

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16



EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL SE VUELCA EN LA LUCHA CONTRA EL COVID-19

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 26 DE MAYO

Nº 1.776 del 21 de abril al 25 de mayo de 2020



- 58 modelos • Más de 80 versiones
- 16 lanzamientos hasta fin de año



ANALIZAMOS TODOS LOS HÍBRIDOS ENCHUFABLES QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

- Autonomía eléctrica hasta 98 km
- De 141 a 680 CV • Consumo medio desde 0,7 l/100 km

PROBAMOS DOS PHEV PREMIUM 4X4



DS 7 Crossback

Prueba **E-Tense**
300 CV y
1,3 l/100 km

Prueba **Volvo S90**
T8 Twin Engine
390 CV y
1,7 l/100 km





Nuevo GLB. Deja que la vida te sorprenda.

Perseguir el sol en familia, explorar ciudades perdidas o planear una escapada de playa... y que acabe en montaña. Si la vida es así de flexible, vívela con un coche a la altura. Descubre el SUV más robusto de Mercedes con un diseño tan compacto como deportivo, máxima versatilidad interior y un gran espacio de carga.

Equipamiento destacado:

- Hasta 7 plazas modulables.
- Asientos traseros desplazables individualmente.
- Inteligencia artificial MBUX.
- Tracción total 4MATIC.

Mercedes-Benz



Al detalle

VOLVEMOS EL 26 DE MAYO

La crisis del coronavirus, que se está cebando de modo tan cruel con los españoles, sigue afectando al sector del automóvil y a la actividad de nuestra publicación: cancelación de presentaciones de modelos, cierre de los parques de prensa que nos ceden vehículos de prueba... Eso, unido a las dificultades de distribución de revistas, nos lleva a retrasar la salida del siguiente número hasta el 26 de mayo. Esperamos veros entonces. Por supuesto, aprovechamos para desear lo mejor a nuestros lectores y a quienes hacen posible que esta revista esté en tus manos.

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



AHORA SÍ, VEHÍCULO PARTICULAR

Denostado y perseguido por algunas Administraciones durante los últimos años, el Gobierno pide ahora que tratemos de usar el vehículo particular para evitar contagios. Por ese y otros motivos, como la libertad personal que procura y la riqueza que genera, el coche debe seguir siendo un bien a proteger. En China, donde empiezan a recuperar la normalidad, se ha convertido en el medio de transporte preferido.

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julián Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón

Roca Maseda y Javier Rubio.

Consejo editorial: María Jesús Beneit, Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

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

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla

acarchenilla@motor16.com

Toca luchar contra la 'coronacrisis'

Tras la crisis sanitaria es clave reactivar la demanda para tener un mercado doméstico fuerte si se quiere recuperar la producción industrial de automóviles en nuestro país,

Resulta paradójico que mientras el sector del automóvil afronta la mayor caída histórica en ventas, mi vecino llame cada dos por tres para preguntarme qué coche se compra cuando salgamos del estado de alarma. Argumenta, según su teoría, que el miedo al contagio tendrá como consecuencia que cada vez más personas quieran desplazarse en vehículo propio y así evitar al máximo los transportes públicos. Una cuestión complicada de aceptar, si tenemos en cuenta que, según el FMI, tendremos un paro del 21 por ciento y una caída de PIB del 8 por ciento este año. Además, está por ver que los posibles compradores tengan el estado de ánimo y la motivación suficiente como para considerar una prioridad la compra de un coche. Por eso se hace necesario un plan de incentivos, adaptado a los diferentes tipos de propulsión y que tenga en cuenta el cumplimiento de los objetivos medioambientales. Hay que poner en marcha medidas a nivel nacional que impulsen la demanda y renueven un viejo parque, tal y como ocurrió con los planes Pive o Renove. Es clave tener un mercado doméstico fuerte si se quiere recuperar la producción industrial de automóviles en nuestro país, hasta ahora el segundo productor europeo, noveno mundial y exportador del 85 por ciento.

En este punto, merece la pena recordar que la automoción es, junto al turismo, uno de los sectores más importantes y más afectados por el

impacto de la coronacrisis. Además, en el caso del automóvil está en juego el 10 por ciento del PIB y el 9 por ciento del empleo, en el que ya 350.000 trabajadores están sometidos a un Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE). En ese sentido, y a la vista de los acontecimientos, un total de 16 asociaciones relacionadas con este sector, incluyendo fabricantes, proveedores, concesionarios, talleres, empresas de renting, desguace, reciclaje y carrocerías, han acordado reclamar al Gobierno medidas para acelerar la recuperación, con decisiones que no se tomen de forma unilateral. Por su parte, el área industrial está volviendo gradualmente a la normalidad, tras acordarse un protocolo de seguridad y protección sanitaria entre patronales y sindicatos. Simultáneamente, y

utilizando como base la tecnología de la automoción, se han desarrollado, desinteresadamente, desde máquinas de respiración asistida hasta diferentes útiles sanitarios para hacer frente al Covid-19. Esto pone en valor la capacidad productiva de ingeniería de la industria española.

No quiero terminar sin valorar como merecen a todos los que forman la cadena que hace posible que Motor 16 esté en el punto de venta. Gracias, compañeros, trabajadores de imprenta y quiosqueros, entre otros. Gracias por estar ahí.

La automoción es, junto al turismo, uno de los sectores más afectados por el impacto de la coronacrisis. Además, en el caso del automóvil está en juego el 10 por ciento del PIB y el 9 por ciento del empleo, en el que ya 350.000 trabajadores están sometidos a un ERTE. A la vista de los acontecimientos, 16 asociaciones relacionadas con este sector han acordado reclamar al Gobierno medidas para acelerar la recuperación.

Nº 1.776 · 21 abril al 25 mayo de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

**6.- QUÉ PASA
RENAULT E-TECH**

La marca francesa lanza tres nuevos híbridos -Clio, Mégane y Captur- con tecnología de F-1.

**8.- AL DIA
EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL SE
VUELCA EN LA LUCHA CONTRA
EL COVID19.**

La crisis sanitaria provocada por el coronavirus desata la solidaridad de todo el sector del automóvil.

**12.- CUATRO RUEDAS
DS 7 CROSSBACK E-TENSE**

Un exclusivo híbrido enchufable, gran viajero y que se mueve con decisión en la ciudad.

**16.- VOLVO S90 T8 TWIN
ENGINE**

La versión más potente del S90 rinde 390 CV pero brilla por un sistema híbrido enchufable de moderado consumo.

**20.- LOS HÍBRIDOS
ENCHUFABLES QUE LLEGAN**

La tecnología PHEV está de moda. Y lo demuestran los 16 lanzamientos que llegarán antes de que acabe este 2020.

**22.- TODOS LOS HÍBRIDOS
ENCHUFABLES A LA VENTA**

58 modelos y más de 80 versiones analizadas.

**23.- AUDI Q5 TFSI e QUATTRO,
AUDI A6 TFSI e QUATTRO**

**24.- AUDI A7 SPORTBACK TFSI
E QUATTRO, AUDI A8 60 TFSI E
QUATTRO, AUDI Q7 TFSI E QUATTRO,
BENTLEY BENTAYGA HYBRID**

**26.- BMW X1 XDRIVE 25E, BMW
X2 XDRIVE 25E, BMW 225XE ACTIVE
TOURER, BMW 330E**

**28.- BMW X3 XDRIVE 30E,
BMW 530 E IPERFORMANCE,
BMW X5 XDRIVE 45E, BMW 745 E
IPERFORMANCE**

**30.- BMW I8 COUPE, BMW I8
ROADSTER, CITROËN C5 AIRCROSS
HYBRID, DS 7 CROSSBACK E-TENSE
4X4**

32.- FORD KUGA PHEV,

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	23
BENTLEY	25
BMW	26
CITROËN	31
DS	12, 31
FORD	32
HYUNDAI	32
JEEP	32
KIA	34
LAND ROVER	35
MERCEDES	36
MINI	40
MITSUBISHI	41
OPEL	41
PEUGEOT	42
PORSCHE	43
RENAULT	6, 45
SKODA	46
VOLKSWAGEN	47
VOLVO	16, 48



6

12

8
**EL MUNDO DEL
AUTOMÓVIL EN
LUCHA CONTRA
EL COVID 19**



16

HYUNDAI IONIQ PLUG IN, JEEP
RENEGADE 4XE, JEEP COMPASS 4XE

**34.- KIA CEED TOURER PHEV,
KIA XCeed PHEV, KIA NIRO PHEV,
RANGE ROVER SPORT P400E**

**36.- RANGE ROVER P400E,
MERCEDES A 250 E, MERCEDES A
250E SEDÁN, MERCEDES C BERLINA**

**38.- MERCEDES C ESTATE,
MERCEDES C BERLINA, MERCEDES E
300E ESTATE, MERCEDES GLE 350
DE 4MATIC**

**40.- MERCEDES S 560 E L,
MINI COOPER SE COUNTRYMAN,
MITSUBISHI OUTLANDER PHEV,
OPEL GRANDLAND X**

**42.- PEUGEOT 508 HYBRID,
PEUGEOT 508 SW HYBRID,
PEUGEOT 3008, PORSCHE CAYENNE**

**44.- PORSCHE CAYENNE
COUPÉ, PORSCHE PANAMERA,
PORSCHE PANAMERA SPORT
TURISMO, RENAULT CAPTUR
E-TECH**



20

**46.- SKODA SUPERB IV,
SKODA SUPERB COMBI IV, VW
GOLF, VW PASSAT GTE**

**48.- VW PASSAT VARIANT
GTE, VOLVO XC40 T5 TWIN
ENGINE, VOLVO S60 TWIN
ENGINE, VOLVO V60 TWIN ENGINE**

**50.- VOLVO XC60 TWIN
ENGINE, VOLVO S90 TWIN
ENGINE, VOLVO V90 TWIN
ENGINE, VOLVO XC90 TWIN
ENGINE**

52.- LA SEMANA

54.- ALA ÚLTIMA

**56.- DECARRERAS
COMPETICIONES VIRTUALES**

A falta de carreras de verdad, los campeonatos del mundo del motor se trasladan al mundo virtual.

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

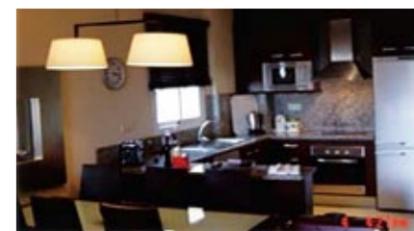
**64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO TÉCNICO Y
JURÍDICO**

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

Regala ver el mundo

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

¡¡¡Pruébelo gratis!!!
RECIBA YA SU TARJETA de invitado con 1 año para su uso entrando directamente en este enlace: <https://bit.ly/MOTOR16>
O llámenos al 665625075



PROMOCIÓN ESPECIAL DE AFILIACIÓN ANUAL EXCLUSIVAS PARA EMPRESAS

COSTE PARA EMPRESAS: SOLO 10€ POR CADA INVITACIÓN A REGALAR. Y EL COSTE PARA LOS USUARIOS POR RESERVA **SOLO 199€** POR ALOJAMIENTO EN RESORT DE 7 DIAS Y 7 NOCHES PARA HASTA 6 PERSONAS EN TODO EL MUNDO

EN ESPAÑA Y PORTUGAL CONTAMOS CON MAS DE 200 COMPLEJOS TURÍSTICOS.

PARA VER NUESTROS DESTINOS: <https://bit.ly/DESTINOS-INTERTOURE7>

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

- complejos: deportes acuáticos, piscinas climatizadas, gimnasio, tenis, hípica, golf, deportes de montaña, senderismo, rutas turísticas, deportes de mesa, barbacoas, karaoke, club infantil, tiendas, restaurantes, supermercados, y mucho más...
- Regalo muy emocional para los que lo reciben y que siempre agradecerán.
- Tarjetas con hasta 1 año de caducidad para realizar sus reservas.
- Regalo de muy alto valor añadido percibido y con bajo coste real para su empresa.
- Consulte el coste mínimo de nuestros packs de prueba especiales en nuestro 25 aniversario



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



KIA TELLURIDE, GANADOR

El Kia Telluride ha sido el vencedor absoluto del galardón al 'Mejor Coche del Año en el Mundo 2020'. Con 5 metros de largo, este SUV a la venta en EE.UU. tiene capacidad hasta para ocho ocupantes, un motor V6 de 290 CV, cambio automático de 8 marchas y tracción total. Está disponible desde 32.000 dólares.



POLESTAR PRECEPT

Polestar, la división eléctrica independiente de Volvo, apunta directamente a modelos como el Porsche Taycan o el Tesla Model S con el Precept, su último 'concept'. Sostenibilidad, eficiencia, tecnología y diseño en un coche desarrollado con ayuda de Google.



BMW M340D XDRIVE

La firma bávara acaba de lanzar el M340d xDrive, con sistema de hibridación ligera de 48 voltios que aporta 11 CV extra en aceleraciones. El motor 3.0 turbodiesel de 6 cilindros en línea rinde 340 CV, y su gasto medio es de 5,3 l/100 km. Está disponible en versión berlina y familiar por 72.100 y 74.100 euros, respectivamente.



EL VW TOUAREG TDI MÁS LIMPIO

Los motores TDI de Volkswagen emiten unas cifras de óxidos de nitrógeno (NOx) muy bajas, inferiores al límite Euro6 de 80 mg/km. Y el Touareg V8 TDI ha emitido solo entre 10 y 20 mg/km en las pruebas del especialista independiente Emissions Analytics.

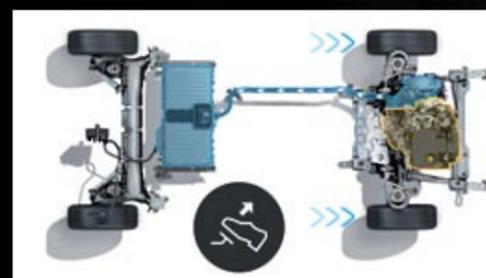


Renault Clio, Captur y Mégane E-TECH
Tres **nuevos híbridos** con tecnología de Fórmula 1

Con la llegada de las nuevas versiones E-TECH, Renault contará con tres vehículos híbridos: el nuevo Clio E-TECH, que tiene derecho a la etiqueta ECO de la DGT; y los Captur E-TECH Plug-in y Mégane E-TECH Plug-in, híbridos enchufables éstos con derecho a etiqueta 0. La experiencia de Renault en Fórmula 1 ha servido de plataforma para el desarrollo de la tecnología E-TECH. Las nuevas versiones combinan un motor de gasoli-

na atmosférico 1.6 y dos motores eléctricos de alta tensión, uno principal más potente y otro de tipo HSG (High-Voltage Starter Generator) que puede operar como generador o como motor de arranque. La ausencia de embrague permite iniciar siempre la marcha en modo eléctrico, sin recurrir al motor térmico. Gracias a ello, el Clio E-TECH Hybrid circula el 80 por ciento del tiempo en ciudad en modo eléctrico, a velocidades de hasta 75 km/h. Con sus 140 CV, el

Clio E-TECH puede pasar de 80 a 120 km/h en 6,9 segundos. El Captur híbrido enchufable puede circular en modo eléctrico hasta 45 kilómetros, tiene 160 CV de potencia conjunta y su consumo mixto es de 1,5 l/100 km. Por su parte, el Mégane Plug-in, también con 160 CV, permite una autonomía eléctrica de 50 kilómetros y su maletero cubica 434 litros. Los nuevos híbridos de Renault llegarán este verano, pero todavía no se conocen sus precios.



▲ Los Captur y Mégane E-TECH Plug-In llevan una batería de 9,8 kWh.

▲ El freno regenerativo heredado de la F1 es una de las claves de los nuevos modelos híbridos.

▼ El Captur E-TECH híbrido enchufable tiene una potencia conjunta de 160 CV, mientras que el Clio E-TECH híbrido rinde 140 CV.



PARA PENSAR

25

por ciento podría aumentar la densidad de energía de las baterías gracias al silicio.

Según Mercedes-Benz, la sustitución del polvo de grafito por silicio en los ánodos de las baterías –que también incluyen litio y electrolitos– hará que éstas tengan un funcionamiento más equilibrado que las actuales y que se incremente la velocidad de su recarga.

EL PUNTAZO

Para recordarnos que cumple 125 años, Skoda está rememorando antiguos modelos como este Laurin&Klement de tres ruedas y motor de 5 CV denominado Voiturette A, de 1905.



EB110, Veyron y Chiron
Bugatti **bate récords** cada diez años

Desde 1990, y cada diez años, Bugatti sorprende al mundo de la automoción con un modelo de excepción. Lo hizo por vez primera con el EB110, el primer deportivo de serie construido

por completo en fibra de carbono y con un motor 3.5 V12 dotado de cuatro turbos que le permitía acelerar de 0 a 100 km/h en 3,26 segundos y alcanzar los 351 km/h, haciendo añicos

varias marcas mundiales. En 2005 Bugatti lanzaba el Veyron, que con 1.000 CV aceleraba de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos, y que con 1.200 CV alcanzó los 431,072 km/h. Por último, el Chiron, con una potencia inicial de 1.500 CV, ha terminado pulverizando todos los récords de velocidad en el mundo, con 490,484 km/h.

El nuevo Tiguan llega en verano
Volkswagen **actualiza** su 'best seller' mundial

El Tiguan, del que Volkswagen vendió 910.926 unidades en 2019, será renovado en verano con cambios que afectan a todos los capítulos y a las dos carrocerías. Así, frontal y zaga serán rediseñados, adoptará los

asistentes de conducción vistos ya en Passat y Golf, y equipará el sistema de infoentretenimiento MIB3. Además, llegará a Europa la versión PHEV –ya se vendía en China–, con 50 kilómetros de alcance eléctrico.



Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback
Renovados, y **con 450 CV** y tracción Quattro

Los Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback recurren a un nuevo concepto de control a través de una pantalla central de 10 pulgadas con el sistema MMI Touch; y a nivel mecánico, equipan el motor V6 Biturbo de 450 CV, asociado a

la tracción total Quattro y a la tecnología de suspensión inteligente y regulable Dynamic Ride Control para garantizar una dinámica de excepción. En el mercado español, el precio base para ambos modelos arranca en 105.090 euros.

Un McLaren Senna especial
Novitec **aumenta la potencia** hasta 902 CV

Novitec ha elegido el McLaren Senna para mejorar la ya de por sí excelentes prestaciones del hiperdeportivo británico. Así que entre los tres niveles de ajuste disponibles con el módulo plug-and-play Novitec N-TRONIC –la unidad de control electrónico del motor que introduce un nuevo mapa para inyección e ignición–, se ha elegido

▼100 caballos más tras 'retocar' la centralita.



la variante más enérgica, que incrementa en 100 CV la potencia. Como resultado, el Senna de Novitec rinde 902 CV, de modo que ahora pasa de 0 a 100 km/h en solo 2,7 segundos y alcanza los 335 km/h.



EL MUNDO DEL AUTOMÓVIL EN LUCHA CONTRA COVID-19

Todos contra el virus

La crisis del coronavirus se ha convertido en una de las mayores emergencias sanitarias a las que ha tenido que enfrentarse el mundo, pero también en todo un ejemplo de solidaridad. El sector del automóvil ha sido uno de los primeros en dar un paso al frente para ayudar durante la pandemia.

Cuando se trata de frenar una crisis como la que ha provocado el coronavirus, todos los gestos cuentan. Y el sector del automóvil ha demostrado, una vez más, que en lo que se refiere a solidaridad no se queda atrás. No hay ningún fabricante que no se haya involucrado de una manera u otra en ayudar. En estas páginas te mostramos algunas de las iniciativas en las que ha

participado el sector del motor en nuestro país. Y hay otras marcas que han apostado por la discreción y prefieren no difundir sus iniciativas.

BMW ha cedido 40 coches y 10 motos a la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, el Hospital Clínico y de Alcalá de Henares, y también varios patinetes eléctricos X2 City para facilitar la movilidad en el hospital provisional de

Ifema (Madrid). También ha donado material sanitario.

Honda ha abierto las puertas de su museo, situado en el circuito de Twin Ring Motegi, y permite realizar una visita virtual 360° para conocer los 350 modelos de coches y motocicletas que alberga.

Invicta Motor ha colaborado con sus modelos Invicta Motor Nextem y el SUV DFSK 580 en el reparto de 16.000

mascarillas quirúrgicas donadas por la comunidad china en Madrid a siete hospitales.

Iveco ha fabricado pantallas protectoras en su plantas de Madrid y Valladolid, y ha donado material sanitario.

Jaguar-Land Rover ha puesto a disposición de Cruz Roja 18 vehículos (Jaguar E-Pace y F-Pace, y Land Rover Discovery, Discovery Sport y Range Rover Evoque y Velar) que la ONG emplea para llegar a zonas de difícil acceso.

Kia se ha sumado a la iniciativa #YoCedoMiCoche con la cesión de vehículos de su flota y de la empresa de carsharing Wible, y donará 1 euro –hasta llegar a 25.000– por cada vídeo que se suba a Instagram sirviendo una tortilla en una pala de pádel en un reto con el jugador Paquito Navarro, número 1 del pádel mundial.

◀ Mercedes-Benz ha cedido furgonetas en Vitoria, Madrid, Alcobendas (Madrid) y Azuqueca de Henares (Guadalajara) a organismos públicos.

▶ Nissan colabora en el desarrollo del respirador Q-Vent, pensado para contribuir al abastecimiento en países emergentes.



GRUPO VOLKSWAGEN Solidaridad sin fronteras

La solidaridad no conoce límites ni fronteras. Y esto es algo de lo que sabe mucho el Grupo Volkswagen que, a petición de las autoridades españolas, ha producido portaviveras (a los que luego se ha unido una pantalla de plástico) en sus plantas de toda Europa (Wolfsburg, Ingolstadt y en otras plantas de Audi, Bentley, Bugatti, MAN,

Porsche, etc.). También la planta de Volkswagen Navarra ha fabricado 130 pantallas protectoras diarias durante el estado de alarma.

Audi, VW, Skoda y VW Vehículos Comerciales también se sumaron a la iniciativa de cesión de coches poniendo 150 vehículos a disposición de Médicos sin Fronteras y la Unidad Militar de Emergencias (UME), además de donar 25.000 fundas para proteger las ambulancias.

Entre sus actividades más lúdicas, Skoda ha activado la campaña #MuéveteSiempre, para dar las gracias a todos aquellos que desde casa han demostrado que el mundo puede seguir moviéndose; Audi propone un tour online interactivo a su fábrica de Ingolstadt y Volkswagen ha colgado en su perfil de Instagram diferentes juegos para entretener a pequeños y mayores.



FORD: EN TODOS LOS FRENTES

Ford no ha dejado ningún ángulo por cubrir a la hora de poner su granito de arena para ayudar en la crisis del coronavirus. Fue de las primeras marcas en sumarse a la iniciativa #YoCedoMiCoche, poniendo parte de su flota a disposición de Cruz Roja. También transformó su planta de Almusafes (Valencia) para la producción de pantallas de protección en impresoras 3D con 15 voluntarios trabajando en tres turnos y una producción de 300 unidades diarias.

Sus propuestas más lúdicas nos han permitido aprender a conducir mejor gracias a los consejos del equipo de e-Sports Fordzilla y han entretenido a toda la familia con una web en la que se dan ideas para crear vídeos, hacer origami, etc.

Además, la marca se ha propuesto recaudar un millón de dólares en todo el mundo (donación que Bill Ford y la Ford Fund igualarán) con destino a diferentes ONG de más de 20 países, entre ellas la española 'Apadrina la ciencia', que está investigando tratamientos y vacunas para la Covid-19. A nivel mundial, la marca ha donado ya 1,6 millones de dólares (1,47 millones de euros) para luchar contra la pandemia.



FCA ESPAÑA #VOLVEREMOSAVIVIRHISTORIASJUNTOS

'Aparcados, sí, parados, nunca. #VolveremosAVivirHistoriasJuntos'. Con este lema, el Grupo FCA (Fiat, Abarth, Jeep, Alfa Romeo, Fiat Professional y Mopar) ha grabado un vídeo que ha difundido en redes sociales transmitiendo un mensaje positivo a sus clientes, con los que quiere seguir viviendo y compartiendo muchas historias.

Pero en FCA no solo han pensado en los mayores. Fiat, por ejemplo, ha hecho a los más pequeños de la casa protagonistas de su iniciativa #fiatforkids, un libro para colorear del 500, uno de sus modelos más emblemáticos.

Las marcas del Grupo también han cedido su flota de vehículos para el traslado de los sanitarios del hospital de Alcalá de Henares, en Madrid, donde se encuentra su sede.



COMPONENTES Transformando las fábricas

Los fabricantes de componentes han respondido a la llamada de auxilio provocada por la pandemia adaptando sus plantas a la producción de material sanitario. 50 empleados del **Grupo Antolin** en Valladolid (arriba, en la foto) han cosido unas 4.000 batas al día empleando como material revestimientos utilizados en la producción de techos. La compañía también ha producido piezas de pantallas protectoras usando sus impresoras 3D, al igual que ha hecho **Valeo** en sus plantas de Jaén y Zaragoza –donde han fabricado unas 3.000 unidades al día– o el centro de investigación y desarrollo en automoción del Parque Tecnológico, **Cidaut** (abajo, en la foto), que ha fabricado 150 pantallas de protección cada hora en Valladolid. Esta última entidad también ha colaborado en la fabricación de 4.000 EPI (equipos de protección individual) diarios. **Gestamp** también destinó todas las impresoras de sus fábricas de Guipúzcoa, Navarra y Santander a fabricar pantallas protectoras y compró 17 toneladas de material sanitario (300.000 mascarillas, 100.000 batas desechables, 100.000 gafas, 50.000 guantes de nitrilo y 50.000 test), que donó a diferentes entidades.

También, **Arpa** y **Mann-Hummel Ibérica** unieron sus fuerzas en Aragón para fabricar mascarillas de tela para los sanitarios y **Basf** modificó sus procesos productivos en las plantas de Barcelona para fabricar diez toneladas de hidrogel con destino a hospitales y centros sanitarios.





HYUNDAI PROMOTOR DE #YOCEDOMICOHE

Hyundai fue la primera marca en mostrar su solidaridad poniendo en marcha la iniciativa #YoCedoMiCoche, que después siguieron la mayoría de los fabricantes y a la que se sumaron también concesionarios de toda España. El fabricante puso su flota a disposición del personal sanitario con una cesión inicial de 65 vehículos a centros como el Hospital de la Paz, el Gregorio Marañón o el Ramón y Cajal, en Madrid. La marca también ha involucrado a sus seguidores en uno de los proyectos más bonitos que deja esta crisis, #Nanas-Valientes, en el que los artistas de Hyundai Park (Conchita, Javier Ojeda, Sole Giménez, El Kanka...) colaboran publicando nanas, canciones y poesías dedicadas a los más pequeños de la casa.



GRUPO PSA: DONACIÓN DE ORDENADORES, MATERIAL SANITARIO, COCHES...

Los fabricantes que componen el Grupo PSA (Peugeot, Citroën, DS y Opel) se han puesto a la cabeza de diferentes iniciativas solidarias para ayudar a frenar la pandemia. La factoría de Vigo y el Centro Tecnológico de Automoción de Galicia (CTAG) han apoyado a la empresa Bionix en el desarrollo y posible industrialización de respiradores.

También se han sumado a #YoCedoMiCoche poniendo sus vehículos a disposición de Cruz Roja y de los servicios de salud en diferentes provincias, y han donado numeroso material sanitario en un momento en el que era tan necesario. La fábrica de Zaragoza ha entregado al Gobierno de Aragón 100 ordenadores portátiles para que estudiantes sin recursos pudieran continuar con sus trabajos escolares.



EMPRESAS DE RENTING En toda la geografía

Para ayudar en esta pandemia, Cruz Roja ha lanzado su Plan Responde, la mayor movilización de recursos, capacidades y personas puesta en marcha por esta organización. La empresa de renting flexible Northgate fue una de las primeras en dar respuesta a la llamada de esta ONG cediendo 76 vehículos en toda España (55 vehículos de carga y 21 modelos isoterms y frigoríficos).

ALD Automotive cedió en toda España un total de 500 vehículos de todos los segmentos pertenecientes a su flota de renting flexible CarFlex. Además, la compañía colaboró con la empresa de catering Gategroup en la donación de 70.000 comidas a Cáritas Madrid, que fueron repartidas a familias vulnerables.



También se suma a la ayuda Arval, aportando 500.000 euros a la red de hospitales públicos de la Comunidad de Madrid. Además, donó 150.000 mascarillas a Cruz Roja, a cuya disposición puso 30 coches, y cedió otros 25 vehículos a Protección Civil.

TOYOTA/LEXUS Conectan familias

Romper el aislamiento al que se han visto sometidos los enfermos hospitalizados ha sido uno de los retos de esta pandemia que han ayudado a vencer marcas como Lexus y Toyota con la donación de cientos de cargadores para móviles al hospital provisional montado en el Ifema (Madrid). Ambos fabricantes también han participado en la iniciativa #YoCedoMiCoche. Lexus, poniendo sus vehículos a disposición del personal sanitario. Varias unidades del Lexus RX fueron cedidas a Protección Civil en Madrid para repartir comida a domicilios y residencias de ancianos. Toyota prestó sus coches para el uso de organismos como Cruz Roja, Protección Civil, Fundación Aladina... Lexus también ha acompañado a sus clientes con una plataforma de entretenimiento e información —#DesdeCasaSeguimosContigo—, inspirada en la hospitalidad (Omotenashi), el valor que define todos sus procesos. En ella se pueden encontrar desde consejos prácticos a videorecetas elaboradas por los hermanos Torres, embajadores del UX 250h.



RENAULT 'AL RESCATE': PANTALLAS PROTECTORAS PARA SANITARIOS Y POLICÍAS

No habían pasado ni dos días desde que se decretó el estado de alarma y varios trabajadores voluntarios de Renault ya estaban fabricando pantallas protectoras en sus casas con impresoras 3D. La iniciativa fue de Alicia Castreño, empleada de la fábrica de motores de Valladolid, quien creó el grupo de WhatsApp 'Renault al rescate' y pidió ayuda a sus compañeros. A lo largo de este tiempo, más de 180 voluntarios han impreso unas 21.000 máscaras en 200 impresoras en sus casas, que se han donado a residencias de ancianos y hospitales repartidos por todo el territorio nacional y también a la Policía Local de una veintena de localidades, ya que los trabajadores diseñaron una pinza que permite sujetar la máscara al uniforme policial.

Una iniciativa a la que Renault se sumó desde el primer momento, poniendo a disposición de estos empleados las impresoras 3D de sus fábricas y todos sus consumibles. Además, la marca ha donado al sistema de salud 7.000 fundas de asientos y volantes para su uso en ambulancias, 30.000 mascarillas, 10.000 pares de guantes, 500 buzos traje y 100 pares de gafas de los utilizados en sus instalaciones de pintura.



◀ Honda propone una visita virtual 360 grados a su museo de Motegi para disfrutar de más de 350 modelos.

▶ Jaguar Land Rover puso a disposición de Cruz Roja 18 de sus 4x4 para reforzar la asistencia en zonas de difícil acceso.



▶ Kia dona un euro por cada vídeo que se suba Instagram sirviendo una tortilla en una pala de pádel.



Mazda ha puesto su flota a disposición del personal sanitario y proporciona en sus redes sociales plantillas recortables para imprimir y montar sus modelos en casa.

