En su tercera generación, el Kuga es más grande y ligero gracias a la nueva plataforma C2, que da paso a modernas tecnologías de asistencia y permite una amplia oferta de mecánicas: de gasolina y diésel, con hibridación suave y, como estrella de la gama, un híbrido enchufable de 225 CV.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Las entregas del nuevo Kuga se estarían realizando ya de no ser por el maldito coronavirus que todo lo ha frenado, pues Ford empezó a producir esta tercera generación en Almusafes en diciembre, cuando la firma del óvalo se convirtió también en la primera empresa que fabricaba un vehículo híbrido enchufable sobre suelo español. Pero todo está listo para la comercialización de este nuevo SUV de cinco plazas, empezando por los precios, que arrancan en 29.000 euros, si bien las facturas se beneficiarán de un descuento de 3.240 euros, y de otros 1.000 o 1.200 euros adicionales –según el caso– por acogernos a financiación. O sea, desde 24.560 euros ‘reales’.

El tercer Kuga es el más grande de todos, pues sus 4.614 milímetros de longitud –4.626 con acabado ST-Line– contrastan con los 4.524 del

modelo anterior, y no digamos con los 4.445 del primero, nacido en 2007. Y pese al estiramiento, el conjunto es unos 80 kilos de media más ligero que

antes, a lo que contribuye su nueva arquitectura C2. Además, la mayor talla se traduce en amplitud, como demuestra su maletero de 475 litros

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 ECOBOOST 120	1.5 ECOBOOST 150	1.5 ECOBLUE 120	2.0 ECOBLUE 190	2.0 ECOBLUE HYBRID
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.497	1.497	1.500	1.996	1.996
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 5.500	150 / 6.000	120 / 4.000	190 / 3.500	150 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	24,5 / 1.600-3.000	24,5 / 1.600-4.000	30,6 / 1.750-2.250	40,8 / 2.000-3.000	37,8 / 2.000-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Man. 6 vel. / Aut. 8 vel.	Automática, 8 vel.	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos
Neumáticos	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17
Peso (kg)	1.564	1.564	1.576 (Aut: 1.599)	1.735	1.680
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.614 / 1.883 / 1.678	4.614 / 1.883 / 1.678	4.614 / 1.883 / 1.678	4.614 / 1.883 / 1.678	4.614 / 1.883 / 1.678
Volumen maletero (l)	475-645 / 1.534	475-645 / 1.534	475-645 / 1.534	475-645 / 1.534	475-645 / 1.534
Capacidad depósito (l)	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	12,5	9,7	11,7 (Aut:12,0)	8,7	9,6
Velocidad máx. (km/h)	184	195	180 (Aut:177)	208	175
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	6,7	6,6	5,1 (Aut: 5,4)	5,9	5,0
Emissiones CO ₂ NEDC (g/km)	127	125	109 (Aut:116)	127	111
Precios desde... (euros)	29.000	30.200	30.500	37.550	32.100



► El nivel básico Titanium equipa climatizador, sensor de lluvia, sensores de parking delante y detrás, pantalla de 8 pulgadas con SYNC3, navegador y modem, cargador inalámbrico, acceso y arranque sin llave o espejo interior fotosensible. Y el ST Line añade llantas de 18 pulgadas, kit exterior deportivo o instrumentación digital de 12,3 pulgadas. Hay cinco modos de conducción: Normal, Eco, Sport, Resbaladizo y Nieve/Arena.



ampliable a 645 si avanzamos por completo –corre 15 centímetros– la segunda fila. Además, como el Kuga III es 44 milímetros más ancho y tiene una batalla 20 milímetros mayor –también es 6 milíme-

tros más bajo–, Ford anuncia mayores cotas internas en todas las plazas. Y más confort, con opciones nuevas como los asientos calefactados traseros o la tecnología de módem integrado FordPass Connect,

que convierte el vehículo en un punto de acceso WiFi móvil con conectividad para hasta 10 dispositivos. Y ese sistema permite planificar viajes con actualizaciones del tráfico en tiempo real, localizar el vehí-

culo, comprobar el nivel de combustible o el estado del lubricante a distancia, abrir las puertas de forma remota o, incluso, arrancar el motor desde miles de kilómetros en el caso de las versiones automáticas. Y si se trata del Kuga híbrido enchufable las funciones aumentan para operaciones de carga y búsqueda de estaciones, preclimatizar el interior, analizar consumos...

El arsenal tecnológico del SUV familiar de Ford se extiende a los asistentes de conducción, donde de serie o en opción hallaremos desde el Sistema de Mantenimiento de Carril con Asistente de Puntos Ciegos hasta la Información de Alertas Locales –nos advierte de peligros en la carretera antes de que podamos verlos–, pasando por el Asistente Precolisión con frenado activo y una nueva funcionalidad de Cruce –el coche frenará si entramos en la trayectoria de un vehículo que viene en sentido contrario–, o la detección de peatones y ciclistas. Y ofrece también Control de Crucero Adaptativo con Stop&Go, Reconocimiento de Señales de Velocidad, Alerta de Tráfico Cruzado Trasero...



► El Kuga monta suspensiones independientes en ambos ejes, y las llantas pueden ser de 17, 18, 19 o 20 pulgadas, según el acabado o la opción elegida. La altura libre al suelo en el ST Line es 11 milímetros menor.

EN CIUDAD EL PHEV HOMOLOGA 68 KM EN MODO ELÉCTRICO



KUGA 2.5 HÍBRIDO ENCHUFABLE
Etiqueta '0', tres niveles de acabado y 225 caballos



El Kuga 'plug-in' será la estrella de la gama, pues asocia la etiqueta '0' a una mecánica con carácter, pues sus 225 CV son fruto de asociar un 2.5 de gasolina de ciclo Atkinson y 154 CV a un motor eléctrico de 140 CV que ayuda al primero a mover las ruedas delanteras, únicas con tracción. Y la batería de iones de litio, con 14,4 kWh de capacidad y que puede cargarse en tres horas, da para cubrir, según la homologación WLTP, 68

kilómetros en ciudad o 56 de media –72 de media según el ciclo NEDC–. Además, puede operar en cuatro programas: EV Auto –el sistema decide si emplea uno u otro motor, o los dos–, EV Now –hasta 137 km/h de velocidad funciona en eléctrico mientras haya carga suficiente en la batería–, EV Later –permite reservar batería para usar después– y EV Charge –va recargando la batería a mayor ritmo durante

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.5 PHEV
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.490
Potencia máxima/rpm	154 CV
Par máximo/rpm	N.d.
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	140 CV
Par	N.d.
Pot. máx. total	225 CV
Par máx. total	N.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática
Frenos del./tra.	Discos vel./Discos
Peso (kg)	1.844
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.614/1.883/1.675
Maletero (l)	411-581 / 1.481
Capacidad del depósito (l)	N.d.
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,4 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,2
Velocidad máx. (km/h)	201
Vel. máx. en eléctrico	137
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emissiones CO2	26 g/km
Alcance en eléctrico (km)	56 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 horas (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	37.800

la marcha–. Además, el cambio tiene un modo 'L' que incrementa la carga regenerativa y favorece la conducción con un solo pedal.

El conductor se beneficia asimismo de una instrumentación mejorada, con cuadro digital de 12,3 pulgadas en los acabados superiores o Head-up Display; y podremos elegir entre cinco programas de conducción: Normal, Eco, Sport, Resbaladizo y, para terreno blando, el Nieve/Arena.

Pero el despliegue técnico es si cabe mayor en cuestión de mecánicas, donde el cliente podrá optar entre dos motores 1.5 EcoBoost de gasolina –120 y 150 CV, siempre con caja manual– y otros dos diésel 'convencionales', ya de cuatro cilindros: 1.5 EcoBlue de 120 CV –con caja manual o con la automática de ocho marchas–



◀ Maletero de 475 litros ampliable a 645 si avanzamos 15 centímetros la segunda fila. Y en el PHEV va de 411 a 581 litros.



◀ Inicialmente, en España habrá tres niveles de acabado: Titanium, ST Line y ST Line X.

y 2.0 EcoBlue de 190 CV, éste siempre con cambio automático y tracción total 4WD inteligente. Y a ellos se añaden ya el Kuga PHEV –ver cuadro– y el 2.0 EcoBlue Hybrid, un diésel de 150 CV con sistema mild hybrid –un generador/arrancador BISG y una batería de iones de litio de 48 voltios– que deja el gasto en 5,0 litros y apareja la etiqueta ECO.



DESDE

31.100 €



EMISIONES OFICIALES (NEDC):DE 96 A 153 g/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA



Imagen. Calidad. Amplitud. Seguridad. Comportamiento. Tecnología. 800 euros más que un Serie 1.

DEBE MEJORAR



Sin etiquetas ECO. Acceso a las plazas traseras. Tapa del maletero. El 218i, único manual. Precio alto.



El toque diferenciador

Si no eres muy de SUV y buscas algo diferente, este Serie 2 Gran Coupé puede ser la solución. Llama la atención y va de maravilla.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

La familia Gran Coupé de BMW crece con este nuevo Serie 2, una atractiva berlina de dinámica silueta que entra por los ojos. Tanto, que parece un Serie 8 Gran Coupé en miniatura, pues les distancian casi 56 centímetros pero coinciden en el estilo.

Nace sobre la base de un Serie 1, con el que compara distancia entre ejes, pero gana detalles estéticos, unas puertas sin marco –no suenan tan bien al cerrar como las del Serie 1– o ese tercer volumen final, que acaba en una tapa

de maletero algo angosta, pero que da paso a un maletero con 430 litros, 50 más que en un Serie 1 pero 50 menos que en un Serie 3.

Detrás hay un buen espacio para dos, siempre que no superemos el 1,80 de estatura y tengamos cuidado al entrar, pues el cristal de la ventanilla posterior pasará a milímetros de nuestro flequillo.

Delante todo recuerda al Serie 1. Desde su estudiada ergonomía hasta opciones como el cuadro de instrumentos digital. Aunque este Serie 2 Gran Coupé está bien equipado, se echan de menos esos

toques tecnológicos que se reservan a la larga lista de opciones.

Inicialmente llega con cuatro motores. Y aunque el plato fuerte es el M235i xDrive con sus 306 CV, igual un 218i de 140 CV no es una idea descabellada, más si apuestas por el cambio automático –el 218i es el único con cambio manual

de serie–, que cuesta 1.000 euros, es de doble embrague y casa a la perfección con este motor de tres cilindros.

Ofrece muy buenas prestaciones sin que el consumo se resienta. Es agradable, suena poco, vibra aún menos... Y dinámicamente sorprende. Cierto es que la unidad probada tenía paquete M Sport, algo que notará tu cuerpo por sus firmes suspensiones. Quizá demasiado. La dirección es perfecta y se nota la acción del diferencial ARB heredado del i3s. Pues, salvo el M235i, tienen tracción delantera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	218i	M235i	216d	220d
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499	1.998	1.496	1.995
Potencia máxima (CV)/rpm	140/4.600-6.500	306/5.000-6.250	116/4.000	190/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	22,4/1.480-4.200	45,9/1.750-4.500	27,5/1.750-2.250	40,8/1.750-2.500
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel. o DKG7	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Dis. vent.	Dis. vent./Dis. vent.	Dis. vent./Dis. vent.	Dis. vent./Dis. vent.
Neumáticos	205/55 R16	225/40 R18	205/55 R16	225/45 R17
Peso (kg)	1.425	1.645	1.505	1.580
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.526/1.800/1.420	4.526/1.800/1.420	4.526/1.800/1.420	4.526/1.800/1.420
Volumen maletero (l)	430	430	430	430
Capacidad depósito (l)	42	50	42	50
De 0 a 100 km/h (s)	8,7	4,9	10,3	7,5
Velocidad máx. (km/h)	215	250	200	235
Consumo mixto (l/100 km)	5,9 (Aut: 6,1)	4,6	4,6	4,9
Emissiones CO2 WLTP (g/km)	135 (Aut: 139)	172	120	128
Precios desde... (euros)	31.100	58.900	33.800	41.500



◀ Las puertas carecen de marco, pero no ajustan como las de un Serie 1. El cristal de las traseras queda cerca de la cara al acceder al interior.



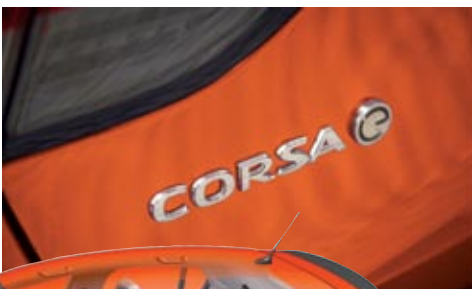
▲ La capacidad de configuración es abrumante; y la calidad y los ajustes son de primera. Además, las cuatro plazas son cómodas; pero la central, no tanto. El respaldo trasero se abate en partes 40:20:40.



CARGA RÁPIDA LA BATERÍA ADMITE TOMAS DE HASTA 100 KW, LO QUE SUPONE QUE EN MEDIA HORA SE RECARGUE HASTA UN 80%



◀ La presentación es agradable, pero el cuadro de mandos es algo pequeño. El Drive Mode ofrece tres modos diferentes.



◀ La batería de 50 kW de capacidad se ubica en forma de H bajo el piso. Está refrigerada por líquido y admite cargas de hasta 100 kW.

Espacio sin humos

El Corsa-e es el primer modelo eléctrico de una fuerte ofensiva 'cero emisiones' de la marca alemana. Fabricado en Zaragoza, presume de 136 CV y de una autonomía media de hasta 337 kilómetros. Se rodea de una fuerte carga tecnológica en materia de seguridad y conectividad.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Antes de que finalice el 2021 Opel tendrá ocho modelos electrificados, y en 2024 toda su gama lo estará. La aventura comenzó hace unas semanas con el Grandland X PHEV y ahora se completa con el Corsa eléctrico, modelo que ya está a la venta desde 29.900 euros.

Nuestro protagonista comparte tecnología con el Peugeot e-208, es decir, un motor eléctrico de 136 CV y una batería de iones de litio que brinda una autonomía de hasta 337 kilómetros, tres menos que su alma gemela francesa. Está refrigerada por líquido, admite cargas de hasta 100

kW y la garantía cubre 8 años o 160.000 kilómetros.

El peso de la batería –345 kilos– ha obligado a revisar el bastidor delantero, la suspensión y la dirección respecto a la gama térmica. Además, se incrementa en 7 milímetros

la distancia entre ejes y en 12 los anchos de vía.

No hay cambios en cuanto a habitabilidad o capacidad del maletero hasta la bandeja, aunque pierde 42 litros bajo el piso, donde no se contempla rueda de repuesto.

Ofrece tres programas de conducción: ECO, Normal y Sport. En este último ofrece 136 CV de potencia y 26,5 mkg de par máximo; en ECO se queda en 81 CV y 18,3 mkg, mientras que en el intermedio serían 109 y 22,4, respectivamente.

