

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

TOYOTA YARIS CROSS **Lo último**



HÍBRIDO, TRACCIÓN TOTAL...

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 30 DE JUNIO Nº 1.777 del 26 de mayo al 29 de junio de 2020



PRUEBA DE FIABILIDAD

25.000 kilómetros con el Hyundai

Kona Hybrid

Práctico, eficiente y con 0 problemas



ESPECIAL ELÉCTRICOS

ANALIZAMOS LOS 40 MODELOS A LA VENTA EN ESPAÑA



• Hasta 666 km de autonomía • De 5 a 781 caballos • Desde 7.525 euros



Conducimos el Enyaq, SUV eléctrico de Skoda

BAJO LA LUPA



Kia e-Niro y e-Soul
Dos EV muy inteligentes



Lexus, del híbrido al eléctrico



Opel Corsa-e
Hecho en España



Renault, líder en movilidad electrificada

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...

3€
nº 3
PRIMAVERA 2020

**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, DS 7 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

Al detalle

VOLVEMOS EL 30 DE JUNIO

La crisis del coronavirus sigue afectando al sector del automóvil y a la actividad de nuestra publicación: cancelación de presentaciones, cierre de los parques de prensa que nos ceden vehículos de prueba... Esto unido a la dificultad de distribución de revistas y a este proceso asimétrico de 'desescalada', nos lleva a retrasar la salida del siguiente número hasta el 30 de junio, cuando confiamos estar ya en esa 'nueva normalidad'. 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



LOS SAINZ, PROTAGONISTAS

En este mes que ha pasado desde nuestra anterior revista, hay un nombre que ha protagonizado el mundo del motor: Carlos Sainz. Padre e hijo han sido centro de todas las miradas y los comentarios. Sainz senior por ser elegido mejor piloto de rallys de la historia. Y Sainz junior por su fichaje por Ferrari. Dos noticias que premian la trayectoria de ambos. Enhorabuena a los dos y mucha suerte para el futuro.

Motor 16

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julián Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.

Consejo editorial: María Jesús Benoit, Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 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 Valdeiras. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16, Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.

Boycá

jd

ARI

REVISTAS

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Puertas en la carretera

El camino a la 'nueva normalidad' provoca un periodo paternalista que desconfió de la capacidad de los ciudadanos para decidir por sí mismos y que impide la libre circulación de los automovilistas.

Desgraciadamente, España se paró con la plaga del Covid-19 y su recuperación depende, además del temido virus chino, de una clase política partidista y en la que prima más la ideología y el interés electoral que preservar vidas, empresas y empleos. Así, vivimos en torno a un engendro llamado "desescalada" y vamos de cabeza a otro titulado "nueva normalidad", que administra de forma opaca el ministerio de Sanidad. De esta forma, nos encontramos en un periodo gubernamental paternalista que desconfió de la capacidad de los ciudadanos para organizar sus propias vidas y decidir por sí mismos. De ahí que, siempre por nuestro bien, los automovilistas no podamos circular por el territorio nacional libremente hasta que

cuando estamos en fechas estivales y de desplazamientos es muy complicado tratar de reanimar el turismo interior o las ventas del automóvil con el encorsetamiento actual. No tiene mucho sentido que el Gobierno apruebe en el Consejo de Ministros una ley climática que indulta hasta 2040 a los diésel y gasolina para animar el mercado y después se le ponga puertas a la carretera.

En este sentido, las asociaciones del automóvil (Anfac, Faconauto, Ganvam y Sernauto) están satisfechas con el anteproyecto que los prometieron y que es bueno para el sector y los consumidores, especialmente si tenemos en cuenta la caída de las ventas del 96,5 por ciento a nivel nacional y el 78 por ciento en la Unión Europea. Esto pone al borde del abismo a alguna de las

lleguemos a la última de las fases de la desescalada. De hecho, según esta medida inexplicable, se autoriza poder trasladarse a nivel provincial prácticamente donde se quiera, mientras que viajar en el propio coche a una segunda residencia está prohibido por precauciones sanitarias.