Mercedes-Benz ha cedido furgonetas de su flota, fabrica pantallas protectoras 3D en su planta de Vitoria y ha donado ropa descatalogada de su boutique para personas necesitadas y elementos de protec-

ción de su planta de Vitoria al Servicio Vasco de Salud.

Nissan ha cedido parte de su flota en Madrid y Barcelona, y ha participado en el de-



▲ Los Reyes mostraron su apoyo al sector de la automoción, al que agradecieron sus esfuerzos para luchar contra la pandemia.

SEAT: DE FABRICAR COCHES A RESPIRADORES

Seat transformó la línea de montaje de su modelo de más éxito, el León, en Martorell (Barcelona) para fabricar respiradores y así dar respuesta a la escasez de uno de los dispositivos más demandados en la pandemia. Durante días, de la planta de la marca han salido unas 300 unidades del modelo OxyGEN, ensamblado a partir de engranajes impresos en Seat, ejes de cajas de cambios y el motor adaptado de un limpiaparabrisas.



La Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios para investigación clínica aprobó este modelo de respirador de emergencia OxyGEN, desarrollado por la marca junto a otras entidades colaboradoras —entre ellas Protofy.xyz y el Hospital e Instituto de Investigación Germans Trias i Pujol— y que cuenta con más de 80 componentes electrónicos y mecánicos. En su ensamblaje se implicaron 150 empleados de la marca de diferentes áreas.

▶ Tomás Villén, el CEO de Porsche Ibérica (derecha), colaboró en la preparación de comidas para residencias de ancianos de Madrid, y Volvo (abajo) cedió parte de su flota para repartir comida a domicilio entre los más vulnerables.



sarrollo del respirador Q-Vent, cuyo diseño está pensado para contribuir al abastecimiento de los países emergentes.

Porsche Ibérica ha donado miles de menús cocinados por su servicio de restauración a residencias de ancianos y familias vulnerables.

Suzuki fue una de las primeras marcas en ceder sus vehículos al personal sanitario y propone en su perfil de Facebook juegos para que los pequeños se entretengan.

Volvo ha puesto su flota en Madrid a disposición de varios hospitales y de los bomberos que están repartiendo comida a domicilio entre los más vulnerables. Algunos de sus empleados han fabricado pantallas protectoras para los sanitarios y han ayudado a que la donación de 3.000 fundas de asientos procedentes de su colaborador Wurth lleguen a una empresa de ambulancias para servir de protección a sus trabajadores.

Ecología con clase

Está claro que el que quiere diferenciarse del resto con un reloj, unos zapatos, unas gafas o un smartphone de marca también va a intentar hacer lo mismo a la hora de moverse por las calles y carreteras a bordo de un coche. Y para ese tipo de clientes ha nacido el DS 7 Crossback E-Tense, un exclusivo híbrido enchufable que se mueve en su salsa en la gran urbe, pero sale a carretera con decisión para hacer otra de las cosas que más le gusta: viajar.



Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Está bien anticiparse, porque este año la llegada de modelos con tecnología híbrida enchufable a España va a ser apoteósica, como os contamos en este mismo número. Y el DS 7 Crossback E-Tense se ha adelantado a muchos de ellos. Claro que no ha sido el primero en llegar. Ahí está, por ejemplo, el Mitsubishi Outlander PHEV, el modelo más vendido con ese armamento tecnológico. O el Mini Countryman Plug-in y el Volvo XC60 T8, entre otros. Pero lo que sí es cierto es que el

SUV de DS juega con alguna ventaja añadida, como combinar prácticamente todos los argumentos del segmento Premium con un precio que, aún siendo elevado, no se corresponde con la media de ese tipo de coches. Porque el DS 7 Crossback E-Tense está disponible desde 48.950 euros y, sin ir más lejos, un BMW X3 xDrive30e, que corre menos, anuncia un mayor gasto, hace menos kilómetros en modo eléctrico y pesa 165 kilos más, es 12.000 euros más caro. Y todo ello sin añadir algo que de verdad lo diferencie al margen de la imagen de marca.

Porque a la hora de mirar el interior con materiales nobles, a la hora de desplegar tecnología o a la hora de rizar el rizo en conectividad o infoentretenimiento, el modelo francés echa el resto y se sitúa al nivel de los Premium alemanes o suecos mejor preparados. ¿Algún ejemplo? Pues, para empezar, la DS Active Scan Suspension, un sistema de suspensión adaptativa que recurre a una cámara –situada detrás del parabrisas y comunicada electrónicamente con las suspensiones–, cuatro sensores de estabilidad y tres acelerómetros que analizan

permanentemente las condiciones de la carretera y la situación del coche: velocidad, ángulo del volante, frenado... Todos estos datos se transmiten en tiempo real a un ordenador que actúa sobre cada una de las ruedas de manera independiente. Y en función de esta información, el sistema endurece o suaviza la suspensión de manera continua. O la DS Night Vision, una cámara de visión nocturna muy práctica en situaciones de baja visibilidad. Además, los asientos delanteros pueden contar con calefacción, ventilación y masaje –cinco modos disponi-

bles en la pantalla táctil central–. Y los respaldos traseros se pueden reclinar eléctricamente entre 23° y 32°. Son solo algunos ejemplos de la sofisticación del DS 7 Crossback E-Tense.

Pero si nos centramos de forma específica en esta versión híbrida enchufable, también salen a relucir cantidades industriales de tecnología y buen hacer. El DS 7 Crossback E-Tense puede recorrer casi 60 kilómetros –nosotros pudimos hacer 56– en modo eléctrico puro gracias a una carga que dura 1 hora y 45 minutos en un enchufe de pared de 32A

PRECIO **54.300 €**



EMISIONES DE CO₂: **30** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA



Radio de giro. Calidad. Espacio interior. Exclusividad. Cinco modos de conducción más reserva de batería. Tracción total. Suave y silencioso. Comportamiento.

DEBE MEJORAR



El manejo de los mandos y su ubicación requieren adaptación. Consumo al conducir sin batería y sin pensar en el gasto. Medida de neumáticos algo justa.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR TÉRMICO	1.6 PURETECH PLUG-IN
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler.
Potencia máxima/rpm	200 CV / 6.000
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 3.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima (Del./Tras.)	81,2 kW (110 CV) - 83,0 (113 CV)
Par máximo (Del./Tras.)	32,6 mkg - 16,9 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	58 kilómetros
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	iones de litio - 13,2 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	300 CV / 53,1 mkg

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Suspensión activa.	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Suspensión activa.	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/55 R19 - 75Jx19"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.900
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.570 / 1.895 / 1.620
Capacidad maletero - depósito (l)	555-1.752 / 43

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	235 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,7
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,4 (6,5)
Recorriendo (metros)	83,5
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,1
1.000 m desde 40 km/h en D	23,9
De 80 a 120 km/h en D	3,2
Recorriendo (metros)	90
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%

CONSUMOS	
EN CIUDAD	l/100 km
A 24,1 km/h de promedio (con batería al 100%)	11,0 (5,1)
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,8
En conducción dinámica	12,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,5
A 140 km/h de cruceo	10,2
Consumo medio (porcentaje de uso 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera l/100 km (Con batería al 100%))	8,9 (7,1)
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos (Con batería al 100%)	483 (605)
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	n.d.
Ciclo extraurbano	n.d.
Ciclo mixto	1,3

LA CLAVE

El segmento de mercado que, como ya viene siendo habitual, más crecerá este año junto con la tecnología más apropiada para esperar la llegada del coche eléctrico definitivo. Eso combina el DS 7 Crossback E-Tense 4x4, un híbrido enchufable Premium sin precio y con argumentos muy acertados. Es exclusivo y, cuando se le conoce a fondo, realmente eficiente.



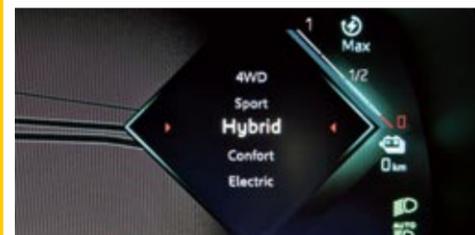
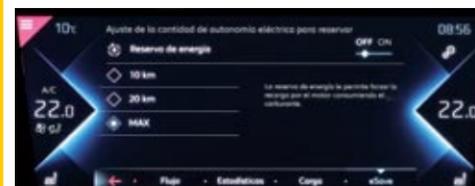


▲▼ Uno de los méritos del DS 7 E-Tense es que ha mantenido la capacidad del maletero, con 555 litros. La carga es muy cómoda.



SUSPENSIÓN ACTIVA LA DS ACTIVE SCAN SUSPENSIÓN DEL DS 7 CROSSBACK E-TENSE ESCANEA EL ASFALTO CON UNA CÁMARA Y ADAPTA LOS AMORTIGUADORES

PANTALLA DE 12 PULGADAS EL TODOCAMINO FRANCÉS PREMIUM CUENTA DE SERIE CON UNA GRAN PANTALLA TÁCTIL DE 12 PULGADAS, DE MANEJO INTUITIVO



▲ Arriba, los cinco modos de conducción. Y desde la pantalla central táctil se seleccionan, mediante la práctica función E-Save, los kilómetros de batería que se quieren reservar para otro momento.



▲▲ El E-Tense tiene cinco modos de conducción. Y un cambio automático de convertidor con 8 marchas. El botón de arranque es de diseño... como la mitad del coche.



▲▲ El DS 7 Crossback E-Tense tiene un interior amplísimo, y en esta versión los respaldos traseros se reclinan de forma eléctrica. En las plazas traseras el piso es totalmente plano, lo que mejora el acomodo de un quinto ocupante.



▲ El salpicadero es de diseño, y aunque cuesta adaptarse, una vez aprendido tiene su gracia. El volante tiene levas de cambio.

con un cargador de 6,6 kW, u 8 horas en una toma doméstica de 8A. Pero gracias al freno regenerativo—desarrollado por la marca en la Fórmula E—, con una posición B del cambio que genera mayor retención al levantar el pie del acelerador—sin la brusquedad de otros modelos— y estudiando bien la estrategia de los modos de conducción, esa carga de la batería puede incrementarse y gestionarse muy a la medida de cada situación, mejorando con ello los consumos, sobre todo en ciudad y alrededores. De hecho, incluso también puede preservarse para un número concreto de kilómetros si se activa en la pantalla la función E-Save. Además

de esta práctica posibilidad, se pueden seleccionar hasta cinco modos de conducción diferentes: Electric, Comfort, Hybrid, Sport y 4WD. En este último caso, el motor eléctrico trasero mueve las ruedas de ese eje—con independencia de la carga de la batería—, dotando al DS 7 Crossback E-Tense de una sobresaliente capacidad 'off road', o también actuando cuando es necesario aunque no se lleve activada la posición 4WD si los sensores detectan que la adherencia se reduce, se está trazando una curva cerrada o subiendo la rampa de un parking. Y aunque en marcha la suspensión activa no deja que la cosa se desmadre aunque incremen-

temos el ritmo, si se hubiesen agradecido unos neumáticos de mayor medida, descartados de serie—los 235/45 R20

cuestan 650 euros— para mejorar la autonomía eléctrica. El gasto, en cualquier caso, se aleja del homologado—1,3



▲ Aunque por ampliar el alcance eléctrico se le ha equipado con unas ruedas algo pequeñas para su potencia y peso, el coche se sujeta bien.

1/100 km en ciclo WLTP—, porque cuando se agota la batería el consumo se equipara aproximadamente con el de

un 'tanque' de dos toneladas y 200 CV. Pero combinando algo de electricidad en ciudad y el motor de gasolina en ca-

rrera nosotros hemos medido consumos entre 7 y 8 l/100 km. Y en carretera, sin pasar de 120 km/h, los 10 l/100 km se mantendrán a raya.

El DS 7 Crossback E-Tense es un 'plug-in hybrid' que destaca por ofrecer un interior amplio y suntuoso, pero hay que reconocer que la disposición de los mandos y su rebuscada aunque exclusiva grafía requiere un tiempo de aprendizaje. En ciudad el coche sorprende por su generoso radio de giro, que facilita mucho las maniobras o el auténtico callejeo urbano, a pesar de que mide casi 4,6 metros de largo. Y en marcha resulta agradable por la buena insonorización y también por el gran trabajo de

una caja de cambios automática de convertidor y 8 marchas que aporta una exquisitez total. Tres cuartos de lo mismo ocurre con la transición entre el motor o los motores eléctricos y el térmico, que apenas se aprecia, envolviendo el conjunto en una suavidad y bajas vibraciones que valen su peso en oro.

A estas alturas, y si tenemos que resumir en pocas palabras, tenemos un SUV de diseño con 300 CV y etiqueta 0 de la DGT, tracción total, casi 60 kilómetros en modo absolutamente eléctrico, amplio, bien equipado, muy avanzado tecnológicamente y exclusivo. Tan exclusivo como los 54.000 euros que cuesta.

SUS RIVALES



FORD KUGA ST-LINE X 2.5 DURATEC PHEV

Es el más barato de los comparados y casi el más moderno, junto con el Opel. Pero tiene menos potencia combinada y no tanto equipamiento como sus rivales.

Precio	37.860 €
Potencia	224 cv
Consumo	1,4 l/100km
Maletero	411-581 l.



MITSUBISHI OUTLANDER PHEV KAITEKI+ 4WD

Ha sido durante mucho tiempo el 'plug-in' más vendido del mercado español. Por precio, calidad, practicidad y tecnología. Pero su diseño sufre el paso de los años.

Precio	41.625 €
Potencia	230 cv
Consumo	2,0 l/100km
Maletero	498 l.



OPEL GRANDLAND X ULTIMATE PLUG-IN 4X4

La versión más cara y equipada del Grandland X no cuesta tanto como el DS 7, pero sí más que la otra pareja de rivales. Y no es tan exclusivo. Aunque sí disfruta de 300 CV.

Precio	47.628 €
Potencia	300 cv
Consumo	1,3 l/100km
Maletero	390 l.

Se hace el sueco

La versión más potente del S90 rinde 390 CV, ofrece un magnífico rendimiento, supera las dos toneladas y acaricia los cinco metros de longitud. Sin embargo, prefiere hablar de su eficiente sistema híbrido enchufable, sus moderados consumos y sobresaliente confort de marcha.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Cuando en las grandes ciudades se activan los severos protocolos por altos niveles de contaminación hay modestos utilitarios que no pueden acceder. Sin embargo, no habrá barreras para nuestro S90, con cinco metros de longitud, más de dos toneladas de peso y 390 CV de potencia. El motivo radica en su sofisticado sistema híbrido enchufable, que le proporciona la etiqueta medioambiental '0 Emisiones' de la DGT.

Volvo es de las pocas mar-

cas que puede 'tutear' a los fabricantes Premium alemanes que dominan el mundo de las grandes y lujosas berlinas. En este sentido, el S90 es un gran candidato por confort, calidad, seguridad y tecnología. Y la versión T8 Twin Engine se sitúa en lo más alto.

El sistema híbrido 'plug in' está formado por un bloque de gasolina sobrealimentado de 303 CV, encargado de mover las ruedas delanteras, y un

propulsor eléctrico de 88 CV, ubicado detrás y que da vida al eje posterior. De esta manera presume de tracción total sin una unión física entre ambos ejes. La batería de iones de litio de 11,6 kWh de capacidad se sitúa a lo largo del 'túnel de transmisión' -ocupa el espacio que deja, realmente-, motivo por el que esta variante conserva la misma habitabilidad y maletero -500 litros- que el resto de la gama. Y para ges-

tionar todo se recurre a una transmisión automática de ocho relaciones con convertidor de par.

Su funcionamiento, rendimiento y consumo varían en función de sus múltiples posibilidades. Desde el asistente de conducción Drive Mode podemos elegir entre los programas Hybrid, el más equilibrado; Power, para un máximo rendimiento; Pure, para un perfil más económi-

co, y AWD, que obliga a circular con tracción total.

Primer punto destacable. Hemos sido capaces de rodar un total 43 kilómetros de manera exclusivamente eléctrica por Madrid y sus alrededores. Son muchos, ciertamente. Cargar la batería requiere

LA CLAVE

Ya sabíamos del estupendo confort de marcha del S90, de su alta calidad de seguridad. Pero lo que más nos ha sorprendido de esta variante T8 híbrida enchufable ha sido su gran autonomía real en conducción exclusivamente eléctrica, su espectacular rendimiento en carretera y sus atractivos consumos cuando disfrutamos del aporte eléctrico funcionando a pleno pulmón.

PRECIO	74.641 €
EMISIONES DE CO₂:	43 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Habitabilidad y calidad. Confort de marcha. Autonomía eléctrica. Consumos ajustados. Altas prestaciones. Etiqueta '0 Emisiones'. Dotación avanzada.
DEBE MEJORAR	
-	Dirección algo suave. Tacto del pedal del freno. Plaza central trasera incómoda por túnel muy voluminoso. Movimiento lateral del cambio en secuencial.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	T8 TWIN ENGINE
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	1.969
Alimentación	Inyección directa de gasolina, con turbo, compresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	303 CV / 6.000
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.200-4.800
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	65 kW (88 CV)
Par máximo	24,5 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	55 km (WLTP)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	iones de litio - 11,6 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	390 CV / 65,3 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, ballestas, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Marca - Llantas	245/45 R18 - Pirelli - 8,0Jx18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.031
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.963 / 1.879 / 1.443
Capacidad maletero / depósito (l)	500 / 60
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,3
De 0 a 50 km/h	2,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,1 (5,1)
Recorriendo (metros)	82
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,3
1.000 m desde 40 km/h en D	23,9
De 80 a 120 km/h en D	3,5
Recorriendo (metros)	98
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	12,8 / 35,4 / 50,1
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,9 km/h de promedio	7,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,7
En conducción dinámica	13,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,0
A 140 km/h de cruceo	10,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	731
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	n.d./n.d.
Ciclo mixto (NEDC)	2,0 l/100 km
Ciclo combinado (WLTP)	1,7 l/100 km





◀ VIAJERO INFATIGABLE PRESUME DE ETIQUETA 'O EMISIONES', IDEAL PARA LA CIUDAD, PERO SU GRAN BAZA ES EL CONFORT QUE OFRECE A LA HORA DE REALIZAR LARGOS DESPLAZAMIENTOS

REFINAMIENTO LA PRESENTACIÓN ES IMPECABLE POR LA CALIDAD DE LOS MATERIALES. LA INFORMACIÓN ES DIGITAL EN EL CUADRO Y EN LA PANTALLA TÁCTIL



▲▲ La pantalla táctil del salpicadero es vertical y se maneja como una 'tablet'. La información es muy completa. El cuadro cambia su configuración en función del programa elegido mediante el Drive Mode.



▲▲ El motor eléctrico, que se ubica detrás, rinde 88 CV y mueve las ruedas posteriores. El maletero, con 500 litros, es grande y profundo.



► La habitabilidad es muy generosa y los asientos, muy confortables. El túnel central es voluminoso porque 'esconde' la batería de iones de litio.



▲ La palanca es una pieza de joyería rematada en cristal. El cambio secuencial se realiza hacia los lados.

'oficialmente' tres horas y media; aunque en nuestro caso, usando una toma de 3 kW, se acercó más a las cinco horas. También hay una función Charge que permite cargar en marcha la batería más intensamente gracias al trabajo extra del motor de gasolina. Lo hace con cierta rapidez, pero el gasto se disparó hasta los 12,9 litros. Luego podemos reservar la carga y usarla cuando queramos. Sale caro, pero es una opción para que nuestros vecinos respiren aire más limpio cuando lleguemos a la urbe.

Es una alternativa muy ecológica en ciudad, pero el S90 T8 está enfocado sobre todo a viajar plácidamente. En este sentido lo borda por su habitabilidad, sus asientos y una

configuración 'amable' de los tarados de la suspensión.

Y a pesar de su apariencia y corpulencia ofrece un rendimiento espectacular, protagonizando aceleraciones y recuperaciones sobresalientes. No habrá que pensárselo mucho a la hora de adelantar por su rotundidad.

Confortable y rápido, su dinámica es muy estable, pero no tan ágil como la de algunos rivales, como Audi A6 o la Serie 5 de BMW. La dirección es

más 'blandita', se puede cambiar de manera secuencial mediante la palanca —con impulsos laterales— y el tacto del pedal del freno resulta un tanto artificial por su escaso recorrido. Eso sí, frena de lujo si tenemos en cuenta las distancias registradas, como los 35,4 metros desde 100 km/h.

En cuanto a los consumos, varían en función del grado de implicación del aporte eléctrico. Si es elevado podemos rodar con medias de 5,6 litros en carretera o 2,7 litros en la ciudad. Pero si la batería se agota, la media ronda los 9,5 litros.

Nada que objetar respecto a sus medidas en materia de confort y seguridad, con una dotación de serie que abruma; y más aún con el acabado Inscription que nos ocupa, el más lujoso de todos. Pero el precio final se dispara un tanto.

CAMBIOS EN VERANO EL S90 REFRESCA LIGERAMENTE SU IMAGEN

Tanto el S90 como el familiar V90 actualizan ligeramente su imagen. Llegarán en verano con pinceladas que salpican al paragolpes delantero, los faros antiniebla y la forma de los pilotos traseros, que incorporan intermitentes dinámicos. En el interior se mejora el filtro de partículas y el equipo de sonido, además de introducir puertos USB y un cargador inalámbrico para el smartphone. También aprovecha la firma escandinava para introducir la hibridación ligera de 48V en todos los motores de gasolina. La variante T8 'plug in hybrid' aquí probada se mantiene tal cual.



Cambio de imagen e hibridación ligera de 48V en el renovado S90. Pero la mecánica del T8 no varía.



► SUS RIVALES



AUDI A6 55 TFSI e QUATTRO 367 CV

Por potencia es el que más se acerca al Volvo, y también dispone de tracción total. Ofrece una gran dinámica, pero el maletero es el más pequeño, con 360 litros.

Precio	76.900 €
Autonomía EV	53 km
Consumo	1,6 l/100km
0 a 100 km/h	5,6 seg.



BMW 530e XDRIVE 252 CV

El más modesto en cuanto a potencia del cuarteto, aunque no se refleja en el consumo homologado. Alta calidad, buena dinámica y 410 litros de maletero.

Precio	66.670 €
Autonomía EV	54 km
Consumo	1,7 l/100km
0 a 100 km/h	6,2 seg.



MERCEDES-BENZ E 300 e 320 CV

Muy eficiente en cuanto a consumo, es el único que sólo contempla propulsión trasera. El cambio es de nueve relaciones y el maletero se conforma con 370 litros.

Precio	66.700 €
Autonomía EV	53 km
Consumo	1,5 l/100km
0 a 100 km/h	5,7 seg.



▲ Su imagen es impactante por diseño y tamaño. Elegante y dinámico a la vez, puede montar en opción el chasis activo Four-C.

En cuanto a los consumos, varían en función del grado de implicación del aporte eléctrico. Si es elevado podemos rodar con medias de 5,6 litros en carretera o 2,7 litros en la ciudad. Pero si la batería se agota, la media ronda los 9,5 litros.

Nada que objetar respecto a sus medidas en materia de confort y seguridad, con una dotación de serie que abruma; y más aún con el acabado Inscription que nos ocupa, el más lujoso de todos. Pero el precio final se dispara un tanto.

Progresión geométrica

Ya hay muchos y serán muchos más. Porque a los que han llegado al mercado en los primeros meses de este 2020 se sumará casi una veintena de aquí al final del año. Berlinas, SUV, compactos, furgonetas, deportivos, familiares... Habrá PHEV para todos.



AUDI A3 SPORTBACK TFSIe

El nuevo A3, disponible ya con carrocería Sportback de cinco puertas y más tarde con una variante Sedán de cuatro, no ofrece versiones PHEV en su gama inicial, pero sí lo hará pronto, y la marca habla de dos niveles de potencia –lo más probable es que rindan 204 y 245 CV–, siempre combinando el 1.4 TFSI con un motor eléctrico.



CUPRA LEÓN eHYBRID

En sus dos carrocerías –cinco puertas y familiar Sportstourer– el Cupra León ofrece una mecánica híbrida enchufable eHybrid con 245 CV y 40,8 mkg. Asocia el 1.4 TSI de 150 CV a un motor eléctrico de 116 CV y a una batería de 13 kWh, y puede recorrer 60 kilómetros en modo eléctrico. Se carga en 3 horas y media con un wallbox de 2,6 kW.



BMW 330e xDRIVE TOURING

Al 330e de tracción trasera y carrocería sedán se añaden en verano tres versiones PHEV más en la Serie 3; siempre con 252 CV, que durante 10 segundos pueden incrementarse a 292 CV. Se trata del 330e Touring, ya con tracción total, el 330e xDrive y el 330e xDrive Touring, éste con 55 kilómetros de alcance eléctrico. Gastos entre 1,7 y 2,0 l/100 km.



FERRARI SF90 STRADALE

Sí, un Ferrari. La firma de Maranello aprovecha su experiencia en Fórmula 1 al lanzar este híbrido enchufable que pasa de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos gracias a sus 1.000 CV: los 780 del V8 4.0 más los 220 CV de tres motores eléctricos. Tiene tracción total y en modo eDrive alcanza 135 km/h y puede cubrir 25 kilómetros sin emisiones.



CUPRA FORMENTOR

El primer modelo de Cupra nacido como Cupra es un crossover deportivo de 4,45 metros que ofrece entre sus mecánicas la híbrida enchufable eDrive, de tracción delantera: 245 CV, fruto de asociar un 1.4 TSI de 150 CV y un motor eléctrico de 115 CV. Su batería de iones de litio de 13 kWh le permite recorrer 50 kilómetros en modo eléctrico.



FORD EXPLORER PLUG-IN HYBRID

Este enorme SUV de siete plazas llega a España en unos meses, exclusivamente con la mecánica híbrida enchufable de 457 CV y 84,2 mkg. Combina un V6 EcoBoost 3.0 de gasolina y un motor eléctrico, y puede cubrir 48 kilómetros sin emisiones gracias a su batería de 13,1 kWh. Gasto medio de 3,4 l/100 km y emisiones de 78 g/km.



FORD TRANSIT Y TOURNEO PLUG-IN HYBRID

Las versiones PHEV de Transit Custom –1.130 kilos de carga útil– y Tourneo Custom –ocho plazas– equipan un motor eléctrico de 92,9 kW, una batería de 13,6 kWh que garantiza 56 kilómetros sin emisiones y un motor 1.0 EcoBoost de gasolina que opera como extensor de autonomía: 500 kilómetros extra. Su consumo, 3,1 l/100 km.



RENAULT MÉGANE E-TECH PLUG-IN

Primero en versión familiar Sport Tourer y después con carrocería compacta, el renovado Mégane introduce una mecánica PHEV de 160 CV que asocia un 1.6 de gasolina a dos motores eléctricos. Batería de 9,8 kWh y modo eléctrico con 135 km/h de punta y 50 kilómetros de alcance medio.



JEEP WRANGLER 4xe

En enero Jeep desvelaba su tercer 'plug in', previsto para fin de año. De este Wrangler 4xe la firma de FCA no avanza datos, pero muchos apuestan por una solución basada en el Chrysler Pacifica –a la venta en Norteamérica–, con un V6 3.6 de gasolina y batería de 16 kWh; aunque el Jeep usaría dos motores eléctricos –uno detrás– en vez de uno.



SEAT LEÓN eHYBRID

La cuarta generación del León incluirá pronto en su gama la versión híbrida enchufable eHybrid, disponible con las dos carrocerías –5 puertas y Sportstourer– y que rinde 204 CV, resultado de combinar un 1.4 TSI de 150 CV y un motor eléctrico de 102 CV. Dotado de una caja DSG y una batería de 13 kWh, su autonomía eléctrica es de 60 kilómetros.



KIA SORENTO PLUG-IN HYBRID

A la venta en julio, del nuevo Sorento –mide 4,81 metros y estrena plataforma– habrá versiones diésel, híbrida e híbrida enchufable. La marca coreana ha dado datos de la segunda, con 230 CV –un 1.6 de gasolina de 180 CV más un motor eléctrico de 60 CV–, y eso puede darnos pistas sobre la variante PHEV con etiqueta '0'.



SEAT TARRACO eHYBRID

La firma española lanzará en breve el Tarraco híbrido enchufable, que rinde 245 CV –equipa un 1.4 TSI de gasolina con 150 CV y un motor eléctrico de 116 CV–, de manera que puede acelerar de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos. Su batería de 13 kWh permitirá homologar una autonomía media superior a 50 kilómetros, según el ciclo WLTP.



RANGE ROVER EVOQUE PLUG-IN HYBRID

La firma británica avanzó hace unos años los detalles de su futuro Evoque PHEV, que asocia un tricilíndrico 1.5 Turbo de gasolina con 200 CV y 28,6 mkg a un motor eléctrico trasero de 80 kW –108 CV–, un motor eléctrico delantero que actúa como arrancador/generador y una batería de 11,3 kWh situada bajo el suelo.



SKODA OCTAVIA IV

La oferta híbrida enchufable del Octavia será extensa: carrocería berlina –maletero de 450 litros– y Combi –490 litros–, y dos mecánicas a elegir, que parten siempre del 1.4 TSI de 150 CV: una de 204 CV –motor eléctrico de 102 CV– y otra, para el Octavia IV RS, de 245 CV –motor eléctrico de 116 CV–. La batería es de 13 kWh en todos.



MERCEDES GLC 300 e 4MATIC

Un SUV híbrido enchufable de tracción total con 320 CV y 71,4 mkg, que permite cubrir 43 kilómetros 'limpios' con su batería de 13,5 kWh. Combina un 2.0 Turbo de gasolina y 211 CV con un motor eléctrico de 122 CV, y anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos. Maletero de 395 litros y consumo medio de 2,2 l/100 km.



TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID

Toyota ya ofreció un Prius híbrido enchufable, pero ahora vuelve 'para quedarse' al segmento PHEV con el Rav4: tracción total, 306 CV –de 0 a 100 km/h en 6,2 segundos–, 65 kilómetros de alcance eléctrico y hasta 135 km/h sin emisiones. Asocia un 2.5 de gasolina con 177 CV a dos motores eléctricos, y su maletero cubica 520 litros.



Enchufados

Hasta 2012 no se comercializaron en Europa los primeros híbridos enchufables, y desde entonces hasta hoy su avance ha sido, quizás, más pausado de lo que sus indudables ventajas permitían vaticinar. Pero 2020 está siendo el año de la implantación definitiva de una tecnología por la que ya apuestan todas las marcas, y que ofrece alternativas desde 25.800 euros, con valores de potencia entre 141 y 680 CV. Aquí los reunimos todos para que elijas el tuyo.



Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

14 PREGUNTAS SOBRE LOS HÍBRIDOS ENCHUFABLES

- 1 ¿Es lo mismo híbrido enchufable que 'plug-in' o PHEV?**
Sí. Las siglas PHEV corresponden a 'plug-in hybrid electric vehicle', de manera que para abreviar se les llama 'plug-in' o enchufables.
- 2 ¿En qué consisten básicamente?**
Como los híbridos normales o autorrecargables, los híbridos enchufables combinan un motor térmico, que puede ser de gasolina o diésel, con uno o varios motores eléctricos y con una batería de alta capacidad. La diferencia esencial frente a un híbrido normal es que los PHEV no solo recargan la batería durante la marcha, sino también a coche parado, mediante un cable conectado a la red eléctrica.
- 3 ¿Cuánto dura la recarga de la batería?**
Influye la capacidad de la batería, su nivel de carga en cada momento, el sistema equipado por el vehículo y el método que empleemos nosotros. Porque hay modelos PHEV que admiten cargas solo a 3,3 kW de potencia, otros a 6,6 o 7,4 kW, e incluso alguno ya permite cargar en puntos rápidos de 50 y 100 kW. Usando un enchufe doméstico de 230V y 10A lo normal para llevar una batería de 10 kWh del 10 al 90 por ciento de su capacidad rebasa las tres horas; pero con un wallbox de 7,4 kW el tiempo se reduce a hora y cuarto, y con cargadores de 50 o 100 kW la operación llevaría unos pocos minutos.
- 4 ¿Alguno permite la recarga por inducción?**
Aún no. Audi lo anunció para el A8, BMW hizo lo propio con su Serie 5 y Volvo también avanzó que trabajaba en ese sistema; pero hoy por hoy ningún modelo ofrece la recarga estática sin cable.
- 5 ¿Cuánto cuesta recargar la batería?**
El coste es variable, pues depende de la carga introducida y del punto de carga. Pero en el hogar, cada kilovatio sale aproximadamente a 18 céntimos; aunque existen tarifas reducidas que minimizan ese precio a la décima parte durante la noche. En cambio, en cargadores públicos cada kilovatio 'repostado' puede salir a 40 o 50 céntimos.
- 6 ¿Cómo funciona un PHEV?**
Simplificando, una sofisticada centralita decide en cada caso qué partes de la mecánica actúan. Por ejemplo, si aceleramos con suavidad, la velocidad es moderada y hay carga suficiente en la batería, sólo actuará el motor eléctrico tomando la energía de la batería. Pero si aceleramos con fuerza o la velocidad es alta, entrará en acción el motor térmico para combinar su empuje con el eléctrico. Y si la carga de la batería es baja o el conductor ordena conservar energía para usar después, el motor térmico puede llegar a ser el único que funcione.
- 7 ¿Cómo autorrecargan la batería en marcha?**
De dos maneras: la primera, convirtiendo en electricidad la energía cinética generada al decelerar o frenar; y la segunda, forzando el funcionamiento del motor térmico para que, además de mover el vehículo, genere un extra de energía que se convierte en electricidad.
- 8 ¿Puedo controlar todo ese funcionamiento o es automático?**
El funcionamiento es automático, pues el coche busca la eficiencia

- al combinar los motores y otros sistemas. Pero el usuario puede intervenir porque los PHEV tienen varios modos de conducción: el cien por cien eléctrico que prioriza la circulación sin emisiones, el híbrido automático donde el sistema decide cómo combinar los motores, el deportivo que eleva las prestaciones... Y si el modelo tiene tracción total, el conductor también puede ordenar que esté activa. Pero el sistema tendrá la última palabra: si hay poca batería evitará el modo eléctrico, y en modo deportivo el motor térmico dejará de actuar mientras aceleremos suavemente.
- 9 ¿Gastan tan poco como anuncian?**
Las homologaciones se hacen en laboratorio y en igualdad de condiciones, de modo que los valores NEDC o WLTP sí son 'ciertos' y comparables. Dicho eso, en la práctica los promedios serán muy distintos, pues un PHEV que funcione solo en modo eléctrico –cortos desplazamientos, por ejemplo– podría gastar 0,0 l/100 km, mientras que en un viaje de 600 kilómetros la proporción de circulación eléctrica es tan baja que el consumo de carburante puede superar el de una versión de gasolina o diésel comparable. La clave está en cargar la batería siempre que podamos para que la parte eléctrica rebaje el gasto de la parte térmica.
- 10 ¿Todos los PHEV tienen etiqueta '0 Emisiones'?**
Los que se venden actualmente en España sí, porque todos pueden recorrer más de 40 kilómetros seguidos en modo eléctrico; y los que no lo hacen según el nuevo ciclo WLTP sí lo cumplían en el anterior ciclo NEDC, tomado como referencia hasta 2021. Pero llegarán modelos PHEV sin esa etiqueta, como el Ferrari SF90 Stradale: sólo 25 kilómetros eléctricos.
- 11 ¿A qué velocidad máxima pueden circular en modo eléctrico?**
Lo normal está entre 130 y 140 km/h, y a partir de esa cota entrará en funcionamiento el motor térmico. Pero hay modelos que no pasan de 120 km/h usando solo la parte eléctrica, mientras que otros, con baterías más capaces, permiten alcanzar incluso los 160 km/h.
- 12 ¿Se conducen igual?**
Sí, igual que otros vehículos automáticos. Y no pasa nada si nunca los cargamos de electricidad, salvo que gastaremos más carburante y contaminaremos más. La diferencia en marcha está en su mayor peso, que podemos notar en curva y al frenar; o también, a veces, un tacto de pedal de freno 'especial', similar al de los híbridos normales y los eléctricos.
- 13 ¿Cuáles son sus ventajas de uso?**
Las mismas que en los coches eléctricos en lo relativo a libertad de movimiento y acceso a las ciudades, descuentos para estacionar, rebajas fiscales... Y los PHEV pueden operar como un eléctrico o como un vehículo normal, de modo que tendremos dos coches en uno: para ciudad y para viajar. Además, bien gestionados lograremos consumos, sobre todo en desplazamientos cortos si partimos con la batería cargada.
- 14 ¿Y tienen desventajas?**
La primera es su peso, mayor por la parte eléctrica añadida, lo que puede elevar el consumo en viajes largos o si no recargamos la batería. Además, el precio es más elevado y el maletero suele quedar reducido.

Audi Q5 TFSI e Quattro Hasta 367 CV y desde 59.910 euros

Salvo el aumento de peso, un precio algo mayor y la reducción del maletero –de 550 a 395 litros– no hay muchos más motivos para descartar la compra de estas dos versiones, que incluso conservan en su equipo la banqueta trasera corredera. Ambas comparten los órganos esenciales –el motor 2.0 TFSI de 252 CV y el eléctrico de 143, la batería de 14,1 kWh..., pero

mientras el 'básico' anuncia 299 CV, el más enérgico presume de 367 CV y prestaciones parecidas a las del SQ5 TDI de 354 CV: paso de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos en el 55 TFSI e y de 5,1 segundos

en la versión diésel deportiva. El conductor puede elegir entre los modos EV –eléctrico–, Auto –híbrido, pues el coche decide qué motor usar en cada caso– y Battery Hold –mantiene un nivel de carga determinado–; al margen de los programas de conducción normales: Comfort, Efficiency, Auto y Dynamic.

LOS DOS Q5 CON MECÁNICA 'PLUG IN HYBRID' PUEDEN CUBRIR 45 KILÓMETROS EN MODO ELÉCTRICO. Y CORREN CASI COMO EL SQ5 TDI



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	50 TFSI e QUATTRO	55 TFSI e QUATTRO
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.984	1.984
Potencia máx. CV/rpm	252/5.000-6.000	252/5.000-6.000
Par máx. mkg/rpm	37,8/1.600-4.500	37,8/1.600-4.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	143 CV	143 CV
Par	35,7 mkg	35,7 mkg
Potencia máxima total	299 CV	367 CV
Par máximo total	45,9 mkg	51,0 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.105	2.105
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.663/1.893/1.661	4.663/1.893/1.661
Maletero (l)	395	395
Capacidad del depósito (l)	54	54
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,1 kWh	14,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,1	5,3
Velocidad máx. (km/h)	239	239
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	2,2	2,3
Emisiones CO2	50 g/km	53 g/km
Alcance en eléctrico (km)	45 (WLTP)	45 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 30' (a 7,2 kW)	2h 30' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	59.910	66.200

Audi A6 TFSI e Quattro Una berlina, dos niveles de potencia

El A6 sólo ofrece las versiones híbridas enchufables TFSI e para su carrocería sedán, cuyo maletero pasa de los 520 litros habituales a 360. Y en el capítulo técnico, lo comentado para el SUV Q5 es aplicable a esta berlina de representación de 4,94 metros, pues comparten mecánica –el 2.0 TFSI de 252 CV más un motor eléctrico de 143 CV, la batería de 14,1 kWh, el

cambio automático de 7 marchas o la tracción Quattro–, hay dos variantes con potencias totales de 299 y 367 CV, y el funcionamiento básico es el mismo: tres modos de uso –EV, Hybrid y Battery Hold–,

al margen de los programas de conducción habituales, y podemos circular sin emisiones hasta 46 kilómetros, según la homologación mixta WLTP. La velocidad punta en ese caso es de 135 km/h, aunque las prestaciones 'absolutas' son de verdadero deportivo, y el 55 TFSI e firma el '0-100' en 5,6 segundos.

LAS DOS VERSIONES HÍBRIDAS ENCHUFABLES DEL A6 COMPARTEN MECÁNICA CON EL Q5 Y EL A7 SPORTBACK. Y LA BATERÍA DE 14,1 KWH



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	50 TFSI e QUATTRO	55 TFSI e QUATTRO
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.984	1.984
Potencia máx. CV/rpm	252/5.000-6.000	252/5.000-6.000
Par máx. mkg/rpm	37,8/1.600-4.500	37,8/1.600-4.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	143 CV	143 CV
Par	35,7 mkg	35,7 mkg
Potencia máxima total	299 CV	367 CV
Par máximo total	45,9 mkg	51,0 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.085	2.085
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.939/1.886/1.457	4.939/1.886/1.457
Maletero (l)	360	360
Capacidad del depósito (l)	52	52
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,1 kWh	14,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,2	5,6
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,7	1,9
Emisiones CO2	39 g/km	43 g/km
Alcance en eléctrico (km)	46 (WLTP)	46 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 30' (a 7,2 kW)	2h 30' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	66.650	77.040

Audi A7 Sportback TFSI e Quattro

Como el A6, pero más caro y deportivo

Si el A6 nos parece demasiado serio y podemos pagar el extra que la casa alemana pide por el A7 Sportback –10.350 euros en la versión 50 TFSI e Quattro–, adelante con la compra, porque tendremos a la vez un coche ecológico y más exclusivo. Exclusivo por su carrocería coupé de 4,97 metros y cinco puertas –si abatimos el respaldo trasero hay 1.235 litros para carga–, y ecológico porque su mecánica híbrida enchufable –común a la usada en Q5 y A6– permite operar en carretera como si de un coche

'normal' se tratase –los 299 y 367 CV que rinde respectivamente cada versión se traducen en prestaciones de primera–, mientras que

en ciudad o desplazamientos cortos la conducción puede ser eléctrica: hasta 54 kilómetros de autonomía –52 el potente 55 TFSI e– y 135 km/h de velo-

cidad máxima sin emisiones. El conductor puede elegir entre los modos EV, Hybrid y Battery Hold, más los programas habituales en cualquier Audi.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	50 TFSI e QUATTRO	55 TFSI e QUATTRO
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.984
Potencia máx. CV/rpm	252/5.000-6.000	252/5.000-6.000
Par máx. mkg/rpm	37,8/1.600-4.500	37,8/1.600-4.500

MOTOR ELÉCTRICO

	50 TFSI e QUATTRO	55 TFSI e QUATTRO
Potencia	143 CV	143 CV
Par	35,7 mkg	35,7 mkg
Potencia máxima total	299 CV	367 CV
Par máximo total	45,9 mkg	51,0 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.140	2.140
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.969/1.908/1.422	4.969/1.908/1.422
Maletero (l)	380 / 1.235	380 / 1.235
Capacidad del depósito (l)	52	52
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,1 kWh	14,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,3	5,7
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,6	1,7
Emisiones CO2	37 g/km	39 g/km
Alcance en eléctrico (km)	54 (WLTP)	52 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 30' (a 7,2 kW)	2h 30' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	77.000	87.050



▲ La batería de 14,1 kWh va debajo del maletero, que pierde 155 litros de capacidad, y el motor eléctrico está integrado en la caja de cambios.

Audi A8 60 TFSI e Quattro

Un plug-in hybrid digno de ministros

El buque insignia de la firma de Ingolstadt no comparte mecánica 'plug-in' con sus hermanos pequeños, pues aquí el motor de gasolina no es un cuatro cilindros de 252 CV sino un V6 de 340, que el A8 apoya con un motor eléctrico de 136 CV. Ambos van delante y reparten su potencia –un máximo de 449 CV– entre las cuatro ruedas, ayudados por la caja au-

tomática Tiptronic de 8 marchas. La batería, que sí es la misma que en Q5, A6 y A7 Sportback, va debajo del maletero, cuyo volumen se queda en 390 litros, frente a los 505 del resto de la gama A8. Pres-

taciones de primera –acelera de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos– para un coche de lujo que admite un generoso uso eléctrico: 47 kilómetros sin emisiones –46 si es

la versión alargada 13 centímetros–, 135 km/h de velocidad punta en modo eléctrico EV... Y en el programa Hybrid tiene dos modos: Auto y Hold.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	60 TFSI e QUATTRO	60 TFSI e QUATTRO
Nº de cilindros	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995	2.995
Potencia máx. CV/rpm	340/5.000-6.400	340/5.000-6.400
Par máx. mkg/rpm	51,0/1.370-4.500	51,0/1.370-4.500

MOTOR ELÉCTRICO

	60 TFSI e QUATTRO	60 TFSI e QUATTRO
Potencia	136 CV	136 CV
Par	35,7 mkg	35,7 mkg
Potencia máxima total	449 CV	449 CV
Par máximo total	71,4 mkg	71,4 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.375	2.405
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.172/1.945/1.471	5.302/1.945/1.486
Maletero (l)	390	390
Capacidad del depósito (l)	65	65
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,1 kWh	14,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,9	4,9
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	2,7	2,8
Emisiones CO2	62 g/km	64 g/km
Alcance en eléctrico (km)	47 (WLTP)	46 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 30' (a 7,2 kW)	2h 30' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	111.050	113.950



Audi Q7 TFSI e Quattro

Hasta 455 CV y batería de 17,3 kWh

Por ahora se comercializa solo la variante enchufable más briosa, pero al 60 TFSI e se sumará pronto el 55 TFSI e, que comparte todo a nivel técnico –el V6 3.0 de gasolina, el motor eléctrico de 128 CV, el cambio Tiptronic de 8 marchas o la tracción Quattro– pero rinde 381 CV en total, en vez de 455. También es común la configuración de cinco plazas –banqueta

trasera corredera en opción– o la generosa batería de 17,3 kWh ubicada bajo el maletero –de 650 litros–, con la que el modelo más potente puede cubrir 42 kilómetros sin emisiones. La velocidad se ha limitado a 240 km/h, aunque

en modo eléctrico el tope se ha fijado en 135. El funcionamiento básico es el mismo que en el resto de los Audi 'plug-in hybrid', con tres modos de conducción

al margen de los programas habituales: Comfort, Efficiency, Auto, Dynamic, Individual, Offroad y, si equipa suspensión neumática, Allroad.

▼ El Q7 comparte el V6 3.0 de 340 CV con el A8, pero en la parte eléctrica hay diferencias notorias.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	55 TFSI e QUATTRO	60 TFSI e QUATTRO
Nº de cilindros	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995	2.995
Potencia máx. CV/rpm	340/5.200-6.400	340/5.200-6.400
Par máx. mkg/rpm	45,9/1.340-5.300	45,9/1.340-5.300

MOTOR ELÉCTRICO

	55 TFSI e QUATTRO	60 TFSI e QUATTRO
Potencia	128 CV	128 CV
Par	35,7 mkg	35,7 mkg
Potencia máxima total	381 CV	455 CV
Par máximo total	61,2 mkg	71,4 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.525	2.535
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.063/1.970/1.741	5.063/1.970/1.741
Maletero (l)	650	650
Capacidad del depósito (l)	75	75
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	17,3 kWh	17,3 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,9	5,7
Velocidad máx. (km/h)	240	240
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	3,1	3,2
Emisiones CO2	71 g/km	73 g/km
Alcance en eléctrico (km)	43 (WLTP)	42 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 30' (a 7,2 kW)	2h 30' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.	89.460



Audi A8 60 TFSI e Quattro

Un plug-in hybrid digno de ministros

El buque insignia de la firma de Ingolstadt no comparte mecánica 'plug-in' con sus hermanos pequeños, pues aquí el motor de gasolina no es un cuatro cilindros de 252 CV sino un V6 de 340, que el A8 apoya con un motor eléctrico de 136 CV. Ambos van delante y reparten su potencia –un máximo de 449 CV– entre las cuatro ruedas, ayudados por la caja au-

tomática Tiptronic de 8 marchas. La batería, que sí es la misma que en Q5, A6 y A7 Sportback, va debajo del maletero, cuyo volumen se queda en 390 litros, frente a los 505 del resto de la gama A8. Pres-

taciones de primera –acelera de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos– para un coche de lujo que admite un generoso uso eléctrico: 47 kilómetros sin emisiones –46 si es

la versión alargada 13 centímetros–, 135 km/h de velocidad punta en modo eléctrico EV... Y en el programa Hybrid tiene dos modos: Auto y Hold.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	60 TFSI e QUATTRO	60 TFSI e QUATTRO
Nº de cilindros	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995	2.995
Potencia máx. CV/rpm	340/5.000-6.400	340/5.000-6.400
Par máx. mkg/rpm	51,0/1.370-4.500	51,0/1.370-4.500

MOTOR ELÉCTRICO

	60 TFSI e QUATTRO	60 TFSI e QUATTRO
Potencia	136 CV	136 CV
Par	35,7 mkg	35,7 mkg
Potencia máxima total	449 CV	449 CV
Par máximo total	71,4 mkg	71,4 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.375	2.405
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.172/1.945/1.471	5.302/1.945/1.486
Maletero (l)	390	390
Capacidad del depósito (l)	65	65
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,1 kWh	14,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,9	4,9
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	2,7	2,8
Emisiones CO2	62 g/km	64 g/km
Alcance en eléctrico (km)	47 (WLTP)	46 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 30' (a 7,2 kW)	2h 30' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	111.050	113.950



Bentley Bentayga Hybrid

La eficiencia de los millonarios

Habrá que tener la cuenta corriente saneada para que nos parezca justificado pagar casi 175.000 euros por el Bentayga híbrido enchufable, cuando el renovado Audi Q7 con el que comparte todo a nivel mecánico, que no es precisamente 'low cost', cuesta la mitad. Pe-

ro conducir un Bentley tiene un precio, y la casa británica trata de razonarlo con imbatibles dosis de exclusividad, lujo, calidad... E inclu-

so con unas prestaciones superiores a las de su 'primo' alemán: 0 a 100 km/h en 5,5 segundos y 254 km/h de punta. Pero en ciudad, o hasta 135 km/h, podemos circular en modo eléctrico. El maletero apenas pierde volumen frente a

las versiones normales y recibe la etiqueta 0 pese a su alcance EV de 39 kilómetros, pues hasta 2021 se aplica la homologación NEDC: 50 kilómetros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	3.0 V6 HYBRID
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995
Potencia máx. CV/rpm	340
Par máx. mkg/rpm	45,9

MOTOR ELÉCTRICO

	3.0 V6 HYBRID
Potencia	128 CV
Par	40,8 mkg
Potencia máxima total	449 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.626
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.140/1.998/1.727
Maletero (l)	480 / 1.770
Capacidad del depósito (l)	75
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	17,3 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,5
Velocidad máx. (km/h)	254
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	3,5
Emisiones CO2	79 g/km
Alcance en eléctrico (km)	39 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 30' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	174.240

PLATAFORMA, MOTORES Y BATERÍA SON LOS MISMOS QUE EN EL AUDI Q7 60 TFSI E, PERO EL BENTLEY ES AÚN MÁS VELOZ



BMW X1 xDrive25e Con 220 CV y desde 47.600 euros

El X1, uno de los últimos en sumarse al mercado PHEV, pierde 55 litros de maletero pese a situar la batería –de 10 kWh de capacidad total y 8,8 de capacidad útil– bajo la segunda fila, dotada de respaldo abatible 40:20:40 para ampliar la zona de equipajes hasta 1.470 litros. Asocia un tricilíndrico 1.5 de gasolina turboalimentado a un motor eléctrico de 95 CV

para totalizar 220 CV, y presume de tracción integral. Puede cubrir 57 kilómetros sin emisiones, y el usuario dispone de un botón eDrive para elegir entre Auto –el coche decide cómo combina los motores–, Max –prioriza la parte eléctrica



▲ Bajo el cuentavueltas vemos la autonomía eléctrica o el proceso de carga de la batería en marcha.

USANDO EL WALLBOX DE LA MARCA, LA RECARGA COMPLETA DE LA BATERÍA SE HACE EN POCO MÁS DE TRES HORAS

ca– y Save Battery –preserva energía eléctrica para usarla después–, con independencia del programa de conducción: Comfort, Sport y Eco Pro.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	xDRIVE25e
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (cc)	1.499
Potencia máx. CV/rpm	125/5.000-5.500
Par máx. mkg/rpm	22,4/1.500-3.800

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	95 CV
Par	16,8 mkg
Potencia máxima total	220 CV
Par máximo total	39,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	1.820
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.447/1.821/1.582
Maletero (l)	450 / 1.470
Capacidad del depósito (l)	36
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	10,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,9
Velocidad máx. (km/h)	193
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,9
Emisiones CO2	43 g/km
Alcance en eléctrico (km)	57 (WLTP)
Tiempo de recarga	3h 12' (iWallbox)
Precios desde... (euros)	47.600



BMW X2 xDrive25e SUV, deportivo... y muy respetuoso

Aunque BMW llama SAV al X1 (Sports Activity Vehicle) y SAC al X2 (Sports Activity Coupe), preferimos no entrar en esa endiablada dinámica y seguiremos llamándoles SUV; incluso al segundo de ellos, un crossover a caballo entre compacto y todocamino.

El X2 recibe ahora una mecánica híbrida enchufable; la misma que el X1 –un 1.5 con turbo de 125 CV más un motor eléctrico de 95 CV

y una batería de 10 kWh–, aunque en este caso se conocen menos datos, pues no sabemos aún el volumen del maletero, el peso y muy importante, el precio. Pero sí sus prestaciones, el gasto medio homologado –1,9 l/100 km– o que

EL X2 HÍBRIDO ENCHUFABLE ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN 6,8 SEGUNDOS Y PUEDE CUBRIR 57 KILÓMETROS SIN GASES

puede recorrer 57 kilómetros con electricidad. Y su funcionamiento –modos eDrive y programas de conducción– es el descrito para el X1.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	xDRIVE25e
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (cc)	1.499
Potencia máx. CV/rpm	125/5.000-5.500
Par máx. mkg/rpm	22,4/1.500-3.800

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	95 CV
Par	16,8 mkg
Potencia máxima total	220 CV
Par máximo total	39,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.360/1.824/1.526
Maletero (l)	N.d.
Capacidad del depósito (l)	36
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	10,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,8
Velocidad máx. (km/h)	195
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,9
Emisiones CO2	43 g/km
Alcance en eléctrico (km)	57 (WLTP)
Tiempo de recarga	3h 12' (iWallbox)
Precios desde... (euros)	N.D.



BMW 225xe Active Tourer Un monovolumen multiusos

El Serie 2 Active Tourer ya es, en condiciones normales, un vehículo multiusos: perfil monovolumen para adaptarse a las familias, tamaño compacto –4,35 metros– para moverse bien en ciudad... Y esa virtud se acrecienta en el caso de la versión 225xe, que suma tracción

a las cuatro ruedas y equipa una mecánica híbrida enchufable tan eficiente en la urbe o en los cortos desplazamientos cotidianos

–homologa 57 kilómetros NEDC de alcance eléctrico– como briosa al salir a carretera o afrontar viajes de ocio: de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos, 202 km/h de velocidad punta... Frente al modelo lanzado en 2015, que también rendía 224

COMO EN LAS VERSIONES PHEV DE X1 Y X2, SU BATERÍA DE 10,0 KWH TIENE UNA CAPACIDAD ÚTIL DE 8,8 KWH

CV, la versión actual equipa una batería más grande: 10,0 kWh en vez de 7,7 kWh. Y su maletero cubica 400 litros, 68 menos que el resto de versiones.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	225xe
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (cc)	1.499
Potencia máx. CV/rpm	136/4.400-6.000
Par máx. mkg/rpm	22,4/1.400-4.300

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	88 CV
Par	16,8 mkg
Potencia máxima total	224 CV
Par máximo total	39,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	1.750
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.354/1.800/1.556
Maletero (l)	400 / 1.350
Capacidad del depósito (l)	36
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	10,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,7
Velocidad máx. (km/h)	202
Vel. máx. en eléctrico	131
Consumo mixto (l/100 km)	1,7
Emisiones CO2	42 g/km
Alcance en eléctrico (km)	57 (NEDC)
Tiempo de recarga	3h 15' (iWallbox)
Precios desde... (euros)	43.800



◀ Tres cifras sorprendentes: 5,9 segundos para pasar de 0 a 100 km/h, 1,4 l/100 km de gasto medio y 59 kilómetros de alcance eléctrico.



BMW 330e Sólo una versión... pero vienen más

A punto de cuadruplicar su oferta de versiones híbridas enchufables –llegan en breve variantes con carrocería familiar Touring y también con tracción total–, la nueva Serie 3 ofrece hasta ahora solo este 330e de perfil sedán, con tracción trasera y que asocia un

2.0 de gasolina turboalimentado que rinde 184 a un motor eléctrico de 113 CV para lograr 252 CV... en condiciones normales. Pero con

el cambio automático en los modos M –manual– o S –deportivo–, si aceleramos a fondo el motor eléctrico inyecta 30 kW extra –40 CV– y la potencia combinada alcanza los 292 CV, que sirven para homologar prestaciones brillan-

LA COMBINACIÓN DE LOS DOS MOTORES SUMA 252 CV, PERO PASAN A SER 292 CV DURANTE UN MÁXIMO DE 10 SEGUNDOS

tes. Y en modo eléctrico puede recorrer 59 kilómetros y circular a 140 km/h, cuando el modelo anterior tenía su tope libre de emisiones en 120 km/h.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	330e
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.998
Potencia máx. CV/rpm	184/5.000-6.500
Par máx. mkg/rpm	29,6/1.350-4.250

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	113 CV
Par	N.d.
Potencia máxima total	292 CV
Par máximo total	42,9 mkg
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	1.815
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.709/1.827/1.442
Maletero (l)	375
Capacidad del depósito (l)	40
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	12,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,9
Velocidad máx. (km/h)	230
Vel. máx. en eléctrico	140
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emisiones CO2	31 g/km
Alcance en eléctrico (km)	59 (WLTP)
Tiempo de recarga	4h 00' (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	54.250



BMW X3 xDrive30e Adaptable a todos los escenarios

Comparte con el 330e la mecánica híbrida enchufable de 292 CV, compuesta por un 2.0 turboalimentado de gasolina, un motor eléctrico de 109 CV y un cambio automático de 6 marchas; y todo ligado a una batería de 12 kWh de capacidad, de los que son útiles 10,8

kWh. Con eso podemos recorrer 46 kilómetros de forma eléctrica, y hasta 135 km/h; mientras que la velocidad máxima absoluta se

ha limitado a 210 km/h y se homologa un paso de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos. Frente a los 550 litros de otros X3, aquí el maletero queda reducido a 450 litros, suficientes para viajar en familia. La función eDrive deja escoger el

EL MALETERO CEDE 100 LITROS EN RELACIÓN A OTROS X3, PERO ABATIENDO EL RESPALDO 40:20:40 ALCANZA LOS 1.500

modo de conducción: Auto –el sistema elige el motor o motores a usar–, Max –prima la parte eléctrica– y Battery –guarda energía para después–.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	xDRIVE30e
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.998
Potencia máx. CV/rpm	184/5.000-6.500
Par máx. mkg/rpm	30,6/1.350-4.000

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	109 CV
Par	27,0 mkg
Potencia máxima total	292 CV
Par máximo total	42,9 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.065
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.708/1.891/1.676
Maletero (l)	450 / 1.500
Capacidad del depósito (l)	50
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	12,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,1
Velocidad máx. (km/h)	210
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	2,2
Emisiones CO2	49 g/km
Alcance en eléctrico (km)	46 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 h 30' (i Wallbox)
Precios desde... (euros)	60.900



BMW X5 xDrive45e Una fuerte personalidad eléctrica

El nuevo X5 muestra, con su versión 'plug-in hybrid', cómo podrían ser todos los BMW de este tipo a corto y medio plazo: mucha potencia, gran alcance en modo eléctrico y similar funcionalidad a la de un modelo térmico. En este caso el maletero pierde 150 litros

frente a un X5 diésel o de gasolina, pero sigue ofreciendo 500 litros de volumen para equipajes; y la mecánica consiente, con sus 394

CV repartidos entre las cuatro ruedas, unas brillantes prestaciones –0 a 100 km/h en 5,6 segundos–, pese a los 2.510 kilos que arroja en báscula. La clave está en asociar un seis cilindros de 286 CV a un motor de 113 CV y, sobre todo, a

LA BATERÍA DE 24,0 KW (21,6 ÚTILES) DEL X5 SE TRADUCE EN UNA ENORME AUTONOMÍA SIN EMISIONES: 87 KILÓMETROS

una enorme batería de 24 kWh que da protagonismo a su vertiente eléctrica: autonomía de 87 kilómetros. Gracias a eso, el consumo es de 1,2 l/100 km.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	xDRIVE45e
Nº de cilindros	6, en línea
Cilindrada (cc)	2.998
Potencia máx. CV/rpm	286/5.000-6.000
Par máx. mkg/rpm	45,9/1.500-3.500

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	113 CV
Par	27,0 mkg
Potencia máxima total	394 CV
Par máximo total	61,2 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.510
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.922/2.004/1.745
Maletero (l)	500 / 1.720
Capacidad del depósito (l)	69
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	24,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,6
Velocidad máx. (km/h)	235
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,2
Emisiones CO2	27 g/km
Alcance en eléctrico (km)	87 (WLTP)
Tiempo de recarga	6 h 48' (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	81.550

BMW 530e iPerformance Tracción trasera o total: tú eliges

No podemos elegir carrocería, pues el 530e sólo se ofrece como sedán, pero sí es posible optar entre tracción trasera y total, sistema que eleva 2.650 euros el precio y 90 kilos el peso. Y aunque hay pequeñas diferencias en las cifras homologadas de prestaciones y eficiencia, ambas versiones presumen de un soberbio rendimiento, con aceleración de 0 a 100 km/h en poco más de 6 segundos y gasto bajísimo:

1,4 l/100 km el 530e y 1,7 el 530e xDrive. Y es que ambos comparten una mecánica con 252 CV totales, constituida

por un 2.0 de gasolina turboalimentado y un motor eléctrico de 113 CV. Además, la batería de 12 kWh da para cubrir hasta 59 kilómetros sin gases. El maletero

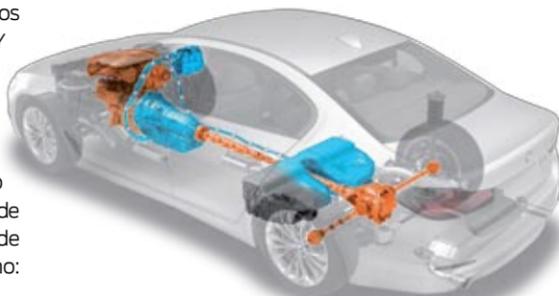
pierde 120 litros –se queda en 410– y, como en otros PHEV de BMW, hay tres modos de conducción: Auto eDrive, Max eDrive y Battery Control.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	530e	530e xDRIVE
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.998	1.998
Potencia máx. CV/rpm	184/5.000-6.500	184/5.000-6.500
Par máx. mkg/rpm	29,6/1.350-4.250	29,6/1.350-4.250