La transmisión es de una sola relación y la palanca cuenta con una posición 'B' que duplica la intensidad de la frenada regenerativa, hasta 1,3 m/s².

El Corsa-e ofrece de serie un cargador a bordo monofásico de 7,4 kW, y en opción otro trifásico de 11 kW. En una toma rápida de 100 kW la batería se puede cargar al 80% en apenas media hora.

PRECIO DESDE		29.900 €	
	EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	Confort de marcha y tacto general. Etiqueta '0' emisiones. Equipamiento. Aceleraciones.		Gestión del cuadro. Sin opción a rueda de repuesto. Consumo a alta velocidad. Peso elevado.

El resto de tiempos oscila entre 30 horas y media con un cable modo 2 a 1,8 kW, 17 horas a 3,7 kW o 5 horas y media a 11 kW. Destacar la opción del cable universal, que por 1.180 euros nos permite adaptarnos al tipo de carga en casa o en estaciones públicas.

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 ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.530
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.060 / 1.765 / 1.435
Maletero (l)	267 - 1.042
Neumáticos	195/55 R16
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh
Peso de la batería (kg)	345
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo medio	17,0 kWh/100 km
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	337
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.
Cargador a bordo	7,4 kW
Tiempo de recarga (hasta el 80 %)	30 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	29.900



Tuvimos ocasión de ponernos al volante del nuevo Corsa eléctrico por Berlín y sus alrededores. Comenzamos la prueba con la batería a tope, aunque el ordenador indicaba 250 kilómetros de autonomía. La razón es que tiene en cuenta el tipo de conducción realizado anteriormente.

En un primer trayecto de 14 kilómetros, a 28 km/h de velocidad media, con dos adultos y la climatización funcionando, consumió una media de 16,9 kWh/100 km. Curiosamente, la autonomía marcaba 260 kilómetros, 10 más que al salir. Fuimos eficientes, está claro.

Al final de la jornada, con

trayectos urbano y por autovía, cubrimos 117 kilómetros, a 28 km/h de media y con un gasto de 17,3 kWh/100 km. Aún nos quedaban 140 de autonomía...

Destacar también el equipamiento del Corsa-e, donde destacan los faros matriciales IntelliLux LED, y su completa dotación tanto en seguridad como en conectividad, compatible con Android Auto y Apple CarPlay.

Este modelo ya está a la venta, con tres acabados y un abanico de precios que van de 29.900 a 32.750 euros.

▼ La habitabilidad es la misma que en las versiones térmicas y la capacidad del maletero, desde el piso hasta la bandeja, también.





Híbrido suave

El S-Cross de Suzuki suma el sistema Mild Hybrid para mejorar la eficiencia pero también la agilidad y las prestaciones. Una hibridación suave para un crossover muy familiar... pero no exento de carácter.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La hibridación ligera es la tecnología elegida por Suzuki para electrificar su gama de modelos. Una forma más sencilla, eficiente y económica de rebajar consumos y emisiones que se beneficia de la etiqueta ECO de la DGT y no obliga a los consumidores a unos desembolsos elevados como en otras alternativas –híbridos enchufables, eléctricos...-. La marca japonesa, que fue una de las pioneras en el uso de esta tecnología con el Ignis, está renovando ahora toda su gama Mild Hybrid, y tras introducir cambios en Vitara, Swift e Ignis, ahora le llega el turno al S-Cross, que estrena una nueva evolución del motor de gasolina 1.4 BoosterJet, al que se asocia una nueva batería de 48 voltios que mejora la eficiencia y la capacidad de apoyo al motor de combustión en relación a la anterior

versión, que contaba con una batería de 12 voltios de menor capacidad. Gracias a esta nueva combinación, el nuevo S-Cross consigue rebajar el consumo de combustible entre un 15 y un 20 por ciento respecto al actual S-Cross, según la normativa de homologación WLTP. En esta nueva configuración mecánica el actualizado motor 1.4 Boosterjet de 129 caballos –antes eran 140– ve mejorado el par máximo hasta los 23,9 mkg. Y si a eso se suma el sistema SHVS Mild Hybrid 48V, que integra un generador de 48V –consta de una función de motor eléctrico–, una batería de ion litio de 48 voltios y un convertidor DC/DC de 48V a 12V –según las necesidades de la conducción aporta una potencia extra de 10 kW, equivalente a 13 CV–, el resultado es doble. Por un lado rebaja los consumos, pues el motor eléc-

trico funciona al ralentí, en el momento de la deceleración o cuando se levanta el pie del acelerador, de forma que la rebaja de consumo es sustancial. El otro resultado tiene que ver con la agilidad y las prestaciones, pues esa asistencia eléctrica al motor de combustión permite que el coche ofrezca un empuje más inmediato. Ese empuje es uno de los hechos destacables de nuestro recorrido durante la pre-

sentación del nuevo S-Cross Mild Hybrid por carreteras de Cádiz que incluye vías de curvas y de montaña por el interior de la provincia. El SUV japonés nos ha demostrado ligereza y agilidad, convirtiéndose en una alternativa muy interesante a los modelos de mayor éxito y más renombre. Aunque con un enfoque claramente familiar tanto en su esquema de suspensiones o en la dirección –quizás un poco suave–, garantiza diversión al volante, aunque lo hubiera redondeado un cambio automático que no está disponible. Así, nos toca jugar con un cambio manual rápido pero no excesivamente preciso y con un tacto no muy consistente. De frenos bien y suave de suspensiones, dará satisfacciones a los usuarios, pues se viaja cómodo en su interior.

PRECIO		22.400 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 128 G/KM WLTP		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
 Consumo y emisiones. Comportamiento dinámico. Versión 4x4. Etiqueta ECO.		 Dirección suave. Sin posibilidad de cambio automático. Maletero algo justo.



◀◀ No hay grandes cambios en el diseño interior. Buena calidad de materiales y acabados. En el cuadro se puede ver el trabajo conjunto del propulsor de gasolina y el eléctrico. El sistema Allgrip se maneja con una rueda.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 BOOSTERJET
Disposición	Del. transvers.
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.373
Potencia máxima/rpm	129/5.500
Par máximo/rpm	23,9/2.000-3.000
Tracción	Del./Total
Caja de cambios	Man. 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	215/55 R17
Peso (kg)	1.180/1.265
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300/1.785/1.580
Volumen maletero (l)	430-1.269
Capacidad depósito (l)	47
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.
Velocidad máx. (km/h)	190
Cons. mixto (l/100 km) WLTP	5,6 / 6,2
Emission CO ₂ (g/km) WLTP	128 / 140
Precios desde... (euros)	22.400

Su maletero, de 430 litros es solo correcto. Pero además, el S-Cross 1.4T Mild Hybrid brilla por una señal de identidad de Suzuki que lo distingue de sus rivales, pues sigue ofreciendo versiones de tracción total. Nos demuestra ese carácter en un recorrido ‘off road’ por caminos y pistas rotas y con

mucha arena, de donde sale airoso. Además, el funcionamiento del sistema de 4WD AllGrip es muy simple y efectivo, pues solo con girar una rueda tras la palanca de cambios se puede elegir el más indicado de los cuatro modos que ofrece: Auto, Sport, Snow y Lock.

Aprovechando el lanzamiento de la nueva generación del S-Cross, mejora su equipamiento, pues se le han



añadido dos nuevos sistemas: el Control Predictivo de Frenada RBS y el Control Predictivo de la Frenada. El primero funciona cuando hay riesgo de colisión y apoya la frenada

del conductor, llegando a frenar automáticamente para evitar la colisión o reducir los daños. El segundo sistema, de serie en los dos acabados, acelera o reduce la velocidad para mantener la distancia de seguridad previamente establecida.

El nuevo Suzuki S-Cross está disponible con dos niveles de acabado, GLE y GLX; este último se puede asociar a la tracción total AllGrip. Los precios empiezan en los 22.400 euros de la versión de acceso GLE, y el tope de la gama, con acabado GLX y tracción total, cuesta 26.745 euros.

▼ La tracción total, símbolo de Suzuki, es un punto distintivo.





Son los más ECONÓMICOS

Son cada vez más los usuarios que buscan un vehículo con etiqueta 'ECO' para moverse con mayor libertad por las grandes urbes. ¿Se trata de vehículos caros? Pues no necesariamente, y entre 9.700 y 20.000 euros hay bastante donde elegir.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Os contamos todo lo que puedes comprar hasta 20.000 euros –descuentos incluidos– en el mercado con etiqueta medioambiental 'ECO': y hay variedad, tanto por tecnología –híbridos, microhíbridos, de gas natural o de gas GLP– como por estilo de carrocería –utilitario, compacto, SUV, monovolumen, familiar, sedán...– o nivel de prestaciones: de 69 a 155 CV. Elige el tuyo.



TOYOTA YARIS 100H



- Desde 19.800 euros (Active, 12.900 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 3.945/1.695/1.510 mm ● Maletero: 286 litros
- Potencia: 101 CV ● Consumo: 4,7 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 165 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 11,8 seg.

A la espera de que llegue la nueva generación en junio –sólo en versión 1.5 Hybrid de 116 CV–, Toyota sigue ofreciendo el actual Yaris 100H, que parte también de un 1.5 de gasolina –75 CV– y, con ayuda de un motor eléctrico de

61 CV, totaliza 101 CV. Es el único híbrido autorrecargable disponible por menos de 20.000 euros –su tecnología permite recorrer cortas distancias en modo eléctrico–, y entre sus niveles de acabado destaca el deportivo GR-Sport.

FIAT PANDA CITYCROSS HYBRID

- Desde 15.650 euros (Easy Cross, 10.982 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 3.686/1.662/1.635 mm ● Maletero: 225 litros
- Potencia: 70 CV ● Consumo: 5,4 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 155 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 14,7 seg.

El Panda acaba de recibir la mecánica Hybrid –en realidad, Mild Hybrid– creada a partir del 1.0 tricilíndrico de la nueva familia Firefly. Totaliza 70 CV y cuenta con un motor eléctrico de 4,9 CV y una batería de litio de 0,13 kWh, lo que

ayuda a reducir las emisiones hasta un 30 por ciento manteniendo las mismas prestaciones que en el anterior 1.2 de 69 CV. Por ahora se ofrece ligado al Panda Cross, que presume de aspecto todocamino pero tiene tracción delantera.



FIAT 500 HYBRID



- Desde 15.650 euros (Easy, 9.820 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 3.571/1.627/1.488 mm ● Maletero: 185 litros
- Potencia: 70 CV ● Consumo: 5,3 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 167 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 13,8 seg.

Si buscamos un modelo electrificado que disfrute de etiqueta ECO no hay nada más asequible, porque el nuevo 500 Hybrid arranca, promoción incluida, en 9.820 euros. Y en 13.895 euros si preferimos el 500C, de carrocería

descapotable. La mecánica es la misma que la del Panda Hybrid: un tricilíndrico 1.0 asistido por un motor eléctrico y una batería, con 70 CV en total. En este caso, la reducción de emisiones frente a los 500 'no-ECO' es del 20 por ciento.

FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 125

- Desde 22.275 euros (Titanium, 17.450 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 4.186/1.805/1.536 mm ● Maletero: 401 litros
- Potencia: 125 CV ● Consumo: 5,5 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 191 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 9,8 seg.

Hay un Puma de 125 CV sin sistema de hibridación MHEV que es 350 euros más barato, pero carece de etiqueta ECO. De modo que sale a cuenta pagar ese extra por los beneficios de esa calificación y porque el gasto de gasolina es aún

más bajo. A cambio, perdemos maletero –401 litros en vez de 456– y no hay rueda de repuesto. Y por si los 125 CV no son suficientes, hay un 1.0 EcoBoost MHEV de 155 CV a partir de 18.350 euros reales: de 0 a 100 km/h en 9,0 segundos.



MAZDA2 1.5 SKYACTIV-G 90 M-HYBRID

- Desde 19.000 euros (Origin, 16.000 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 4.070/1.695/1.495 mm ● Maletero: 250 litros
- Potencia: 90 CV ● Consumo: 5,3 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 183 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 9,8 seg.

Mazda acaba de renovar su modelo más pequeño: ligeros cambios estéticos, mejora del equipamiento, una suspensión más cómoda... Pero la gran primicia está bajo el capó: un 1.5 atmosférico de cuatro cilindros

dotado de un condensador de 22,5 V que almacena electricidad para suministrarla en momentos puntuales y reducir el consumo. Como es muy ligero –1.141 kilos–, los 90 CV dan bastante de sí tanto en ciudad como en carretera.

SUZUKI IGNIS 1.2 MILD HYBRID

- Desde 15.725 euros (GLE, 14.175 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 3.700/1.690/1.595 mm ● Maletero: 260 litros
- Potencia: 90 CV ● Consumo: 5,2 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 170 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 11,8 seg.

Entre utilitario urbano y crossover, el Ignis es un cuatro plazas cuya gama permite elegir entre dos 1.2 de 90 CV, uno de ellos con un sistema Mild Hybrid llamado SHVS –un motor eléctrico de 3 CV– que sube algo el precio –800 euros con

acabado GLE y 1.005 con el GLX– pero nos asegura la etiqueta ECO y reduce ligeramente el gasto. Y puede asociarse a la tracción total AllGrip, lo que eleva la factura entre 1.450 y 1.495 euros. Estas versiones 4x4 gastan 5,7 l/100 km de media.



SUZUKI SWIFT 1.2 MILD HYBRID

- Desde 16.470 euros (GLE, 14.470 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 3.840/1.735/1.495 mm ● Maletero: 265 litros
- Potencia: 90 CV ● Consumo: 5,0 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 180 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 11,9 seg.

Es un utilitario más 'convencional' que el Ignis y tiene cinco plazas. Pero en la parte mecánica permite las mismas posibilidades de elección, pues al 1.2 de 90 CV normal añade una variante ECO con sistema SHVS de hibridación

con la misma potencia y que baja algo el gasto. A cambio, el precio con el acabado GLE sube 800 euros. Y si pagamos otros 1.500 euros adicionales, nuestro Swift 1.2 Mild Hybrid equipa tracción total AllGrip: 5,7 litros de gasto medio.



LOS SEAT TGI Y SKODA G-TEC MÁS BARATOS USAN EL MOTOR 1.0 TRICILÍNDRICO DE 90 CV. SU GASTO EN EUROS ES INCREÍBLEMENTE BAJO

SEAT IBIZA 1.0 TGI

- Desde 18.340 euros (Reference Plus, 15.660 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 4.059/1.780/1.444 mm ● Maletero: 262 litros
- Potencia: 90 CV ● Consumo: 3,3 kg/100 km (NEDC)
- Velocidad máxima: 180 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 12,1 seg.