Es tiempo de liberar a una ciudadanía que es responsable y sabe que tiene que convivir con las consecuencias de una pandemia, donde es necesario utilizar mascarilla, guantes y guardar la distancia, para evitar unas consecuencias que todos sabemos son graves. Especialmente

Las asociaciones del automóvil (Anfac, Faconauto, Ganvam y Sernauto) están satisfechas con el anteproyecto de Ley de Cambio Climático, bueno para el sector y los consumidores, especialmente si tenemos en cuenta la caída de las ventas del 96,5 por ciento. Y sería redondo si el Gobierno pone en marcha un plan de ayudas que permita retirar los coches más contaminantes y reactivar el sector.

plantas instaladas en nuestro país. Con el agravante de un 'stock' de coches fabricados anteriormente que, además de ahogar la liquidez, frena la producción de nuevos modelos. Una situación que es buena para los compradores, que podrán visitar unos concesionarios cargados de medidas sanitarias y con el aliciente de diferentes descuentos y ofertas capaces de estimular al cliente más exigente. Sería redondo si el gobierno pone en marcha un plan de ayudas que permita retirar los coches más contaminantes y reactivar el sector.

SUMARIO

Nº 1.777 • 26 mayo al 29 junio de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

ALFA ROMEO GIULIA Y STELVIO QUADRIFOGLIO

Los más deportivos de Alfa se renuevan con más tecnología y personalización.

8.- EN PORTADA

TOYOTA YARIS CROSS.

El Yaris crossover, con tecnología híbrida e, incluso, tracción total.

10.- CUATRO RUEDAS

HYUNDAI KONA HYBRID

La prueba de fiabilidad del Hyundai Kona Hybrid llega a los 25.000 kilómetros con sobresaliente.

18.- SKODA ENYAQ

El primer eléctrico de Skoda está listo y antes de que veamos su versión definitiva, lo probamos.

20.- LOS 40 ELÉCTRICOS QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

De todas las potencias, tamaños y precios.

20.- AUDI E-TRON, AUDI E-TRON SPORTBACK, BMW I3, CITROËN AMI

22.- CITROËN C-ZERO, DS 3 CROSSBACK E-TENSE, FIAT 500C ELECTRIC, HONDA E, HYUNDAI IONIQ ELECTRIC, HYUNDAI KONA ELECTRIC

24.- HYUNDAI NEXO, JAGUAR I-PACE, KIA E-SOUL, KIA E-NIRO, LEXUS UX300E, MERCEDES-BENZ EQC

26.- MINI COOPER SE, NISSAN LEAF, NISSAN E-NV200 EVALIA, OPEL CORSA-E, PEUGEOT ION, PEUGEOT E-208

28.- PEUGEOT E-2008, PORSCHE TAYCAN, RENAULT TWIZY, RENAULT TWINGO Z.E., RENAULT ZOE, SEAT MII ELECTRIC

30.- SKODA CITIGO IV, SMART EQ FORTWO, SMART EQ FORTWO CABRIO, SMART EQ FORFOUR, TESLA MODEL 3, TESLA MODEL Y

32.- TESLA MODELS,



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

ALFA ROMEO	6
AUDI	20
BMW	21
CITROËN	21
DACIA	34
DS	22
FIAT	22
FORD	34
HONDA	22
HYUNDAI	10,22
JAGUAR	24
KIA	24,42
LEXUS	24,46
MERCEDES-BENZ	24
MINI	26
NISSAN	26
OPEL	26,50
PEUGEOT	26
PORSCHE	28
RENAULT	28
SEAT	28
SKODA	30
SMART	30
TESLA	30
TOYOTA	8,32
VOLKSWAGEN	32
VOLVO	34

6

8

36

46

52

TESLA MODEL X, TOYOTA MIRAI, VOLKSWAGEN E-UP!, VOLKSWAGEN E-GOLF, VOLKSWAGEN ID.3

su relación precio, rendimiento, eficiencia... Y por su tecnología.

Fábricas y concesionarios reabren con grandes medidas de seguridad.

34.- NOVEDADES

En solo dos años se sumarán 24 nuevos modelos eléctricos.

46.- LEXUS, DEL HÍBRIDO AL ELÉCTRICO

La marca premium japonesa, líder en híbridos, se lanza a los eléctricos.

56.- LA SEMANA

58.- A LA ÚLTIMA

60.- DE CARRERAS LA TEMPORADA, EN EL AIRE

La F-1 aún notiene clara su vuelta a la normalidad.

36.- GAMA ELECTRIFICADA RENAULT

Eléctricos como el ZOE, híbridos como el Clio e enchufables como el Captur, convierten a Renault en líder de la electrificación.

52.- AL DIA ENTREVISTA EMILIO HERRERA

El director general de Operaciones de Kia Motors Europa analiza los retos del mercado tras el COVID-19.