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	113 CV	113 CV
Par	27,0 mkg	27,0 mkg
Potencia máxima total	252 CV	252 CV
Par máximo total	42,9 mkg	42,9 mkg
Tracción	Trasera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	1.845	1.935
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.936/1.868/1.483	4.936/1.868/1.483
Maletero (l)	410	410
Capacidad del depósito (l)	46	46
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería	12,0 kWh	12,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,1	6,2
Velocidad máx. (km/h)	235	235
Vel. máx. en eléctrico	140	140
Consumo mixto (l/100 km)	1,4	1,7
Emisiones CO2	31 g/km	38 g/km
Alcance en eléctrico (km)	59 (WLTP)	54 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 h 30' (i Wallbox)	3 h 30' (i Wallbox)
Precios desde... (euros)	63.450	66.100



BMW 745e iPerformance Buque insignia enchufable

Como en España no se ofrece por ahora el 745Le –carrocería alargada y tracción trasera–, los Serie 7 de mecánica PHEV a la venta aquí son dos: el 745e –longitud normal y tracción trasera– y el 745Le xDrive –longitud larga y tracción total–, éste con 90 kilos extra de peso y un precio 4.400 euros mayor. Quizás no sea tanto por disfrutar de 14 centímetros más de hue-

co para piernas en la segunda fila o de motricidad en ambos ejes. En el resto de la mecánica la similitud es absoluta, pues se mueven –como el X5 xDrive45e– con los 394 CV que suman un 3.0 de seis

cilindros –286 CV– y un motor eléctrico de 113 CV. Sin embargo, la batería es más pequeña que en el SUV: sólo 12 kWh de capacidad. Aún así, la autonomía

en modo eléctrico –en el que alcanza 140 km/h– es, según la versión, de 50 y 45 kilómetros. El maletero cede 95 litros frente a las versiones normales.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	745e	745Le xDRIVE
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (cc)	2.998	2.998
Potencia máx. CV/rpm	286/5.000-6.000	286/5.000-6.000
Par máx. mkg/rpm	45,9/1.500-3.500	45,9/1.500-3.500

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	113 CV	113 CV
Par	27,0 mkg	27,0 mkg
Potencia máxima total	394 CV	394 CV
Par máximo total	61,2 mkg	61,2 mkg
Tracción	Trasera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.070	2.160
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.120/1.902/1.467	5.260/1.902/1.479
Maletero (l)	420	420
Capacidad del depósito (l)	46	46
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería	12,0 kWh	12,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,2	5,1
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Vel. máx. en eléctrico	140	140
Consumo mixto (l/100 km)	2,0	2,3
Emisiones CO2	45 g/km	53 g/km
Alcance en eléctrico (km)	50 (WLTP)	45 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 h 30' (i Wallbox)	3 h 30' (i Wallbox)
Precios desde... (euros)	113.950	118.350

EN ESPAÑA, LA CARROCERÍA 14 CENTÍMETROS MÁS LARGA APAREJA TRACCIÓN TOTAL, PERO MOTORES Y POTENCIAS SON SIMILARES





BMW i8 Coupé

El deportivo que **adelantó el futuro**

Más de 20.000 unidades se han vendido hasta hoy de un i8 que nació exclusivamente como Coupé –el Roadster apareció coincidiendo con una renovación del deportivo teutón que aumentó su potencia, el peso y la capacidad de su batería– y que este año dejará

de fabricarse. El i8 actual rinde 374 CV, que transmite a sus cuatro ruedas y son el resultado de combinar un 1.5 turboalimentado de gasoli-

na –no están mal sus 231 CV para tratarse de un tricilíndrico– con un motor eléctrico de 143 CV que le permite desplazarse, ayudado por la batería de 11,6 kWh, hasta 53 kilómetros, y alcanzar 120 km/h en modo eDrive –sólo 105 km/h si

TRAS SU ÚLTIMA RENOVACIÓN, LA BATERÍA PASÓ A SER DE 11,6 KW (9,4 ÚTILES) Y LA POTENCIA CRECIÓ DE 362 A 374 CV

circulamos en modo normal–. El gasto medio homologado es de 2,1 l/100 km, impresionante para un coche que coge los 100 km/h en 4,4 segundos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5 PHEV
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (cc)	1.497
Potencia máx. CV/rpm	231/5.800
Par máx. mkg/rpm	32,7/3.700

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	143 CV
Par	25,5 mkg
Potencia máxima total	374 CV
Par máximo total	58,1 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	1.610
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.689/1.942/1.293
Maletero (l)	154
Capacidad del depósito (l)	42
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,4
Velocidad máx. (km/h)	250
Vel. máx. en eléctrico	120
Consumo mixto (l/100 km)	2,1
Emisiones CO2	48 g/km
Alcance en eléctrico (km)	53 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 horas (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	146.800



BMW i8 Roadster

No hay un PHEV **más exclusivo**

El i8 Roadster apareció en 2017, beneficiado ya por mejoras introducidas en el i8 Coupé en esas fechas, como una resina especial para unir los paneles de carrocería que aumentaba la rigidez, un motor eléctrico más brioso que subía la potencia total 12 CV o una batería

de 11,6 kWh –se carga en 3 horas– que relevaba a la de 7,1 kWh del primer modelo. El i8 Roadster pesa solo 60 kilos más que el coupé,

de manera que su rendimiento es parecido: 4,6 segundos para pasar de 0 a 100 km/h, 250 km/h de velocidad punta autolimitada –120 en modo eDrive, que usa sólo el motor eléctrico–, un consumo de 2,2 litros, 52 kilómetros de alcance

LA VERSIÓN DESCAPOTABLE PESA 60 KILOS MÁS, Y POR ESO SU ALCANCE ELÉCTRICO SE REDUCE DE 53 A 52 KILÓMETROS

eléctrico... Pero su capota, que se quita o se pone en 15 segundos –hasta 50 km/h–, priva de las dos ‘plazas’ traseras y reduce el maletero a 88 litros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5 PHEV
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (cc)	1.497
Potencia máx. CV/rpm	231/5.800
Par máx. mkg/rpm	32,7/3.700

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	143 CV
Par	25,5 mkg
Potencia máxima total	374 CV
Par máximo total	58,1 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	1.670
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.689/1.942/1.291
Maletero (l)	88
Capacidad del depósito (l)	42
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,6
Velocidad máx. (km/h)	250
Vel. máx. en eléctrico	120
Consumo mixto (l/100 km)	2,2
Emisiones CO2	50 g/km
Alcance en eléctrico (km)	52 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 horas (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	161.950



Citroën C5 Aircross Hybrid

Una solución ‘0’ **de lo más familiar**

El primer PHEV de Citroën toma como base el C5 Aircross, un SUV de talla media –4,50 metros– que mantiene sus aptitudes familiares pese a perder 120 litros de maletero. Porque sus 460 litros para el equipaje se convierten en 600 si avanzamos la segunda fila,

compuesta por tres butacas independientes. Y a esa versatilidad suma la eficiencia y las altas prestaciones ligadas a su mecánica de

225 CV y tracción delantera –la firma gala no ofrece la de 300 con tracción total–, fruto de asociar el 1.6 PureTech de 180 CV a un motor eléctrico de 109 CV que, ligado a la batería de 13,2 kWh, le puede impulsar a 135 km/h. El alcance eléc-

EL SISTEMA HÍBRIDO REDUCE EL MALETERO, QUE AÚN ASÍ ES GRANDE: 460 LITROS, Y 600 AVANZANDO LA SEGUNDA FILA

trico es de 55 kilómetros, hay tres modos de uso –Eléctrico, Híbrido y Sport– y una función e-Save permite conservar la carga de la batería.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 PURETECH
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máx. CV/rpm	180/5.500
Par máx. mkg/rpm	30,6/3.000

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	109 CV
Par	32,7 mkg
Potencia máxima total	225 CV
Par máximo total	n.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.825
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.500/1.840/1.654
Maletero (l)	460-600 / 1.510
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Velocidad máx. (km/h)	225
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emisiones CO2	32 g/km
Alcance en eléctrico (km)	55 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 horas (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	40.350



DS 7 Crossback E-Tense 4x4

Refinamiento y eficiencia casan bien

Dentro de PSA, cada marca elige su estrategia. Y si Citroën opta por la mecánica PHEV de 225 CV con tracción delantera, en DS, como firma más exclusiva que es, se inclinan solo por la de 300 CV vinculada a la tracción total para su DS 7 Crossback E-Tense 4x4, que

probamos a fondo de la página 12 a la 15. Aquí los ingredientes son el 1.6 PureTech subido a 200 CV y dos motores eléctricos, uno

delante con 110 CV y otro detrás, encargado de la motricidad de ese eje, con 113 CV. Pero la batería es la misma: 13,2 kWh, suficiente para cubrir 58 kilómetros sin emitir gases. Hay cinco modos de conducción –Zero emission, Hybrid,

PARA EL DS 7 CROSSBACK, LA FIRMA PREMIUM FRANCESA HA ELEGIDO LA MECÁNICA PHEV CON 300 CV Y TRACCIÓN TOTAL

Confort, Sport, y 4WD–, y tiene función E-Save para conservar la carga que decidamos en la batería. Según DS, el maletero no ha perdido capacidad.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 PURETECH
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máx. CV/rpm	200/6.000
Par máx. mkg/rpm	30,6/3.000

MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia	110 + 113 CV
Par	32,7 + 16,9 mkg
Potencia máxima total	300 CV
Par máximo total	53,1
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.900
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.570/1.895/1.620
Maletero (l)	555 / 1.752
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,9
Velocidad máx. (km/h)	235
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,3
Emisiones CO2	30 g/km
Alcance en eléctrico (km)	58 (WLTP)
Tiempo de recarga	1h15' (6,6 kW 32A)
Precios desde... (euros)	48.950



modos de conducción: EV Auto –híbrido–, EV Now –eléctrico–, EV Later –reserva batería para después– y EV Charge –intensifica la recarga en marcha–.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.5 DURATEC PHEV
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.488
Potencia máx. CV/rpm	154/n.d.
Par máximo mkg/rpm	N.d.

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	140 CV
Par	N.d.
Potencia máxima total	225 CV
Par máximo total	N.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./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)	45
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
Emisiones CO2	26 g/km
Alcance en eléctrico (km)	56 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 horas (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	37.800

Ford Kuga 2.5 Duratec PHEV

El líder de una nueva generación

Ya se vende en España el nuevo Kuga, que crece en tamaño, funcionalidad y tecnología, y corona su gama con la versión híbrida enchufable, de 225 CV y tracción delantera, fruto de combinar un 2.5 de gasolina con ciclo Atkinson que rinde 154 CV y un motor eléctrico de

140 CV, asociado a una batería de 14,4 kWh con la que podemos rodar a 137 km/h sin emisiones o cubrir 56 kilómetros. Buenas pres-

taciones –201 km/h de velocidad punta absoluta y paso de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos– y gasto WLTP de 1,4 l/100 km para un SUV que pierde 64 litros de maletero pero conserva la banqueta trasera corredera. Y hay cuatro

EL KUGA PHEV TIENE MENOS MALETERO, PERO MANTIENE LA BANQUETA TRASERA CORREDERA: SUBE DE 411 A 581 LITROS



dos funciones: en Sport sirven para cambiar de marcha, pero en Eco ahora permiten graduar la fuerza de retención en las deceleraciones.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.580
Potencia máx. CV/rpm	105/5.700
Par máximo mkg/rpm	15,0/4.000

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	61 CV
Par	17,3
Potencia máxima total	141 CV
Par máximo total	27,0 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.570
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.470/1.820/1.450
Maletero (l)	341/1.401
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	8,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,6
Velocidad máx. (km/h)	178
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	1,1
Emisiones CO2	26 g/km
Alcance en eléctrico (km)	52 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 15' (a 7,0 kW)
Precios desde... (euros)	30.125

Hyundai Ioniq 1.6 GDI Plug-In

Con las recientes mejoras, aún mejor

El pasado año Hyundai renovó el Ioniq, una berlina de cinco puertas disponible con tres tipos de mecánica electrificada: eléctrica pura, híbrida autorrecargable e híbrida enchufable. Esta última, que es la que nos ocupa aquí, conservó lo esencial de su esquema técnico,

con 141 CV fruto de combinar un 1.6 de gasolina y 105 CV con un motor eléctrico de 61 CV. Y no varió la batería, de 8,9 kWh y que da pa-

ra cubrir 52 kilómetros de media. Pero al margen de leves cambios estéticos y de sustituir el pedal del freno de estacionamiento por un gatillo eléctrico, el Ioniq PHEV introdujo un manejo mejorado, pues las levas del volante tienen

EL IONIQ PHEV HOMOLOGA UN GASTO MEDIO DE 1,1 L/100 KM Y UN ALCANCE ELÉCTRICO EN CIUDAD DE 66 KILÓMETROS



Jeep Renegade 4xe

Duro rival para el Mini Countryman

El éxito del Mini Countryman enchufable se comprueba con datos como el del mercado español, donde fue el PHEV más vendido en 2019. Pero al británico de BMW le van a salir rivales por todas partes, pues el segmento de los SUV más compactos recibirá este

año nuevas alternativas 'plug-in'. Y Jeep firma una de ellas, pues sale ahora a la venta el Renegade 4xe, que para lograr sus 239 CV

asocia un potentísimo 1.3 Turbo de gasolina –179 CV– a un motor eléctrico de 60 CV y a una batería de 11,4 kWh que permite recorrer 50 kilómetros. La recarga completa requiere tres horas y media usando una estación de 3 kW –la

DISPONIBLE AHORA SOLO CON 239 CV. JEEP HA ANUNCIADO PARA MÁS ADELANTE OTRA ALGO MENOS ENERGICA: 190 CV

marca se la regala a los primeros clientes de la versión First Edition–, pero en breve será posible realizar la carga a 7,4 kW en la mitad de tiempo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.3 TURBO
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.332
Potencia máx. CV/rpm	179/5.750
Par máximo mkg/rpm	27,6/1.850

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	60 CV
Par	N.d.
Potencia máxima total	239 CV
Par máximo total	N.d.
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.236/1.805/1.684
Maletero (l)	N.d.
Capacidad del depósito (l)	N.d.
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,4 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,0
Velocidad máx. (km/h)	200
Vel. máx. en eléctrico	130
Consumo mixto (l/100 km)	2,2
Emisiones CO2	50 g/km
Alcance en eléctrico (km)	50 (WLTP)
Tiempo de recarga	3h 30' (a 3,0 kW)
Precios desde... (euros)	40.900



Jeep Compass 4xe

Potente, ágil, funcional, eficiente... y Jeep

El Compass, de concepto algo más familiar que el Renegade por su tamaño extra, recurre a la misma mecánica PHEV que su hermano pequeño, con 239 CV en total, tracción a las cuatro ruedas y capacidad para recorrer hasta 50 kilómetros en modo eléctrico. Y, como

en el Renegade, no sabemos por ahora si se pierde maletero o no, y cuánto aumenta el peso frente a los Compass 'normales'. El pre-

cio de partida es alto porque el lanzamiento arranca con la equipadísima serie First Edition, pero llegarán versiones más asequibles. En cuanto al funcionamiento, hay tres modos de funcionamiento –Hybrid, Electric y E-Save, éste

para mantener cargada la batería para usos posteriores–, y mientras el 1.3 Turbo mueve las ruedas delanteras, el eléctrico se ocupa del eje posterior.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.3 TURBO
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.332
Potencia máx. CV/rpm	179/5.750
Par máximo mkg/rpm	27,6/1.850

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	60 CV
Par	N.d.
Potencia máxima total	239 CV
Par máximo total	N.d.
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.394/1.819/1.647
Maletero (l)	N.d.
Capacidad del depósito (l)	N.d.
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,4 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,0
Velocidad máx. (km/h)	200
Vel. máx. en eléctrico	130
Consumo mixto (l/100 km)	2,1
Emisiones CO2	48 g/km
Alcance en eléctrico (km)	50 (WLTP)
Tiempo de recarga	3h 30' (a 3,0 kW)
Precios desde... (euros)	44.900

TANTO EL COMPASS COMO EL RENEGADE LLEGAN A ESPAÑA CON LAS SERIES ESPECIALES FIRST EDITION, DE PRECIO ALTO

▶ Con el actual descuento, Kia deja la versión más barata, de acabado Drive, en solo 25.850 euros: imbatible.



Kia Ceed Tourer 1.6 PHEV

Un **familiar eficiente** y asequible

De los cuatro modelos que componen la gama Ceed, la firma coreana ha elegido dos por ahora para convertirse en PHEV: el XCeed de tipo crossover y este Ceed Tourer que nos ocupa, un familiar de 4,61 metros cuyo enorme maletero de 625 litros queda en este caso reducido a 437 litros. Una gran

pérdida, pero volumen suficiente para afrontar viajes en grupo. Hay tres niveles de acabado—Emotion, Tech y un Drive que figura entre los híbridos enchufables más baratos del mercado gracias a los 9.000 euros largos de descuento—; mientras en el plano técnico toma del Niro su mecánica de 141 CV, formada por un 1.6 de gaso-

los, pero volumen suficiente para afrontar viajes en grupo. Hay tres niveles de acabado—Emotion, Tech y un Drive que figura entre los híbridos enchufables más baratos del mercado gracias a los 9.000 euros largos de descuento—; mientras en el plano técnico toma del Niro su mecánica de 141 CV, formada por un 1.6 de gaso-

FRENTE AL CEED TOURER 'NORMAL', EL PHEV CEDE MUCHO MALETERO. AÚN ASÍ OFRECE 437 LITROS MUY FUNCIONALES

lina—gasta muy poco incluso cuando funciona en solitario—, un motor eléctrico de 61 CV, el cambio de doble embrague y la batería de 8,9 kWh.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.580
Potencia máx. CV/rpm	105/5.700
Par máximo mkg/rpm	15,0/4.000

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	61 CV
Par	17,3
Potencia máxima total	141 CV
Par máximo total	27,0 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.533
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.605/1.800/1.465
Maletero (l)	437 / 1.506
Capacidad del depósito (l)	37
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	8,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,8
Velocidad máx. (km/h)	200
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	1,3
Emisiones CO2	29 g/km
Alcance en eléctrico (km)	50 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 h 15' (a 7,0 kW)
Precios desde... (euros)	34.875



Kia Niro 1.6 PHEV

Tras la renovación, **aún más redondo**

El Niro es un gran 'electricista', pues su gama permite una triple elección: el e-Niro eléctrico, el Niro 1.6 HEV de mecánica híbrida autorrecargable y este Niro 1.6 PHEV cuya solución híbrida enchufable mezcla virtudes de los eléctricos puros—la etiqueta '0 Emisiones' o la

posibilidad de cubrir largas distancias sin gases— con ventajas reservadas a los vehículos de siempre, como poder viajar por carretera sin

preocuparnos de enchufes. Actualizado estéticamente en 2019, Kia aprovechó para optimizar su manejo, pues en modo Eco ahora es posible variar el nivel de retención al decelerar mediante las levas del volante y desaparece el engorroso

CON EL DESCUENTO VIGENTE, LA VERSIÓN BÁSICA CONCEPT SE QUEDA EN 25.800 EUROS. ES EL PHEV MÁS ASEQUIBLE

freno de estacionamiento de pedal. La eficiente mecánica de 141 CV no varía y el precio, con descuento, es el más bajo de los 'plug-in hybrid'.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.580
Potencia máx. CV/rpm	105/5.700
Par máximo mkg/rpm	15,0/4.000

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	61 CV
Par	17,3
Potencia máxima total	141 CV
Par máximo total	27,0 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.594
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.805/1.535
Maletero (l)	324 / 1.322
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	8,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,8
Velocidad máx. (km/h)	172
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emisiones CO2	31 g/km
Alcance en eléctrico (km)	49 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 h 15' (a 7,0 kW)
Precios desde... (euros)	35.800



Kia XCeed 1.6 PHEV

A la moda: **crossover y enchufable**

Como el Ceed Tourer, con el que comparte plataforma, el crossover XCeed recibe del Niro la probada y eficiente mecánica híbrida enchufable para convertirse, por argumentos de venta, en uno de esos modelos que pueden recomendarse a ojos cerrados. Porque a los 7

años—o 150.000 kilómetros—de garantía de todo Kia y unos descuentos que rondan los 10.000 euros suma una deportiva imagen

SUV, la etiqueta '0' que recibe el 99 por ciento de los PHEV o una brillante eficiencia de uso: 1,4 l/100 km de gasto homologado—1,7 en las versiones más equipadas—, 48 kilómetros de alcance eléctrico... Pero el maletero pierde 135 litros

EL XCEED HÍBRIDO ENCHUFABLE DISFRUTA DE DESCUENTOS IRRESISTIBLES. DE MODO QUE ARRANCA EN 26.150 EUROS

en comparación con un XCeed 'normal'—pasa de 426 a 291—, las prestaciones son inferiores a las de sus rivales directos y no disfruta de tracción total.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.580
Potencia máx. CV/rpm	105/5.700
Par máximo mkg/rpm	15,0/4.000

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	61 CV
Par	17,3
Potencia máxima total	141 CV
Par máximo total	27,0 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.519
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395/1.826/1.495
Maletero (l)	291 / 1.243
Capacidad del depósito (l)	37
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	8,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	11,0
Velocidad máx. (km/h)	193
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emisiones CO2	32 g/km
Alcance en eléctrico (km)	48 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 h 15' (a 7,0 kW)
Precios desde... (euros)	36.125



Range Rover Sport P400e

Ecologista y con **habilidades camperas**

Nacido en 2017, el Range Rover Sport P400e se convirtió en el primer PHEV de Land Rover, y su denominación hace mención a los 400 CV—404 en realidad— que rinde su mecánica, formada por un 2.0 Turbo Ingenium de 300 CV y un motor eléctrico de 141 CV que, ligado a una batería de 13,1 kWh—po-

co para un SUV de 2.539 kilos—, le permite circular sin emisiones 41 kilómetros a un máximo de 137 km/h. Pero tiene tracción total y

prestaciones brillantes. En cuanto al funcionamiento, podemos elegir entre EV—motor eléctrico solo— y Parallel Hybrid—el coche elige qué motores actúan—. Y en

HAY DOS MODOS DE FUNCIONAMIENTO: EV Y PARALLEL HYBRID, ESTE ÚLTIMO CON FUNCIONES SAVE Y PREDICTIVE

éste hay funciones Save—conserva la carga de la batería— y Predictive Energy Optimisation—valora el perfil de la ruta para optimizar la eficiencia—.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.0 SI4 PHEV
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.000
Potencia máx. CV/rpm	300/5.500
Par máximo mkg/rpm	40,8/1.500-4.500

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	141 CV
Par	N.d.
Potencia máxima total	404 CV
Par máximo total	65,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Disc vent./Disc vent.
Peso (kg)	2.539
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.879/1.983/1.803
Maletero (l)	446
Capacidad del depósito (l)	91
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,7
Velocidad máx. (km/h)	220
Vel. máx. en eléctrico	137
Consumo mixto (l/100 km)	3,3
Emisiones CO2	69 g/km
Alcance en eléctrico (km)	41 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 h 45' (a 7,0 kW)
Precios desde... (euros)	91.990

Range Rover P400e Híbrido enchufable y aristocrático

Por si el Range Rover Sport no es suficientemente exclusivo, la firma británica especializada en todoterreno ofrece también la mecánica 'plug-in hybrid' P400e en el Range Rover, su tope de gama; e incluso en la versión LWB con batalla alargada 20 centímetros, cuyos 131.690 euros le sitúan en el 'top' de la clase, superado solo en precio y exclusividad por el Bentayga

Hybrid de Bentley. La mecánica, de 404 CV, está formada por un 2.0 de gasolina y un motor eléctrico que reparten la potencia entre ambos ejes –como en el Range Rover Sport P400e, el sistema

Terrain Response tiene una calibración específica pensando en la parte eléctrica–, y la batería se conforma con 13,1 kWh de capacidad: 50 kilómetros de alcance

eléctrico NEDC –por eso recibe la etiqueta '0'–, pero solo 39 en ciclo WLTP. Hay dos modos de conducción: EV –eléctrico– y Parallel Hybrid –híbrido–.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	SWB 2.0 S4 PHEV	LWB 2.0 S4 PHEV
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.000	2.000
Potencia máx. CV/rpm	300/5.500	300/5.500
Par máximo mkg/rpm	40,8/1.500-4.500	40,8/1.500-4.500

MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	141 CV	141 CV
Par	N.d.	N.d.
Potencia máxima total	404 CV	404 CV
Par máximo total	65,3 mkg	65,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas

Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Disc vent./Disc vent.	Disc vent./Disc vent.
Peso (kg)	2.577	2.603
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.000/1.983/1.869	5.200/1.983/1.868
Maletero (l)	446	446
Capacidad del depósito (l)	91	91
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,1 kWh	13,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,8	6,9
Velocidad máx. (km/h)	220	220
Vel. máx. en eléctrico	137	137
Consumo mixto (l/100 km)	3,3	3,5
Emisiones CO2	72 g/km	72 g/km
Alcance en eléctrico (km)	39 (WLTP)	38 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 h 45' (a 7,0 kW)	2 h 45' (a 7,0 kW)
Precios desde... (euros)	125.990	131.690



LA CARROCERÍA LWB AMPLÍA 192 MILÍMETROS EL HUECO PARA PIERNAS EN LA SEGUNDA FILA. SU ALCANCE ELÉCTRICO ES DE 38 KILÓMETROS



Mercedes A 250 e Eficiencia y dinamismo mezclan bien

Una de las primeras incorporaciones del año a la oferta PHEV llega de Stuttgart, pues la Clase A introduce dos versiones 'plug-in' de 218 CV, una con carrocería compacta y otra –página siguiente– de tipo sedán y maletero separado. El A 250 e de cinco puertas, de

4,42 metros de largo, pierde algo de espacio para equipajes –pasa de 370 a 310 litros– pero gana en otros capítulos. En prestaciones,

por ejemplo, pues combinar un motor de gasolina de 160 CV y uno eléctrico de 102 le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos. Y en eficiencia, pues homologa un gasto medio de 1,1 l/100 km y autonomía eléctrica de

USANDO UN CARGADOR RÁPIDO DE 50 KW, LA BATERÍA DE 15,6 KW PASA DEL 10 AL 80 POR CIENTO EN 25 MINUTOS

68 kilómetros con su batería de 15,6 kWh. Hay cinco modos de conducción: Electric –hasta 140 km/h–, Battery Level, Comfort, Eco y Sport.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	A 250 e
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.333
Potencia máx. CV/rpm	160/5.500
Par máximo mkg/rpm	25,5/1.620

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	102 CV
Par	30,6
Potencia máxima total	218 CV
Par máximo total	45,9 mkg
Tracción	Delantera

Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.680
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.419/1.796/1.452
Maletero (l)	310 / 1.125
Capacidad del depósito (l)	35
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	15,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,6
Velocidad máx. (km/h)	235
Vel. máx. en eléctrico	140
Consumo mixto (l/100 km)	1,1
Emisiones CO2	25 g/km
Alcance en eléctrico (km)	68 (WLTP)
Tiempo de recarga	1 h 30' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	39.350



Mercedes A 250 e Sedan Una berlina para los nuevos tiempos

Por si los 310 litros de maletero de la variante compacta se quedan justos, o por si preferimos la elegancia de una aerodinámica carrocería sedán –asombroso Cx de 0,22–, la firma germana ofrece también el A 250 e en versión Sedán, que eleva el precio solo 800

euros. Aquí ya disfrutamos de 345 litros para el equipaje –cede 75 respecto a sus hermanos de motor convencional–, mientras que

el protagonismo técnico es para su mecánica de 218 CV, fruto de asociar un 1.33 turboalimentado de 160 CV con un motor eléctrico de 102. Completan ese conjunto el cambio automático 8F-DCT de 8 marchas y una batería de 15,6

DOS VALORES ASOMBROSOS DEL CICLO WLTP: GASTO MEDIO DE 1,0 L/100 KM Y 69 KILÓMETROS DE ALCANCE ELÉCTRICO

kWh –ronda los 150 kilos, va debajo de los asientos traseros y se refrigera por líquido– que da para cubrir 69 kilómetros sin ruido ni contaminación.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	A 250 e
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.333
Potencia máx. CV/rpm	160/5.500
Par máximo mkg/rpm	25,5/1.620

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	102 CV
Par	30,6
Potencia máxima total	218 CV
Par máximo total	45,9 mkg
Tracción	Delantera

Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.700
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.549/1.796/1.458
Maletero (l)	345
Capacidad del depósito (l)	35
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	15,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,7
Velocidad máx. (km/h)	240
Vel. máx. en eléctrico	140
Consumo mixto (l/100 km)	1,0
Emisiones CO2	24 g/km
Alcance en eléctrico (km)	69 (WLTP)
Tiempo de recarga	1 h 45' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	40.150

Mercedes C Berlina Electricidad con gasolina o gasóleo

Al plantear en su día la versión híbrida enchufable de su nueva Clase C, en Mercedes-Benz optaron por dejarse de problemas: para qué elegir entre gasolina y diésel como motor básico si podrían desarrollar los dos tipos de mecánica. Y, dicho y hecho, aquí están el C 300 e –320 CV, fruto de combinar un 2.0 de gasolina de 211 CV y un motor eléctrico de 122– y el C 300 de, –306 CV,

resultado de asociar un 2.0 diésel de 194 CV y el mismo motor eléctrico de 122 CV–. Pero comparten mucho, como la tracción trasera, el cambio automático de 9 marchas o un maletero que se queda

en 300 litros, 155 menos que una versión 'normal'. Tanto las prestaciones como el consumo medio –1,5 l/100 km el de gasolina y 1,3 el diésel– son parecidos; y

el funcionamiento eléctrico es exactamente igual, aunque el 300 e, 80 kilos más ligero que el 300 de, homologa 3 kilómetros más de autonomía EV.