Podemos escoger entre cuatro acabados: el básico Reference Plus, los intermedios Style y Xcellence, y un FR de tono deportivo. Pero la parte mecánica es siempre la misma, protagonizada por un 1.0

tricilíndrico y turboalimentado de 90 CV que opera con gas natural mientras quede en sus tanques –caben 13,8 kilos–, o con gasolina –depósito de 9 litros– si el GNC se agota. Maletero 93 litros más pequeño que en los Ibiza normales.



SEAT ARONA 1.0 TGI

- Desde 20.160 euros (Reference Edition, 17.740 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 4.138/1.780/1.552 mm ● Maletero: 282 litros
- Potencia: 90 CV ● Consumo: 3,5 kg/100 km (NEDC)
- Velocidad máxima: 172 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 13,2 seg.

La mecánica del Arona de gas natural comprimido es idéntica a la del Ibiza, empezando por su motor 1.0 TGI de 90 CV y siguiendo por sus tanques de GNC con 13,8 kilos de capacidad o su depósito de gasolina de 9 litros –solo se recurre

a ellos si se agota el gas–. Y debido a su carrocería algo más alta y un poco más pesada, las prestaciones son más justas y el consumo crece algo. El maletero pierde 118 litros frente al de otros Arona, y hay siete niveles de acabado para elegir.



SKODA KAMIQ 1.0 G-TEC

- Desde 21.690 euros (Active, 17.790 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 4.241/1.793/1.531 mm ● Maletero: 278 litros
- Potencia: 90 CV ● Consumo: 3,7 kg/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 176 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 12,5 seg.

Mucho en común con el Seat Arona, pues ambos son SUV, los dos comparten la plataforma MQB A0 –usada también en el Scala o los Seat Ibiza y Arona– y se mueven en estas versiones de GNC con un 1.0 tricilíndrico con turbo

que rinde 90 CV. El Kamiq es algo más amplio en la segunda fila por su mayor distancia entre ejes, pero de maletero andan a la par, pues el Kamiq pierde 122 litros en relación al resto de su gama. Tres acabados para elegir: Active, Ambition y Style.



SKODA SCALA 1.0 G-TEC

- Desde 21.880 euros (Active, 16.340 con descuentos)
- Largo/Ancho/Alto: 4.362/1.793/1.471 mm ● Maletero: 339 litros
- Potencia: 90 CV ● Consumo: 3,6 kg/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 182 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: N.d.

Un compacto en toda regla, por más que Skoda haya recurrido a la plataforma MQB A0 de sus coches pequeños, y no a la MQB de Audi A3, Seat León o Volkswagen Golf. Frente a los 467 litros de maletero en un Scala normal, la versión de

gas natural ofrece sólo 339 litros para equipajes. Y como el Kamiq, emplea el 1.0 G-Tec de 90 CV y tiene dos tipos de depósito: los tres tanques de GNC que suman 13,8 kilos y uno de gasolina con 9 litros. Hay tres acabados para elegir.



DACIA SANDERO 1.0 TCE GLP

- Desde 9.980 euros (Essential)
- Largo/Ancho/Alto: 4.069/1.733/1.519 mm ● Maletero: 320 litros
- Potencia: 100 CV ● Consumo: 7,1 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 183 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 11,6 seg.

De los tres acabados –Access, Essential y Comfort–, el intermedio se ofrece con el motor preparado para usar GLP, que es el 1.0 Tce con los mismos 100 CV que rinde la variante 'normal' de gasolina. Y si esta gasta de media 5,6 l/100 km

(WLTP) y emite 105 g/km de CO₂ (NEDC), la versión GLP –depósito de 50 litros de gasolina y tanque de 18 kilos de gas– homologa 7,1 l/100 km y 100 g/km. El gasto es mayor, pero de un combustible, el gas licuado del petróleo, más barato.



DACIA SANDERO STEPWAY 1.0 TCE GLP

- Desde 10.950 euros (Essential)
- Largo/Ancho/Alto: 4.089/1.761/1.615 mm ● Maletero: 320 litros
- Potencia: 100 CV ● Consumo: 7,1 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: 180 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 12,4 seg.

La versión Stepway del Sandero puede ser considerada como un pequeño SUV, tanto por su aspecto –protecciones, barras de techo...– como por su mayor distancia al suelo –4 centímetros–, que le habilita para circular por

caminos. Y podemos elegir entre dos niveles de acabado: Essential, por 10.950 euros, y la serie limitada Aniversario, por 12.300 euros. En ambos casos, motor 1.0 Tce de 100 CV y posibilidad de circular con el asequible GLP o con gasolina.

DACIA LOGAN 1.0 TCE GLP

- Desde 9.700 euros (Essential)
- Largo/Ancho/Alto: 4.346/1.733/1.517 mm ● Maletero: 510 litros
- Potencia: 100 CV ● Consumo: 7,0 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: N.d. ● Aceleración 0-100 km/h: N.d.

Estamos ante el vehículo con etiqueta ECO más barato a la venta en España: 9.700 euros por un Sandero cuya compacta carrocería sedán esconde sorpresas como un maletero con 510 litros. Además, solo son 800 euros más que el

Logan Essential con motor 1.0 de gasolina de 75 CV, de manera que esa inversión extra nos da ecología –98 g/km de CO₂–, mejores prestaciones o un consumo en euros más bajo. De serie equipa aire acondicionado, radio...



DACIA LOGAN MCV 1.0 TCE GLP

- Desde 11.700 euros (Comfort)
- Largo/Ancho/Alto: 4.501/1.733/1.552 mm ● Maletero: 573 litros
- Potencia: 100 CV ● Consumo: 7,1 l/100 km (WLTP)
- Velocidad máxima: N.d. ● Aceleración 0-100 km/h: N.d.

De lo seleccionado en estas páginas puede que ésta sea la 'compra maestra' si valoramos lo pagado y lo recibido a cambio, pues por 11.700 euros nos llevamos un familiar de 4,50 metros con cinco buenas plazas y un maletero

de 573 litros, además de un motor 1.0 tricilíndrico turboalimentado de 100 CV que puede operar con gasolina o con el asequible GLP. Y, por supuesto, etiqueta ECO, de la que no disfruta la versión 1.0 Tce normal, 500 euros más barata.



DACIA EMPLEA EL NUEVO MOTOR 1.0 TCE EN CASI TODAS SUS VERSIONES DE GLP: SANDERO, LOGAN, DUSTER... RINDE 100 CABALLOS

DACIA LOGAN MCV STEPWAY 1.0 TCE GLP

● Desde 12.700 euros (Comfort)

● Largo/Ancho/Alto: 4.501/1.761/1.590 mm ● Maletero: 573 litros

● Potencia: 100 CV ● Consumo: 7,1 l/100 km (WLTP)

● Velocidad máxima: N.d. ● Aceleración 0-100 km/h: N.d.

Por 1.000 euros más, el Logan MCV pasa de familiar a todocamino gracias a esta versión Stepway, que aumenta su altura al suelo en nada menos que 50 milímetros: 174 en total. Con eso ya es posible internarse en pistas forestales o

caminos con roderas. Y seguimos disfrutando de un maletero de 573 litros. En cuanto a la mecánica, motor de 100 CV y posibilidad de alternar entre GLP o gasolina. De serie, sensor de parking trasero y regulador/limitador de velocidad.



DACIA LODGY 1.6 GLP

● Desde 13.325 euros (Comfort 5 plazas)

● Largo/Ancho/Alto: 4.498/1.751/1.683 mm ● Maletero: 827 litros

● Potencia: 107 CV ● Consumo: 8,4 l/100 km (WLTP)

● Velocidad máxima: N.d. ● Aceleración 0-100 km/h: N.d.

Si tenemos familia pero también queremos usar el vehículo en el interior de las grandes ciudades, la solución es un monovolumen con etiqueta ECO, y en el caso del Dacia Lodgy eso se logra con el motor 1.6 atmosférico de gasolina

adaptado al uso de gas licuado. Con acabado Comfort son 13.325 euros si nos conformamos con cinco plazas –enorme maletero de 827 litros–, pero por sólo 550 euros más trae una tercera fila de asientos que eleva a siete el aforo.



DACIA LODGY STEPWAY 1.6 GLP

● Desde 14.395 euros (Serie Limitada Aniversario 5 plazas)

● Largo/Ancho/Alto: 4.521/1.767/1.693 mm ● Maletero: 827 litros

● Potencia: 107 CV ● Consumo: 8,5 l/100 km (WLTP)

● Velocidad máxima: N.d. ● Aceleración 0-100 km/h: N.d.

El Lodgy adopta un aspecto más 'campero' en su variante Stepway, que apenas presenta mayor distancia libre al suelo –sólo 10 milímetros si nos atenemos a la diferencia de altura total– pero recibe protecciones de carrocería.

Y, como el Lodgy normal, ofrece versiones de cinco y siete plazas, esta última 550 euros más cara y que reserva 207 litros de capacidad de maletero con sus tres filas en uso. El conductor puede elegir entre usar el gas GLP o la gasolina.



DACIA DUSTER 1.0 TCE GLP

● Desde 13.700 euros (Essential 4x2)

● Largo/Ancho/Alto: 4.341/1.804/1.693 mm ● Maletero: 445 litros

● Potencia: 100 CV ● Consumo: 8,5 l/100 km (WLTP)

● Velocidad máxima: 174 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: N.d.

Recientemente la versión de GLP del Duster ha cambiado de motor, y en vez del 1.6 de 109 CV usa el 1.0 TCe –tricilíndrico y con turbo– que entrega 100 CV y aparea mejores prestaciones y mayor agrado, pues su par máximo es similar pero

llega a un régimen inferior. Permite elegir entre GLP –carburante más barato– y gasolina, y sólo está disponible en versión Essential con tracción 4x2. Respecto al 1.0 TCe normal, sin etiqueta ECO, el 1.0 TCe GLP es sólo 500 euros más caro.



FIAT PANDA 1.2 BIFUEL GLP

● Desde 16.000 euros (Lounge, 11.254 con descuentos)

● Largo/Ancho/Alto: 3.653/1.643/1.551 mm ● Maletero: 200 litros

● Potencia: 69 CV ● Consumo: 6,6 l/100 km (WLTP)

● Velocidad máxima: 164 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 14,2 seg.

Hay dos opciones ECO en la gama Panda: una con el nuevo motor 1.0 dotado de hibridación suave –70 CV– y otra que emplea el 1.2 de 69 CV, modificado para permitir usar indistintamente dos combustibles. Porque este último, el Panda Bifuel,

combina un depósito de gasolina de 37 litros y un tanque para gas licuado de petróleo de 17 kilos, de manera que a sus virtudes urbanas suma una enorme autonomía. Frente al Panda 'normal' de gasolina, el maletero cede 25 litros.



FORD FIESTA 1.1 PFI GLP

● Desde 17.160 euros (Trend 5p, 12.617 con descuentos)

● Largo/Ancho/Alto: 4.040/1.735/1.476 mm ● Maletero: 303 litros

● Potencia: 75 CV ● Consumo: 7,1 l/100 km (WLTP)

● Velocidad máxima: 164 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 14,9 seg.

Con carrocería de cinco puertas, el Fiesta ofrece una versión 1.1 PFI de 75 CV capaz de funcionar indistintamente con gasolina o GLP; y el cliente puede elegir entre dos acabados: uno básico, el Trend, que ahora se queda en 12.617

euros, y otro, el ST-Line, de tono más deportivo a nivel estético. Más que las prestaciones, algo pobres en carretera, la autonomía es su fuerte, pues asocia un depósito de gasolina de 42 litros a un tanque de gas licuado de 19 kilos.

RENAULT CLIO 1.0 TCE GLP

● Desde 16.558 euros (Intens, 14.242 con descuentos)

● Largo/Ancho/Alto: 4.050/1.798/1.440 mm ● Maletero: 340 litros

● Potencia: 100 CV ● Consumo: 7,7 l/100 km (WLTP)

● Velocidad máxima: 188 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 12,5 seg.

A la espera de que llegue el Clio E-Tech Hybrid, con su innovadora mecánica híbrida autorrecargable –un 1.6 de gasolina más dos motores eléctricos de distinto tamaño y una caja de cambios inspirada en la Fórmula 1–, la

alternativa de etiqueta ECO en su gama es este 1.0 TCe GLP, que puede usar gasolina o gas. Da 100 CV y está disponible en acabado Intens y Zen, éste 1.200 euros más caro. Tiene un depósito de 39 litros de gasolina y otro de 18 de GLP.



RENAULT CAPTUR 1.0 TCE GLP

● Desde 17.187 (Intens, con descuentos)

● Largo/Ancho/Alto: 4.227/1.797/1.576 mm ● Maletero: 422-536 litros

● Potencia: 100 CV ● Consumo: 7,5 l/100 km (WLTP)

● Velocidad máxima: 173 km/h ● Aceleración 0-100 km/h: 13,3 seg.

Por 17.187 euros en el caso del nivel Intens, o 18.962 si preferimos el Zen, mejor equipado, la firma del rombo nos ofrece su nuevo Captur con etiqueta ECO, que comparte mecánica con el Clio GLP –un 1.0 TCe de 100 CV– para que nos

movamos con libertad por el centro de las ciudades, al tiempo que conserva su amplitud interior. Por ejemplo, el maletero anuncia 422 litros que podemos agrandar a 536 si desplazamos la segunda fila, pero manteniendo las cinco plazas.

Olvide el V8, su Mercury de 1949 ahora es eléctrico

De los Estados Unidos llega una tendencia que cada año acapara más seguidores, como es la de restaurar coches clásicos medio abandonados, con la particularidad de que se mantiene su aspecto original actualizando por completo su tecnología. En este caso la empresa ICON, con sede en Los Ángeles, ha convertido un Mercury Coupé de 1949 en un modelo vintage provisto de dos motores eléctricos con el equivalente a 400 caballos y el juego de baterías de 85 kWh del Tesla Model S P85.



▲ Aunque en apariencia no haya cambiado nada, el Mercury Coupé esconde un chasis completamente renovado con nuevas suspensiones, dos motores eléctricos y una batería de Tesla.

Andrés Mas | amas@motor16.com

ICON es una empresa con sede en Los Ángeles que se ha especializado en una corriente que cada vez acapara más adeptos y que recibe el nombre de 'resto-mod'. Para todo aquel al que este palabro le pille fuera de juego diremos que se trata de restaurar un clásico manteniendo su estado y aspecto original pero modernizándolo con tecnología de vanguardia. Se dice que fue un tal Jim Smart, de la revista norteamericana 'Mustangs & Ford Machines', el que acuñó el término en 1995. Una definición que sería patentada en 2001 por otro individuo llamado Ron Bramlett y muy relacionado con este mundillo, ya que es el dueño de la famosa tienda 'Mustangs Plus' en California. En cualquier caso la moda de los 'resto-mod' en Estados Unidos ha convencido ya incluso a una nueva generación de entusiastas de los clásicos, con una franja de edad inferior a la habitual de este tipo de vehículos, hasta ahora propia de clientes por encima de los 45-50 años.