62.- SABER COMPRAR Y VENDER DESCUENTOS Y OFERTAS.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO

42.- KIA E-SOUL Y E-NIRO

Los eléctricos de Kia brillan por

54.- EL SECTOR DEL AUTOMOVIL VUELVE

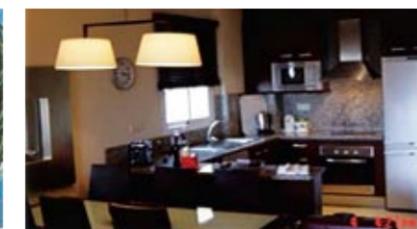
66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

PROGRAMA DE FIDELIZACIÓN PARA EMPRESAS

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-INTERTOUR7>

- 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

intertour
Semana Vacacional

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

PATROCINA:

Motor 16

Síguenos en...

MÁS AUDI A3 SPORTBACK

La gama del nuevo A3 crece con dos motores de gasolina: para la versión de acceso, a partir de 27.770 euros, el 1.0 TFSI con 110 CV y gasto medio de 5,6 l/100 km; y un escalón más arriba, el 1.5 TFSI de 150 CV con sistema Mild Hybrid, idéntico consumo de 5,6 l/100 km y etiqueta ECO.



SSANGYONG TIVOLI 1.2 TURBO: 128 CV

Con precios desde 13.100 euros campañas incluidas, el nuevo Tivoli 1.2 Turbo equipa un tricilíndrico de gasolina con 128 CV y 23,5 mkg de par máximo –desarrollado por AVL y Bosch–, y homologa un gasto de 6,7 l/100 km. El cambio es manual, de 6 marchas.

MERCEDES eSPRINTER

Autonomía de hasta 168 kilómetros y carga útil de 1.038 kilos en la furgoneta eSprinter de Mercedes-Benz, a la venta desde julio a partir de 499 euros al mes, mantenimiento incluido. El motor rinde 116 CV y se ofrecen dos tipos de batería: 41 kWh –120 kilómetros de alcance– y 55 kWh.



SEAT LEÓN: DOS MOTORES DE ACCESO

La variante de 5 puertas del nuevo León suma dos mecánicas a la gama: en gasolina, el tricilíndrico 1.0 TSI de 110 CV con 5,2 l/100 km de media WLTP y precios desde 20.270 euros, descuentos incluidos; y en diésel, el 2.0 TDI CR de 115 CV con 4,1 l/100 km.

Más seguros, tecnológicos y personalizables
Nuevos Alfa Romeo Giulia y Stelvio Quadrifoglio

No hay cambios en la mecánica, protagonizada en ambos por un 2.9 V6 Bi-Turbo de 510 CV y 61,2 mkg, que a través de una caja automática de 8 marchas canaliza su energía hacia las ruedas traseras, en el caso del Giulia, y hacia los dos ejes, en el caso del Stelvio, que es Q4. Los dos equipan el Alfa Active Torque Vectoring, que optimiza la distribución del par, y también la amortiguación Alfa Active Suspension o el selector de modos de

conducción Alfa DNA Pro. Y no cambia tampoco el escape, de cuatro salidas y con 'música' especial en el modo Race; pero ahora se ofrece en opción un escape Akrapovic, de titanio y con terminales de carbono, cuyo sonido es aún más elaborado. Dentro sí hay modificaciones, como una consola central rediseñada y con más huecos para objetos, volante y palanca de cambios nuevos, cinturones de seguridad disponibles en negro, rojo o verde,

pantalla táctil central de 8,8 pulgadas con servicios conectados y una interfaz mejorada, más datos sobre el funcionamiento de mecánica, prestaciones y aceleraciones... Y, ya en el exterior, estrenan ópticas traseras LED, un acabado negro brillante en los emblemas y nuevos colores de carrocería –como el Verde Montreal–, agrupados en cuatro categorías: Competizione, Metal, Solid y Oldtimer. Por último, el Stelvio monta nuevas llantas de 21 pulgadas.



▶ Sobre estas líneas, el interior del Stelvio, y más arriba, el del Giulia. Los Quadrifoglio estrenan numerosas ayudas a la conducción: mantenimiento de carril, alerta de fatiga, control de cruce activo, reconocimiento de señales y control inteligente de la velocidad, asistente en atascos...



PARA PENSAR

119

kilómetros de autonomía eléctrica se logran con cada 10 minutos de carga en el Mach-E.

Según Ford, el tiempo de carga del Mustang Mach-E será finalmente un 30 por ciento mejor de lo estimado. En función del tamaño de la batería y el tipo de tracción, varía entre 85 y 119 kilómetros cada 10 minutos.