LA BATERÍA, DE 13,5 KWH, TIENE UNA CAPACIDAD ÚTIL DE 9,3 KWH. PERMITE CUBRIR HASTA 56 KILÓMETROS EN MODO ELÉCTRICO

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	C 300 e	C 300 de
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991	1.950
Potencia máx. CV/rpm	211/5.500	194/3.800
Par máximo mkg/rpm	35,7/1.200-4.000	40,8/1.600-2.800

MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	122 CV	122 CV
Par	40,8	44,9
Potencia máxima total	320 CV	306 CV
Par máximo total	71,4 mkg	71,4 mkg
Tracción	Trasera	Trasera

Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.815	1.895
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.686/1.810/1.444	4.686/1.810/1.444
Maletero (l)	300	300
Capacidad del depósito (l)	50	50 (AdBlue: 25)
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,5 kWh	13,5 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,4	5,6
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	1,5	1,3
Emisiones CO2	35 g/km	34 g/km
Alcance en eléctrico (km)	56 (WLTP)	53 (WLTP)
Tiempo de recarga	1 h 30' (a 7,4 kW)	1 h 30' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	52.900	55.375



Mercedes C Estate

Muy eficiente y más funcional

En la Clase C no sólo puedes escoger entre un PHEV de gasolina –320 CV de potencia en total– o un PHEV diésel –306 CV–, sino que también puedes elegir entre sedán o familiar. Y, gustos a un lado, la lógica dice que un C Estate tiene más sentido desde el punto de vista práctico, pues en relación a las versiones convencionales pierde menos maletero –155 litros

cede el sedán y 145 el familiar–, hay más espacio para maletas –315 litros en vez de 300– y, sobre todo, tenemos un útil portón que, abatiendo el respaldo 40:20:40, permite cargar objetos más gran-

LOS 460 LITROS DE MALETERO DE UN CLASE C ESTATE SE QUEDAN AQUÍ EN 315. PERO AL ABATIR EL RESPALDO CRECEN A 1.335 LITROS



des. En cuanto a la mecánica, lo dicho para el Clase C Berlina es válido para el Estate, y su sofisticación se traduce en mucha eficiencia, pues la variante diésel C 300 de homologa 1,3 l/100 km de gasto medio y 53 kilómetros de autonomía eléctrica, y el C 300 e de gasolina, 1,5 litros y 54 kilómetros de alcance.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	C300 e	C300 de
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991	1.950
Potencia máx. CV/rpm	211/5.500	194/3.800
Par máximo mkg/rpm	35,7/1.200-4.000	40,8/1.600-2.800

MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	122 CV	122 CV
Par	40,8	44,9
Potencia máxima total	320 CV	306 CV
Par máximo total	71,4 mkg	71,4 mkg
Tracción	Trasera	Trasera

Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.870	1.955
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.702/1.810/1.465	4.702/1.810/1.465
Maletero (l)	315 / 1.335	315 / 1.335
Capacidad del depósito (l)	50	50 (AdBlue: 25)
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,5 kWh	13,5 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,5	5,7
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	1,5	1,3
Emisiones CO2	35 g/km	34 g/km
Alcance en eléctrico (km)	54 (WLTP)	53 (WLTP)
Tiempo de recarga	1h 30' (a 7,4 kW)	1h 30' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	54.325	58.000



Mercedes E 300 de Estate

Un PHEV para los viajes de placer

Mientras que la carrocería sedán de la Clase E se puede combinar –como en la Clase C– con dos tipos de mecánica ‘plug-in hybrid’, en el caso del E Estate los responsables de la firma alemana deciden por nosotros: diésel. Y aunque somos partidarios de que esas

cosas las decida el cliente –hay gente para todo–, tiene cierto sentido porque un familiar de 4,93 metros resultará idóneo en los lar-

gos viajes en grupo. Y eso que el maletero cede 160 litros respecto a las versiones ‘normales’. Así, dispondremos de un carguero de lujo capaz de rodar a 250 km/h –en Alemania– o acelerar de 0 a 100 km/h en 6 segundos con sus 306

LOS 640 LITROS DE MALETERO DE UN CLASE E ESTATE NORMAL BAJAN A 480... PERO AMPLIABLES A 1.660 LITROS

CV, pero también un eficiente ‘0 Emisiones’ cuya batería de 13,5 kWh da para cubrir 49 kilómetros en modo eléctrico. Y el gasto medio, 1,5 l/100 km.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	E300 de
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.950
Potencia máx. CV/rpm	194/3.800
Par máximo mkg/rpm	40,8/1.600-2.800

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	122 CV
Par	44,9
Potencia máxima total	306 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Tracción	Trasera

Caja de cambios	Automática, 9 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.060
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.933/1.852/1.476
Maletero (l)	480 / 1.660
Capacidad del depósito (l)	66 (AdBlue: 25)
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,5 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,0
Velocidad máx. (km/h)	250
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	1,5
Emisiones CO2	39 g/km
Alcance en eléctrico (km)	49 (WLTP)
Tiempo de recarga	1h 30' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	70.100

Mercedes E Berlina

El combustible es lo de menos

La Clase E comparte con la Clase C la arquitectura híbrida enchufable empleada en sus versiones de etiqueta ‘0 Emisiones’. Y usamos el plural porque tanto uno como otro permiten al cliente escoger entre gasolina y diésel como motor base: 211 CV de potencia y 35,7 mkg de par en el E 300 e, 194 CV y 40,8 mkg en el E 300 de. Pero ambas mecánicas se comple-

mentan con una parte eléctrica idéntica en los dos –motor eléctrico de 122 CV y batería de 13,5 kWh recargable en hora y media usando un wallbox de 7,4 kW–, y también el cambio automático

TAMBIÉN NOS PERMITE ELEGIR ENTRE DIÉSEL Y GASOLINA. UNO CON 306 CV Y OTRO CON 320, PERO LOS DOS IGUAL DE EFICIENTES



de 9 marchas es común. Y si el maletero normal de un Clase E berlina es de 540 litros, en estos se reduce a 370 –E 300 e– y 400 litros –E 300 de–. Hay cinco

modos de conducción –Economy, Comfort, Sport, Sport+ e Individual– y cuatro de gestión del sistema híbrido: E-Mode, Hybrid, E-Save y Charge.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	E300 e	E300 de
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991	1.950
Potencia máx. CV/rpm	211/5.500	194/3.800
Par máximo mkg/rpm	35,7/1.200-4.000	40,8/1.600-2.800

MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	122 CV	122 CV
Par	44,9	44,9
Potencia máxima total	320 CV	306 CV
Par máximo total	71,4 mkg	71,4 mkg
Tracción	Trasera	Trasera

Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	1.985	2.060
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.923/1.852/1.475	4.923/1.852/1.475
Maletero (l)	370	400
Capacidad del depósito (l)	66	66 (AdBlue: 25)
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,5 kWh	13,5 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,7	5,9
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	1,6	1,3
Emisiones CO2	35 g/km	34 g/km
Alcance en eléctrico (km)	53 (WLTP)	53 (WLTP)
Tiempo de recarga	1h 30' (a 7,4 kW)	1h 30' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	66.700	67.400



Mercedes GLE 350 de 4Matic

Algún día todos los ‘plug in’ serán así

Mercedes-Benz anunciaba hace poco que sus futuros ‘plug in’ tendrían una autonomía eléctrica de 100 kilómetros. Y el GLE 350 de 4Matic, con su mecánica diésel PHEV de 320 CV –evolución de la usada en Clase E y Clase C, porque en este SUV el motor eléctrico

da 136 CV y hay 14 CV extra de potencia total–, homologa 98 kilómetros sin gases. Todo un récord. Como también lo es que al

circular con la parte eléctrica logre 160 km/h –la máxima absoluta se limita a 210 km/h–. La clave está en su batería de 31,2 kWh, la más grande empleada hasta hoy en un híbrido enchufable –hay eléctricos puros con batería más pequeña–,

LA GIGANTESCA BATERÍA DE 31,2 KWH PERMITE RECORRER 98 KILÓMETROS EN MODO ELÉCTRICO O ALCANZAR 160 KM/H

y que incluso podemos cargar en 20 minutos en un punto rápido. Pero el maletero es más pequeño que en los otros GLE: 490 litros en lugar de 630.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	GLE 350 de 4MATIC
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.950
Potencia máx. CV/rpm	194/3.800
Par máximo mkg/rpm	40,8/1.600-2.800

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	136 CV
Par	44,9
Potencia máxima total	320 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Tracción	A las 4 ruedas

Caja de cambios	Automática, 9 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.655
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.924/1.947/1.795
Maletero (l)	490 / 1.915
Capacidad del depósito (l)	65
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	31,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,8
Velocidad máx. (km/h)	210
Vel. máx. en eléctrico	160
Consumo mixto (l/100 km)	0,7
Emisiones CO2	18 g/km
Alcance en eléctrico (km)	98 (WLTP)
Tiempo de recarga	0h 20' (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	78.125



Mercedes S 560 e L

Para empresarios **concienciados**

Si conseguir el Mercedes siempre ha sido sinónimo de que las cosas nos van bien, moverse en un Clase S es síntoma de que nos va de maravilla. Ya sea porque tenemos dinero o porque la empresa que dirigimos lo tiene también. Y circular en la berlina más grande de la

marca alemana no está reñido con nuestro compromiso con el entorno. De hecho, el S 560 e L homologa 2,3 l/100 km de gas-

to y unas emisiones de CO₂ de 51 g/km, mucho menos en ambos casos que cualquier híbrido auto-recargable. El secreto está en los 45 kilómetros que puede cubrir sin gases con la batería de 13,5 kWh y el motor eléctrico de 122 CV, que

EN LA LUJOSA CLASE S, LA VERSIÓN HÍBRIDA ENCHUFABLE ESTÁ DISPONIBLE SOLO CON LA CARROCERÍA MÁS LARGA

en otras ocasiones apoya al V6 de 367 CV. En total, 476 CV, aunque no dispone de tracción integral y el maletero se reduce de 530 a 395 litros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	S 560 e L
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (cc)	2.996
Potencia máx. CV/rpm	367/5.500-6.000
Par máximo mkg/rpm	51,0/1.800-4.500

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	122 CV
Par	44,9 mkg
Potencia máxima total	476 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 9 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	2.215
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.255/1.899/1.494
Maletero (l)	395
Capacidad del depósito (l)	70
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,5 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,0
Velocidad máx. (km/h)	250
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	2,3
Emisiones CO ₂	51 g/km
Alcance en eléctrico (km)	45 (WLTP)
Tiempo de recarga	1h 30' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	120.000



Mitsubishi Outlander PHEV

La **punta de lanza** de los 'plug in'

Fue uno de los primeros 'plug-in hybrid', y el más vendido durante muchos años. Pero por ser un pionero no hay que pensar que el nipón tenga una tecnología simple, pues Mitsubishi echó el resto con su Outlander PHEV, al que dotó de tracción total y tres motores: uno de

gasolina y dos eléctricos. Unamos eso a una carrocería SUV de 4,70 metros que aporta cinco buenas plazas y un maletero de 498 litros

–519 en las versiones 'normales'-. Además, ha evolucionado bien con el tiempo, pues frente a las versiones precedentes, el actual tiene un motor de gasolina mayor –un 2.4 de 135 CV en lugar de un 2.0 de 121–, su motor eléctrico

CON DESCUENTO, EL OUTLANDER PHEV ARRANCA EN 36.300 EUROS. DESDE 2018, SU BATERÍA ES MÁS GRANDE: 13,8 KWH

traseño es más potente –95 CV en vez de 82–, lleva una batería más capaz –13,8 kWh contra 12,0– y alcanza 135 km/h en modo eléctrico –antes 125–.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.3 PHEV
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.360
Potencia máx. CV/rpm	135/4.500
Par máximo mkg/rpm	21,5/4.500

MOTORES ELÉCTRICOS

Potencia	82 + 95 CV
Par	14,0 + 19,9 mkg
Potencia máxima total	230 CV
Par máximo total	N.d.
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.955
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.695/1.800/1.710
Maletero (l)	498 / 1.602
Capacidad del depósito (l)	45
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,5
Velocidad máx. (km/h)	170
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,8
Emisiones CO ₂	46 g/km
Alcance en eléctrico (km)	45 (WLTP)
Tiempo de recarga	5 h 30' (230V 10A)
Precios desde... (euros)	46.300



Mini Cooper S E Countryman ALL4

Un híbrido enchufable **muy deseado**

De los 4.458 Countryman que el año pasado vendió Mini en nuestro país, 1.382 –un 31 por ciento– correspondían a la versión S E ALL4, de mecánica PHEV. Muchos considerando que la gama incluye motores de gasolina de 102 a 306 CV y diésel entre 116 y 190. Pero

Mini tiene una alta proporción de clientela urbana y esta variante es perfecta para alternar la utilización en ciudad, donde puede cubrir 46

kilómetros en modo eléctrico, con salidas a carretera, donde sus 224 CV en total –un 1.5 triclíndrico de gasolina que da 136 CV más un motor eléctrico de 88– procuran altas prestaciones. Sin olvidar que tiene tracción total. Y el maletero

EN 2019 FUE EL HÍBRIDO ENCHUFABLE MÁS VENDIDO EN ESPAÑA: 1.382 UNIDADES. Y ESO NUNCA ES MALA SEÑAL

pierde poco, pues baja de 450 a 405 litros. Como en los PHEV de BMW, hay tres modos de conducción: Auto eDrive, Max eDrive y Save Battery.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	COOPER S E ALL4
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (cc)	1.499
Potencia máx. CV/rpm	136/4.400
Par máximo mkg/rpm	22,4/1.250-4.300

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	88 CV
Par	16,8 mkg
Potencia máxima total	224 CV
Par máximo total	39,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.775
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.299/1.822/1.559
Maletero (l)	405 / 1.275
Capacidad del depósito (l)	36
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	10,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,8
Velocidad máx. (km/h)	198
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,8
Emisiones CO ₂	40 g/km
Alcance en eléctrico (km)	46 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 h 15' (iWallbox)
Precios desde... (euros)	39.750

Opel Grandland X

Dos potencias, **dos tipos de tracción**

Opel prefiere llamar Híbrido Enchufable a las versiones... híbridas enchufables del Grandland X, por más que los logos exteriores nos recuerden su nombre comercial en casi todas partes: Hybrid si se trata de la versión de 225 CV con tracción delantera e Hybrid 4 cuando es su hermano de 300 CV y tracción total. ¿Quizás para distanciarse de los Peugeot 3008 Hybrid e Hybrid4, con los que comparte casi todo a nivel técnico? Frente a un Grandland X de mecánica 'normal' el maletero pierde 124 litros –pasa de

514 a 390–, pero a cambio obtenemos mucho, empezando por la etiqueta 0 Emisiones. O la posibilidad de circular en modo eléctrico

57 kilómetros –59 el de tracción total porque su segundo motor eléctrico, que va detrás, gasta menos–. Y hay tres programas de uso –Sport, Híbrido y Eléctrico–, más

el 4x4 en la versión de 300 CV. Ambos tienen, además, función eSave para guardar carga en la batería. Con descuentos, a partir de 37.600 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 TURBO	1.6 TURBO 4x4
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598	1.598
Potencia máx. CV/rpm	180/6.000	200/6.000
Par máximo mkg/rpm	30,6/3.000	30,6/3.000

MOTORES ELÉCTRICOS

Potencia	110 CV	110 + 113 CV
Par	32,7 mkg	32,7 + 16,9 mkg
Potencia máxima total	225 CV	300 CV
Par máximo total	N.d.	53,1
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	N.d.	1.875
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.477/1.856/1.609	4.477/1.856/1.609
Maletero (l)	390 / 1.528	390 / 1.528
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kWh	13,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	6,1
Velocidad máx. (km/h)	225	235
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,4	1,3
Emisiones CO ₂	31 g/km	29 g/km
Alcance en eléctrico (km)	57 (WLTP)	59 (WLTP)
Tiempo de recarga	1 h 50' (a 7,4 kW)	1 h 50' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	41.600	53.000





Peugeot 508 Hybrid

Una **berlina deportiva** y muy limpia

En 39.550 euros arranca, con descuentos, el 508 híbrido enchufable si nos inclinamos por su deportiva carrocería berlina-coupé de cinco puertas, que al abrir el maletero nos recibe con una gran noticia: no hay pérdida de espacio frente a un 508 convencional, y dispone-

mos de 487 litros para equipaje. En cuanto a la parte técnica, la firma gala combina un 1.6 turboalimentado de 180 CV con un motor

eléctrico de 110 CV –los dos van bajo el capó– para enviar sus 225 CV totales al eje delantero. Por eso firma unas buenas prestaciones –0 a 100 km/h en 8,1 segundos y velocidad punta de 240 km/h– que acentúan su dinamismo. Y

EL MALETERO NO PIERDE UN SOLO LITRO DE CAPACIDAD EN COMPARACIÓN CON EL RESTO DE LA GAMA. Y TIENE PORTÓN

podemos recorrer 54 kilómetros en modo Zero Emission. Los otros tres programas de uso son Sport, Hybrid y, si hay suspensión pilotada, Confort.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 PURETECH
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máx. CV/rpm	180/6.000
Par máximo mkg/rpm	30,6/3.000

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	110 CV
Par	16,8 mkg
Potencia máxima total	225 CV
Par máximo total	36,7 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.795
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750/1.859/1.403
Maletero (l)	487
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Velocidad máx. (km/h)	240
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,3
Emisiones CO2	28 g/km
Alcance en eléctrico (km)	54 (WLTP)
Tiempo de recarga	1h 45' (a 6,6 kW)
Precios desde... (euros)	45.450



Peugeot 508 SW Hybrid

Dinamismo, **eficiencia** y practicidad

En el 508 SW, de carrocería familiar o 'shooting brake' –es un concepto más deportivo que incluye detalles como las puertas sin marco–, la factura de partida en la gama híbrida enchufable es de 40.750 euros, contando descuentos. Son 1.200 euros más que la

berlina, dinero más que justificado por unas plazas traseras mejores –más altura al techo– y un maletero mayor: 530 litros ampliables

a 1.780 si abatimos el respaldo. Porque aquí tampoco se pierde volumen para carga en relación a otros 508 SW. Los 180 CV de gasolina más los 110 eléctricos suman 225, y el gasto medio es de 1,3 l/100 km, con 52 kilómetros de

CON UN CARGADOR DE 6,6 KW LA BATERÍA DE 11,8 KWH SE PUEDE CARGAR POR COMPLETO EN MENOS DE DOS HORAS

alcance eléctrico. A los modos Zero Emission, Sport, Hybrid y Confort se añade la función eSave, útil pues permite guardar batería para después.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 PURETECH
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máx. CV/rpm	180/6.000
Par máximo mkg/rpm	30,6/3.000

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	110 CV
Par	16,8 mkg
Potencia máxima total	225 CV
Par máximo total	36,7 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.820
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.778/1.859/1.420
Maletero (l)	530 / 1.780
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,2
Velocidad máx. (km/h)	240
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,3
Emisiones CO2	30 g/km
Alcance en eléctrico (km)	52 (WLTP)
Tiempo de recarga	1h 45' (a 6,6 kW)
Precios desde... (euros)	46.650

Peugeot 3008

Doble oferta mecánica

En el 3008 sí perdemos maletero al elegir una versión PHEV, pues pasa de los 520 litros normales a 395. Pero sigue siendo un volumen apto para ponerse en carretera y sacar provecho a su poderosa mecánica. O, mejor dicho, poderosas mecánicas; pues hay dos alternativas: en el Hybrid 225 el PureTech 1.6 Turbo de 180 CV se asocia a un motor eléctrico –también

delantero– de 110 CV para totalizar 225 CV; y aunque no se han publicado sus prestaciones, sirven de pista las de Citroën C5 Aircross y Opel Grandland X, con los que comparte mucho. La segunda op-

ción es el Hybrid4 300, con 75 CV extra de potencia absoluta porque el 1.6 PureTech ya rinde 200 y hay un segundo motor eléctrico, este detrás dedicado

a la tracción de ese eje, con 113 CV. Sus datos apabullan: 6,0 segundos en el '0-100', 59 kilómetros de alcance eléctrico y 1,3 l/100 km de gasto medio.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	HYBRID 225	HYBRID 300
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598	1.598
Potencia máx. CV/rpm	180/6.000	200/6.000
Par máximo mkg/rpm	30,6/3.000	30,6/3.000

MOTORES ELÉCTRICOS		
Potencia	110 CV	110 + 113 CV
Par	32,7 mkg	32,7 + 16,9 mkg
Potencia máxima total	225 CV	300 CV
Par máximo total	N.d.	53,1
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.836	1.928
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.447/1.841/1.623	4.447/1.841/1.623
Maletero (l)	395 / 1.357	395 / 1.357
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kWh	13,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	6,0
Velocidad máx. (km/h)	N.d.	235
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,4	1,3
Emisiones CO2	31 g/km	29 g/km
Alcance en eléctrico (km)	57 (WLTP)	59 (WLTP)
Tiempo de recarga	1h 45' (a 6,6 kW)	1h 45' (a 6,6 kW)
Precios desde... (euros)	43.100	50.850

CON DESCUENTOS, LA GAMA PHEV DEL 3008 ARRANCA EN 37.700 EUROS. Y HAY VERSIONES DE 225 Y 300 CV. ÉSTA CON TRACCIÓN TOTAL



Porsche Cayenne

Más **electrizante** que electrificado

Si tomamos como referencia las versiones PHEV de otros SUV Premium alemanes que rondan los cinco metros de largo –Audi Q7, BMW X5 y Mercedes-Benz GLE–, el Porsche Cayenne queda en desventaja al comparar el tamaño de sus baterías; por más que la de su directo rival británico, el Range Rover Sport, la tenga aún más pequeña. Y es que 14,1 kWh para un conjunto

que pesa 2.370 kilos –y 2.565 la versión Turbo S– se traduce en una autonomía eléctrica muy justa: 36 y 32 kilómetros WLTP, respectivamente. Por suerte, la homologación NEDC sí alcanzaba

los 40 exigidos para extender la etiqueta '0 Emisiones'. Sin embargo, el Cayenne compensa de sobra con sus prestaciones de auténtico deportivo, pues si los

462 CV del E-Hybrid ya 'vuelan', los 680 del E-Hybrid Turbo S te dejan sin aliento: 295 km/h de velocidad y paso de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	E-HYBRID	TURBO S E-HYBRID
Nº de cilindros	6, en V	8, en V
Cilindrada (cc)	2.995	3.996
Potencia máx. CV/rpm	340/5.300-6.400	549/5.750-6.000
Par máximo mkg/rpm	45,9/1.340-5.300	78,6/2.100-4.500

MOTORES ELÉCTRICOS		
Potencia	136 CV	136 CV
Par	40,8 mkg	40,8 mkg
Potencia máxima total	462 CV	680 CV
Par máximo total	71,4 mkg	91,8 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Disc vent./Disc vent.	Disc vent./Disc vent.
Peso (kg)	2.370	2.565
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.918/1.983/1.696	4.926/1.983/1.673
Maletero (l)	645 / 1.605	645 / 1.605
Capacidad del depósito (l)	75	75
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,1 kWh	14,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,0	3,8
Velocidad máx. (km/h)	253	295
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	3,9	4,8
Emisiones CO2	88 g/km	110 g/km
Alcance en eléctrico (km)	36 (WLTP)	32 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 24' (a 7,2 kW)	2h 24' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	94.761	177.041

BATERÍA DE 14,1 KWH EN AMBAS VERSIONES. JUSTA PARA UN SUV QUE PESA HASTA 2.565 KILOS. LA AUTONOMÍA ELÉCTRICA SE RESIENTE



Porsche Cayenne Coupe Fascinante SUV enchufable

La variante Coupé es, de media, unos 4.000 euros más cara que el Cayenne normal, tiene menos maletero –aunque sus 500 litros no están nada mal para viajar en familia– y el acceso a la segunda fila es algo peor por la línea de techo ‘coupé’ –una vez dentro, la altura al techo no es peor porque la banqueta va más abajo–; y pese a esos inconvenientes...

fascina. Porque tiene un chasis de tarado aún más radical, permite elegir entre configuraciones de cuatro y cinco plazas y, de guinda, tiene un alerón trasero desplegable. O sea, máxima deportividad

LA VERSIÓN E-HYBRID TURBO S RINDE 680 CV Y TIENE UN MALETERO DE 500 LITROS, PERO TAMBIÉN SU PRECIO IMPACTA: 180.792 EUROS



en formato SUV. Y lo redondea con dos mecánicas PHEV de altos vuelos, una con 462 CV en total y la Turbo S de 680 CV que aparece una factura de vértigo. Lo peor, una batería modesta –14,1 kWh– en relación al peso del conjunto, lo que minimiza el alcance eléctrico y eleva el gasto WLTP hasta 4,9 l/100 km.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	E-HYBRID	TURBO S E-HYBRID
Nº de cilindros	6, en V	8, en V
Cilindrada (cc)	2.995	3.996
Potencia máx. CV/rpm	340/5.300-6.400	549/5.750-6.000
Par máximo mkg/rpm	45,9/1.340-5.300	78,6/2.100-4.500
MOTORES ELÉCTRICOS		
Potencia	136 CV	136 CV
Par	40,8 mkg	40,8 mkg
Potencia máxima total	462 CV	680 CV
Par máximo total	71,4 mkg	91,8 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.435	2.610
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.931/1.983/1.676	4.939/1.989/1.653
Maletero (l)	500 / 1.440	500 / 1.440
Capacidad del depósito (l)	75	75
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,1 kWh	14,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,1	3,8
Velocidad máx. (km/h)	253	295
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	4,0	4,9
Emissiones CO2	90 g/km	111 g/km
Alcance en eléctrico (km)	36 (WLTP)	32 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 h 24' (a 7,2 kW)	2 h 24' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	99.117	180.792

Porsche Panamera Sport Turismo Un deportivo que nos suena familiar

Parece claro que Porsche no podía hacer un familiar al uso, de tipo ‘ranchera’, pero su carrocería Sport Turismo es buena solución para quien busca un Panamera más funcional, pues no pierde un ápice de deportividad pero, por ejemplo, nos da más maletero: 520 litros en vez de 495. Aunque, curiosamente, la diferencia se acorta en las versiones E-Hybrid, pues si el

Panamera ‘corriente’ baja a 405, el Sport Turismo pasa a tener 425. En cuanto a mecánicas, tanto la alternativa básica de 462 CV –a partir de un V6 que no es el mismo usado en el Cayenne– como

decepciona un poco, pues la batería de 14,1 kWh se nos antoja escasa para el peso del conjunto, lo que afecta a la autonomía eléctrica, algo justa.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	E-HYBRID	TURBO S E-HYBRID
Nº de cilindros	6, en V	8, en V
Cilindrada (cc)	2.894	3.996
Potencia máx. CV/rpm	330/5.250-6.500	549/5.750-6.000
Par máximo mkg/rpm	45,9/1.750-5.000	78,6/1.960-4.500
MOTORES ELÉCTRICOS		
Potencia	136 CV	136 CV
Par	40,8 mkg	40,8 mkg
Potencia máxima total	462 CV	680 CV
Par máximo total	71,4 mkg	86,7 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.265	2.400
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.049/1.937/1.428	5.049/1.937/1.432
Maletero (l)	425 / 1.295	425 / 1.295
Capacidad del depósito (l)	80	80
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,1 kWh	14,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,6	3,4
Velocidad máx. (km/h)	275	310
Vel. máx. en eléctrico	140	140
Consumo mixto (l/100 km)	3,3	3,7
Emissiones CO2	79 g/km	83 g/km
Alcance en eléctrico (km)	40 (WLTP)	38 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 h 24' (a 7,2 kW)	2 h 24' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	119.315	197.723

PIERDE 95 LITROS DE MALETERO FRENTE A LAS VERSIONES ‘NORMALES’, PERO ES EL PANAMERA MÁS PRÁCTICO... E IGUAL DE VELOZ



Porsche Panamera El más rápido y también el más caro

Quien busque el más caro o el más veloz de los ‘plug in’ puede detenerse ya, pues el Panamera E-Hybrid con mecánica Turbo S de 680 CV –549 emanan del V8 4.0– anuncia 310 km/h, y la variante de carrocería ‘corta’ acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos. Por otro lado, el E-Hybrid Turbo S Executive –15

centímetros más largo– cuesta 208.492 euros, récord en la clase. Tanto esas ‘fieras’ como las versiones básicas de 462 CV –aquí el motor térmico es el moderno V6 2.9 de 330 CV– coinciden en la parte eléctrica, con un motor de 136 CV que les permite circular a 140 km/h y una batería de 14,1 kWh que da más de sí en estas berlinas

deportivas que en el Cayenne por peso y aerodinámica, de modo que la autonomía sin gases varía entre 38 y 44 kilómetros, según la versión. El Panamera conserva

los programas de conducción habituales, salvo el personalizable, y agrega cuatro modos específicos: Hybrid Auto, E-Power, E-Hold y E-Charge.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	E-HYBRID	E-HYBRID EXEC.	TURBO S E-HYBR.	TURBO S E-H. EX.
Nº de cilindros	6, en V	6, en V	8, en V	8, en V
Cilindrada (cc)	2.894	2.894	3.996	3.996
Potencia máx. CV/rpm	330/5.250-6.500	330/5.250-6.500	549/5.750-6.000	549/5.750-6.000
Par máximo mkg/rpm	45,9/1.750-5.000	45,9/1.750-5.000	78,6/1.960-4.500	78,6/1.960-4.500
MOTOR ELÉCTRICOS				
Potencia	136 CV	136 CV	136 CV	136 CV
Par	40,8 mkg	40,8 mkg	40,8 mkg	40,8 mkg
Potencia máxima total	462 CV	462 CV	680 CV	680 CV
Par máximo total	71,4 mkg	71,4 mkg	86,7 mkg	86,7 mkg
Tracción	A las 4 ruedas			
Caja de cambios	Automát., 8 vel.	Automát., 8 vel.	Automát., 8 vel.	Automát., 8 vel.
Frenos del/tra.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Peso (kg)	2.245	2.325	2.385	2.485
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.049/1.937/1.423	5.199/1.937/1.428	5.049/1.937/1.427	5.049/1.937/1.432
Maletero (l)	405 / 1.215	405 / 1.391	405 / 1.215	405 / 1.395
Capacidad del depósito (l)	80	80	80	80
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,1 kWh	14,1 kWh	14,1 kWh	14,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,6	4,7	3,4	3,5
Velocidad máx. (km/h)	278	278	310	310
Vel. máx. en eléctrico	140	140	140	140
Consumo mixto (l/100 km)	2,9	3,1	3,5	3,6
Emissiones CO2	74 g/km	76 g/km	80 g/km	83 g/km
Alcance en eléctrico (km)	44 (WLTP)	42 (WLTP)	40 (WLTP)	38 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 h 24' (a 7,2 kW)			
Precios desde... (euros)	116.411	124.034	194.819	208.492

EL TURBO S ‘CORTO’ DE 680 CV ANUNCIA 310 KM/H Y ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN 3,4 SEGUNDOS



◀ En Alemania los precios del Captur E-Tech Plug-in arrancarán en 33.550 euros; pero la factura en España aún no se ha desvelado.



Renault Captur E-Tech Argumentos dentro y fuera de la urbe

Presentado en enero, es probable que la alerta sanitaria que vivimos retrase algo el lanzamiento del Captur híbrido enchufable, previsto inicialmente para primavera. Pero la web de la marca ya informa sobre esta versión de etiqueta ‘0’ que apuesta por un original esquema mecánico, pues

apoya al motor de gasolina –un 1.6 de Nissan– con dos motores eléctricos: uno más pequeño que oficia de arrancador y otro más grande con mayor protagonismo

al circular. Pero si aceleramos a fondo y requerimos sus 160 CV de potencia total, los tres motores envían su fuerza al eje delantero. Y otro de sus secretos es la caja de cambios, basada en una tecnología

de Fórmula 1. Renault no ha informado aún sobre tiempos de recarga, peso o volumen de maletero, aunque mantiene la banqueta trasera corredera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 E-TECH
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.600
Potencia máx. CV/rpm	91 (aprox.)
Par máximo mkg/rpm	N.d.
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia	49 + 20 CV
Par	N.d.
Potencia máxima total	160 CV
Par máximo total	N.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática
Frenos del/tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.227/1.797/1.576
Maletero (l)	N.d.
Capacidad del depósito (l)	N.d.
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	9,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.
Velocidad máx. (km/h)	N.d.
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,5
Emissiones CO2	32 g/km
Alcance en eléctrico (km)	45 (WLTP)
Tiempo de recarga	N.d.
Precios desde... (euros)	N.D.