Se puede decir que ICON, empresa creadora de este Mercury Coupé de 1949 que ilustra nuestras páginas, comienza a gestarse en 1996 de la mano de Jonathan y su mu-

jer Jamie Ward. Ambos crean la empresa T.L.C que ahora es el centro de servicio líder en los EE.UU. para los Toyota Land Cruiser. Y a medida que fue creciendo su reputación, Jonathan comenzó a trabajar como consultor para Toyota. Su relación con la marca era tan buena y consiguió tantos éxitos que en un momento dado Akio Toyoda, CEO de la marca japonesa, le pidió que construyera tres prototipos que finalmente se convirtieron en un coche de serie: el Toyota FJ Cruiser de 2007.

Ahora ICON está especializada en un nuevo tuning que tiene mucho que ver con Toyota y la recuperación de sus clásicos, pero también con trabajos a medida de cualquier coleccionista que vaya con la billetera bien cargada y quiera ser propietario de algo extraordinariamente único. En este caso, este visionario de Los Ángeles ha llevado al extremo la actualización de un modelo vintage en un trabajo 'resto-mod' que llama la atención no solo por haber mantenido ese acabado exterior 'wabi-sabi' –término estético japonés basado en la belleza de la imperfección– repleto de óxido, sino por haber recurrido a una tecnología tan actual como es la de un modelo eléctrico. Y no uno cualquier-



400 CV LOGRADOS A PARTIR DE DOS MOTORES ELÉCTRICOS. Y 330 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA GRACIAS A BATERÍAS TESLA DE 85 KWH

**ABANDONADO** ES LA TRADUCCIÓN DEL INGLÉS 'DERELICT', UN TIPO DE MODELOS QUE TRABAJA LA EMPRESA ICON**CONCESIONES** SE HA HECHO ALGUNA DE CARA A LA INFO DE LA BATERÍA, AUNQUE SE MANTIENE EL AIRE RETRO**SIMULADO** PARA RENDIR HOMENAJE AL V8 ORIGINAL LOS CONTROLADORES DE LA BATERÍA SE HAN CAMUFLADO ASÍ

ra. Porque al Mercury Coupé se le ha equipado, en colaboración con Stealth EV, con dos motores eléctricos –situados en el espacio donde estaba la transmisión– con el equivalente a 400 caballos. Además, partiendo de una batería Tesla de 85 kWh perteneciente a un Model S Performance, los de ICON la han desmontado y han distribuido los 16 módulos con 7.104 baterías por todo el chasis para lograr un reparto de pesos equilibrado. Y simulando con aluminio pulido las formas del motor V8 que tendría que encontrarse bajo el capó, los ingenieros de la empresa angelina han diseñado un sistema de gestión de batería y de refrigeración –la mantiene a unos 25 grados– que asegura el rendimiento de este fiero eléctrico con apariencia de clásico inofensivo y medio abandonado.

Con una carga, el Mercury puede recorrer un máximo de 330 kilómetros, y el 'chute' de energía se puede realizar de dos formas. Por un lado, con una conexión de cargador rápido CHAdeMO montada detrás de la matrícula delantera, que es abatible; y por otro, con otra conexión para carga rápida Supercharger de Tesla situada en lugar de la boca de combustible tradicional y que permite cargar la batería del Mercury en hora y media. Por lo demás, el 'resto-mod' de ICON está mucho mejor insonorizado, equipa nuevas suspensiones independientes en las cuatro ruedas –desarrolladas en colaboración con Art Morrison Enterprises– y se le ha instalado un juego de frenos Brembo que se adapta a las nuevas prestaciones que genera un eléctrico de 400 CV con entrega de par inmediata y velocidades de vértigo.

En España también hay empresas dedicadas al 'resto-mod'. Es el caso de Restomod Classic, ubicada en Madrid y que, por ejemplo, trabaja en estos momentos en un Mini clásico con motor y baterías de Tesla, un ambicioso y complicado proyecto que tiene a un equipo de ingenieros entretenidos desde hace unos cuantos meses y cuyos resultados seremos los primeros en conocer... y probar.



CIERRAN FÁBRICAS Y CONCESIONARIOS Y SE APLAZAN TRÁMITES

El coronavirus paraliza al sector del motor

La crisis provocada por el coronavirus golpea con fuerza al sector de la automoción en España y en Europa, donde este sector supone el 10% y el 7% del PIB respectivamente, y da empleo a unos 14 millones de personas (85.000 personas en España de forma directa). En nuestro país, todas las fábricas de

producción de vehículos, así como los concesionarios, han cerrado siguiendo las recomendaciones impuestas por el Gobierno tras decretar el estado de alarma.

El coronavirus ha provocado la parada de las fábricas de PSA, en Vigo, Madrid y Figueruelas; también en Renault, en Palencia,

Valladolid y Sevilla; las de Mercedes-Benz, en Vitoria y Cantabria; la de Volkswagen, en Navarra; la de Seat, en Barcelona; la de Ford, en Valencia; las de Nissan, en Barcelona, Cantabria y Ávila, y las de Iveco, en Valladolid y Madrid.

La mayoría de las plantas de producción se enfrentan, además, a la

presentación de expedientes de regulación de empleo temporales (ERTE), que afectan a gran parte de las plantillas. En Seat el ERTE incluirá a casi 15.000 trabajadores; en Renault afectará a unos 12.000 y en Ford Almussafes, a 7.000. Son solo tres ejemplos de la situación a la que tendrán que plantar cara las más de una docena de fábricas de producción de vehículos en nuestro país, de las que el año pasado salieron más de 2,8 millones de unidades.

Las principales asociaciones del sector –Anfac (fabricantes), Faconauto y Ganvam (vendedores) y Sernauto (componentes)– han agradecido las iniciativas tomadas por el Gobierno y preparan ya un plan de choque con medidas extraordinarias que permitan «garantizar la viabilidad, competitividad y empleo en el sector, ahora y después de esta crisis».

RESTO DEL MUNDO

La situación es similar en la Unión Europea, donde hay 229 plantas de en-

samblaje y producción de vehículos, que emplean de forma directa a 2,6 millones de trabajadores. Y se extiende a Estados Unidos, donde Toyota, Honda, Nissan, Fiat Chrysler, Ford o General Motors han cerrado de forma provisional o permanente sus factorías. También en Canadá y México se están tomando decisiones similares, dependiendo del día a día de la evolución de la crisis.

ITV Y CARNÉ DE CONDUCIR

La situación también ha obligado también a aplazar trámites como la renovación del carné de conducir. El Ministerio del Interior ha dictado una orden por la que se prorroga durante 60 días la vigencia de todos los permisos que caduquen durante estos días. La declaración del estado de alarma contempla, además, la suspensión de plazos administrativos. En este sentido, por ejemplo, se demora la obligatoriedad de pasar la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), tal y como reclamaba el sector.

Informe AEA 500 multas cada hora en España

El año pasado se formularon en nuestro país 4.505.867 multas de tráfico, la mayoría de ellas por exceso de velocidad (2.933.244 denuncias), no haber pasado la ITV (507.851), carecer de seguro (131.504), no utilizar

el cinturón de seguridad o el SRI (121.206) y conducir con presencia de alcohol o drogas (112.365). Según un informe elaborado Automovilistas Europeos Asociados, en 2019 se incrementaron casi un 10% las denuncias, sobre todo infracciones como el exceso de velocidad, la conducción temeraria o el uso del cinturón de seguridad. Por el contrario, bajaron las multas relacio-

nadas con el alcohol y las drogas. Por comunidades autónomas, fue en Andalucía donde se formularon el mayor número de denuncias (1.053.989), pero Madrid acumula la mayoría de las infracciones en función de la extensión de su red de carreteras (175 denuncias por kilómetro), y Castilla-La Mancha, en función de su parque de vehículos (0,27 denuncias por coche).



Iberdrola 150 millones de euros para crear 150.000 puntos de carga

Iberdrola ha anunciado que invertirá 150 millones de euros para desplegar 150.000 puntos de recarga para vehículos eléctricos en los próximos cinco años. Se instalarán tanto en ho-

gares como en empresas, vías urbanas, ciudades y en las principales carreteras y autovías. Con esto, la compañía da impulso a su plan de movilidad sostenible, multiplicando por seis su objetivo inicial, que hasta hasta 2021 preveía la instalación de hasta 25.000 puntos de recarga.

Los cargadores que se pondrán en marcha serán de recarga rápida. En

el puntazo

50 trabajadores de Renault fabrican mascarillas para residencias de ancianos y hospitales con impresoras 3D

Ante la escasez de equipos de protección individual frente al coronavirus, son muchos los que han decidido ayudar. Sirva como ejemplo la iniciativa de 50 empleados de Renault, que están fabricando mascarillas con impresoras 3D. La marca colaborará con ellos poniendo a su disposición la veintena de impresoras 3D de las que dispone y sus consumibles. Además, la empresa ha donado al sistema sanitario de salud 30.000 mascarillas, 1.000 pares de guantes, 500 trajes de buzo y 100 pares de gafas.

DGT

Ya se puede llevar el carné de conducir en el móvil

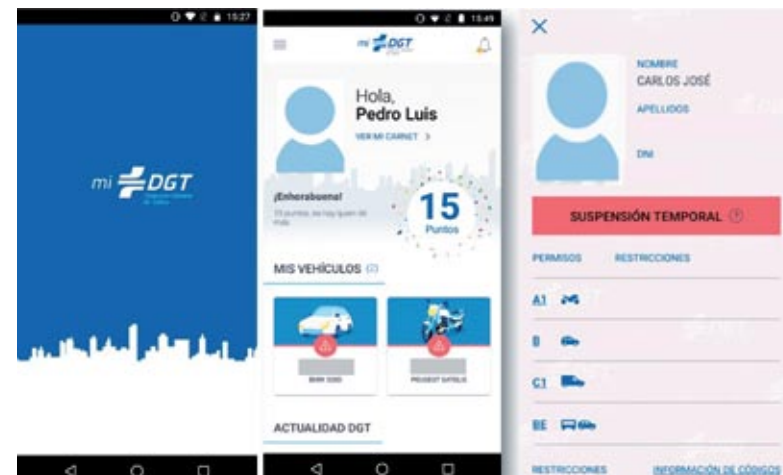
La Dirección General de Tráfico (DGT) ha lanzado la app miDGT, que permite llevar el permiso de conducir y la documentación del vehículo en el teléfono móvil. El permiso digital tiene la misma validez que el formato físico, es efectivo en todo el territorio nacional y permite a los agentes verificar in situ que la información que se muestra es real.

La aplicación se descarga de forma gratuita para iOS y Android, y permite acceder al permiso de conducir, al de circulación

o a la ficha técnica del vehículo. Además, se pueden consultar datos referentes a la ITV, el distintivo ambiental, el seguro o el saldo de puntos.

La DGT tiene la intención de digitalizar todos sus trámites en el futuro, por lo que esta aplicación crecerá con nuevas funcionalidades y permitirá pedir cita previa, obtener el informe del vehículo, identificar al conductor en caso de denuncia, matricular un coche, etc.

La app miDGT funciona en pruebas desde febrero con gran éxito. Para descargarla es necesario estar dado de alta en el sistema cl@ve, la plataforma de identificación segura para relacionarse electrónicamente con la Administración General del Estado.



concreto, se instalarán estaciones ultrarrápidas (350 kW) cada 200 kilómetros, súper rápidas (150 kW) cada 100 kilómetros y rápidas (50 kW) cada 50 kilómetros.

Hasta ahora, Iberdrola cuenta con 5.000 cargadores eléctricos en el país. De estos, 400 son puntos de recarga rápida operativos en carreteras y autovías. La energía de esta compañía es verde y procede al completo de fuentes de generación limpia.

Sistema Car-To-X Euro NCAP premia a VW por su tecnología

EuroNCAP, el organismo europeo que evalúa la seguridad de los vehículos nuevos que llegan al mercado, acaba de otorgar a Volkswagen un premio Advanced por la tecnología Car-to-X, que incorpora de serie el Golf y que incluirán también los futuros eléctricos ID de la marca. Este

sistema permite a los vehículos comunicarse entre sí, con una infraestructura vial (semáforos) o con vehículos de emergencia para avisar de los posibles peligros que pueden encontrarse en la carretera. Los vehículos emiten una señal de alerta a otros conductores avisando de situaciones de peligro: obras en la carretera, un coche averiado, etc.

Hacia casi seis años que EuroNCAP no concedía este galardón Advanced Rewards, lanzado en 2010 para premiar tecnologías

la cifra

1,94 millones de accidentes leves de tráfico se produjeron en 2019 en España, según Unespa, la asociación empresarial del seguro. Este número supone la mayor cifra de siniestros de circulación sin heridos registrada desde 2010. Los accidentes de tráfico leves se producen en áreas urbanas y son un termómetro de la situación económica del país: en momentos de bonanza se producen más colisiones.

DGT

Audi, Seat y el Grupo Volkswagen hacen balance de 2019

2019 fue un buen año para el sector del automóvil, cuyo futuro se presenta complicado e incierto ya que, además de enfrentarse a retos como la electromovilidad o la reducción de emisiones, tendrá que plantar cara a la crisis generada por el coronavirus. En este contexto, Audi, Seat y el Grupo Volkswagen han presentado en los últimos días sus resultados del pasado año, todos ellos en positivo.

Audi AG facturó 55.700 millones de euros y logró sus objetivos financieros para 2019, cuando entregó 1,8 millones de vehículos, un 1,8% más que el año anterior. Los SUV de gama alta de la marca, como el e-tron y el nuevo Q8, contribuyeron a este crecimiento.

Seat, por su parte, completó el mejor año de su historia en cuanto a ventas, con 574.100 coches entregados y un crecimiento del 10,9% en 2019. La compañía española logró un beneficio operativo de 445 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 74,7% con respecto al año anterior. Su volumen de negocio creció un 12,7% hasta los 11.496 millones de euros, la cifra más alta en la historia de la marca.

Por lo que se refiere al Grupo Volkswagen, vendió un total de 10,9 millones de vehículos y obtuvo un beneficio neto de 13.346 millones de euros en 2019, con un crecimiento del 12,8%. El consorcio alemán prevé facturar hasta un 4% más en 2020, aunque su presidente Herbert Diess ha advertido de que será un año «muy difícil. La pandemia de coronavirus presenta desafíos operativos y financieros hasta ahora desconocidos».



que suponen un plus de seguridad. En años anteriores, EuroNCAP reconoció el sistema de advertencia de peatones con activación de

freno de BMW (2014), el sistema para monitorizar puntos ciegos de Opel (2014) o el frenado de emergencia autónomo de Fiat (2013).