EL PUNTAZO

Aunque será en 2021, finalmente llegará a Europa el Toyota Highlander Hybrid, un SUV híbrido de 244 CV y tracción AWD-i con carrocería de 4,95 metros, siete plazas y maletero de 658 litros.



Hay versiones Van, Combi y Verso
Proace City: el primer Toyota 'made in Spain'

Con precios desde 12.500 euros en su versión para autónomos y profesionales y 18.500 en la variante para clientes particulares, se inicia la comercialización en España del Toyota Proace City, fabricado en la planta de PSA en Vigo –es fruto de un acuerdo entre la casa nipona y el grupo francés– y disponible en 21 configuraciones dife-



◀ La nueva versión B4 de gasolina adopta llantas más aerodinámicas.

Nuevo motor B4 Mild Hybrid Volvo actualiza el XC60 en diversos apartados

Es el modelo más exitoso de Volvo –204.965 unidades vendidas en 2019 en todo el mundo–, permite elegir entre mecánicas de gasolina, diésel e híbridas enchufables Recharge –el T8 Twin de 303+87 CV y el

T6 Twin de 253+87 CV–, y ahora recibe varias mejoras. En motores, por ejemplo, es nuevo el B4 Mild Hybrid de gasolina con 197 CV y consumo de 7,3 l/100 km, que reduce el gasto y las emisiones un 15 por cien-

A la venta después del verano
Golf GTI: con Gestor de Dinámica de Marcha

Aunque no hay precios aún para España, Volkswagen lanzará en nuestro país el nuevo Golf GTI, dotado de un motor 2.0 turboalimentado de 245 CV –se arranca pulsando el botón Engine Start/Stop, que antes parpadea en color rojo– y que estrenará el llamado Gestor de Dinámica de Marcha,



▶ Las dos versiones equipan de serie suspensión PASM.

Desde 147.608 euros
Tras los Coupé y Cabriolet, llega el Porsche **911 Targa**

Del nuevo 911 Targa, dotado siempre de tracción total, habrá dos versiones: el Targa 4, por 147.608 euros, y el Targa 4S, por 165.255. En el primero, el bóxer 3.0 biturbo de seis cilindros rinde 385 CV, gasta 9,8 l/100 km

y le permite alcanzar 289 km/h o acelerar de 0 a 100 km/h –con el pack opcional Sport Chrono– en 4,2 segundos; mientras que en el segundo ya rinde 450 CV, consume 9,9 l/100 km y anuncia prestaciones aún

mejores: 304 km/h de punta y, con el pack Sport Chrono, paso de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. Heredero del primer 911 Targa 2.0 de 1965, el nuevo modelo se caracteriza por su típica barra antivuelco ancha, la luneta trasera envolvente y la sección de techo sobre los dos asientos que puede desplazarse, operación que se realiza eléctricamente en 19 segundos.



▼ El Yaris Cross sólo llegará con una variante híbrida de 116 CV, pero sí podremos elegir entre variantes con tracción delantera o tracción total.

Explorador y urbano

El nuevo B-SUV de Toyota comparte plataforma y el sistema híbrido de 116 CV con el Yaris, aunque incrementa su tamaño y la altura libre respecto al suelo, además de contemplar variantes con tracción total. Se rodea de una fuerte carga tecnológica y llegará al mercado español en 2021.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Toyota es un gran especialista a la hora de unificar carrocerías SUV con la tecnología híbrida. Lo hace en el RAV4 y, un escalón por debajo, con el exitoso C-HR. Sin embargo, faltaba un modelo de acceso que redujera el tamaño y, sobre todo, el precio. Ya lo tiene, responde al nombre de Yaris Cross Hybrid, se 'instala' en el segmento B-SUV y, eso sí, tendremos que esperar hasta 2021 para verlo circular por nuestras carreteras.

Como es lógico, este nuevo vehículo entra en conflicto con rivales como Seat Arona, Volkswagen T-Cross, Peu-

geot 2008 o Renault Captur, un nicho de gran calado a nivel de ventas en el mercado. Nace desde la misma plataforma GA-B que el nuevo Yaris, aunque estira su longitud hasta 4,18 metros, el ancho hasta 1,77 y la altura hasta 1,56 metros. Conserva la misma distancia entre ejes -2,56 metros-, pero incrementa en tres centímetros su distancia libre al suelo.