LA BATERÍA DE 9,8 KWH PERMITE CUBRIR 45 KILÓMETROS DE MEDIA EN MODO ELÉCTRICO. Y 64 SI ES EN CIUDAD



Skoda Superb iV Brillante estreno en la clase 'plug in'

Fuera de las marcas Premium, hay algunas berlinas PHEV de buen tamaño con una relación precio/producto excelente. Una es el Peugeot 508 y otra el Kia Optima, del que aún quedan unidades –el descuento de 11.700 euros deja su precios en 34.800–; aunque en ese

segmento destaca también el Superb iV, que comparte la mecánica de 218 CV con el Passat GTE, formada por un 1.4 TSI de gasolina

de 156 CV y un motor eléctrico de 116 CV. Completa su arquitectura la batería de 13 kWh, con la que puede recorrer 55 kilómetros sin emisiones. Y eso le permite homologar un gasto medio de 1,4 l/100 km. El maletero, que tiene portón,

LA BATERÍA TIENE 13,0 KWH DE CAPACIDAD, DE LOS QUE 10,4 SON ÚTILES, Y ESO DA PARA 55 KILÓMETROS SIN EMISIONES

se reduce de 625 a 485 litros, y hay modos de conducción E-Mode –eléctrico– e Hybrid, contando éste a su vez con varias funciones de eficiencia.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.4 TSI PHEV
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.395
Potencia máx. CV/rpm	156/5.000-6.000
Par máximo mkg/rpm	25,5/1.500-3.500

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	116 CV
Par	33,7 mkg
Potencia máxima total	218 CV
Par máximo total	40,8 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.730
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.869/1.864/1.468
Maletero (l)	485 / 1.610
Capacidad del depósito (l)	50
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,7
Velocidad máx. (km/h)	224
Vel. máx. en eléctrico	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emisiones CO2	32 g/km
Alcance en eléctrico (km)	55 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 h 30' (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	39.250

Skoda Superb Combi iV Un familiar eficiente y económico

Aunque la batería de 13 kWh va debajo de la banqueta posterior, la arquitectura 'plug in' pasa factura al maletero del Superb Combi, que cede 150 litros: de 660 baja a 510. Aun así, espacio suficiente para que una familia afronte viajes aprovechando sus 218 CV, resultado de asociar 156 CV de gasolina y 116 eléctricos. Ahí están los 224 km/h de velocidad punta o los 7,8 segundos que tarda en pasar de 0 a 100 km/h. Y solo con la



energía eléctrica puede cubrir 55 kilómetros, de manera que el familiar checo también presume de

de– y otro híbrido –el Hybrid–, qué decide cómo combinar los motores y permite conservar carga de la batería o forzar su recarga en marcha.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.4 TSI PHEV
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.395
Potencia máx. CV/rpm	156/5.000-6.000
Par máximo mkg/rpm	25,5/1.500-3.500

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	116 CV
Par	33,7 mkg
Potencia máxima total	218 CV
Par máximo total	40,8 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.752
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.862/1.864/1.477
Maletero (l)	510 / 1.800
Capacidad del depósito (l)	50
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,8
Velocidad máx. (km/h)	224
Vel. máx. en eléctrico	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	1,5
Emisiones CO2	35 g/km
Alcance en eléctrico (km)	55 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 h 30' (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	40.500

ecología en los trayectos cortos del día a día: entre el hogar y el trabajo, para la compra en el hiper... Como el Superb iV sedán, tiene un modo eléctrico –el E-Mode–

Volkswagen Golf Con 204 caballos, y 245 si es el GTE

Nos faltan muchos datos aún sobre los Golf de mecánica híbrida enchufable, empezando por sus precios, pero la comercialización es inminente y ya sabemos que, como en el caso de los nuevos Audi A3 Sportback y Skoda Octavia, habrá dos niveles de potencia: 204 CV para la

versión básica eHybrid y 245 para el GTE, que apuesta por una imagen más dinámica en la línea del nuevo Golf GTI. De hecho, ambos coinciden en su cifra de potencia, aunque el GTE la logra de otra forma: combinando un 1.4 TSI de 150 CV con un motor eléctrico de 115. El propulsor de gasolina es el mis-

mo en el eHybrid, pero su motor eléctrico rinde menos: 102 CV. Si comparten la batería, de 13 kWh y que permitirá cubrir una media de 60 kilómetros en ciclo WLTP

sin emitir gases, a una velocidad máxima eléctrica de 130 km/h. Por ahora no sabemos tampoco en qué medida ven reducido su maletero.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.4 TSI eHYBRID	1.4 TSI GTE
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.395	1.395
Potencia máx. CV/rpm	150/5.000-6.000	150/5.000-6.000
Par máximo mkg/rpm	N.d.	N.d.

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	102 CV	115 CV
Par	N.d.	N.d.
Potencia máxima total	204 CV	245 CV
Par máximo total	N.d.	N.d.
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.284/1.789/1.456	4.284/1.789/1.456
Maletero (l)	N.d.	N.d.
Capacidad del depósito (l)	N.d.	N.d.
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,0 kWh	13,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	N.d.
Velocidad máx. (km/h)	N.d.	N.d.
Vel. máx. en eléctrico	130	130
Consumo mixto (l/100 km)	N.d.	N.d.
Emisiones CO2	N.d.	N.d.
Alcance en eléctrico (km)	60 (WLTP)	60 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 h 30' (a 3,6 kW)	3 h 30' (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.

ADEMÁS DE 41 CV EXTRA, LA VERSIÓN GTE PROPONE UNA IMAGEN MÁS DEPORTIVA QUE RECUERDA AL GOLF GTI



Volkswagen Passat GTE Renovación total y 'plug in' mejorado

Coincidiendo la actualización del Passat, que ha traído leves cambios de imagen y una dotación tecnológica más moderna –asistentes de conducción y conectividad, principalmente–, la firma germana ha optimizado la versión enchufable GTE, que ahora tiene

una batería mayor –13,0 kWh en vez de 9,9 para llevar el alcance eléctrico WLTP a 56 kilómetros– y reorganiza los programas de con-

ducción, pues ahora hay solo tres: el eléctrico puro E-Mode, el híbrido Hybrid donde el sistema decide qué motor o motores activar, y el GTE, de prima la potencia y las prestaciones. Y en Hybrid hay dos funciones de eficiencia: Battery

Hold, para conservar carga de la batería, y Battery Charge, para forzar su carga en marcha. Maletero de 402 litros, frente a los 586 de los otros Passat.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.4 TSI ePOWER
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.395
Potencia máx. CV/rpm	156/5.000-6.000
Par máximo mkg/rpm	25,5/1.500-3.500

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	116 CV
Par	33,7 mkg
Potencia máxima total	218 CV
Par máximo total	40,8 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.730
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.775/1.832/1.483
Maletero (l)	402
Capacidad del depósito (l)	50
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,4
Velocidad máx. (km/h)	222
Vel. máx. en eléctrico	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	1,3
Emisiones CO2	29 g/km
Alcance en eléctrico (km)	56 (WLTP)
Tiempo de recarga	4 horas (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	48.665

LA BATERÍA DEL NUEVO PASSAT GTE ES DE 13,0 KWH, 10,4 DE ELLOS ÚTILES. ANTES ERA DE 9,9 KWH, Y ÚTILES SOLO 8,7



Volkswagen Passat Variant GTE Carguero para ciudad y carretera

La renovación efectuada por Volkswagen el año pasado ha puesto al día al Passat a todos los niveles: tecnología de vanguardia, retoques estéticos aquí y allá... Y una variante GTE más eficaz, disponible también con carrocería familiar Variant. Sí es cierto que la mecánica hí-

brida, pese a situar la batería bajo la banqueta trasera, resta mucha capacidad de carga –el maletero se queda en 483 litros–, pero el

coche sigue siendo apto para usos polivalentes: un carguero donde llevar a la familia y su equipaje en largos viajes –218 CV de potencia dan para mucho– y un vehículo ecológico para el uso diario, con 54 kilómetros de alcance eléctri-

EL MALETERO CEDE 167 LITROS POR LA MECÁNICA HÍBRIDA: PASA DE 650 A UNOS MENOS BRILLANTES 483 LITROS

co gracias a una batería ahora mayor, cuya recarga requiere 4 horas con una toma de 3,6 kW o 6 horas y 15 minutos usando un enchufe doméstico.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.4 TSI ePOWER
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.395
Potencia máx. CV/rpm	156/5.000-6.000
Par máximo mkg/rpm	25,5/1.500-3.500

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	116 CV
Par	33,7 mkg
Potencia máxima total	218 CV
Par máximo total	40,8 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.760
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.773/1.832/1.521
Maletero (l)	483 / 1.613
Capacidad del depósito (l)	50
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,6
Velocidad máx. (km/h)	222
Vel. máx. en eléctrico	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emissiones CO2	33 g/km
Alcance en eléctrico (km)	54 (WLTP)
Tiempo de recarga	4 horas (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	49.845

Volvo S60 Twin Engine Planteamiento 'eco-prestacional'

El S60, el primer modelo de Volvo fabricado en Estados Unidos, también se hizo notorio por ser el primero de la marca que renunciaba al diésel. A cambio, realiza una apuesta nítida por la hibridación 'plug in', pues ofrece dos alternativas Twin Engine: T6 y T8, la primera con 341 CV en total y la segunda con 392. No hay diferencias

en la parte eléctrica –un motor de 88 CV y una batería de 11,6 kWh–, pero sí en la térmica, pues el 2.0 de gasolina rinde 253 CV en el T6 y 303 en el T8. En ambos casos disfrutamos de tracción total y el maletero es de 390 litros, por los 442 que tienen los S60 de gasolina. En cuanto a funcionamiento,



LA BATERÍA ES LA MISMA QUE EN EL RESTO DE MODELOS DE LAS SERIES '60' Y '90': 11,6 KWH, SIENDO SU CAPACIDAD ÚTIL DE CARGA DE 9,9 KWH

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	T6 AWD	T8 AWD
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.969	1.969
Potencia máx. CV/rpm	253/5.500	303/6.000
Par máximo mkg/rpm	35,7/1.700-5.000	40,8/2.200-4.800

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	88 CV	88 CV
Par	24,5 mkg	24,5 mkg
Potencia máxima total	341 CV	392 CV
Par máximo total	60,2 mkg	65,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. / Discos	Discos vent./Discos vent.
Peso (kg)	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.761/1.850/1.431	4.761/1.850/1.431
Maletero (l)	390	390
Capacidad del depósito (l)	60	60
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,6 kWh	11,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	4,6
Velocidad máx. (km/h)	N.d.	250
Vel. máx. en eléctrico	N.d.	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	1,5	1,6
Emissiones CO2	34 g/km	37 g/km
Alcance en eléctrico (km)	59 (WLTP)	58 (WLTP)
Tiempo de recarga	3h 15' (a 3,7 kW)	3h 15' (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	55.750	58.750



Volvo XC40 T5 Twin Engine Otro 'Car of the Year' hibridizado

Si el Peugeot 3008, 'Car of the Year 2017' recibe ahora sus versiones PHEV –con 225 y 300 CV–, el vencedor de ese premio europeo en 2018 ya contaba desde el pasado año con su variante T5 Twin Engine –la firma nórdica también la denomina T5 TwEn y T5 Rechar-

ge–, que combina un moderno tricilíndrico 1.5 de gasolina turboalimentado de 180 CV y un motor eléctrico de 82 CV. Ambos van en

La recarga en una toma de 3,7 kW y 16A requiere tres horas, y cinco si empleamos un enchufe doméstico de 2,3 kW y 10A.

el frontal y envían su fuerza al eje delantero, mientras que la batería, de 10,7 kWh, se oculta a lo largo del túnel de central 'de transmisión'. Por eso el volumen de maletero no varía: 460 litros. Las prestaciones son estupendas –0 a 100 km/h

en 7,3 segundos–, podemos circular a 125 km/h en modo eléctrico –uno de los tres disponibles– y el alcance sin gases es de 46 kilómetros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	T5
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (cc)	1.477
Potencia máx. CV/rpm	180/5.800
Par máximo mkg/rpm	27,0/1.500-3.000

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	82 CV
Par	16,3 mkg
Potencia máxima total	252 CV
Par máximo total	43,4 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 7 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.871
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425/1.863/1.652
Maletero (l)	460 / 1.336
Capacidad del depósito (l)	48
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	10,7 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,3
Velocidad máx. (km/h)	205
Vel. máx. en eléctrico	125
Consumo mixto (l/100 km)	2,0
Emissiones CO2	46 g/km
Alcance en eléctrico (km)	46 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 horas (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	46.723

TIENE MODOS DE CONDUCCIÓN HYBRID, PURE Y POWER, Y CUATRO NIVELES DE RETENCIÓN CON EL MOTOR ELÉCTRICO

Volvo V60 Twin Engine Hasta 405 caballos muy funcionales

El V60 comparte plataforma con el resto de la Serie '60', pero también con los '90', de mayor tamaño. Y eso le da acceso a las últimas tecnologías del fabricante escandinavo y a los motores más energéticos, como los de su gama Twin Engine híbrida enchufable: T6 de 341 CV y T8 de 392, más una variante Polestar muy especial de 405 CV. Como los tres coinciden en la parte eléctrica –batería de 11,6 kWh y motor eléctrico de 88 CV, la diferencia de rendimiento radica en la parte de gasolina, pues el 2.0

turboalimentado eroga, respectivamente, 253, 303 y 317 CV. Y eso se refleja en las prestaciones, aunque en los tres son brillantes. Como brillante es su maletero, de

529 litros, o la autonomía libre de emisiones: 59 kilómetros en T6 y T8. Todos cuentan con tracción a las cuatro ruedas y cinco modos de conducción.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	T6 AWD	T8 AWD	T8 POLESTAR AWD
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.969	1.969	1.969
Potencia máx. CV/rpm	253/5.500	303/6.000	317/5.800-6.100
Par máximo mkg/rpm	35,7/1.700-5.000	40,8/2.200-4.800	43,9/4.500

MOTOR ELÉCTRICO

Potencia	88 CV	88 CV	88 CV
Par	24,5 mkg	24,5 mkg	24,5 mkg
Potencia máxima total	341 CV	392 CV	405 CV
Par máximo total	60,2 mkg	65,3 mkg	68,4 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. / Discos	Disc.vent./Discos vent.	Disc.vent./Discos vent.
Peso (kg)	N.d.	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.761/1.850/1.427	4.761/1.850/1.427	4.761/1.850/1.427
Maletero (l)	529	529	529
Capacidad del depósito (l)	60	60	60
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,6 kWh	11,6 kWh	11,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,4	4,9	4,6
Velocidad máx. (km/h)	230	250	250
Vel. máx. en eléctrico	N.d.	N.d.	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	1,7	1,7	2,1
Emissiones CO2	39 g/km	39 g/km	44 g/km
Alcance en eléctrico (km)	59 (WLTP)	59 (WLTP)	51 (WLTP)
Tiempo de recarga	3h 15' (a 3,7 kW)	3h 15' (a 3,7 kW)	3h 15' (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	55.950	58.950	69.598

AL UBICAR LA BATERÍA EN EL TÚNEL CENTRAL, EL MALETERO NO PIERDE VOLUMEN: ANUNCIA 529 LITROS



Volvo XC60 Twin Engine

Los híbridos fundamentan **su éxito**

De los 705.452 Volvo vendidos en el mundo en 2019, nada menos que 204.965 eran XC60, lo que convierte al SUV intermedio de la gama en 'best seller' de la firma escandinava. Y su éxito está vinculado a la acogida de sus versiones Twin Engine híbridas enchufables,

que rinden 341 CV en el caso del T6 –un 2.0 Turbo de gasolina de 253 CV más un motor eléctrico de 88 CV– y 392 cuando se trata del T8 –aquí el motor térmico genera 303 CV–. Los dos comparten la tracción total, los cinco programas de conducción –Pure, Hybrid, Power, AWD e Individual– selec-

cionables desde el Drive Mode o la batería de 11,6 kWh, ubicada en el túnel central, de manera que el maletero apenas pierde capacidad en relación a los XC60

convencionales: 468 litros en lugar de 505. Las dos versiones homologan 1,9 l/100 km de consumo medio y autonomía eléctrica de 50 kilómetros.

LAS DOS VERSIONES, DE 341 Y 392 CABALLOS, HOMOLOGAN 1,9 L/100 KM DE CONSUMO MEDIO Y 50 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	T6 AWD	T8 AWD
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969
Potencia máx. CV/rpm	253/5.500	303/6.000
Par máximo mkg/rpm	35,7/1.700-5.000	40,8/2.200-4.800
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	88 CV	88 CV
Par	24,5 mkg	24,5 mkg
Potencia máxima total	341 CV	392 CV
Par máximo total	60,2 mkg	65,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos	Disc.vent./Disc.vent.
Peso (kg)	N.d.	2.161
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.688/1.902/1.658	4.688/1.902/1.658
Maletero (l)	468 / 1.395	468 / 1.395
Capacidad del depósito (l)	70	70
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,6 kWh	11,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	5,5
Velocidad máx. (km/h)	N.d.	230
Vel. máx. en eléctrico	N.d.	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	1,9	1,9
Emissiones CO2	42 g/km	42 g/km
Alcance en eléctrico (km)	50 (WLTP)	50 (WLTP)
Tiempo de recarga	3h 15' (a 3,7 kW)	3h 15' (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	60.083	64.083



Volvo S90 Twin Engine

Visión sueca **del lujo y la ecología**

Nada que envidiar a los Premium germanos, liderados por Audi A6, BMW Serie 5 o Mercedes-Benz Clase E, pues la firma escandinava lleva décadas haciendo buenas berlinas de representación y el S90 no es una excepción. Un sedán de 4,96 metros que en sus versiones híbridas enchufables Twin Engine conserva intacto su maletero de 500 litros al alojar la batería, de 11,6 kWh –algo justo para un modelo que rebasa las dos

toneladas–, en el túnel central. En cuanto a la parte mecánica, la versión T8 combinaba hasta ahora un motor de gasolina de 320 CV

con otro eléctrico de 88 CV; pero para bajar las emisiones, en la gama MY2021 –entregas desde verano– se limita el rendimiento a 390 CV –el térmico rinde 303–,

lo que no afecta a las prestaciones: 250 km/h de punta y 5,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Su autonomía eléctrica, 54 kilómetros.

EN VERANO SE LANZARÁ LA GAMA 2021, CON VARIAS MEJORAS Y 390 CV EN LA VERSIÓN T8

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	T8 AWD (MY2020)	T8 AWD (MY2021)
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969
Potencia máx. CV/rpm	320/5.700	303/6.000
Par máximo mkg/rpm	40,8/2.200-5.400	40,8/2.200-4.800
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	88 CV	88 CV
Par	24,5 mkg	24,5 mkg
Potencia máxima total	408 CV	390 CV
Par máximo total	65,3 mkg	65,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Disc.vent./Disc.vent.	Disc.vent./Disc.vent.
Peso (kg)	N.d.	2.094
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.963/1.879/1.443	4.963/1.879/1.443
Maletero (l)	500	500
Capacidad del depósito (l)	60	60
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,6 kWh	11,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,1	5,1
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Vel. máx. en eléctrico	N.d.	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	1,7	1,7
Emissiones CO2	40 g/km	38 g/km
Alcance en eléctrico (km)	57 (WLTP)	54 (WLTP)
Tiempo de recarga	3h 15' (a 3,7 kW)	3h 15' (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	72.300	70.950



Volvo V90 Twin Engine

Carretera y manta... pero **en 'plug in'**

Lo dicho sobre el S90 MY2021 es válido también para el V90 MY2021, que también llega a los concesionarios en verano: la mecánica de la versión T8 AWD pasa a rendir 390 CV, lo que no resta prestaciones pero sí optimiza la eficiencia. Pero en el caso de esta variante familiar la oferta es mayor, pues el cliente también puede optar al T6 AWD, 4.000 euros más asequi-

ble, donde todo es igual –tracción total, motor eléctrico de 88 CV, batería de solo 11,6 kWh...– pero el rendimiento absoluto es menor –341 CV y 60,2 mkg– porque el bloque de gasolina entrega 50 CV

menos: 253 CV en vez de 303. Sin embargo, no hay tanta diferencia en prestaciones, y si el T8 alcanza 100 km/h en 5,3 segundos, el T6 lo hace en 5,9. Y los

dos anuncian 53 kilómetros de alcance eléctrico y gasto medio de 1,7 l/100 km. La guinda es un maletero enorme: 560 litros, como el resto de los V90.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	T6 AWD (MY2021)	T8 AWD (MY2021)
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969
Potencia máx. CV/rpm	253/5.500	303/6.000
Par máximo mkg/rpm	35,7/1.700-5.000	40,8/2.200-4.800
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	88 CV	88 CV
Par	24,5 mkg	24,5 mkg
Potencia máxima total	341 CV	390 CV
Par máximo total	60,2 mkg	65,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	2.100	2.100
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.936/1.879/1.475	4.936/1.879/1.475
Maletero (l)	560 / 1.526	560 / 1.526
Capacidad del depósito (l)	60	60
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,6 kWh	11,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,9	5,3
Velocidad máx. (km/h)	N.d.	250
Vel. máx. en eléctrico	N.d.	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	1,7	1,7
Emissiones CO2	40 g/km	40 g/km
Alcance en eléctrico (km)	53 (WLTP)	53 (WLTP)
Tiempo de recarga	3h 15' (a 3,7 kW)	3h 15' (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	70.950	74.950



COMO OCURRE EN EL SEDÁN S90, EL FAMILIAR V90 NO PIERDE MALETERO. SUS 560 LITROS DAN PARA VIAJAR CON TODO EL EQUIPO



CON CINCO PLAZAS EN USO, UN XC90 CONVENCIONAL TIENE 692 LITROS DE MALETERO, QUE AQUÍ SE REDUCEN A 640



requiere poco más de tres horas. Además, podemos elegir entre cinco programas de conducción: Pure, Hybrid, Power, AWD e Individual.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	T8 AWD
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969
Potencia máx. CV/rpm	303/6.000
Par máximo mkg/rpm	40,8/2.200-4.800
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	88 CV
Par	24,5 mkg
Potencia máxima total	392 CV
Par máximo total	65,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Disc.vent./Disc.vent.
Peso (kg)	2.329
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.953/1.923/1.776
Maletero (l)	262-640 / 1.816
Capacidad del depósito (l)	70
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,8
Velocidad máx. (km/h)	N.d.
Vel. máx. en eléctrico	230
Consumo mixto (l/100 km)	2,1
Emissiones CO2	47 g/km
Alcance en eléctrico (km)	50 (WLTP)
Tiempo de recarga	3h 15' (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	80.500

Volvo XC90 Twin Engine

Un **híbrido enchufable** para siete

Quien busque un amplio SUV de hasta siete plazas equipado con mecánica PHEV debe apuntar su mirada al XC90, que no renuncia a sus habilidades funcionales al recibir la tecnología Twin Engine,

basada en asociar un motor de gasolina –303 CV– a uno eléctrico –88 CV– y una batería de 11,6 kWh alojada en el túnel central –justita para un conjunto de 2.329 kilos, por más que procure 50 kilómetros de autonomía sin gases–. Y

es que el maletero apenas pierde volumen: 262 litros cubica con las tres filas en uso, 640 si abatimos la tercera fila y 1.816 si solo necesitamos las dos plazas delanteras. Es decir, cede 52 litros en cada caso frente a un XC90 'normal'. El gasto medio es de 2,1 l/100 km (WLTP) y la recarga de su batería, empleando una toma de 3,7 kW,



SE CALCULA QUE UNOS 350.000 EMPLEOS SE HAN VISTO AFECTADOS POR EXPEDIENTES DE REGULACIÓN

La automoción pide un plan de choque para superar la crisis

El sector de la automoción, que representa el 10 por ciento del PIB (Producto Interior Bruto) y el 9 por ciento del empleo en nuestro país, considera que es «uno de los más afectados a nivel econó-

La petición la firman: **AELR** (Asociación Española de Leasing y Renting), **AER** (Asociación Española de Renting de Vehículos), **Aedra** (Asociación Española de Desguazadores y Recicla-

claje del Automóvil), **Ancera** (Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios, Neumáticos y Accesorios para Automoción), **Anesdor** (Asociación Nacional de Empresas del

Sector de las Dos Ruedas), **ANFAC** (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), **Ascabús** (Asociación Nacional de Fabricantes de Carrocerías de Autobuses), **Asfares**

(Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos), **ASNEF** (Asociación Nacional de Establecimientos Financieros de Crédito), **Cetraa**

(Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines), **Conepa** (Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción), **Faconauto** (Federación Española

de Concesionarios), **Feneval** (Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin conductor), **Ganvam** (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Repara-

ción y Recambios), **Sernauto** (Asociación Española de Proveedores de Automoción) y **Sigrauto** (Asociación Española para el tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso).

motocicletas o ciclomotores».

En un comunicado firmado conjuntamente por fabricantes, proveedores, concesionarios, talleres, empresas de renting, alquiladoras, empresas de reciclaje y desguace y asociaciones, lamentan el «drama humano y sanitario creado por la pandemia del coronavirus», pero reclaman un plan de reactivación para un sector con un gran peso específico tanto en la economía nacional como en el empleo, clave para la balanza comercial y las exportaciones, además de fundamental para la recuperación económica por el efecto motor que puede ejercer sobre otras actividades industriales y de transporte.

mico por la pandemia» de COVID-19. Por eso, se ha unido para pedir al Gobierno que apruebe «un plan de choque nacional de medidas urgentes y específicas para el automóvil y otros vehículos, como industriales, autobuses,

¿Qué se debe hacer?

Para el sector, es necesario que se adopten **medidas de impulso a la demanda** que ayuden a la recuperación global del mercado y sus servicios, que promuevan la renovación del parque con todas las nuevas tecnologías disponibles e impulsen el cumplimiento de los objetivos medioambientales del sector.

A esto habría que sumar **medidas para mejorar la liquidez de las empresas**, en especial las de menor tamaño y riesgo financiero; **medidas fiscales** para reactivar el mercado; **medidas de flexibilidad laboral**, y, por último, **medidas para el impulso de la inversión y de la industria 4.0.**

Los firmantes consideran que están gravemente afectados por la pandemia debido, entre otras cuestiones, al «cese total de la actividad productiva y comercial». Se calcula que al menos unos 350.000 empleados –entre fabricantes, componentes y

distribución– han tenido que acogerse a expedientes de regulación temporal de empleo para paliar el impacto negativo de la parada de la actividad.

A esto se suma la limitación a servicios mínimos esenciales de los talleres y actividades afines «que ha

provocado una caída del 95 por ciento en su facturación» y el cierre total de la actividad comercial en concesionarios y compraventas, que ya ha supuesto un desplome del 69 por ciento en las matriculaciones de marzo, «caída que se hará aún más profunda en abril, donde ya se están registrando bajadas diarias del 90 por ciento», explican.

Además, consideran que la crisis económica posterior a la pandemia «provocará una grave incertidumbre en los consumidores y en las empresas». Respecto a las fábricas –cuya actividad ha arrancado ya en algunos casos–, inciden en que serán necesarios meses para volver a la plena producción.

el puntazo

Hyundai tiene un plan ambicioso para el hidrógeno

Hyundai se ha marcado grandes objetivos para liderar la movilidad del hidrógeno y tiene previsto lanzar al mercado 11.000 vehículos propulsados por pila de hidrógeno este mismo año, cifra que se incrementará hasta 40.000 unidades en 2022, hasta 130.000 en 2025 y hasta 500.000 en 2030, según el plan 'FCEV Vision 2030'. La marca coreana fue la primera en comercializar un modelo de este tipo a gran escala, el Tucson Fuel Cell, en 2013, y en 2018 presentó el Nexu. Además, es el único fabricante del mundo que dispone de las cinco tecnologías eléctricas: híbrido autorrecargable, híbrido enchufable, híbrido 48V, eléctrico y pila de hidrógeno.

la cifra

151.000

Son los trabajadores del sector de los concesionarios de automóviles que se verán afectados por expedientes de regulación de empleo (ERTE) debido a la crisis del coronavirus, según las estimaciones de la patronal Faconauto. Esto provocará que las redes oficiales de las diferentes marcas tengan una disminución de la facturación de 2.500 millones de euros.



Objetivo: eléctricos Renault cambia su estrategia en China

El Grupo Renault ha dado un giro a su estrategia en el mercado chino, donde va a abandonar la producción de vehículos particulares con motores de combustión para centrarse en los modelos eléctricos y los vehículos comerciales. Eso significa que cede a Dongfeng Motor Corporation el 50 por ciento del negocio común, que en 2019 generó unas ventas de 19.000 coches.

En cuanto al futuro, en el apartado eléctrico va a fortalecer su asociación con Nissan y Dongfeng dentro de la 'joint venture' eGT para hacer del K-ZE –basado en el concept Dacia Spring–, un modelo mundial que llegará a Europa a partir de 2021. Y junto a JMEV prevé cubrir el 45 por ciento del mercado chino de vehículos eléctricos en 2022 con cuatro modelos. Y en comerciales ligeros, Renault Brilliance Jinbei Automotive lanzará cinco nuevos modelos hasta 2023, en un mercado que vende 3,3 millones de unidades al año.



res, como las estaciones de servicio. Unas medidas que desde las asociaciones, como REAC, que agrupan a las empresas del sector, consideran que los llevan a la ruina, con más de 10.000 puestos de trabajo en juego.

REAC considera que la crisis que se está provocando en el sector se puede reflejar, una vez que acabe el estado de alarma, en que las empresas de auxilio no tengan capacidad económica de volver a la normalidad. Y eso puede afectar de manera notable a la seguridad vial. Por eso están recabando apoyos –como ya ha hecho la DGT– para poder acceder a los ERTE y que se regulen los servicios mínimos de este sector esencial para la seguridad vial.

Won-Jeong Jeong Nuevo presidente de Kia Europa

Won-Jeong Jeong ha sido nombrado presidente de Kia Motors Europa, cargo desde el que se responsabilizará de las operaciones de la marca en Europa. En especial, supervisará el lanzamiento de la nueva identidad de marca de Kia, cuyo objetivo es elevar la percepción del fabricante como líder en electrificación. E impulsará el Plan S, centrado en los vehículos



eléctricos y en soluciones de movilidad personalizadas que culminará con 11 modelos eléctricos en la gama en 2025.

Semana Santa Bajan los viajes, pero no tanto los siniestros

El balance de desplazamientos y siniestralidad de la pasada Semana Santa ha dejado una serie de datos preocupantes. La crisis sanitaria y el confinamiento decretado por el Gobierno han reducido un 86 por ciento los recorridos de larga distancia durante esos días –2,1 millones desplazamientos frente a 14,9 el pasado año–. Pero la siniestralidad no se ha reducido en la misma proporción, pues solo ha caído un 52 por ciento

el número de fallecidos –13 este año frente a los 27 de 2019–. Y otro dato aún más preocupante: cuatro de los ocho fallecidos en un turismo durante estos días no llevaban abrochado el cinturón de seguridad.

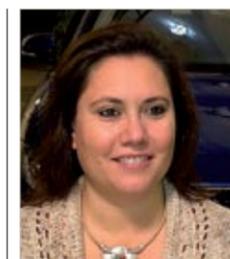
Coronavirus ACEA da las claves para el relanzamiento

La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) ha establecido cuatro principios básicos para un relanzamiento exitoso de la industria del automóvil cuando pase la pandemia y la actividad vuelva a una cierta normalidad. Un relanzamiento que será vital para la recuperación económica de Europa.