COPA GR SUPRA GT

+ en [www.bmw.es](https://toyotagazoo racing.com/je-motorsports)

ARRANCA LA COMPETICIÓN

¿Quién es el jugador más rápido al volante del GR Supra? La respuesta a esta pregunta se resolverá en noviembre, cuando se celebre la final de la GR Supra GT Cup, una competición virtual monomarca, que llega de la mano de Toyota Gazoo Racing y se disputa en PlayStation a través del videojuego Gran Turismo Sport. De momento, el torneo arranca en abril y hasta la fecha se han inscrito ya 30.000 jugadores, que se enfrentarán en carreras virtuales en circuitos de todo el mundo.

ATENTOS A...

19 Y 20 DE SEPTIEMBRE

Son las nuevas fechas en que se disputarán las **24 Horas de Le Mans**, aplazadas por la crisis del coronavirus Covid 19. También se actualizarán los calendarios de las Le Mans Series Europa, Michelin Le Mans Cup y Ligier European Series.

BMW

EL SONIDO DEL CONCEPT I4

El compositor **Hans Zimmer** (en la foto, junto a **Renzo Vitale**, diseñador de sonido de BMW) es el creador de la banda sonora de películas como 'El rey león' o 'Gladiator' y también es el responsable de poner sonido



a los eléctricos e híbridos enchufables de BMW. Ya ha creado el sonido de arranque y apagado que incorporarán de serie los modelos de BMW y también ha diseñado el del último concept de la marca, el i4.

+ en www.bmw.es

DS

Los internautas podrán elegir el diseño del SM del siglo XXI entre varios bocetos. Las votaciones están abiertas en redes sociales.



▲ Citroën lanzó el SM en el Salón del Automóvil de Ginebra, hace ahora 50 años.

IMAGINANDO EL SM DEL SIGLO XXI

DS, la marca premium del Grupo PSA, busca sucesor para el SM, que Citroën lanzó hace 50 años en el Salón del Automóvil de Ginebra y que se presentaba como el heredero del DS.

El SM nació de un acuerdo firmado en 1968 con Maserati y empleaba toda la experiencia del DS en tracción delantera, así como en hidráulica y en suspensión. Estaba equipado con un motor

Maserati de seis cilindros en V y fue un gran éxito no solo en Europa, sino también en EE.UU.

Ahora, el estudio de diseño de la marca en París —DS Design Studio Paris— ha pedido a seis creadores que diseñen otros tantos bocetos en los que imaginen cómo sería el futuro SM, un coupé con rasgos de gran berlina que sigue siendo hoy todo un icono y cuya influencia ha llegado hasta los DS actuales.

La marca ha mostrado los nuevos diseños del SM en sus redes sociales —Facebook, Twitter e Instagram—, para que los internautas decidan cómo será la imagen definitiva del futuro SM.

La propuesta ganadora participará en una segunda fase de votaciones en la que los participantes en el concurso tendrán la oportunidad de ganar una litografía firmada por su diseñador.

JEEP RENEGADE

APUESTA POR LA MÚSICA

El Jeep Renegade protagoniza una nueva campaña a nivel mundial junto a Now United, el primer grupo global de música pop del mundo, compuesto por 15 cantantes y bailarines de 15 países diferentes, y que

cuenta con 40 millones de seguidores. La marca automovilística colaborará con Now United para dar a conocer el tema musical 'Come Together', que en solo 24 horas fue descargado por 1,8 millones de fans.



SOLIDARIDAD

Suzuki y Toyota se suman a la iniciativa de **Hyundai**, **#yocedomicoche** y han puesto su flota de **vehículos a disposición de los hospitales** y el personal sanitario de Madrid durante la crisis del coronavirus.

+ en www.hyundai.es/experiencia / www.suzuki.es / www.toyota.es

FORD ESTÁ EN CASA DECOR

PASEN Y VEAN EL KUGA PHEV

El Ford Kuga plug-in Hybrid tiene su espacio propio en Casa Decor (Velázquez, 21, Madrid), el espacio de interiorismo y diseño del que la marca del óvalo es patrocinadora y coche oficial. El arquitecto Manuel Espejo ha diseñado la sala donde hasta el próximo 19 de abril se expone el nuevo Kuga, un antiguo

paso de carruajes que el decorador ha 'vestido' con cristal y madera, jugando con los reflejos y los efectos ópticos.

Todo el que lo desee puede conocer de primera mano este modelo, que se fabrica en exclusiva en Almussafes (Valencia) y que supone la punta de lanza de la electrificación de la marca.



▲▲ El arquitecto Manuel Espejo ha diseñado el espacio del Kuga en Casa Decor.



ÚNICA MUJER EN GANAR EN EL MUNDIAL DE RALLIES

MICHÈLE MOUTON YA CONDUCE SU AUDI DE LEGO

Coincidiendo con el 40º aniversario de quattro, Lego lanzó la maqueta del mítico Audi quattro S1, que ahora se completa con una figura de Michèle Mouton.

Apodada 'La reina de la velocidad', Michèle Mouton es la única mujer que ha logrado ganar en el Mundial de Rallies. A lo largo de su carrera, se alzó con la victoria en San Remo (1981), y en Portugal, Acrópolis y Brasil en 1982, año en el que fue subcampeona.

Coincidiendo con el 40 aniversario de Quattro, Audi y Lego han homenajeado a esta excepcional piloto, que triunfó en un deporte hasta entonces reservado a los

hombres. La marca juguetera ha lanzado el set del mítico Audi quattro S1, el coche que condujo Mouton en el Mundial en los años 80. La maqueta, de 250 piezas, pertenece a la colección Lego Speed Champions. Y Audi completa esta maqueta regalando una minifigura de la piloto a todos aquellos que suban una foto del Audi quattro S1 de Lego a las redes sociales, utilizando el hashtag #ElPilotoEsElla.



◀◀ La maqueta del Audi quattro S1 de Lego se completa con una figura de Mouton.

◀◀ Mouton tiene el mejor palmarés femenino del mundial.

HYUNDAI

SE BUSCAN HISTORIAS INSPIRADORAS

Hyundai acaba de poner en marcha la iniciativa 'Tan grande como quieras ser', con la que quiere premiar a todos aquellos que, con pequeños gestos, hayan conseguido hacer algo grande. La idea se enmarca dentro de la campaña de lanzamiento del Hyundai i10 y la marca espera que se den a co-



que consideren que tienen un proyecto cuyo objetivo sea mejorar la vida de los demás, pueden presentarlo en la web de la izquierda. Las propuestas y recibidas se someterán a votación popular y el ganador recibirá 5.000 euros para concluir su proyecto.

BFGOODRICH

HOMENAJE AL TRICAMPEÓN

BFGoodrich —neumático oficial del Dakar— ha rendido un merecido homenaje a Carlos Sainz, que logró su tercera victoria en este rally al volante de un Mini JCW Buggy equipado con gomas All Terrain T/A KDR2+. El piloto madrileño agradeció a la marca su confianza y explicó que en el Dakar





EL GP DE MÓNACO NO SE DISPUTARÁ, POR VEZ PRIMERA DESDE 1954. Y LAS CITAS DE FÓRMULA 1 HASTA MAYO SE ANULAN O POSPONEN



▶▶ La Fórmula E, que dirige Alejandro Agag, no ha sido cancelada porque el presente campeonato se inició a finales del 2019, pero varias citas ya se han anulado. Arriba, el Gran Premio de Mónaco de 1955, celebrado tras la única interrupción de la prueba.



Cuando un virus para todos los motores

Salvo en la Segunda Guerra Mundial nunca el automovilismo deportivo se había detenido como en este 2020 de coronavirus. Los precedentes en la historia delatan la gravedad de la situación actual. Un virus, y no de la electrónica, ha parado todos los campeonatos

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

Por primera vez, la Fórmula 1 comenzará –previsiblemente– en verano. Todos los grandes premios del certamen hasta mayo se cancelan o posponen. Por primera vez desde 1954, el GP de Mónaco no se celebrará, y nunca antes había faltado a su cita. Por segunda vez en la historia, las 24 Horas de Le Mans pasarán a septiem-

bre. Y aunque al redactar estas líneas se desconoce la fecha de las próximas 500 Millas de Indianápolis, previsiblemente también la situación actual afectará a su celebración. Como el Mundial de Resistencia, de Rallies, el IMSA americano o la Fórmula E, el automovilismo asume las consecuencias de la pandemia del Covid-19. Nunca desde la Segunda Guerra Mundial se había vivido un panorama semejante.

A principios del siglo pasado, el automovilismo deportivo comenzaba a tomar cuerpo. En 1900 nacía la Gordon Bennett Cup en Europa, y pocos años más tarde, en Estados Unidos, la Vanderbilt Cup. En 1906, el primer gran premio con tal denominación tuvo lugar en Francia, cerca de Le Mans. Nacieron carreras en circuitos, y pistas como el Indianápolis Motor Speedway en 1909 o el Autódromo Na-

zionale de Monza en 1922. El primer Campeonato del Mundo tuvo lugar en 1925 con solo cuatro carreras: las 500 Millas y los grandes premios de Europa, Francia e Italia, aunque sin títulos de pilotos. Se extendió por Europa el concepto ‘gran premio’, aunque con carreras de reglas diferentes según en qué países. Antes de la Segunda Guerra Mundial se celebraron hasta 18 en un mismo año. El con-

flicto detuvo toda la competición automovilística, aunque con la excepción momentánea de las 500 Millas.

La carrera americana siguió celebrándose una vez al año hasta la edición posterior al ataque de Pearl Harbour y la entrada en guerra de Estados Unidos. Cuando el conflicto terminó, las instalaciones estaban casi deshechas, pero Tony Hulman las adquirió para recuperar la prueba, que permaneció bajo la familia hasta su reciente venta. En 1946, terminada la guerra, volvió a celebrarse la carrera hasta el presente. Mientras tanto, hi-

cieron falta varios años para que la Fórmula 1 tomara cuerpo. Justo después del conflicto mundial se celebraron varios grandes premios aislados en determinados países, hasta que en 1949 se establecieron las primeras bases reglamentarias para que en 1950 se iniciara el denominado ‘Grand Prix World Championship’, con títulos para pilotos y fabricantes.

Desde la primera carrera celebrada en Silverstone, en 1950, la Fórmula 1 tan solo ha dejado de celebrar un puñado de carreras, aunque, obviamente, nunca por razones

como las actuales. En 1955 varias pruebas internacionales de la época fueron suspendidas bajo el impacto del brutal accidente de las 24 Horas de Le Mans de aquel año, que produjo más de ochenta víctimas. Pero en la Fórmula 1 la primera gran cancelación tuvo lugar en 1957, cuando los grandes premios de Bélgica y Holanda fueron afectados por la crisis del Canal de Suez. La situación internacional forzaba a racionar el uso de combustible, y los organizadores solicitaron a los equipos una reducción de sus honorarios de salida. La negativa de estos

forzó la cancelación. Para no dejar el campeonato escuálido se buscaron otras alternativas. Una de ellas fue la localidad italiana de Pescara, que ya había organizado carreras en la década de los veinte, y donde se celebró un segundo Gran Premio de Italia sobre un circuito de casi 21 kilómetros.

De nuevo el trazado de Spa fue escenario de controversia en 1969. Su enorme velocidad y peligrosidad llevó a que los pilotos, capitaneados por Jackie Stewart, exigieran cambios en determinadas partes del circuito. Cuál no sería el riesgo de Spa por entonces, para

DESDE 1946, UNA VEZ CONCLUIDA LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, LA S 500 MILLAS DE INDIANÁPOLIS NUNCA HAN FALTADO A SU CITA



que la seguridad se convirtiera en protagonista en tiempos donde se trataba de un factor secundario. El pulso entre los organizadores y pilotos terminó cuando estos decidieron no participar en la carrera. En la temporada siguiente sí se celebraría el gran premio con algunos cambios en el trazado. Precisamente en 1966 Jackie Stewart había sufrido uno de los accidentes más graves de su trayectoria en este trazado, cuando quedó atrapado en su monoplaça con el depósito de combustible goteando durante casi media hora.

Spa parece contar con un magnetismo especial para atraer problemas en la historia de la Fórmula 1. En 1985 le tocó a su asfalto. Algunos grandes premios han sufrido retrasos o inconvenientes por este problema, pero sin llegar a su cancelación. Por ejemplo, la carrera más famosa en este aspecto fue la celebrada en Dallas en 1984. Tras los fracasos de no llevar la Fórmula 1 a Nueva York como estaba previsto entre 1984 y 1985, un aparcamiento de un hotel en Dallas se convirtió en el escenario de un gran premio en Estados Unidos. Sus baches eran horribles para los monoplazas de suspensiones durísimas, el asfalto se comenzó a levantar mientras los pilotos rodaban, y a todo ello se unió un calor aplastante. Tan solo los intereses impidieron que la carrera fuera cancelada. 18 pilotos se retiraron de la carrera, 14 estrellados contra sus muros. Nigel Mansell se desmayó al entrar en la meta al intentar empujar su coche, ya sin gasolina.

Pero en 1985 el Gran Premio de Bélgica sí se canceló por el estado del firme. Los organizadores habían reasfaltado el trazado poco antes de su celebración para proporcionar mayor adherencia bajo la lluvia. Pero aquel no había cuajado cuando salieron los monoplazas a la pista, y saltaban por los aires trozos de ésta al paso de los coches. Durante la noche



▲ La carrera de Le Mans del 2019 forma parte de la misma temporada del WEC que la del 2020... si se disputa.



▲ Sobre estas líneas, la prueba 'grand prix' de Pedralbes de 1951; primera tras la interrupción en España desde la de Lasarte —más arriba— en 1935.

del viernes al sábado se procedió a un nuevo reasfaltado que empeoró la situación. Al día siguiente, los monoplazas rodaban casi medio minuto más lentos que en condiciones normales. Finalmente, la FISA —así se conocía a la Federación por entonces— pospuso la carrera a otra fecha, pero finalmente no se celebró, con la consiguiente sanción económica para los organizadores.

A pesar de que algunos conflictos políticos en determinados países han rodeado la celebración de un gran premio durante estas décadas, tan solo una vez se canceló una prueba de Fórmula 1 por esta razón. Fue el caso en 2011 del Gran Premio de Bahrein, la última carrera cancelada antes de esta temporada 2020. Las manifestaciones locales de la Primavera Árabe

se extendían por varios países de la zona. En Bahrein hubo víctimas mortales en ellas, con amenazas gubernamentales de mayor represión, ante la posibilidad de que el gran premio fuera utilizado como un altavoz internacional por los manifestantes. Al igual que sucede en la presente temporada con las carreras suspendidas, se intentó ubicar la prueba en otro momento del año, pero la imagen internacional del régimen desaconsejó la idea, también rechazada por los equipos y muchos de sus patrocinadores.