Si exteriormente su musculoso diseño recuerda más al RAV4 que al C-HR, el interior es compartido mayoritariamente con el Yaris, como no podía ser de otra manera. Cuadro de mandos digital, pantalla táctil de 8 pulgadas en el salpicadero compatible con Android Auto y Apple

CarPlay... todo con una mayor sensación de espacio y una mejor visibilidad, un aspecto muy importante para un vehículo de claro enfoque urbano. Toyota no ha desvelado aún la capacidad del maletero, pero se incrementa claramente respecto al Yaris, y cuenta con detalles como una apertura del portón eléctrica con función manos libres y numerosas funciones de modularidad.

En el apartado mecánico, el Yaris Cross hereda la cuarta generación de la tecnología híbrida que ya trae el nuevo Yaris. El actor principal es un motor tricilíndrico de 1,5 litros y 88 CV, de ciclo Atkinson, que ofrece una extraordinaria eficiencia



► La presentación interior recuerda, salvo en pequeños detalles, la del nuevo Yaris... como no podía ser de otra manera. Pero el habitáculo es más espacioso y se mejora la visibilidad debido a su mayor altura. Y a falta de conocer el volumen exacto, también el maletero es más amplio que el del Yaris.

térmica: el 40 por ciento. A este se le une un propulsor eléctrico de 59 kW (80 CV), para una potencia total del sistema de 116 CV. La unidad eléctrica se alimenta con la energía que le proporciona una batería de iones de litio que se recarga por efecto de la frenada regenerativa. El cambio, como suele ser habitual, es auto-

mático con variador continuo y sin modo secuencial.

Uno de los puntos atractivos del Yaris Cross es que dispondrá de variantes con tracción total, un aspecto destacado porque no es frecuente en este segmento B-SUV. El sistema inteligente AWD-i no tiene una unión física entre ambos ejes.

El tren trasero se activa de manera eléctrica al iniciar la marcha, si se detecta una pérdida de adhe-

rencia o cuando se solicita un aporte extra de rendimiento. Aún no hay cifras homologadas de gasto, pero la marca anuncia emisiones de CO₂ por debajo de 90 g/km en las variantes con tracción delantera, y de 100 para las de tracción total.

Otro bastión a destacar es el tecnológico en materia de seguridad. A detalles como un Head-up Display de proyección -de los buenos-, añade un control adaptativo inteligente que reconoce los límites de velocidad, mantenimiento de trayectoria, frenada autónoma con detección de peatones o ciclistas y un asistente de dirección de emergencia, todo bajo el paraguas del Toyota Safety Sense.



GAMA YARIS DOS MOSQUETEROS Y UN SAMURAI

Todavía está por llegar, pero la nueva gama Yaris promete. Hoy el protagonismo se lo lleva el Yaris Cross, el último en aparecer, modelo que crece 24 centímetros de largo, nueve de alto y dos de ancho respecto al nuevo Yaris, el hermano pequeño con el que comparte línea de montaje en la planta francesa de Valenciennes, sistema híbrido incluido. Precisamente el Yaris iniciará en las próximas semanas su comercialización, un vehículo cuyo salto cualitativo ha

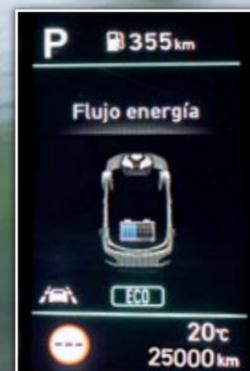
sido abismal con respecto a su predecesor, tal y como señalamos en nuestra primera toma de contacto del pasado mes de febrero. La nota picante la pone la versión GR Yaris, un modelo de calle con genética de competición. Desarrollado por Gazoo Racing, apuesta por un motor 1.6 turbo de gasolina con 261 CV, cambio manual de seis relaciones, tracción total, un eje trasero heredado del Corolla y carrocería tres puertas. Se fabrica en Japón y llegará en otoño.



25.000 kilómetros hibridando



Ni el COVID-19 nos ha impedido terminar la prueba de larga duración del Kona Hybrid con ese total de 25.000 kilómetros recorridos. Aunque, para ser honestos, cuando se impuso el estado de alarma nos quedaban tan solo 135 para concluir. Justo los que hemos cubierto en estos últimos días para realizar el último Correvit en el INTA. Y la nota obtenida ha sido un sobresaliente.



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR GASOLINA	1.6 GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	1.580
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	32 kW (43,5 CV)
Par máximo	17,3 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	2 km (aproximadamente)

BATERIA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio y polímero - 1,56 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	141 CV / n.d.

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automát. doble embrague, 6 vel.