Los puntos que

propone ACEA son:

1. Definir una estrategia coordinada para relanzar de manera segura la producción de vehículos lo antes posible.
2. Estimular la demanda del mercado para todas las categorías de vehículos. Con la frágil situación económica se necesitarán apoyos a la renovación de la flota para todas las categorías de vehículos en toda la Unión Europea.
3. Desbloqueo rápido de la aprobación de la homologación de vehículos. El parón en la industria, los servicios técnicos y las oficinas de homologación en cada país impiden poner a la venta nuevos modelos.
4. Acelerar la inversión en infraestructuras de recarga y reabastecimiento respetuosas con el medio ambiente.



Relevo Mariel Sirio, jefa de prensa de Jaguar-Land Rover

Desde el 1 de abril, Mariel Sirio es la nueva jefa de Prensa de Jaguar-Land Rover Iberia. Sirio, que ha trabajado en la compañía desde 2001 en áreas de Marketing, Eventos o Análisis de Producto, sustituye a Miriam Gredilla, destinada a nuevas funciones en el área de Producto de Marketing.

Crisis de la COVID-19 Las grúas piden servicios mínimos

Las empresas de auxilio en carretera viven una situación ambigua con la declaración del estado de alarma. Su trabajo es esencial para mantener la seguridad vial, pero la gran caída en el número de desplazamientos –más

de un 76 por ciento según estadísticas de Tráfico– y por tanto de accidentes, los está dejando sin actividad. A todo ello se suma el que no se les permite ajustar temporalmente sus plantillas al nivel de actividad actual y acogerse a ERTE de fuerza mayor, ni se han regulado para ellos unos servicios mínimos en su actividad como sí ha hecho el Gobierno con otros secto-

ROLLS-ROYCE



UN HUEVO DE PASCUA EXCLUSIVO

Rolls-Royce ha celebrado la Pascua mostrando un huevo Fabergé creado en exclusiva para un coleccionista de la marca. Esta joya de valor incalculable ha sido realizada por un equipo formado por siete artesanos y está constituida por un cuerpo realizado en oro cuyos brazos se abren o cierran (para dar la forma de huevo). Estos están cubiertos con diez quilates de diamantes que se acompañan de amatistas moradas. En el interior se esconde el 'Espíritu del Éxtasis' fabricado en cristal de roca y esculpido a mano.

PEUGEOT

EL LOGO MÁS ANTIGUO

Mucho antes de los coches, Peugeot fabricaba cuchillos, herramientas, molinillos... La compañía estaba en pleno desarrollo a finales de los años 40 del siglo XIX y encargaron a un



orfebre Justin Blazer que diseñara un logotipo para unificar todos sus productos. El símbolo del león apareció en 1847, pero se aplicó por primera vez hace 170 años en una hoja de sierra.

MERCEDES

Mercedes, hija del empresario austriaco Emil Jellinek, dio nombre a la marca.



▲ El 35 PS, que debutó en Niza en 1901, inspira el concept Vision Mercedes Simplex.

120 AÑOS DE LA MARCA CON NOMBRE DE MUJER

Mercedes Adrienne Ramona Manuela Jellinek. Así se llamaba la niña que hace 120 años dio nombre a una de las marcas de automoción más reconocidas. La historia comenzó cuando Daimler-Motoren-Gesellschaft decidió llamar a sus coches Mercedes en honor a la hija de Emil Jellinek, empresario austriaco afincado en Niza que, fascinado por los vehículos Daimler, comenzó a promocionarlos en la

Costa Azul y en carreras y pruebas de resistencia. El barón Rothschild y otras personalidades de la época compraron uno de los coches alemanes —vendió 34 en poco tiempo—, en un momento en que los franceses dominaban el mercado. En una carrera celebrada en Niza en 1901, Jellinek inscribió el coche con el que participaba con el nombre de su hija Mercedes. El modelo logró gran

protagonismo, hasta el punto de que el secretario general de la Asociación Francesa de Automóviles declaró: «Hemos entrado en la era de Mercedes». En 1902, el nombre se registró como marca comercial y multimillonarios como Rockefeller presumieron conduciendo potentes Mercedes de 40 caballos. Más tarde, en 1926, el nombre cambió a Mercedes-Benz tras la fusión de Daimler y Benz.

CAR COOKIE CUTTERS

GALLETAS CON LA FORMA DE TU COCHE FAVORITO

¿La cuarentena por coronavirus ha sacado al cocinero que llevabas dentro? Pues aquí tienes una propuesta de lo más original. La web CarCookieCutters.com te ofrece moldes para hacer galletas con forma de coches. Los puedes encontrar de

casi todas las marcas y modelos (desde el Audi TT hasta el Peugeot 205 GTI), y cada cortador reproduce a la perfección las líneas del vehículo en cuestión.



CONCURSO

Con motivo del día del arte y del día del niño (15 de abril), BMW puso en marcha en Instagram un concurso de dibujo con el objetivo de homenajear a los abuelos a través de pinturas realizadas por sus nietos.

TOYOTA RAV4

INGRESA EN EL CLUB DE LOS 10 MILLONES

Después de 26 años de historia y cinco generaciones, el Toyota RAV4 ingresa en la lista de modelos con más de diez millones de unidades vendidas. Pionero de los todocamino, el RAV4 llegó al mercado en 1994 bajo la denominación de 'Recreational Active Vehicle 4' —vehículo recreacional

activo con cuatro ruedas motrices—, lo que ponía de manifiesto que estábamos ante un modelo diferente dispuesto a romper moldes. En 2019 marcó un hito con la comercialización de un millón de unidades en el mundo, lo que lo convirtió en el todocamino más vendido el pasado año.



▲ El Toyota RAV4 se lanzó al mercado en 1994, y la marca japonesa ha vendido ya diez millones de unidades de este modelo en sus 26 años de historia.

EL MODELO ES EL PRIMER COCHE TATUADO

EL LEXUS UX 250H PRESUME DE TATUAJES

Un Lexus UX blanco, un taladro, litros de pintura y unos toques de oro y barniz. Con estos ingredientes, la británica Claudia De Sabe ha creado el primer coche tatuado del mundo. Aquí tienes el resultado.

Seis meses tardó la tatuadora londinense Claudia De Sabe en crear este 'art car' único sobre la base de un Lexus UX 250h. La artista sustituyó la aguja habitual por un taladro para dejar a la vista la chapa metálica de la carrocería, y luego creó un completo diseño en el que se aprecia una gran 'carpa koi', un motivo típico del arte tradicional japonés, que representa

calidades como la perseverancia frente a las adversidades. Después, De Sabe aplicó a mano unos cinco litros de pintura para resaltar los detalles y un baño de oro para añadir notas de luz y otorgar al diseño un efecto 3D. Finalizó su obra con un barniz protector... y listo. Si saliera a la venta, se calcula que el coche podría costar unos 130.000 euros.



◀ El trabajo de tatuaje del crossover de Lexus se prolongó durante seis meses.

ATENTOS A...

29 DE AGOSTO

El Circuit de Barcelona acoge las European Le Mans Series, que han tenido que retrasarse por la crisis del coronavirus. Esta prueba será la tercera del calendario de esta competición de resistencia.



ALPINE A110

YA TIENE SU TALLER DE PERSONALIZACIÓN

El Alpine A110 estrena su propio taller de personalización, con lo que multiplica las combinaciones posibles y da a sus fans la posibilidad de crear y aparcarse en su garaje un modelo único e irrepetible. Los

clientes pueden elegir, por ejemplo, entre 29 colores para la carrocería inspirados en la tradición depor-



tiva de la marca francesa o llantas de 18 pulgadas con acabados diferentes. Alfombrillas, respaldos en varios tonos o recubrimientos específicos para el interior son otras de las opciones de personalización de este deportivo.

DS

EL ICÓNICO TIBURÓN CUMPLE 65

El DS Tiburón es uno de esos vehículos emblemáticos que marcó un antes y un después en la historia del automóvil, y hoy, 65 años después de su lanzamiento, sigue siendo todo un icono. A la atracción de este modelo sucumbieron personalidades de todo el mundo, desde el presidente de la República francesa

Charles de Gaulle, la reina de Inglaterra o la primera dama estadounidense, Jackie Kennedy —en la foto—.





PILOTOS COMO LECLERC, NORRIS O VERSTAPPEN SON REPUTADOS 'GAMERS' DE CARRERAS CON SIMULADOR. Y ALONSO TIENE SU EQUIPO



El contagioso virus de las carreras virtuales

El mundo de la competición virtual vivía en plena eclosión entre miles de aficionados de todo el mundo, pero la crisis del coronavirus ha arrastrado a las redes a decenas de pilotos profesionales, que compiten entre sí y con los aficionados a través de avanzadas aplicaciones de carreras que recurren a sofisticados y espectaculares simuladores caseros.

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

El pasado domingo de Pascua tenían lugar casi una decena de carreras en el mismo día. Nada menos que 31 pilotos profesionales se dieron cita en una de las carreras del IndyCar americano. También grandes figuras ya retiradas se enfrentaban en el circuito de Sebring. En España, varios pilotos competían en un evento solidario para la Cruz Roja. Incluso el mismo equipo Ferrari celebraba días atrás en sus redes sociales el triunfo de Charles Leclerc contra otros colegas de la Fórmula 1. Todos, eso sí, en el mundo virtual. En

la distancia. En sus costosos simuladores, aunque con alguna divertida excepción.

La Fórmula 1, MotoGP, IndyCar, NASCAR, WEC, DTM, Superbikes... Todos los campeonatos nacionales e internacionales de dos y cuatro ruedas se han detenido o suspendido provisionalmente ante la pandemia del coronavirus. Sin embargo, casi todos han saltado al mundo virtual para seguir en acción a través de la gran oferta de plataformas existentes. El mundo del 'sim racing' ya existía antes del coronavirus. Ahora vive una explosión total.

"Estamos ante una situación muy desafortunada con

pruebas canceladas en todo el mundo por culpa del Covid-19, y como parte de esta "economía de quedarse en casa" más y más gente está entrando en la simulación al cancelarse otras modalidades de entretenimiento", afirmaba el presidente de Torque Esports, Darren Cox, quien explicaba que su plataforma había crecido este último mes un 216 por ciento en el número de jugadores de su aplicación 'Gear.club', que permite la participación de jugadores de todo el mundo, y de la que han salido quienes son ahora profesionales del 'sim racing', como el holandés Rudy van Buuren, com-

pañero de equipo de Max Verstappen en competiciones 'on line' y piloto de simulación de McLaren. Torque Esports lanzaba para este año su tercera edición del 'World's Fastest Gamer' con un millón de dólares en premios, además de transferir a sus ganadores al mundo real de la competición.

Pero la crisis del coronavirus también ha acentuado el proceso inverso. Si la industria de la simulación virtual acercaba al aficionado al mundo de la competición, son ahora los profesionales quienes han entrado en masa a las carreras 'on line'. "Son los únicos eventos que están teniendo lugar aho-



▲ BMW organiza desde hace tiempo su propio certamen de carreras 'on line', o 'sim racing'.



▲ Aunque algunos de los simuladores usados en este tipo de pruebas alcanzan los 30.000 euros, ya los hay 'competitivos' desde 6.000.



▲ Los cuatro pilotos oficiales de Honda en el Mundial de Turismos participarán esta temporada en carreras virtuales de Esports WTCR.

ra, lo único interesante para muchos aficionados a las carreras, la gente quiere verlos competir", explicaba estos días Lando Norris para ilustrar la explosión de la competición virtual en estos últimos tiempos. Ya antes de esta crisis el piloto de McLaren era una de las figuras más populares gracias a su pasión por los simuladores y su interactividad con los aficionados, otro de los grandes atractivos de las carreras virtuales. "Además, puedes conectar con mucha gente, con los medios también. No solo es bueno para mí, sino también para los Esports en general y para las carreras de simuladores. Porque cada vez más gente está entrando. Los números son cada vez más elevados".

Norris resumía los factores clave de esta dinámica a la que también están afluyendo marcas y patrocinadores. Pilotos como Fernando Alonso, por ejemplo,

ya cuentan con su propio equipo de competición virtual. Y BMW o Porsche organizan sus campeonatos y cuentan con equipos oficiales, como otras muchas marcas. El campeonato virtual 'F12019' contaba con pilotos profesionales del 'sim racing', que recibían incluso el apoyo técnico de sus equipos de Fórmula 1, pugando por un premio final de medio millón de dólares. Este año también arrancará la segunda temporada del Le Mans Esports Series, con 200.000 dólares en premios y la carrera final coincidiendo con las 24 Horas.

El boom de la competición virtual se ha visto indudablemente favorecido por el desarrollo técnico de las plataformas de software y el sofisticado hardware. Juegos precursores individuales como F1 o Gran Turismo han ido dando paso a complejas aplicaciones en las que poder modificar los facto-

res de rendimiento que inciden en un coche de carreras, gracias también a realistas sistemas de dirección, pedales, volantes y pantallas que aprovechan la potencia de modernos ordenadores caseros. Hoy, un piloto profesional puede reproducir en su simulador los mismos reglajes de dirección o los bares exactos de presión en la frenada de su coche de carreras. Todo ello, a través de equipos que parten desde los 6.000 euros, para contar ya con un sistema competitivo, hasta los 30.000, incluyendo el conjunto de volante, plataforma de dirección, pedales, pantallas y ordenadores con sofisticadas tarjetas gráficas.

Este mayor realismo y la dificultad de pilotaje ha estimulado a numerosos profesionales, que en estos tiempos de cuarentena han incrementado entre sí la presencia virtual, tanto en carreras organizadas como en

sesiones privadas. "En tiempos como estos en los que no puedes competir en la pista, es una buena manera de tener la mente fresca", confiesa Stoffel Vandoorne, en la actualidad piloto de Mercedes en la Fórmula E. "Cuando le echas horas, parece que estamos en la pista de verdad luchando por la última décima para perfeccionar tu estilo de pilotaje. A veces es muy frustrante cuando no puedes hacerlo bien, pero la competición es lo más excitante de todo ello".

El piloto belga aludía a la dificultad y especialización en cada una de las diferentes plataformas de competición. De la gran oferta disponible, dos destacan por encima del resto: iRacing y rFactor 2, con una amplia oferta de coches, circuitos y campeonatos. La primera funciona bajo suscripción y con una gran oferta de certámenes con licencia oficial y gran fidelidad de reproducción

LA SUPERCUP VIRTUAL HA 'REUNIDO' A 31 PILOTOS EN MONTMELÓ



▲ Porsche es una de las marcas que organizan sus propios campeonatos 'on line', e incluso cuenta con pilotos oficiales. El realismo es asombroso.



▲ Miles de aficionados de todo el mundo participaban ya en carreras virtuales, pero el Covid-19 ha llevado a estas pruebas a pilotos profesionales.



de una inmensa oferta de vehículos, modalidades y circuitos disponibles. La segunda, rFactor 2, permitía a los usuarios crear su propio contenido, pero ahora ha seguido la línea de iRacing para licenciar modelos reales. Otros campeonatos como el Blancpain acuden a herramientas como Assetto Corsa, que recoge con espectacular realismo todas las monturas del certamen. La primera carrera real de Monza, lógicamente suspendida, fue sustituida con otra virtual y participación de los protagonistas del campeonato a través de Assetto Corsa.

El altísimo nivel de competitividad es otro de los rasgos que distingue a la competición virtual, acentuado con la llegada en masa de pilotos profesionales. Se exige así una gran especialización para cada una de las plataformas. Por ejemplo, la saga 'F1' anunciaba la creación de un Campeonato

virtual para sustituir las carreras perdidas de la Fórmula 1. Varios pilotos actuales de la parrilla, como Charles Leclerc, se han incorporado a sus eventos. Pero Max Verstappen, asiduo a las competiciones 'on line', declinaba hacerlo con esta plataforma. "Nunca he jugado ese juego, y llevará mucho tiempo aprenderlo, y no quiero meterme en ello. Estoy muy ocupado con otras plataformas, así que cambiar no me funcionaría. Corro siempre para ganar, no para ir detrás, así que mejor no participar", explicaba uno de los mejores pilotos del mundo. "Porque no resulta sencillo dominar cada una de ellas, necesitas días para entender el juego. La práctica es importante, y tienes que conocer cosas de puesta a punto y trucos específicos".

Charles Leclerc y otros pilotos de Fórmula 1 han creado también una plataforma con sus propios due-

los privados para recaudar fondos para la lucha contra el Covid-19. Denominado 'Race For The World', es un minicertamen de tres carreras y el objetivo pasa por alcanzar los 100.000 dólares. Precisamente, uno de los grandes atractivos para los aficionados es esta interactividad con los profesionales a través de los canales de la plataforma Twitch, que permiten seguir sus conversaciones públicamente y en vivo. Aunque alguno puede llevarse serios disgustos, como uno de los principales pilotos del NASCAR, Kyle Larson. En una reciente competición en un óvalo virtual con pilotos del campeonato y del Indycar, Larson realizó un comentario racista que fue escuchado públicamente. Algunos colegas le llamaron la atención sobre la marcha, pero nada en comparación a lo que llegaría después. Su equipo, Chip Ganassi, le apartaba sin

suelo, a lo que siguió una cascada de patrocinadores que decidieron rescindir su colaboración con el piloto americano, que ve ahora su carrera en peligro.

Pero este ultracompetitivo mundo de las carreras virtuales también ha ofrecido singulares y divertidas excepciones frente a los 'set up' de miles de euros y horas de trabajo de entrenamientos y puesta a punto. Como el italiano Emanuele Pirro, quien en el trofeo Legends Sports lograba la victoria en Sebring -donde había ganado dos veces con Audi en la vida real- usando un simple volante G27, un ratón con cable y un televisor sobre una caja de zapatos. Pero Jacques Villeneuve, campeón del mundo de Fórmula 1 en 1997, superó todos los esquemas cuando quedó sexto en dos carreras usando solo el mando de una... Xbox. Como siempre, genio y figura.

GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

LAS TECNOLOGÍAS DEL AUTOMÓVIL, SIN SECRETOS

Analizamos más de 150 sistemas innovadores

- CONECTIVIDAD
- ILUMINACIÓN
- SEGURIDAD
- COCHE ELÉCTRICO
- SISTEMAS DE PROPULSIÓN
- AYUDAS A LA CONDUCCIÓN...

ENTREVISTA A MIGUEL CARSI, PRESIDENTE DE TOYOTA ESPAÑA
«El hidrógeno puede permitir a España convertirse en exportador de energía en lugar de importarla. Debería ser un plan estratégico de país»

COMPARATIVA
Renault Talisman frente a R-12 TS: así han evolucionado los coches en 44 años

6 PRUEBAS
Citroën C5 Aircross BlueHDI 180, DS7 Crossback E-Tense, Fiat 500 Hybrid, Ford Puma MHEV, Hyundai Kona Electric y Skoda Scala 1.5 TSI. Y todo sobre el nuevo Seat León

ASÍ SERÁN LAS CIUDADES DEL FUTURO
De los coches sin conductor a los taxis voladores

YA EN TU KIOSCO SOLO 3€

- 150 sistemas innovadores bajo la lupa
- Comparativa: Renault Talisman frente a R-12 TS: así han evolucionado los coches en 44 años
- 7 pruebas a fondo: Citroën C5 Aircross BlueHDI 180
- DS 7 Crossback E-Tense
- Fiat 500 Hybrid
- Ford Puma MHEV,
- Hyundai Kona Electric
- Skoda Scala 1.5 TSI.
- Todo sobre el nuevo Seat León



PILOTOS COMO LECLERC, NORRIS O VERSTAPPEN SON REPUTADOS 'GAMERS' DE CARRERAS CON SIMULADOR. Y ALONSO TIENE SU EQUIPO



El contagioso virus de las carreras virtuales

El mundo de la competición virtual vivía en plena eclosión entre miles de aficionados de todo el mundo, pero la crisis del coronavirus ha arrastrado a las redes a decenas de pilotos profesionales, que compiten entre sí y con los aficionados a través de avanzadas aplicaciones de carreras que recurren a sofisticados y espectaculares simuladores caseros.

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

El pasado domingo de Pascua tenían lugar casi una decena de carreras en el mismo día. Nada menos que 31 pilotos profesionales se dieron cita en una de las carreras del IndyCar americano. También grandes figuras ya retiradas se enfrentaban en el circuito de Sebring. En España, varios pilotos competían en un evento solidario para la Cruz Roja. Incluso el mismo equipo Ferrari celebraba días atrás en sus redes sociales el triunfo de Charles Leclerc contra otros colegas de la Fórmula 1. Todos, eso sí, en el mundo virtual. En

la distancia. En sus costosos simuladores, aunque con alguna divertida excepción.

La Fórmula 1, MotoGP, IndyCar, NASCAR, WEC, DTM, Superbikes... Todos los campeonatos nacionales e internacionales de dos y cuatro ruedas se han detenido o suspendido provisionalmente ante la pandemia del coronavirus. Sin embargo, casi todos han saltado al mundo virtual para seguir en acción a través de la gran oferta de plataformas existentes. El mundo del 'sim racing' ya existía antes del coronavirus. Ahora vive una explosión total.

"Estamos ante una situación muy desafortunada con

pruebas canceladas en todo el mundo por culpa del Covid-19, y como parte de esta "economía de quedarse en casa" más y más gente está entrando en la simulación al cancelarse otras modalidades de entretenimiento", afirmaba el presidente de Torque Esports, Darren Cox, quien explicaba que su plataforma había crecido este último mes un 216 por ciento en el número de jugadores de su aplicación 'Gear.club', que permite la participación de jugadores de todo el mundo, y de la que han salido quienes son ahora profesionales del 'sim racing', como el holandés Rudy van Buuren, com-

pañero de equipo de Max Verstappen en competiciones 'on line' y piloto de simulación de McLaren. Torque Esports lanzaba para este año su tercera edición del 'World's Fastest Gamer' con un millón de dólares en premios, además de transferir a sus ganadores al mundo real de la competición.

Pero la crisis del coronavirus también ha acentuado el proceso inverso. Si la industria de la simulación virtual acercaba al aficionado al mundo de la competición, son ahora los profesionales quienes han entrado en masa a las carreras 'on line'. "Son los únicos eventos que están teniendo lugar aho-



▲ BMW organiza desde hace tiempo su propio certamen de carreras 'on line', o 'sim racing'.



▲ Aunque algunos de los simuladores usados en este tipo de pruebas alcanzan los 30.000 euros, ya los hay 'competitivos' desde 6.000.



▲ Los cuatro pilotos oficiales de Honda en el Mundial de Turismos participarán esta temporada en carreras virtuales de Esports WTCR.

ra, lo único interesante para muchos aficionados a las carreras, la gente quiere vernos competir", explicaba estos días Lando Norris para ilustrar la explosión de la competición virtual en estos últimos tiempos. Ya antes de esta crisis el piloto de McLaren era una de las figuras más populares gracias a su pasión por los simuladores y su interactividad con los aficionados, otro de los grandes atractivos de las carreras virtuales. "Además, puedes conectar con mucha gente, con los medios también. No solo es bueno para mí, sino también para los Esports en general y para las carreras de simuladores. Porque cada vez más gente está entrando. Los números son cada vez más elevados".

Norris resumía los factores clave de esta dinámica a la que también están afluyendo marcas y patrocinadores. Pilotos como Fernando Alonso, por ejemplo,

ya cuentan con su propio equipo de competición virtual. Y BMW o Porsche organizan sus campeonatos y cuentan con equipos oficiales, como otras muchas marcas. El campeonato virtual 'F12019' contaba con pilotos profesionales del 'sim racing', que recibían incluso el apoyo técnico de sus equipos de Fórmula 1, pugnando por un premio final de medio millón de dólares. Este año también arrancará la segunda temporada del Le Mans Esports Series, con 200.000 dólares en premios y la carrera final coincidiendo con las 24 Horas.

El boom de la competición virtual se ha visto indudablemente favorecido por el desarrollo técnico de las plataformas de software y el sofisticado hardware. Juegos precursores individuales como F1 o Gran Turismo han ido dando paso a complejas aplicaciones en las que poder modificar los facto-

res de rendimiento que inciden en un coche de carreras, gracias también a realistas sistemas de dirección, pedales, volantes y pantallas que aprovechan la potencia de modernos ordenadores caseros. Hoy, un piloto profesional puede reproducir en su simulador los mismos reglajes de dirección o los bares exactos de presión en la frenada de su coche de carreras. Todo ello, a través de equipos que parten desde los 6.000 euros, para contar ya con un sistema competitivo, hasta los 30.000, incluyendo el conjunto de volante, plataforma de dirección, pedales, pantallas y ordenadores con sofisticadas tarjetas gráficas.

Este mayor realismo y la dificultad de pilotaje ha estimulado a numerosos profesionales, que en estos tiempos de cuarentena han incrementado entre sí la presencia virtual, tanto en carreras organizadas como en

sesiones privadas. "En tiempos como estos en los que no puedes competir en la pista, es una buena manera de tener la mente fresca", confiesa Stoffel Vandoorne, en la actualidad piloto de Mercedes en la Fórmula E. "Cuando le echas horas, parece que estamos en la pista de verdad luchando por la última décima para perfeccionar tu estilo de pilotaje. A veces es muy frustrante cuando no puedes hacerlo bien, pero la competición es lo más excitante de todo ello".

El piloto belga aludía a la dificultad y especialización en cada una de las diferentes plataformas de competición. De la gran oferta disponible, dos destacan por encima del resto: iRacing y rFactor 2, con una amplia oferta de coches, circuitos y campeonatos. La primera funciona bajo suscripción y con una gran oferta de certámenes con licencia oficial y gran fidelidad de reproducción

LA SUPERCUP VIRTUAL HA 'REUNIDO' A 31 PILOTOS EN MONTMELÓ



▲ Porsche es una de las marcas que organizan sus propios campeonatos 'on line', e incluso cuenta con pilotos oficiales. El realismo es asombroso.



▲ Miles de aficionados de todo el mundo participaban ya en carreras virtuales, pero el Covid-19 ha llevado a estas pruebas a pilotos profesionales.

de una inmensa oferta de vehículos, modalidades y circuitos disponibles. La segunda, rFactor 2, permitía a los usuarios crear su propio contenido, pero ahora ha seguido la línea de iRacing para licenciar modelos reales. Otros campeonatos como el Blancpain acuden a herramientas como Assetto Corsa, que recoge con espectacular realismo todas las monturas del certamen. La primera carrera real de Monza, lógicamente suspendida, fue sustituida con otra virtual y participación de los protagonistas del campeonato a través de Assetto Corsa.

El altísimo nivel de competitividad es otro de los rasgos que distingue a la competición virtual, acentuado con la llegada en masa de pilotos profesionales. Se exige así una gran especialización para cada una de las plataformas. Por ejemplo, la saga 'F1' anunciaba la creación de un Campeonato

virtual para sustituir las carreras perdidas de la Fórmula 1. Varios pilotos actuales de la parrilla, como Charles Leclerc, se han incorporado a sus eventos. Pero Max Verstappen, asiduo a las competiciones 'on line', declinaba hacerlo con esta plataforma. "Nunca he jugado ese juego, y llevará mucho tiempo aprenderlo, y no quiero meterme en ello. Estoy muy ocupado con otras plataformas, así que cambiar no me funcionaría. Corro siempre para ganar, no para ir detrás, así que mejor no participar", explicaba uno de los mejores pilotos del mundo. "Porque no resulta sencillo dominar cada una de ellas, necesitas días para entender el juego. La práctica es importante, y tienes que conocer cosas de puesta a punto y trucos específicos".

Charles Leclerc y otros pilotos de Fórmula 1 han creado también una plataforma con sus propios due-

los privados para recaudar fondos para la lucha contra el Covid-19. Denominado 'Race For The World', es un minicertamen de tres carreras y el objetivo pasa por alcanzar los 100.000 dólares. Precisamente, uno de los grandes atractivos para los aficionados es esta interactividad con los profesionales a través de los canales de la plataforma Twitch, que permiten seguir sus conversaciones públicamente y en vivo. Aunque alguno puede llevarse serios disgustos, como uno de los principales pilotos del NASCAR, Kyle Larson. En una reciente competición en un óvalo virtual con pilotos del campeonato y del Indycar, Larson realizó un comentario racista que fue escuchado públicamente. Algunos colegas le llamaron la atención sobre la marcha, pero nada en comparación a lo que llegaría después. Su equipo, Chip Ganassi, le apartaba sin

suelo, a lo que siguió una cascada de patrocinadores que decidieron rescindir su colaboración con el piloto americano, que ve ahora su carrera en peligro.

Pero este ultracompetitivo mundo de las carreras virtuales también ha ofrecido singulares y divertidas excepciones frente a los 'set up' de miles de euros y horas de trabajo de entrenamientos y puesta a punto. Como el italiano Emanuele Pirro, quien en el trofeo Legends Sports lograba la victoria en Sebring—donde había ganado dos veces con Audi en la vida real— usando un simple volante G27, un ratón con cable y un televisor sobre una caja de zapatos. Pero Jacques Villeneuve, campeón del mundo de Fórmula 1 en 1997, superó todos los esquemas cuando quedó sexto en dos carreras usando solo el mando de una... Xbox. Como siempre, genio y figura.

MATRICULACIONES EN MARZO

LAS VENTAS SE DESPLOMAN POR LA CRISIS DEL COVID-19

El cierre de los concesionarios y las restricciones impuestas por el estado de alarma decretado por la pandemia del coronavirus hicieron que las matriculaciones sufrieran el pasado mes de marzo una de las mayores caídas de su historia. En nuestro país, las cifras de ventas se colocan por debajo del nivel de los peores meses de la crisis económica. Según los datos de las asociaciones de fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam), en España se comercializaron el pasado mes 37.644 turismos y todoterrenos, lo que supone un 69,3% menos que el mismo mes del año anterior.

Todos los segmentos sufrieron la caída, pero las matriculaciones de turismos y

vehículos comerciales ligeros lo hicieron especialmente, al perder casi dos tercios de sus ventas habituales. En el caso de los turismos, se ha pasado de comercializar una media de 4.500 unidades diarias a registrar días en que solo se entregaron 200 coches.

Si los datos negativos con los que comenzó el año ya eran preocupantes, la crisis del coronavirus no ha hecho más que acentuar la incertidumbre, ya que el sector



LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Marzo	Enero-Marzo
SEAT 4.917	SEAT 21.660
TOYOTA 3.152	PEUGEOT 16.748
VW 2.790	VW 16.376
RENAULT 2.761	TOYOTA 15.661
HYUNDAI 2.467	RENAULT 14.095
KIA 2.280	KIA 12.190
MERCEDES 2.073	CITROËN 11.928
PEUGEOT 2.063	HYUNDAI 10.750
NISSAN 1.868	AUDI 10.498
CITROËN 1.673	OPEL 10.134

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Marzo	Enero-Marzo
LEÓN 1.735	LEÓN 6.430
QASHQAI 1.146	QASHQAI 5.831
ARONA 995	ATECA 4.887
COROLLA 995	SANDERO 4.747
IBIZA 965	ARONA 4.615
MEGANE 859	COROLLA 4.491
CLIO 857	CLIO 4.200
ATECA 829	208 4.122
C-HR 772	IBIZA 4.113
KONA 754	CORSA 4.103

LAS MATRICULACIONES EN ESPAÑA CAYERON UN 69,3% Y EN EUROPA EL DESCENSO LLEGÓ AL 55,1%

del automóvil es uno de los que más está sufriendo esta pandemia a todos los niveles, con la producción y la venta paralizadas totalmente. Y en el sector ya avisan que lo peor vendrá cuando se conozcan las cifras de abril, cuando, según las estimaciones, las matriculaciones podrían caer hasta un 95%.