La presente situación es única, al cancelarse todos los campeonatos de 2020 menos la Fórmula E o el Mundial de Resistencia, que habían comenzado en 2019 y terminaban durante esta temporada. En el caso de este último, la cita final tendrá lugar en las 24 Horas de Le Mans. Pero sus organizadores han anunciado recientemente su retraso para el próximo mes de septiembre. Al margen de la Segunda Guerra Mundial y en 1936, la carrera francesa ha sido fiel a su cita anual. En aquel año se celebraba su decimocuarta edición, cancelada ante una huelga general en todo el país que impidió preparar el circuito y contar



▲ Tras el parón provocado por la segunda Guerra Mundial, las 24 Horas de Le Mans volvieron a disputarse en 1949. La edición de este año se retrasará, al menos, hasta septiembre.

con oficiales que organizaran la prueba.

En cuanto a la edición del 2020, se trata del segundo caso de toda su historia en que se retrasa la carrera. La atmósfera del Mayo del 68 francés no resultaba ajena a la tensión que se vivía a nivel internacional por la guerra de Vietnam o la invasión de Checoslovaquia por parte de la Unión Soviética. En Francia se extendieron por todo el país nu-

merosas manifestaciones y la convocatoria de una huelga general que llegó hasta junio, afectando a toda la industria automovilística francesa. El fallecimiento de un estudiante acabó por crear un ambiente insostenible para su celebración, finalmente retrasada al 28 y 29 septiembre de aquel año. Aún está por confirmar que aún pueda correrse en este 2020 tan letal para el automovilismo internacional.

Grandes ofertas Certificados Seminúevos Última tecnología

RENOVATE

El salón de **vehículos de ocasión y seminúevos** certificados más grande de Europa

SALÓN

22 - 31
MAYO 2020



PROMUEVE

GANVAM

ifema.es/vehiculooportunidad

MATRICULACIONES EN EUROPA

TOYOTA Y BMW AUMENTAN VENTAS MIENTRAS EL MERCADO CAE EL 7,4%

Las matriculaciones de automóviles han arrancado mal el año y la crisis provocada por el coronavirus Covid-19 no hace presagiar que la situación vaya a mejorar a corto plazo. Las ventas de vehículos en la Unión Europea cayeron un 7,4% en febrero y acumulan el mismo descenso (-7,4%) en los dos primeros meses de 2020.

En febrero de este año se comercializaron en la UE un total de 957.052 unidades. Según ACEA, la asociación europea de fabricantes de automóviles, esta disminución fue el resultado de una combinación de factores, incluidos los cambios en la fiscalidad de los vehículos en varios estados miembros de la UE, que provocaron que los consumidores adelantaran sus compras a diciembre de 2019. ACEA no incluye todavía en este descenso del mercado los efectos que previsiblemente provocará la crisis del coronavirus y que se verán reflejados en los próximos meses. Los cuatro mercados más importantes registraron caídas en febrero. Alemania acusó el descenso más significativo (-10,8%), seguida de Italia (-8,8%), Es-

paña (-6,0%) y Francia (-2,7%). Fuera de Europa, también Reino Unido cayó un 2,9%.

Estos mismos mercados también registran cifras negativas en el acumulado anual: Alemania (-9,0%), Francia (-7,8%), Italia (-7,3%), España (-6,8%) y Reino Unido (-5,8%). Solo Holanda registró un tímido crecimiento del 0,3% en febrero, aunque entre los dos meses del año suma una caída del -4,0%.

En este contexto de bajadas generalizadas, entre los fabricantes es destacable el ascenso en las ventas en febrero de marcas como Toyota (+9,8%), BMW (+6,0%) y Fiat (+1,5%). De hecho, Toyota y BMW son las únicas que acumulan un saldo positivo en lo que va de año -ver recuadro-, con la asiática a la cabeza, pues sus ventas han registrado un crecimiento del 11,0% entre enero y febrero, rompiendo la tendencia generalizada a la baja del mercado. En el lado contrario estaría Volkswagen, cuyas ventas se resienten: en febrero cayeron un -10,9% y acumulan un 8,7% de caída.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE				
	Febrero	%20/19	Ene/Febr	%20/19
VW	106.755	-10,9	223.851	-8,7
PEUGEOT	71.306	-4,8	139.951	-6,7
RENAULT	70.997	-6,9	133.978	-7,1
FIAT	52.449	+1,5	97.110	-0,3
MERCEDES	50.650	-3,8	102.278	-2,0
TOYOTA	50.573	+9,8	107.769	+11,0
SKODA	50.395	-3,8	103.526	-2,2
CITROËN	47.669	-4,9	91.954	-5,7
FORD	46.496	-19,8	92.736	-21,2
BMW	45.922	+6,0	97.209	+7,6

LOS MAYORES MERCADOS				
	Febrero	%20/19	Ene/Febr	%20/19
ALEMANIA	239.943	-10,8	486.243	-9,0
FRANCIA	167.782	-2,7	302.011	-7,8
ITALIA	162.793	-8,8	318.545	-7,3
ESPAÑA	94.620	-6,0	181.063	-6,8
BÉLGICA	46.775	-6,3	98.615	-2,4
POLONIA	38.508	-12,0	77.979	-13,1
PAÍSES BAJOS	29.868	+0,3	73.898	-4,0
SUECIA	21.694	-6,3	38.492	-11,8
AUSTRIA	21.067	-10,9	44.026	-10,0
EU	957.052	-7,4	1.913.931	-7,4
EFTA	30.148	-11,5	59.206	-8,7
REINO UNIDO	79.594	-2,9	228.873	-5,8
EU + EFTA + R.UNIDO	1.066.794	-7,2	2.202.010	-7,3

FUENTE: ACEA

FUENTE: ACEA

OPEL

El Corsa-e ya está en los concesionarios

El Opel Corsa-e es el primer vehículo cien por cien eléctrico de la marca que se fabrica en una planta europea -en este caso se monta en exclusiva en Figueruelas, Zaragoza-, y ya está disponible en el mercado español por un precio que parte de 29.900 euros.

La gama del Corsa-e ofrece una autonomía de hasta 337 kilómetros (WLTP) y se estructura en torno a tres acabados: Selection-e, Edition-e y Elegance-e. El primero incluye climatizador electrónico, sensor de lluvia, or-

denador de a bordo, encendido automático de luces, freno de mano eléctrico, etc.

El Corsa-e Edition ofrece de serie climatizador automático con control remoto, freno de estacionamiento eléctrico, arranque sin llave, radio multimedia con pantalla táctil a color

de 7 pulgadas -compatible con Apple CarPlay y Android Auto- e instrumentación digital. Entre los sistemas de ayuda a la conducción y seguridad, cuenta de serie con la alerta de colisión frontal con frenado automático de emergencia y detección de peatones, el asistente activo de

mantenimiento carril, el lector de señales de tráfico y el control de crucero.

El Elegance sube el nivel e incluye faros LED, llantas de aleación ligera de 16 pulgadas y volante forrado en piel.

PRECIOS

Versión	Precio
Selection-e	29.900 €
Edition-e	30.850 €
Elegance-e	32.750 €



FORD

El nuevo Kuga ya está a la venta

El nuevo Ford Kuga está listo para su llegada al mercado. El flamante SUV de la marca del óvalo es el modelo de vanguardia de Ford en muchos aspectos, pero sobre todo en lo relativo a sus sistemas de propulsión, pues cuenta con cuatro diferentes tecnologías y ofrece tres alternativas electrificadas. Además de sus clásicos motores diésel y de gasolina, cuenta con una versión de hibridación ligera (MHEV) con batería de 48 voltios y una híbrida enchufable (PHEV) con 56 kilómetros de autonomía eléctrica. A ellos se sumará más adelante, en septiembre, un híbrido auto-recargable. Con ello, Ford ofrece tres etiquetas ambientales: la C para los de combustión, la ECO para el Mild Hybrid diésel de 150 CV y la etiqueta 0 para el PHEV, que ofrece un total de 225 CV.

MERCEDES CLASE A 250 E Plug-in con 78 km de autonomía

La firma germana acaba de anunciar que ya se admiten pedidos de las nuevas versiones híbridas enchufables del Clase A, el A 250 e y el A 250 e Sedán. Bajo el sello EQ Power, estos modelos ofrecen entre 64 y 73 kilómetros de autonomía en modo eléctrico (ciclo WLTP) y cuentan con la etiqueta '0 emisiones' de la DGT. Con sus llegadas previstas para el próximo mes de abril, ya están disponibles en España desde 39.350 euros.

Con una potencia combina-

VERSIÓN	PRECIOS	PVP	COND TO
Titanium 1.5T EcoBoost 120 CV Man. 6 vel. 4x2		29.000 €	24.577 €
Titanium 1.5T EcoBoost 150 CV Man. 6 vel. 4x2		30.200 €	25.777 €
Titanium 1.5 EcoBlue 120 CV Man. 6 vel. 4x2		30.500 €	26.244 €
Titanium 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel. 4x2		32.500 €	28.244 €
Titanium 2.0 EcoBlue 150 CV mHEV Man. 6 vel. 4x2		32.100 €	27.844 €
Titanium 2.0 EcoBlue 190 CV Aut. 8 vel. 4x4		37.550 €	33.127 €
Titanium 2.5 Duratec PHEV CVT Automático FWD		37.800 €	33.544 €
ST Line 1.5 EcoBlue 120 CV Man. 6 vel. 4x2		32.000 €	28.954 €
ST Line 1.5T EcoBoost 150 CV Man. 6 vel. 4x2		31.700 €	28.535 €
ST Line 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel. 4x2		34.000 €	30.954 €
ST Line 2.0 EcoBlue 150 CV mHEV Man. 6 vel. 4x2		33.600 €	30.554 €
ST Line 2.0 EcoBlue 190 CV Aut. 8 vel. 4x4		39.050 €	35.885 €
ST Line 2.5 Duratec PHEV CVT Automático FWD		39.400 €	36.354 €
ST Line X 1.5T EcoBoost 150 CV Man. 6 vel. 4x2		33.700 €	30.535 €
ST Line X 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel. 4x2		36.000 €	32.954 €
ST Line X 2.0 EcoBlue 190 CV Aut. 8 vel. 4x4		41.050 €	37.885 €
ST Line X 2.5 Duratec PHEV CVT Automático FWD		41.400 €	38.354 €

Este es el primer híbrido enchufable que se fabrica en España, en la factoría valenciana de Almusafes. Con tres niveles de acabado, parte del Titanium, que ofrece elementos como sistema SYNC 3 con pantalla de 8 pulgadas, navegador, climatizador automático bizona, apertura y arranque sin llave, llantas de aleación de 18 pulgadas o limpiaparabrisas con sensor de lluvia.

Por encima, el ST Line suma volante de cuero, pedales en acabado aluminio, suspensión

ST Line, cuadro de instrumentos digital de 12,3 pulgadas, sistema de sonido DAB con 6 altavoces, levas en el volante para las versiones de cambio automático, barras de techo negro, tubo de escape ST Line...

Y el tope de la gama es el ST Line X, que añade al anterior elementos como el apoyabrazos trasero con posavasos, cuero parcial, detector de fatiga, cristales de privacidad, lavafaros, faros Full LED y control de luces automático.

km/h en 6,7 segundos y alcanza los 240 km/h.

Los dos cuentan con una batería de iones de litio con una capacidad total de 15,6 kWh.

PRECIOS

Mercedes A 250 e	39.350 €
Mercedes A 250 e Sedán	40.150 €



TESLA

TESLA MODEL Y: DESDE 64.000 EUROS

Un cuarto miembro llega a la gama de la firma eléctrica, el Model Y, un crossover basado en la plataforma del Model 3 que destaca por poder albergar en su interior hasta siete ocupantes, aunque sea a costa de pagar esta opción a un precio de 3.200 euros.

La gama del Model Y -que ya tiene precios, aunque las primeras entregas no se harán hasta 2021- cuenta con dos opciones mecánicas, ambas Dual Motor y equipadas con tracción total. Aparecen así los Long Range y los Performance, que comparten una batería con 75 kWh de capacidad, lo cual se traduce en una autonomía de 505 y 480 kilómetros en ciclo WLTP, respectivamente.



El primero alcanza 217 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos, mientras que el Performance alcanza 241 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos.

Están disponibles con cinco colores diferentes y cuentan de serie con llantas de 19 pulgadas, aunque en el Long Range pueden ser de 21 en opción. Por dentro hay cuero negro y blanco, y como opción se ofrece el sistema de conducción automática (6.400 euros).

Estos son sus precios:

► Tesla Model Y Long Range: 64.000 euros.

► Tesla Model Y Performance: 70.000 euros.





Cuando lo más importante parece ser el papel higiénico

¿Qué pasa ahora que la gente no quiere ir a las concesiones a comprar? ¿O cuando lo más importante es el papel higiénico y no un coche?

En el sector de automoción se va un paso por detrás en cuanto a digitalización, la dinámica de vender en una concesión está cambiando y el usuario cada vez consulta más su móvil o su ordenador a la hora de comprar, lo que hace que todos los concesionarios se conviertan en meros puestos de firmas al uso.

Pero... ¿qué pasa cuando nadie puede entrar por la puerta?

La venta online nos ha traído cambios gigantes. En la situación crítica en la que nos encontramos es el recurso al que debemos aferrarnos, pero no de cualquier manera. Vender online no significa 'subo mi stock a una web y a vender'; este es el error más común y por el que se escucha una y mil veces que la venta online no funciona. Estoy seguro de que en este momento estás deseando que funcione, que entren leads, que te lleguen coches con financiación para poder aguantar el duro golpe que nos provoca un virus, pero no puedes sentarte a esperar a ver qué pasa con tu web o tus coches publicados en diversos portales, porque lo más probable es que no cambie a mejor, sino que vaya a peor.

¿Qué necesito para mejorar y seguir vendiendo en situaciones críticas y después de estas?

Necesitas ayuda y no está mal pedirla. En Dealerbest nos dedicamos en cuerpo y alma a los concesionarios, a ayudarles a sacar ventas, generando leads, haciendo campañas, usando técnicas como la publicidad programática para generar más clientes válidos, gestionando miles de leads mensuales, que hacemos llegar hasta los concesionarios más remotos de España, proveyendo de call center y gestión de leads a quien no lo tiene o no sabe por dónde empezar, exportando muchos de esos vehículos en stock que tanto dinero cuesta mantener mensualmente.

Estamos en un momento de cambio forzado. La venta online es real y debe ser tan importante en una concesión como la venta presencial. Online es igual a inversión, no a gasto, y es un punto en el que pensar seriamente.

Con lo que nos toca vivir, esperamos que bancos, colegios de gestores y demás entidades faciliten de ahora en adelante toda la venta online, no teniendo que acudir personalmente, no solo por una situación crítica sino para un futuro. Mejor un futuro donde podamos proveer al cliente de soluciones que se adapten a él y no que el cliente se tenga que adaptar a nosotros.