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 305 mm / Discos 284 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de eje multibrazo, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 ZR18 - 7,0Jx18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.453
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.165 / 1.800 / 1.550
Capacidad maletero / depósito (l)	361 - 1.143 / 38

PRESTACIONES

KILÓMETROS	6.500	10.000	24.990
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	17,4	17,2	17,2
De 0 a 50 km/h	3,6	3,5	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial llanta 18")	10,4 (11,6)	10,1 (11,6)	10,1 (11,6)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en D	15,3	15,0	15,0
1.000 m desde 40 km/h en D	29,8	29,4	29,4
De 80 a 120 km/h en D	8,3	7,3	7,4
Recorriendo metros	220	208	209
Velocidad máxima	160 km/h	160 km/h	160 km/h

CONSUMOS

KILÓMETROS	9.300	16.300	24.897
EN CIUDAD			
A 22,9 km/h de promedio	5,9	5,5	5,3
EN CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	4,7	4,6	4,5
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	6,2	6,0	5,9
A 140 km/h de crucero	7,0	6,7	6,5
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km	5,8	5,6	5,4
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	655	675	700
CONSUMOS OFICIALES WLTP			
Ciclo urbano / carretera / mixto	5,1/4,8/5,4	5,1/4,8/5,4	5,1/4,8/5,4



Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

El Kona original, que toma su nombre del impresionante distrito Kona de la Isla Grande de Hawái, se lanzó en 2017 como el primer SUV urbano de Hyundai en Europa. Y desde el primer día este todocamino de original diseño, avanzada tecnología y generosa gama, ha cosechado un número de ventas sorprendente si tenemos en cuenta que el segmento al que pertenece cuenta con más de 20 rivales directos, a cada cual más interesante y competitivo. Pero Kona no es sólo un nombre exótico y una silueta atractiva. La gama Kona consta de 19 versiones que permiten al usuario encontrar de todo. Desde mecánicas diésel

a las de gasolina, pasando por versiones híbridas o cien por cien eléctricas de hasta 204 CV. Siete motorizaciones diferentes. También hay variantes de Kona con tracción delantera o total, transmisión manual o automática, cinco niveles de acabado... Y sus versiones electrificadas están dando mucho que hablar. Sobre todo el Kona Hybrid, por sus interesantes características y su relación equipamiento-eficiencia-precio. Fue el que elegimos hace unos meses para recorrer con él 25.000 kilómetros y comprobar si merece la pena la inversión. Y los resultados los damos a conocer en este exhaustivo informe que vuelca sobre el papel todos y cada uno de los pasos que hemos dado hasta lograr,

con un resultado magnífico, el objetivo final. El Kona Hybrid hereda la tecnología de su hermano mayor, el Ioniq Hybrid; es decir, un motor de gasolina 1.6 GDI de cuatro cilindros y 105 caballos asociado a un cambio automático de doble embrague y seis velocidades que, ya de partida, pone tierra de por medio respecto al funcionamiento algo desagradable de los habituales cambios automáticos de variador CVT, utilizados generalmente por las marcas japonesas. El motor de gasolina está complementado por una máquina eléctrica de 32 kW –equivalentes a 44 CV–, con una potencia total conjunta de 141 CV, que es la que Hyundai ha decidido que proporcione. Sin em-

bargo, sorprende que el Ioniq Hybrid, con idéntica potencia y un tamaño mayor, ofrezca mejores datos de prestaciones, menor consumo e incluso menor peso. Pero todo tiene su explicación. Además de los kilos restados en el Ioniq gracias a muchos componentes de aluminio, hay una gran diferencia en aerodinámica. El Ioniq fue diseñado para ser el mejor en este aspecto, un modelo muy eficiente a la hora de enfrentarse al aire, mientras que el Kona se ve condicionado por sus formas SUV, que a su vez lo hacen más atractivo para una gran mayoría. En ciudad, donde se rueda a baja velocidad, la aerodinámica no influye nada, y además el sistema híbrido tiene muchas más ocasiones



En un soleado día de invierno, el puerto pesquero de Marbella es una explosión de azules similares a la pintura de nuestro Kona de prueba.



Visitamos el Valle del Nansa, a 104 kilómetros de Santander y el más alto de Cantabria. La comarca consta de nueve pueblos y tres aldeas.