Por canales, el que más sufrió las pérdidas en marzo fue el de alquileres. Al frenarse las actividades relacionadas con el turismo justo antes de Semana Santa, se comercializaron poco más de 500 unidades durante el estado de alarma.

Por marcas, Seat y su exitoso modelo León siguen liderando el mercado, y la marca española colocó varios modelos (León, Arona e Ibiza) entre los más vendidos en este mes atípico.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Marzo	%20/19	Ene/Mar	%20/19
VW	71.793	-50,1	295.680	-24,0
MERCEDES	37.812	-34,4	140.090	-13,5
RENAULT	36.405	-65,6	170.378	-31,8
SKODA	36.257	-30,8	139.948	-15,2
BMW	35.108	-40,5	132.296	-11,4
AUDI	32.081	-46,8	123.098	-18,8
TOYOTA	31.362	-40,8	138.521	-7,3
PEUGEOT	28.786	-66,1	168.746	-28,2
FORD	24.572	-65,1	117.571	-37,9
KIA	24.568	-35,9	88.379	-11,6

LOS MAYORES MERCADOS

	Marzo	%20/19	Ene/Mar	%20/19
ALEMANIA	215.119	-37,7	701.362	-20,3
FRANCIA	62.668	-72,2	364.679	-34,1
ESPAÑA	37.644	-69,3	218.705	-31,0
POLONIA	29.657	-40,8	107.636	-23,0
HOLANDA	29.496	-23,4	103.203	-10,6
BÉLGICA	28.801	-47,5	127.416	-18,3
ITALIA	28.326	-85,4	347.193	-35,5
SUECIA	27.649	-8,6	66.141	-10,5
DINAMARCA	15.183	-42,3	48.859	-26,3
EU	567.308	-55,1	2.480.855	-25,6
EFTA	31.085	-35,8	90.201	-20,3
REINO UNIDO	254.684	-44,4	483.557	-31,0
EU + EFTA + R. UNIDO	853.077	-51,8	3.054.703	-27,1

EL MERCADO EUROPEO

En Europa se comercializaron en marzo 567.308 vehículos, con una caída del 55,1%, aunque esta no llegó por igual a todos los mercados dependiendo del momento en que se tomaron las medidas por la crisis del Covid-19. Italia, donde la pandemia comenzó a dar la cara antes, registró el mayor descenso (-85,4%), seguida por Francia (-72,2%) y España (-69,3%).

Por marcas, Volkswagen sigue liderando el mercado, aunque acusa un retroceso de las matriculaciones del -50,1% en marzo y -24,0% en el primer trimestre del año. Mercedes-Benz y Kia son los fabricantes cuyas ventas descendieron menos el pasado mes de marzo, mientras que Peugeot, Ford y Renault son los que sufrieron mayores descensos.

PRECIOS

VERSIÓN	PVP	CON DTO
CEED TOURER 1.6 PHEV EDRIVE	34.875 €	25.850 €
CEED TOURER 1.6 PHEV ETECH	35.975 €	27.535 €
CEED TOURER 1.6 PHEV EMOTION	37.825 €	29.385 €



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

KIA CEED TOURER PHEV El familiar híbrido enchufable, desde 25.850 euros

La versión más sostenible de la gama del Kia Ceed Tourer ya está a la venta con tres niveles de equipamiento y un precio que, con descuento, se queda en 25.850 euros para la versión de partida. Cuenta con la etiqueta 0 Emisiones de la DGT, con la que se pueden obtener ventajas para acceder al centro de las ciudades.

El Kia Ceed Tourer PHEV ho-

mologa una autonomía en modo eléctrico de hasta 60 kilómetros. Equipa un motor de gasolina 1.6 GDI y otro motor eléctrico de 44,5 kW (61 CV), que conjuntamente proporcionan 141 CV de potencia. Se combinan con un cambio automático 6DCT de doble embrague y seis velocidades.

Se ofrece en los acabados eDrive, eTech y eMotion, y como

equipamiento de serie cuenta con llantas de aleación de 16 pulgadas, faros de LED, sistema de audio con pantalla de 8 pulgadas, climatizador bizona, freno de estacionamiento eléctrico, sistema de advertencia de colisión frontal y cámara de asistencia al estacionamiento.

AMPLIACIÓN DE GARANTÍA

Kia ha lanzado un programa de extensión de garantía para todos los clientes que tengan un vehículo de la marca cuya garantía expire entre el 1 de febrero y el 30 de abril de

2020. Esta concluirá ahora el 30 de junio con el objetivo de ayudar a los clientes que no pueden acudir al taller durante la pandemia.

La medida afecta a todos los países de la Unión Europea y del EFTA –donde Kia ofrece su garantía exclusiva de 7 años o 150.000 kilómetros–, y el fabricante ha calculado que más de 500.000 clientes en todo el mundo podrían beneficiarse de ella.

En España, Kia Motors Iberia se pondrá en contacto con los clientes afectados para darles a conocer los detalles de este programa, denominado Kia Promise.

SEAT LEÓN La nueva generación del modelo más vendido ya está en el mercado

De la cuarta generación del Seat León, el modelo más vendido del mercado actualmente, se conocían ya todos los detalles; y solo faltaba saber el precio. La marca acaba de anunciar que su compacto se podrá comprar desde 20.890 euros, el precio de acceso que tiene la versión 1.5 TSI de 130 CV con acabado Style.

El nuevo León se ofrece en carrocerías de cinco puertas y Sportstourer, con mayor longitud y un gran maletero. Estará disponible inicialmente en los acabados Style, Xcellence (con dos paquetes diferentes a elegir) y FR. En cuanto a los motores, se ofrecerán de inicio los gasolina TSI de 130 y 150 CV (con cambio manual), el diésel TDI de 150 CV DSG-7, y el Mild-Hybrid eTSI de 150 CV DSG-7, que tiene la etiqueta Eco de la DGT.

Posteriormente se añadirá a la oferta el acabado de acceso –Reference– y otros motores como los TSI de 90, 110 y 190 CV, TDI de 115 CV, gas natural comprimido TGI de 130 CV y Mild-Hybrid eTSI de 110 CV, así como la opción híbrida enchufable, eHybrid, con etiqueta 0.

Como oferta de lanzamiento, el nuevo León llega con un equipamiento específico que añade, entre otros elementos, el sistema de navegación con pantalla de infoentretenimiento de 10 pulgadas y el cuadro de mandos Digital Cockpit para todos los acabados.

El modelo cuenta con un gran nivel de equipamiento desde la versión más asequible, con elementos como faros Full LED, llantas de 16 pul-

gadas, sensores de aparcamiento traseros, cámara de visión posterior, control de velocidad, cuadro de instrumentos Digital Cockpit, climatizador de tres zonas, sistema de navegación, arranque por botón, diferencial electrónico XDS, volante tapizado en cuero, etc.

El acabado Xcellence añade llantas de 17 pulgadas, reposabrazos delantero, control de velocidad adaptativo, iluminación ambiental LED, cargador inalámbrico, Seat Connect, etc. Y las versiones FR suman, entre otras cosas, detalles deportivos tanto en el exterior como en su interior.

PRECIOS

Seat León 1.5 TSI 130 CV Style Pack Navegador	20.890 €
Seat León 1.5 TSI 130 CV Xcellence Pack M	22.680 €
Seat León 1.5 TSI 130 CV Xcellence Pack L	23.120 €
Seat León 1.5 TSI 150 CV Xcellence Pack M	23.250 €
Seat León 1.5 TSI 150 CV Xcellence Pack L	23.690 €
Seat León 1.5 TSI 150 CV FR Pack L	24.550 €
Seat León 1.5 eTSI 150 CV DSG7 Xcellence Pack M	25.550 €
Seat León 1.5 eTSI 150 CV DSG7 Xcellence Pack L	25.990 €
Seat León 1.5 eTSI 150 CV DSG7 FR Pack L	26.850 €
Seat León 2.0 TDI 150 CV DSG7 Xcellence Pack M	27.840 €
Seat León 2.0 TDI 150 CV DSG7 Xcellence Pack L	28.280 €
Seat León 2.0 TDI 150 CV DSG7 FR Pack L	29.140 €
Seat León Sportstourer 1.5 TSI 130 CV Style Pack Navegador	22.090 €
Seat León Sportstourer 1.5 TSI 130 CV Xcellence Pack M	23.840 €
Seat León Sportstourer 1.5 TSI 130 CV Xcellence Pack L	24.280 €
Seat León Sportstourer 1.5 TSI 150 CV Xcellence Pack M	24.410 €
Seat León Sportstourer 1.5 TSI 150 CV Xcellence Pack L	24.850 €
Seat León Sportstourer 1.5 eTSI 150 CV DSG7 Xcellence Pack M	25.710 €
Seat León Sportstourer 1.5 eTSI 150 CV DSG7 Xcellence Pack L	26.710 €
Seat León Sportstourer 1.5 eTSI 150 CV DSG7 FR Pack L	27.150 €
Seat León Sportstourer 2.0 TDI 150 CV DSG7 Xcellence Pack M	28.010 €
Seat León Sportstourer 2.0 TDI 150 CV DSG7 Xcellence Pack L	29.000 €
Seat León Sportstourer 2.0 TDI 150 CV DSG7 FR Pack L	29.440 €
Seat León Sportstourer 2.0 TDI 150 CV DSG7 FR Pack L	30.300 €





La España vacía pide **auxilio**

Este titular aparecía el pasado 1 de abril en un periódico de tirada nacional. El resto de las noticias es horrible, como todas, o casi todas, las que dan los periódicos, las cadenas de televisión, los tertulianos de las tertulias y las tertulias de los súper. Qué horror vivir un momento tan negativo y alimentar el contexto poniendo más leña al fuego.

En el caso de esta noticia, sí que hay un fondo pesimista noticiable antes y ahora. Lo desgraciado es que ahora se suman muertes y desamparo en lo vaciado de este país y la falta de recursos que tienen nuestras preciosas provincias como Teruel, Soria, Zamora, Segovia, Ávila y tantas otras de la geografía nacional. Ya es hora de que pongamos ideas originales y dedicación para que la gente que tiene la suerte de vivir allí, lo hagan con los mismos privilegios sociales que los que viven en las grandes ciudades.

En Quikly llevamos un par de años pensando en la movilidad de las personas que viven en este país, y curiosamente nos hemos entretenido mucho más en pensar el impacto positivo de la movilidad en la España vaciada que en las grandes urbes. Modelos de movilidad como los que podemos encontrar en Madrid y Barcelona son modelos pocos exportables a muchas provincias.

En comparación con las grandes ciuda-

des, sus habitantes necesitan la movilidad para acortar la espera en citas médicas, para complementar la cadencia del transporte público, para acercarse a sus familias o simplemente para aliviar el coste que supone un vehículo utilizado esporádicamente y solo cuando es verdaderamente necesario.

El COVID-19 nos ha impedido poner en la calle dos proyectos maravillosos, dos proyectos preciosos y muy coherentes para cubrir esta necesidad que existe. Sentimos muchísimo no haber llegado a tiempo y antes de esta pandemia horrible. Si así fuese, ahora mismo los habitantes de muchas localidades tendrían vehículos a su disposición para moverse, para curarse, para ocuparse de sus familias y amigos, para vivir.

A la vuelta de esto, y en cuanto el estado de alarma lo permita, trabajaremos con rabia, con entusiasmo, con todas nuestras fuerzas y horas para que, por lo menos, en cuestión de movilidad, no se encuentren tantas personas tan vacías y desamparadas en este país.

Cuando acabe el COVID-19 nuestros vehículos transportarán a las personas de la España olvidada para que se abracen con sus seres queridos, entre otras muchas cosas.

Paco Díaz
CEO de Dealerbest

DealerBest y Rentokil Initial se unen para desinfectar los concesionarios

La falta de una vacuna capaz de detener el coronavirus hace de las desinfecciones preventivas y de la adopción de medidas de protección personal las mejores armas para evitar el contagio. Por eso, Dealerbest y Rentokil Initial han trabajado en un protocolo de seguridad

y servicios de desinfección para los concesionarios y sus coches. Los tratamientos serán realizados por técnicos cualificados de Rentokil Initial con

los desinfectantes aprobados por el Ministerio de Sanidad y los concesionarios recibirán un certificado de desinfección y de la intervención realizada.



HYUNDAI

EXTIENDE LA GARANTÍA A 1,2 MILLONES DE COCHES

Hyundai ha lanzado un programa de extensión de garantía –Hyundai Care– con el objetivo de apoyar a los clientes que pueden tener dificultades para realizar el mantenimiento o las reparaciones de sus vehículos debido al acceso a los talleres durante la pandemia del coronavirus. Así, todas las coberturas que expiren entre el 9 de marzo y el 30 de abril se beneficiarán de una extensión de la garantía hasta el 31 de mayo de 2020.

En España, la marca se pondrá en contacto con los clientes afectados de forma individual en los próximos días para explicarles esta ampliación de la cobertura. La marca calcula que la medida afectará a más de 1,2 millones de vehículos en 175 países.



TOYOTA

AMPLÍA LA COBERTURA DE SUS VEHÍCULOS

Toyota España ampliará la garantía oficial de sus vehículos cubriendo las reparaciones y revisiones que se pudieran producir durante el estado de alarma decretado por el Gobierno y añadiendo tres meses adicionales para aquellos vehículos cuya garantía expira durante estos días de confinamiento.

La medida será válida para todas las garantías que ofrece la marca en nuestro país: garantía comercial, garantía del sistema híbrido, los programas Extracare y Toyota Life y el servicio de chequeo integral del sistema híbrido.

saber comprar y vender **MERCADO/OFERTAS** La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios



VENTA ONLINE PSA

Citroën, DS, Opel y Peugeot siguen abiertos

Todos los fabricantes mantienen propuestas virtuales para que aquellos que quieran comprarse un coche puedan acceder a sus modelos online, pero hay marcas que lo quieren poner mucho más fácil acercando a los clientes el stock de sus concesionarios más cercanos para que puedan comprar desde casa. Es el caso de las marcas del Grupo PSA: Citroën, DS, Peugeot y Opel. Citroën, por ejemplo, permite en su Carstore (<https://carstore.citroen.es>) ele-

gir coche, reservarlo en un concesionario concreto y no empezar a pagar hasta septiembre. Se puede buscar por el modelo deseado o elegir un concesionario y comprobar su oferta. La búsqueda se puede acotar tanto como queremos, añadiendo color, combustible, equipamiento, precio, etc.

Peugeot (<https://webstore.peugeot.es>) permite acceder a más de 9.000 vehículos y contactar directamente con el concesionario en el que está ubicado

el coche, que dará una respuesta personalizada y resolverá cualquier duda del cliente. Además, la marca ofrece la financiación EasyCredit, que permite al cliente adaptar la entrada y la cuota con el compromiso de recompra de la marca al final del periodo de financiación.

Por su parte, Opel ofrece a través de su localizador de stock (<https://localizador-stock.opel.es/>) una búsqueda de coches de la marca a través de 10 pa-

rámetros diferentes. El coche se puede reservar desde casa y los clientes que financien su vehículo podrán empezar a pagar a partir de agosto.

En cuanto a DS, su tienda online (<https://dsonlinestore.dsautomobiles.es>) permite configurar y reservar cualquier modelo de la gama –incluidos los electrificados E-Tense–, conseguir condiciones exclusivas en unidades limitadas y no comenzar a pagar hasta octubre.

FIAT TIME

Compra con descuento y no pagues hasta septiembre

Comprar un modelo de Fiat tiene ahora más ventajas. La marca ha lanzado una campaña promocional para unidades en stock con un descuento mínimo garantizado del 33%. La oferta está activa para compras hasta el próximo 30 de junio y además no tendrás que pagar nada hasta el mes de sep-

tiembre. La promoción está disponible para los modelos 500, 500L, 500X, Panda, Tipo 5 puertas, Tipo Station Wagon y Tipo Sedán, y el proceso de compra se realiza

a través de la tienda online de la marca. El proceso de compra virtual del coche es sencillo y seguro. Solo hay que elegir el modelo que más nos interesa, equiparlo como

deseemos, descargar la oferta y un comercial se pondrá en contacto con nosotros para confirmar la solicitud y comenzar a disfrutar de nuestro coche nuevo.

DESCUENTO 33%
MÍNIMO GARANTIZADO DE
Y NO PAGUES HASTA SEPTIEMBRE
PARA UNIDADES LIMITADAS EN STOCK

100% ONLINE
HAZLO DESDE CASA

EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com



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



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



NUEVO SEAT LEON, PERO ¿QUÉ MOTOR?

Arturo Hernández

Antes de que llegara esta pesadilla del Covid-19 estaba pensando en cambiar de coche y mi decisión pasa por el nuevo Seat Leon. Sé que ya está a la venta, pero no sé si tuvieron oportunidad de probarlo antes del estado de alarma. De ser así me gustaría que me dijeran qué les ha parecido. Sería con el motor de gasolina 1.5 TSI de 150 CV y acabado FR. Sé que hay una versión híbrida ECO, pero si cede en prestaciones no me interesa. Gracias.

RESPUESTA

Lamentablemente nos quedamos con la miel en los labios porque teníamos prevista una intensa prueba de conducción con el nuevo Seat Leon, pero el estado de alarma provocado por la pandemia obligó a cancelar el acto. En cuanto salgamos de esta situación te daremos cumplida información dinámica al respecto.

De momento nos tenemos que contentar con la información facilitada por la marca. En cuanto a la motorización elegida, el bloque de gasolina de cuatro cilindros 1.5 TSI eroga 150 CV y 25,5 mkg de par máximo en las dos variantes que señalas, tanto la 'normal' como la que cuenta con hibridación ligera. Esta última añade un pequeño motor eléctrico, que sirve de apoyo al térmico, y que se alimenta con la energía que le proporciona una batería de iones de litio de 48V, que se carga por efecto de la frenada regenerativa. Esta tecnología contribuye a reducir el consumo y, como dices, presume de la etiqueta medioambiental ECO. En cualquier



CARTA
DE LA SEMANA

DUDAS SOBRE LA RECARGA DE UN ELÉCTRICO Y SU MANTENIMIENTO DURANTE EL ESTADO DE ALARMA

Alfonso Ruiz

¿Hay que tener algún cuidado especial con los vehículos eléctricos si no se utilizan durante un largo período de tiempo, como durante el estado de alarma? En el tiempo de la recarga ¿sólo influye la naturaleza del punto de carga? Muchas gracias.

RESPUESTA

En principio un vehículo eléctrico requiere de un menor mantenimiento que otro térmico, pero también conviene estar al tanto si la inactividad es prolongada. Y el estado de alarma se puede alargar todavía considerablemente. Por eso conviene estar pendiente de las baterías. Cualquier tipo de batería se irá descargando lentamente a pesar de que no utilicemos el vehículo. Para evitar esto lo primero que debemos saber es el nivel de carga con que dejamos el vehículo. Esta operación se puede realizar, en la mayor parte de los casos, desde una aplicación de nuestro smartphone. Lo ideal sería cargar el vehículo –no hace falta que sea a tope– y una vez a la semana poner en marcha el sistema de climatización. De esa manera consumiremos algo de electricidad

caso, ambas versiones homologan las mismas prestaciones; por lo tanto, no tengas miedo de ceder rendimiento. El 1.5 TSI cuenta con un sistema de desactivación automática de cilindros y se asocia a una caja manual de seis relaciones,

y acto seguido lo pondremos de nuevo a cargar. Tampoco es bueno tenerlo enchufado todo el tiempo si ya está bastante cargado.

En cuanto a los tiempos de recarga, claro que depende de la naturaleza de la toma de carga, pero también de la capacidad de la batería, del tipo de cable que utilicemos y del propio cargador interno del coche, que gestiona el flujo de energía para que la carga se realice de manera segura. No es lo mismo cargar a 100 kW en una carga rápida que a 240V en casa. Eso está claro. Más desconocidas son las tomas internas de los vehículos, que también varían su capacidad. Por ejemplo, en el Hyundai Kona eléctrico el acabado de acceso admite cargas de 7,2 kW y los más completos contemplan hasta 10,5 kW.

mientras que el 1.5 e TSI, como se denomina a la variante mild-hybrid, sólo se combina con la caja automática DSG de siete relaciones. Por esto, y por el sistema de 48V que supone etiqueta ECO, el precio se incrementa en 2.300 euros.

ofrece esa posibilidad. Es cierto que hay vehículos que comienzan la frecuencia de aviso con más margen que otros, pero no podremos regularlo. Aunque sí podemos variar el volumen o el tipo de configuración del sonido en algunos modelos.

ASISTENTE MYKEY DE FORD

Daniel Campos

El MyKey no es realmente un asistente novedoso, porque Ford lleva años ofreciéndolo

en muchos de sus modelos. Se trata de una llave 'maestra' que permite programar y limitar algunas de las funciones del propio vehículo. Por ejemplo, se puede limitar la velocidad máxima, el volumen del equipo de sonido, hacer un recordatorio de ponerse el cinturón de seguridad o evitar que se desconecte el control de estabilidad, entre otros. De esta manera te quedarás más tranquilo si, por ejemplo, dejas el coche a tu hijo o a un amigo.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿SE PUEDE DAR DE BAJA EL SEGURO DEL COCHE DURANTE EL ESTADO DE ALARMA, O POR UN TIEMPO DETERMINADO, AUNQUE SIGA DADO DE ALTA EN LA DGT?

En estos momentos que nos encontramos, es importante conocer qué gastos debemos continuar abonando y cuáles podemos suspender hasta que se levante el estado de alarma.

Si bien es cierto que dar de baja el seguro del coche nos puede salir muy caro, pues aunque pensemos que el seguro del coche nos cubre exclusivamente cuando estamos circulando, hay que saber que todo vehículo, aún cuando esté estacionado, debe contar con la suscripción de seguro obligatorio, tanto si se encuentra en lugares públicos como en terrenos privados de uso comunitario. De lo contrario nos

enfrentamos a sanciones por importes bastante elevados, que van de los 601 hasta los 3.005 euros. Por ejemplo, circular con un ciclomotor sin el seguro obligatorio supone 1.000 euros de sanción. En el caso de motocicletas, 1.250; turismos, 1.500; y en el caso de camiones o autobuses la cuantía se eleva ya a los 2.800 euros. Por ello es muy importante saber que no podemos dejar estacionado un vehículo en la calle o en un garaje comunitario sin tener suscrito el oportuno seguro obligatorio. Aún cuando no vayamos a usarlo, puesto que puede ser objeto de sanción.

BUENA PREGUNTA

DURANTE EL ESTADO DE ALARMA SE PUEDE CIRCULAR SI NOS VENCE EL PLAZO DE LA ITV

¿Qué ocurre si en el tiempo que dure el estado de alarma me caduca la ITV? ¿Podré ser multado?

RESPUESTA

En primer lugar, una vez más hay que indicar que acudir a pasar la ITV del vehículo no es una de las acciones autorizadas para circular con el vehículo, lo que implica que, efectivamente, no podremos desplazarnos hasta una estación de ITV para pasar la misma. Ello, unido a que, en general, las estaciones de Inspección Técnica han ido cerrando –en función de cada comunidad autónoma– según han ido pasando los días del estado de alarma, hace que no sea posible pasar dicha inspección del vehículo.

En este sentido, de nuevo hay que mencionar que el real decreto que aprobaba el estado de alarma, acordaba que se suspendían los términos y se interrumpían los plazos para la tramitación de los procedimientos de las entidades del sector público.

En consecuencia, se entiende que, durante el tiempo que dure el estado de alarma, el plazo

para superar la ITV queda en suspenso, reanudándose en el momento en que finalice dicha situación.

Por ello, el vehículo que circule, siempre cumpliendo el resto de condiciones para circular en la situación de alarma, cuya ITV haya caducado en este período, podrá hacerlo sin riesgo a ser multado por ello, mientras que aquel otro vehículo que antes del período de alarma ya la tuviese vencida sí podría ser multado por ello, y su propietario sancionado como autor de una infracción grave que acarrea multa de 200 euros.



EL CARNÉ NO CADUCA CON EL ESTADO DE ALARMA

Si durante el estado de alarma me caduca el carné de conducir, ¿podré seguir conduciendo sin miedo a ser multado?

RESPUESTA

Teniendo en cuenta que el real decreto que acordó el estado de alarma establecía que se suspendían los términos y se interrumpían los plazos para la tramitación de los procedimientos de las entidades del sector público, unido a la imposibilidad de desplazarse para la finalidad de renovar el carné de conducir, y, considerando que se dejaba de tener atención personal tanto en las jefaturas provinciales como en los centros de reconocimiento médico, quedaba claro que en este tiempo no se podría renovar el carné de conducir, quedando la duda sobre el plazo que habría para volver a poder renovarlo.

Pues bien, finalmente la Orden INT/262/2020, de 20 de marzo, despejó cualquier duda al respecto,

acordando que los permisos y licencias de conducción, así como otras autorizaciones administrativas para conducir, cuyo periodo de vigencia venza durante el estado de alarma y sus sucesivas prórrogas, quedarán automáticamente prorrogados mientras dure dicho período y hasta sesenta días después de su finalización.

Por tanto, se consideran prorrogados, automáticamente, los carnés de conducir que hayan vencido en este período de duración del estado de alarma; pudiendo ser renovados en los 60 días siguientes a la finalización de dicho estado. De este modo, los que se encuentren en esta situación sí podrían seguir conduciendo sin que pudieran ser multados por ello.

En cambio, aquellos otros conductores que ya tuviesen caducado su carné con anterioridad al día 14 de marzo, que es cuando entró en vigor el estado de alarma, si circulasen con él caducado, sí podrían ser multados por ello, en cuyo caso la sanción sería de 200 euros.

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

CONSULTAS RÁPIDAS

REGULAR LA DISTANCIA DEL SENSOR DE APARCAMIENTO TRASERO

Jesús Quintana

Pues no sabemos quién te habrá informado al respecto, pero te aseguramos que no es posible regular a tu gusto la distancia a partir de la cual se activan los avisos sonoros en la trasera del Mazda CX-5. Lo pusimos en conocimiento de la marca y nos indican que ningún modelo de la firma japonesa, ni de ninguna otra que tengamos constancia,

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Fiat Barchetta: cabrio de puro estilo italiano

Inconfundible estilo italiano es lo que caracterizaba al Barchetta, un atractivo descapotable de líneas clásicas que conducíamos por primera vez.

Para empezar, una buena noticia para nuestra industria: la factoría de Ford en Almusafes iba a ser la encargada de producir el nuevo Ka, el urbano de la marca del

óvalo que se sumaba al Fiesta en la línea de producción.

Con el Salón de Ginebra a punto de abrir sus puertas, avanzábamos algunas de las novedades que allí se verían;



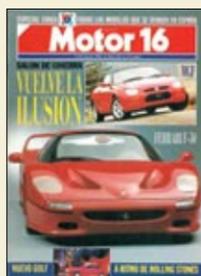
entre ellas el imponente Ferrari F-50.

Más novedades de la semana eran las fotos espía de los Fiat Bravo/Brava, dos versiones para suceder al Tipo. Y las primeras tomas de contacto con la gama del Opel Frontera de 1995 y el Ford Explorer.

Pero en nuestros clásicos 'al volante' brillaba con luz propia el Fiat Barchetta, un llamativo roadster de estilo clásico y 130 caballos

llamado a acabar con la rutina en la conducción.

La nueva tendencia del mercado venía de Corea, ya con cuatro marcas vendiendo en nuestro país. Analizábamos sus poderes. Y probábamos a fondo dos de sus modelos: el Daewoo Nexia –un Opel Kadett remozado– y el Kia Sportage, la primera piedra del éxito que Kia ha cosechado desde entonces en nuestro mercado.



LA PORTADA

Nº 595

FECHA

14-3-1995

HABLAMOS DE

El impresionante Ferrari F-50 era protagonista casi absoluto de nuestra portada. El deportivo italiano compartía espacio con el MGF Roadster, que se presentaría en Ginebra y con el informe sobre los modelos coreanos que llegaban a nuestro mercado y de los que probábamos dos, el Daewoo Nexia y el Kia Sportage.



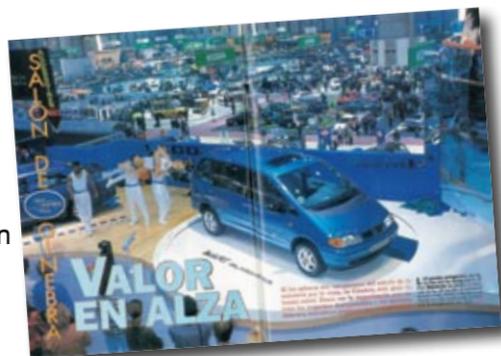
Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' www.motor16.com/revistas

Ford Escort, la historia de un compacto de éxito

27 años llevaba en el mercado el compacto de la marca del óvalo, un modelo del que repasábamos y probábamos a fondo su versión turbodiésel, la más barata de su clase.

El Salón de Ginebra había abierto sus puertas y había mostrado la buena salud del sector del automóvil de hace 25 años. Una salud que se reflejaba en dos tendencias claras: deportivos –como el Renault Spi-

der– y monovolumenes –como el Seat Alhambra– habían marcado la muestra suiza. Allí habíamos visto, además, el Evado –precursor del Renault Laguna Nevada–, el Opel Maxx, el Toyota RAV 4 de cinco



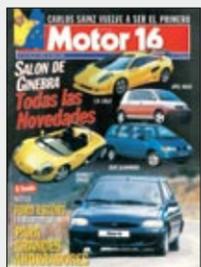
puertas o el Mitsubishi Carisma.

Otra novedad era la futura generación del Mercedes Clase C, del que publicábamos unas fotos espía con todos sus detalles.

Pero el gran protagonista era un compacto de Ford, el Escort, que en sus 27 años de vida –que repasábamos en un reportaje– había cosechado todo tipo de éxitos, comerciales y deportivos. Y en la actual gama contaba con una

versión turbodiésel que probábamos a fondo. El Escort TD –2,3 millones y 90 caballos– brillaba por su cambio, capacidad de recuperación y bajo precio.

Otros dos modelos también pasaban por nuestras pruebas. El Jeep Cherokee 2.5 TD –3,9 millones y 115 caballos– nos gustaba por prestaciones y equipamiento. Y el Saab 9000 CDE –6,4 millones y 210 caballos–, por rendimiento y consumo.



LA PORTADA

Nº 596

FECHA

21-3-1995

HABLAMOS DE

Las novedades de Ginebra, un salón en el que habíamos visto por primera vez el Alhambra, el monovolumen de Seat, compartían espacio en nuestra portada con la prueba a fondo del Ford Escort TD. El compacto del óvalo ponía en liza una versión turbodiésel de gran economía.



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

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



Lo haces por tí,
lo haces por el planeta.

En casa...

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

Hasta un 30% de ahorro en tu consumo
frente a un vehículo diésel o gasolina.

Y todo con energía 100% renovable.

Infórmate en:
900 24 24 24 | iberdrola.es

Energía 100% renovable con garantía de origen.



IBERDROLA