Nuestra recomendación es empezar a trabajar en la parte online con ayuda de expertos como nosotros, no solo para hoy sino para el día a día, quitarse los prejuicios de vender en Internet y ver las ventajas de este, puesto que nos abren un mundo de posibilidades enorme y dejarse llevar por esta ola de digitalización que empieza a convertirse en un tsunami.

Desde Dealerbest estamos disponibles para todos los concesionarios que necesitan proveer de la mejor tecnología. Súmate a este cambio. No te quedes atrás y, sobre todo, no dejes en manos de gurús del online y digital tu negocio. No existen los milagros ni la suerte en esto, solo trabajo y experiencia.

Eduardo Losada
Responsable de Venta Digital

FREE2MOVE

ESTRENA EL PEUGEOT E-208

El servicio de carsharing (coche compartido) Free2Move, la marca de movilidad y servicios conectados del Grupo PSA, inicia la renovación de su flota de automóviles en Madrid con la incorporación de 30 unidades del nuevo Peugeot e-208 cien por cien eléctrico, que ya se pueden alquilar a través de la aplicación de Emov by Free2Move Carsharing.

El Peugeot e-208 podrá alquilarse por un precio de 0,31€/minuto, aunque los usuarios que quieran disponer del vehículo durante más de tres horas podrán disponer de tarifas diarias.

Además de la incorporación del 'Car of the Year



2020' a su flota, Emov Free2Move ha anunciado también que amplía su zona de servicio al área del barrio de Montecarmelo.

En Madrid cuenta con una flota de 600 Citroën C-Zero y 10 Citroën Berlingo Electric Furgón, además de los Peugeot e-208 que se han incorporado ahora.

El Peugeot e-208 es cien por cien eléctrico y ofrece hasta 340 kilómetros de autonomía en el ciclo WLTP. Cuenta con un motor de 136 CV de potencia y unas baterías de 50 kWh de capacidad.



AUDI

El A3 más tecnológico

La nueva generación del Audi A3 Sportback ya está disponible para pedidos. El compacto premium alemán, que llega a su cuarta generación, va a contar con una gama mecánica que ofrecerá todo tipo de tecnologías de propulsión: motores de combustión, hibridación ligera, GNC o híbridos enchufables. Para iniciar su comercialización se centra en motores clásicos de combustión. Llega

con una gama que incluye un 1.5 TFSI de gasolina y dos versiones del 2.0 TDI, con potencias desde los 116 hasta los 150 CV. Su gama se estructura en cuatro niveles de acabado —Básico, Advanced, S line y Black line— y cuenta con paquetes opcionales para equiparlo al gusto de cada uno. Entre las novedades más importantes destacan los faros matrix LED con una firma lumínica diurna específica opcionales o un puesto de conducción digitalizado con la tercera generación de la plataforma modular de infoentretenimiento.

TOYOTA

Corolla GR-Sport: llega el híbrido más deportivo

El Toyota Corolla GR-Sport —la variante de diseño deportivo de la gama Corolla hybrid— ya rueda por las carreteras españolas. Un modelo que lleva a la calle la deportividad de Toyota Gazoo Racing, la división de competición de la marca japonesa. Se comercializa solo con carrocería de cinco puertas y con la motorización híbrida eléctrica más potente, de 184 CV. En su equipamiento destacan elementos como los faros delanteros Bi-LED, el climatizador bi-zona, el cargador inalámbrico de teléfonos móviles, la cámara de visión trasera o el sistema multimedia Toyota Touch 2 con

integración móvil vía Apple CarPlay y Android Auto. En cuanto a seguridad, la nueva versión incorpora el Toyota Safety Sense con sistemas como el asistente de cambio involuntario de carril con corrección de dirección, dispositivo de seguridad precolisión con detector de peatones y ciclistas, control de crucero adaptativo,

reconocimiento de señales y luces de carretera inteligentes.

El nuevo Corolla GR-Sport está disponible desde 26.750 euros, o por 245 euros con Toyota Complet, programa de financiación y servicios añadidos que incluye 4 años de garantía, 4 de mantenimiento y primer año de seguro a todo riesgo.

Corolla GR-Sport por 26.750€



PRECIOS

35 TFSI	29.070 €
35 TFSI Advanced	31.070 €
35 TFSI S line	32.420 €
35 TFSI Black line	33.570 €
30 TDI	30.010 €
30 TDI Advanced	32.010 €
30 TDI S line	33.360 €
30 TDI Black line	34.510 €
35 TDI S tronic	33.490 €
35 TDI Advanced	35.490 €
35 TDI S line	36.840 €
35 TDI Black line	37.990 €

Lista en www.motor16.com/precios

CARSHARING

U-GO, LA PLATAFORMA DE MOVILIDAD DE FCA

Leasys, filial de movilidad y renting del Grupo FCA, ha presentado en el mercado español su plataforma de movilidad U-Go, que permite compartir coche de una manera rápida y segura.

Gracias a este servicio, los clientes de Leasys que hayan contratado un coche de renting (U-Go Player) pueden reducir sus costes compartiéndolo en los momentos en que no hacen uso de él. Por



▲ Raúl García, Country Manager de Leasys en España.

otro lado, los usuarios (U-Go User) que quieran alquilar un coche durante un tiempo determinado pueden acceder a los vehículos que tiene disponibles esta plataforma a través de una búsqueda geolocalizada. Al finalizar el alquiler, los U-Go Users devolverán el vehículo a los U-Go Players en el lugar acordado para concluir el intercambio a través de la aplicación U-Go.

¿Buscas empleo?

Vendedor B2B
(Girona)

Asesor Ventas Online
(A Coruña)

Asesor Venta Online
(Madrid)

Asesor Ventas VN
(Cantabria)

Asesor Ventas VN
(Badajoz)

Mándanos tu CV a
seleccion@dealerbest.com

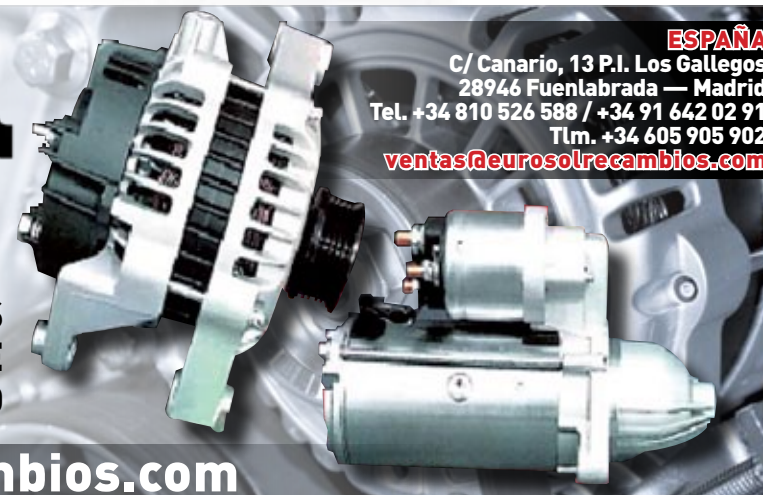
dealerBest in f t i

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

■ ALTERNADORES
■ MOTORES DE ARRANQUE
■ PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com



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



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



SKODA OCTAVIA

Diez versiones y una gama limitada

La cuarta generación del Skoda Octavia ya está en los concesionarios. De momento, esta exitosa berlina llega al mercado español con una gama limitada, ya que solo están disponibles los niveles de equipamiento Ambition y Style, y en materia de motores la oferta se reduce a los 1.5 TSI con 150 CV de potencia, además del 2.0 TDI, disponible con 116 y 150 CV de potencia, y con cambio manual y DSG7 respectivamente. Tanto los acabados como los motores se ofrecen tanto para la carrocería berlina como para el familiar Combi. En el futuro aumentarán las opciones de motorización con variantes híbridas enchufables y otras alimentadas por GNC.

La gama cuenta con trece colores para la carrocería, aunque el tono Azul Energy es el único que

no tiene coste adicional. También hay opciones para personalizar las llantas, con medidas de entre 16 y 18 pulgadas.

El nivel de acabado Ambition ofrece elementos como climatizador automático, pantalla central de 8 pulgadas con Smart Link, acceso y arranque sin llave, sensores de aparcamiento delanteros y

traseros, sensores de lluvia y luces, regulador de velocidad, llantas de 16 pulgadas, faros y pilotos Full LED, volante en cuero, puertos USB, retrovisores exteriores abatibles eléctricos y fotosensibles, diferentes sistemas de ayuda a la conducción...

El Style añade Virtual Cockpit, climatizador de dos zonas, navegador automático, cámara de visión trasera, llantas de 17 pulgadas, faros Matrix Beam, faros antiniebla, intermitentes dinámicos, etc.

PRECIOS		
VERSIÓN	PVP	CON DTO
Skoda Octavia 1.5 TSI 150 CV Ambition	26.650 €	20.650 €
Skoda Octavia 1.5 TSI 150 CV Style	28.950 €	26.275 €
Skoda Octavia 2.0 TDI 116 CV Ambition	27.550 €	24.450 €
Skoda Octavia 2.0 TDI 150 CV DSG7 Ambition	30.550 €	27.450 €
Skoda Octavia 2.0 TDI 150 CV DSG7 Style	32.850 €	30.175 €
Skoda Octavia Combi 1.5 TSI 150 CV Ambition	27.350 €	21.250 €
Skoda Octavia Combi 1.5 TSI 150 CV Style	29.650 €	26.975 €
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI 116 CV Ambition	28.250 €	25.150 €
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI 150 CV DSG7 Ambition	31.250 €	28.150 €
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI 150 CV DSG7 Style	33.550 €	30.875 €

KIA XCEED

El híbrido enchufable, desde 26.150 euros

En abril llega al mercado la versión más ecológica de la gama del Kia Xceed. El híbrido enchufable del crossover coreano ya está a la venta con unas características técnicas que le van a convertir en un modelo muy apetecible, como la famosa etiqueta 0 de la DGT, con la que podrá acceder al centro de las ciudades y circular sin ningún tipo de restricción.

kWh y un motor eléctrico de 61 CV. En total son 141 los caballos que ofrece. Y su autonomía en eléctrico se sitúa en 58 kilómetros bajo el protocolo NEDC (48 según el WLTP). Dispone para la gestión del motor de una caja de cambios automática de doble embrague y seis velocidades.

Se ofrece con tres niveles de equipamiento y dispone de un cuadro de instrumentos de 12,3 pulgadas de serie en toda la gama. Y en función de la versión, la

pantalla táctil es de 8 o de 10,25 pulgadas.

La versión PHEV dispone de un indicador de la carga de la batería situado en la parte superior del salpicadero. Entre sus inconvenientes, la capacidad de maletero, que al tener que hacer hueco para la batería se reduce de los 426 litros de las versiones de combustión a los 291 que ofrece este híbrido enchufable; por cierto, el más barato del mercado.

PRECIOS		
VERSIÓN	PVP	CON DTO
Xceed 1.6 PHEV eDrive	36.125 €	26.150 €
Xceed 1.6 PHEV eTech	37.325 €	27.947 €
Xceed 1.6 PHEV eMotion	39.175 €	29.798 €

El Xceed cuenta para ello con un motor 1.6 de gasolina de 105 caballos, que se combina con una batería de 8,9



EN BADAJOZ

MINITS: NUEVA APP DE CARSHARING CON RENAULT TWIZY

El Grupo Ruiz acaba de poner en marcha en Badajoz una nueva solución de movilidad denominada Minits, que da acceso al alquiler de un Renault Twizy totalmente eléctrico para desplazarse por la ciudad extremeña.

La iniciativa se pone en marcha con 50 unidades de este modelo eléctrico, fabricado en exclusiva en Valladolid. Se pueden alquilar a través de la app de Minits y su utilización es muy sencilla. La aplicación móvil está disponible para iOS y Android, y los vehículos se pagan por minutos: 0,15



euros/minuto en uso y 0,07 euros/minuto en standby. Solo hay que reservarlos y aparcarlos después donde más convenga al usuario. La compañía también dispone de bonos con importantes descuentos.

Además, Minits tiene un objetivo social, ya que parte de la facturación de cada viaje se donará a la Fundación Atabal, que la destina a un proyecto solidario que ayuda a menores en situación de riesgo en Sierra Leona.

Por otro lado, para la recarga de los 50 vehículos, su limpieza y disposición en la ciudad pacense se ha contado con un centro especial de empleo, fomentando así la inclusión y la integración laboral de personas con discapacidad.

saber comprar y vender

MERCADO/OFERTAS

La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios



Limitaciones de circulación en las grandes urbes

Madrid, Barcelona, Londres, Berlín, París... En Europa hay actualmente casi 300 ciudades con zonas restringidas al tráfico con un objetivo común y fundamental: la reducción de los altos niveles de contaminación que registran las grandes urbes.

En el caso de España, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 prevé, en cumplimiento con los Acuerdos de París firmados en 2016, lograr una reducción drástica de las emisiones de CO₂ con el fin de alcanzar una economía neutra en carbono en 2050. Como vemos, el objetivo ambiental que tenemos encima de la mesa a 30 años es enorme y exige la responsabilidad y la colaboración de todos: ciudadanos, empresas e instituciones públicas.

Las restricciones de tráfico, a las que cada vez se van sumando más urbes en España, y que tienden a endurecerse por la contaminación, están enfocadas a proteger la ciudad, a sus habitantes y al planeta de los efectos del coche de combustión y nos invitan a ir un paso por delante del pensamiento clásico del uso privado de nuestros vehículos. A modo de reflexión, el transporte profesional es responsable del 22% de los desplazamientos que se producen por carretera en España, representando un importante motor de la economía, pero también un elemento clave en el debate sobre el futuro de la movilidad sostenible por su impacto ambiental.

Para lograr el objetivo de 2050 tenemos la meta de avanzar hacia el uso de coches no emisores, consiguiendo que en 2030 haya cinco millones de coches eléctricos en nuestras carreteras y que en 2040 ya no se vendan vehículos nuevos que no sean Emisiones 0.

En Northgate Renting Flexible somos conscientes de que operamos en un sector que genera altos niveles de contaminación,

y que cada día cerca de 55.000 vehículos nuestros circulan por las carreteras. Por ello, invertimos para que nuestra flota sea cada vez más ecológica y sostenible, y así nuestros clientes, formados en su gran mayoría por pe-



NORTHGATE APUESTA POR UNA FLOTA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS

Northgate Renting Flexible tiene un fuerte compromiso con el avance y la consolidación de un modelo de movilidad profesional sostenible desde el punto de vista ambiental. Por ello, la inversión en su flota está orientada a la adquisición de vehículos de energías alternativas (VEAs), que en la actualidad está integrada por un 31% de vehículos eléctricos, un 11% de híbridos, un 55% de autogas (GLP) y un 3% de gas natural (GNC). Así, conscientes de que cada desplazamiento que se realiza en un vehículo cuenta y de que hay muchos trayectos que son inevitables para el desempeño de la actividad de sus clientes, Northgate España promueve el uso de este tipo de vehículos sostenibles entre las pymes, así como entre las flotas de entidades públicas como la del Ayuntamiento de Madrid.