PRECIO COMPETITIVO EL KONA HYBRID CON EL MÁXIMO EQUIPAMIENTO Y ETIQUETA ECO ESTÁ DISPONIBLE DESDE 28.000 EUROS



BANCO DE POTENCIA DIMSPORT

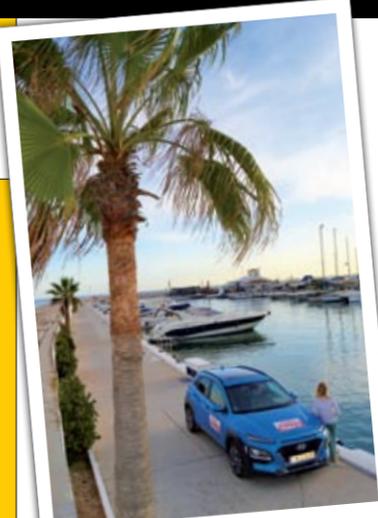
Bien... cuando la batería está cargada

La primera vez que el Kona Hybrid pisó las instalaciones de DimSport, con uno de los Bancos de Potencia más avanzados, llegó a los rodillos con la pequeña batería de 1,56 kWh cargada a tope, lo que ayudó a lograr el mejor dato. Ese día rinde en banco una potencia de 132 CV, cercana a los 141 homologados de potencia máxima conjunta, y bastantes más de los 105 CV que rinde su motor 1.6 GDI en solitario, gracias al empuje del motor eléctrico de 44 CV hasta que la batería se agota. La segunda

vez, ya con 22.000 kilómetros, metemos al Kona en los rodillos con la batería al 80 por ciento de carga y realizamos cuatro ensayos seguidos para ver cómo afecta a la potencia total la reducción de carga en la batería. En la primera captación, el Kona Hybrid rinde 120 CV. En la segunda, 119 CV. En la tercera, 114,6 CV. Y en la cuarta cae a 112,2 CV. Unos datos clave que confirman que cuando la batería se descarga tras una solicitud continuada de potencia, las prestaciones se resienten.



▶▶ En la pantalla central se puede visualizar el trabajo del sistema híbrido. En el Banco de Potencia de DimSport hemos comprobado la potencia de este modelo en función de la carga de la batería.



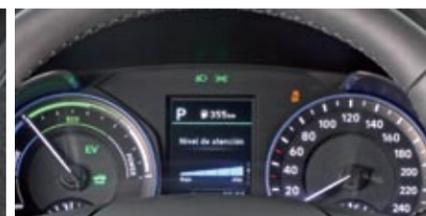
La costa malagueña cuenta con muchos rincones escondidos de las masas. Es el caso del Puerto de Cabopino, muy cerca de Marbella.



El antiguo Monasterio de los Agustinos, en Haro (La Rioja), es un hotel, pero antes fue convento, hospital, militar, teatro y hasta cárcel.



◀◀ Calidad y ergonomía son una constante en el interior del Kona Hybrid. Y el equipamiento de serie de esta versión no deja nada en el tintero. Entre los sistemas de seguridad encontramos, por ejemplo, el sistema de detección de fatiga del conductor.



▶▶ Para medir sólo 4,16 metros de longitud, el Kona Hybrid ofrece un interior muy bien aprovechado y verdaderamente amplio atrás, donde el piso apenas tiene resalte. El cambio automático es de doble embrague.

tería de 1,56 kWh se descarga casi tan rápidamente como lo que tarda en cargarse mediante la aceleración, las frenadas o la retención, por lo que es

muy habitual circular a baja velocidad en modo totalmente eléctrico, con el agrado y el ahorro que eso supone. Otro aspecto interesante

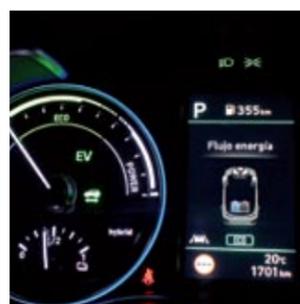
ha sido el referente a la estabilidad y el aplomo, aspectos muy aplaudidos por la totalidad de los probadores. En este sentido, pregunta-

mos a Javier Arboleda, uno de los ingenieros que más sabe de la marca, por la sequedad que a veces, y según en qué pisos, muestra la suspensión; y no sólo la del Kona, sino también la del Ioniq Plug-in Hybrid que tuvimos ocasión de probar durante 50.000 kilómetros. Y la respuesta que obtenemos es la siguiente: «Durante años estuvimos persuadiendo al departamento de I+D para tener suspensiones más firmes, porque el comentario generaliza-