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



CONDUCCIÓN AUTÓNOMA ¿EFECTIVA?

Julián Cortés

Los sistemas de conducción autónoma que incorporan algunas berlinas de alta gama avanzan que el vehículo puede circular solo y tomar ciertas decisiones, como afrontar curvas, mantener la trayectoria, acelerar o frenar. Sin embargo, me comentan que hay que llevar las manos en el volante. ¿Entonces, en qué quedamos? ¿Es así realmente?

RESPUESTA

La conducción autónoma va mucho más deprisa de lo que parece. De hecho, ya hay modelos de marcas como Tesla, Audi, BMW o Mercedes que podrían circular con esa tecnología, pero todavía falta para que se puede homologar en los diferentes mercados, amén de afinar cosas. Pero la tecnología, en principio, está muy desarrollada.

Otro cosa es que como no se puede aplicar al cien por cien, nos tenemos que contentar con un tipo de conducción semiautónoma que, como bien dices, ya portan algunos modelos, principalmente de gama alta, pero no en exclusiva. Se consigue mediante una batería de asistentes que son capaces, mediante cámaras, radares y sensores, de leer las líneas de la carretera y las cunetas, reconocer vehículos, peatones o ciclistas, y acoplarse a las condiciones reales de tráfico. Por eso podemos programar una velocidad y una distancia, y el vehículo acelerará, frenará y mantendrá la trayectoria por sí mismo. Esto es muy útil, por ejemplo, en largas retenciones, pues podemos circular en caravana sin pisar los pedales. Estos



LIMPIEZA EN UN VEHÍCULO COMPARTIDO Y FILTROS EFICACES CONTRA EL CORONAVIRUS

Pedro Díaz

Tengo que compartir el vehículo de empresa con algunos compañeros y en el trabajo nos dicen que los desinfectan a diario. Para quedarme tranquilo me gustaría que me dieran algunas directrices al respecto. ¿Es cierto que hay modelos que portan filtros capaces de detener a los virus como el coronavirus en el interior? Muchas gracias.

RESPUESTA

Comenzamos por la segunda de tus cuestiones. Desde hace años una inmensa cantidad de vehículos portan filtros antipolen con el fin de purificar el aire que respiramos en el interior. No sólo se neutraliza la entrada de polen; también de virus y bacterias. De hecho, hay fabricantes como Tesla que presumen de tecnologías capaces de eliminar prácticamente la totalidad de partículas, presumiendo de que sus habitáculos serían los más seguros del mundo en caso de una contaminación química o bacteriológica. Sin embargo, no resultaría útil para el coronavirus. En este sentido, y que tengamos constancia, la única marca que tiene un filtro eficaz contra el

asistentes también permiten, en mayor o menor grado –depende del fabricante–, soltar las manos del volante, pero no indefinidamente. Al rato nos avisará para que lo agarremos de nuevo. Por lo tanto, el coche circulará por sí mismo unos instantes, pero actualmente avisa

Covid-19 es Geely. El fabricante chino sí parece haber homologado un filtro capaz de frenar este virus. Lo ha instalado en un nuevo SUV, el Icon, lanzado el pasado mes de febrero y que en plena pandemia recibió miles de reservas, aunque de momento sólo se comercializará en el mercado chino. En cuanto a la limpieza, y más en un vehículo compartido, comentarte que hay que seguir las normas de prevención generales, como ventilar el interior unos minutos antes de subir, lavarse las manos, aplicar productos limpiadores a base de alcohol y utilizar mascarillas y guantes de látex para tener control sobre el volante.

porque tiene que verificar que el conductor está pendiente. Si no se hace, primero avisará para llamar la atención, y si no se sujeta el volante, a veces llega a detener el vehículo, porque el sistema entiende que el conductor puede haber sufrido un desvanecimiento.

CONSULTAS RÁPIDAS

SPCCI SÍ, DESCONEXIÓN DE CILINDROS NO

Antonio Mata

Son dos tecnologías diferentes y no aplicables al mismo tiempo en el Mazda CX-30. La versión más potente, que equipa el revolucionario motor Skyactiv-X 2.0 de 180 CV, cuenta con la tecnología SPCCI, que combina el encendido por bujía de la gasolina con el de compresión típico de un diésel. Los ingenieros no han considerado necesario introducir un sistema de desconexión

automática de cilindros, que sí porta la variante Skyactiv-G 2.0 de 122 CV. Lo que sí comparten ambos es el sistema mild hybrid, o M-Hybrid, de 24 voltios, clave para lograr la etiqueta medioambiental ECO.

EL ACEITE TAMBIÉN 'CORRE'

Daniel Campos

Nos quedamos de piedra cuando vimos tu consulta porque, literalmente, no teníamos ni idea. Y no ha sido fácil encontrar

información al respecto. Con el motor en marcha la bomba aspira aceite del cárter y realiza un recorrido lubricando todas las zonas y elementos a su paso. Pongamos como ejemplo un propulsor de gasolina con 100 caballos de potencia que tenga cinco litros de aceite en el cárter. A 6.000 revoluciones por minuto los cinco litros de aceite recorrerían el circuito al completo alrededor de 400 veces en una hora, un dato que nos revela la importancia de este elemento.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿SE PUEDE ESTACIONAR EN DOBLE FILA?

En primer lugar hay que recordar que, tanto el régimen de parada como de estacionamiento, suele ser competencia de los ayuntamientos, quienes a través de sus respectivas ordenanzas tienen la competencia de regular el tráfico en sus municipios y, por tanto, podrán establecer las prohibiciones al respecto. No obstante, la normativa general aplicable al efecto establece que la parada y el estacionamiento siempre deben efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía. Y en este sentido se aclara que se considera parada o estacionamiento en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación el estacionamiento en doble fila sin conductor, es decir, estaría permitida la parada en doble fila, pero nunca el estacionamiento. Por tanto, es evidente que está prohibido estacionar en doble fila cuando el conductor no se encuentre en su posición, en cuyo caso, de no cumplirse con las condiciones señaladas, se estaría cometiendo una infracción considerada grave, que podría ser sancionada con multa de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

ESTAMOS OBLIGADOS A AUXILIAR A LAS VÍCTIMAS Y SOLICITAR LA AYUDA CORRESPONDIENTE

¿Cuáles son las obligaciones que hay que cumplir en caso de accidente?

RESPUESTA

Cualquier persona que se vea implicada en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él, estará obligada a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, así como prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.

En este sentido todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible, detenerse de forma que no cree un nuevo peligro para la circulación, y hacerse una idea de conjunto de las circunstancias y consecuencias del accidente, que le permita establecer un orden de preferencias, según la situación, respecto a las medidas a adoptar para garantizar la seguridad de la circulación, auxiliar a las víctimas, facilitar su identidad y colaborar con la autoridad o sus agentes.

Del mismo modo se establece que deberá esforzarse por restablecer o mantener la seguridad de la circulación y si, aparentemente, hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona, o se hubiera avisado a la autoridad o sus agentes, evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad, salvo que con ello se perjudique la seguridad de los heridos o de la circulación.

Se deberá prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, y, especialmente, recabar auxilio sanitario de los servicios que pudieran existir al efecto.

Si, aparentemente, hubiera resultado herida o muerta alguna persona, se deberá avisar a la autoridad o a sus agentes, así como permanecer o volver al lugar del accidente hasta su llegada, a menos que hubiera sido autorizado por éstos

a abandonar el lugar o debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido; no será necesario, en cambio, avisar a la autoridad o a sus agentes, ni permanecer en el lugar del hecho si sólo se han producido heridas claramente leves, la seguridad de la circulación está restablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo solicita.

Existirá también la obligación de comunicar, en todo caso, su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si se lo pidiesen; cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente, tomar las medidas adecuadas para proporcio-



narle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, bien en su defecto por intermedio de los agentes de la autoridad.

También se exigirá que se faciliten los datos del vehículo a otras personas implicadas en el accidente, si lo pidiesen.

Por otro lado, hay que señalar que si por causa del accidente el vehículo o su carga obstaculizasen la calzada, el conductor, siempre que sea posible, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.

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.



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Ford Mustang y Pontiac Firebird, 'genuinos USA'

Con su estilo deportivo, Mustang y Firebird compartían protagonismo. Un V8 en el Ford y un V6 en el Pontiac para un comportamiento genuinamente americano.

Dos nuevos monovolumen se sumaban a la tendencia, modelos desarrollados en común por Volkswagen y Ford. De la marca alemana descubríamos el Sharan; de la ame-

ricana, el Galaxy. Ambos con soluciones para rentabilizar el espacio al máximo.

Había más novedades en esta revista previa al Salón de Ginebra. Y algunas de ellas ya



las conducíamos. Por ejemplo, los dos modelos lanzados por una nueva marca coreana que se estrenaba en España: Daewoo. El Nexia -compacto basado en el Opel Kadett- y Aranos -berlina de desarrollo propio eran esos modelos.

Además, un espectacular deportivo biplaza, el Fiat Barchetta, que probábamos por primera vez al igual que un revolucionario sistema de Mercedes, el

control electrónico de estabilidad, ESP, que inauguraba una era en la seguridad activa.

Para terminar, dos pruebas a fondo con dos legendarios deportivos americanos: Ford Mustang y Pontiac Firebird. Del primero, descapotable, con un V8 de 217 CV, nos gustaba su comportamiento y su línea. Del segundo, un coupé de cinco metros y V6 de 150 CV, destacábamos precio y equipamiento.



LA PORTADA

Nº 593

FECHA

28-2-1995

HABLAMOS DE

Galaxy y Sharan, los monovolumen de Ford y Volkswagen, eran el gran reclamo de la portada de esta semana. Junto a ellos, otra pareja más llamativa, el Ford Mustang y el Pontiac Firebird, dos deportivos genuinamente americanos. Y como contrapunto, el Fiat Barchetta, puro y llamativo diseño italiano.



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

Kia llega a España con el Sportage

Kia fue la última marca coreana en lanzar sus productos en España. Pero su Sportage, aunque lejos de lo que es hoy este modelo, ya apuntaba maneras.

Actividad incesante en las marcas en las vísperas del Salón de Ginebra, por un lado, novedades como la versión familiar del BMW Serie 3 o el Mazda Miata M Speedster. Por otro, retoques en

las nuevas gamas de algunos modelos como el Chrysler Voyager, que ajustaba sus precios para adaptarse a la competencia o la gama del Peugeot 806 o el renovado Opel Frontera.

También era nove-



dad, y lo conducíamos por primera vez, un modelo de una nueva marca coreana. Kia era el último fabricante de aquel país que llegaba a España y lo hacía con un modelo de estilo todoterreno y dimensiones compactas con motores de 99 y 135 caballos. Sentaba las bases del éxito actual de la marca y de los siguientes Sportage.

Otro modelo que conducíamos por primera vez, el Bugatti EB

110 Greengas, el deportivo de producción más potente del mundo. Con 650 caballos y 350 km/h de velocidad punta, se movía con gas.

Las pruebas las protagonizaban modelos británicos. Los elegantes y lujosos Jaguar XJ, con potencias de hasta 349 caballos y precios rondando los 10 millones de pesetas. Y por otro lado, el urbano Rover 115 SD, con un motor diésel fruto del acuerdo con PSA.



LA PORTADA

Nº 594

FECHA

7-3-1995

HABLAMOS DE

Cuatro ingleses y un japonés en nuestra portada. El pequeño Rover 115 SD mostraba su economía de uso. Los espectaculares Jaguar XJ todo el lujo clásico de la industria automovilística británica. Y entre ambos, el Mazda Miata M Speedster, anticipo del nuevo MX-5, el roadster más vendido del mundo.

Gracias por seguir ahí

En Motor16 agradecemos a los quiosqueros, y a todos los puntos de venta de revistas, la labor social que realizan en su comunidad.

Agradecemos especialmente ahora, en esta situación de crisis sanitaria, que sigan trabajando y ofreciendo información veraz y entretenimiento a todos los ciudadanos.

#Graciasalosquioscos
#Graciasalovendedoresderevistas
#Leerevistas

Motor 16

ARI
ASOCIACIÓN
REVISTAS

TU VIDA SERÁ LO QUE QUIERES QUE SEA.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA SCALA desde 140€/mes con 4 años de mantenimiento.

47 cuotas - Entrada: 3.422,64€ - Cuota final: 8.051,25€ - TAE: 10,46%

Los caminos que no tomaste, a veces, te persiguen para siempre en forma de ¿Qué hubiera pasado si...? En ŠKODA creemos que solo hay una manera de saber la respuesta: atrévete. El nuevo ŠKODA SCALA estará allí para acompañarte. Su diseño, lleno de detalles, lo convierten en el coche ideal para todos los caminos que decidas tomar. Además, disfrutarás de todas las ventajas de la etiqueta ECO.

LLANTAS DE ALEACIÓN 41CM (16") **PANTALLA TÁCTIL 16,5 CM (6,5")**

460 L. DE ESPACIOSO MALETERO **SENSOR DE APARCAMIENTO**

CONECTIVIDAD **ASISTENTE DE CARRIL**



PVP recomendado en Península y Baleares desde 140€/mes para un ŠKODA Scala 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Active (IVA, transporte, impuesto de matriculación y bonificación de Volkswagen Bank GmbH S.E. incluidos), para clientes particulares que financian con Volkswagen Bank GmbH S.E. Comisión de apertura al contado: 3.00% (335,07€). Importe a financiar: 11.169,13€. Importe total adeudado 14.966,32€. Precio total a plazos 18.388,96€. Entrada: 3.422,64€. TIN: 8,95%. TAE: 10,46%. Valor futuro Garantizado 7.911,25€ (48 meses y 60.000 kms). Importe mínimo a financiar de 9.000€. Desde el inicio del periodo de opciones y hasta el final del contrato, podrás renovarlo, devolverlo (según condiciones de contrato), o quedártelo pagando el capital pendiente. A la finalización del contrato, dispondrás de 690,82€ para tu próximo ŠKODA. La oferta incluye 4 años o 60.000 km de mantenimiento Long Drive Service Plata sin coste adicional para el cliente. Oferta válida hasta 30/04/2020. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: ŠKODA Scala con opcionales

Consumo de combustible gama Scala combinado WLTP (l/100km): 4,8-6,4 l/100km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 126-145 g/km, emisiones de CO₂ NEDC: 108-113 g/km.

skoda.es