HABRÍA QUE MEJORAR... LA RELACIÓN POTENCIA-PRESTACIONES

Resulta difícil conjugar una potencia que no dispare el consumo en recorridos urbanos pero que proporcione en carretera las prestaciones adecuadas. En el 90 por ciento de las ocasiones el Kona Hybrid logra un equilibrio casi perfecto. Pero cuando un puerto de montaña o una subida muy prolongada se interponen en nuestro camino el Kona Hybrid termina agotando su batería y los 105 CV del motor de gasolina, sin apenas ayuda y sin turbo, se quedan algo escasos. Así que pensamos que ese motor de gasolina debería tener al menos 120 CV para terminar

de completar un conjunto ideal. Algunos viajeros han puesto pegas a la capacidad del maletero, pero esto ha ocurrido sobre todo a la hora de viajar cuatro adultos con su equipaje. Cuatro adultos que, por cierto, habrán encontrado un habitáculo grande a pesar de que el coche mide sólo 3 centímetros más que, por ejemplo, un Seat Arona. Y como contamos al principio de la prueba, Hyundai ya ha tomado nota de nuestra crítica a la posición de la aguja del indicador de potencia cuando se activa el control de crucero. Pronto contarán de fábrica.



◀◀ El motor 1.6 GDI se ve completamente encapsulado para reforzar la insonorización. Del maletero se han quejado algunos probadores.

CORREVIT Sin cambios, y a merced de la carga de la batería

Con guantes y mascarilla, por el Covid-19, nuestro equipo técnico regresa al INTA para realizar el último Correvit del Kona Hybrid. Y apenas ha habido cambios respecto a la anterior prueba con 10.000 kilómetros. Como siempre, después de cada aceleración la batería se descarga en parte, por lo que para asegurar unos datos coherentes damos dos vueltas al anillo cargándola antes de la siguiente aceleración. Sólo hemos apreciado diferencias en la frenada. A 60 km/h el Kona Hybrid se ha detenido en 12,8 metros -14,0 en el test anterior-. Pero a 120 km/h ha pasado de 48,8 a 49,9 metros, algo lógico por el desgaste de las pastillas tras 25.000 kilómetros.



▶▶ El Covid-19 nos obliga a realizar el último Correvit con guantes y mascarilla. Y los datos obtenidos en las pistas del INTA, nuestra segunda casa, nos confirman que el Kona Hybrid sigue mostrando un rendimiento general estupendo.

IMPECABLE ASÍ ES LA PISADA Y EL APLOMO DEL KONA HYBRID. AUNQUE ALGUNOS PROBADORES HAN ACUSADO 'ALGO' DE FIRMEZA



EN MANOS DEL EXPERTO CALIDAD Y SENCILLEZ SOBRESALIENTES

Hyundai ya es una marca experta en modelos electrificados. Y además combina esta tecnología con una calidad de acabados y de materiales que se podría comparar, sin miedo, a la de muchos modelos de clase Premium. Y esto le lleva ocurriendo con todos y cada uno de los Hyundai que han pasado por nuestras manos en los últimos años. Ahora comprobamos que el Kona Hybrid es casi una pieza de relojería por la precisión en los ajustes y la calidad de los materiales. A nivel técnico, la batería del Kona híbrido está refrigerada por aire, que se toma del habitáculo y forzado con un motor eléctrico. Los Kona tienen suspensión multibrazo trasera si equipan tracción total o son versiones híbridas o eléctricas. Mientras que las versiones de tracción delantera menos potentes

tienen una suspensión semi-independiente de eje torsional. El motivo es doble, por una parte las versiones de mayor precio llevan una suspensión más costosa y mejor, como ocurre en muchas marcas. Pero también es cierto que esta suspensión multibrazo más elaborada hace mejores migas con el sistema que llevan los Kona 4x4 y las baterías del híbrido y el eléctrico a nivel de espacio para los componentes en el eje trasero. Además, la suspensión multibrazo aporta un mejor compromiso entre confort y comportamiento, lo que le viene bien a estas versiones con mayor peso. Solo echamos de menos alguna pieza más de aluminio en la carrocería o en órganos internos, pues eso habría reducido el peso para mejorar las prestaciones. Por lo demás, un trabajo impecable.



▲ José María Moreno, nuestro mecánico de cabecera, ha analizado cada rincón del Kona Hybrid para emitir su juicio técnico: sobresaliente!



▶ La calidad encontrada en todas las piezas del Kona Hybrid es de un nivel comparable al de un modelo Premium.



◀ La generosa altura al suelo de los bajos y la buena calidad de los materiales ayudan a que las partes no visibles del Kona Hybrid estén como el primer día.



◀ El catalizador es una de las piezas clave que permiten al Kona Hybrid contar con unas emisiones muy bajas. Todo está muy bien organizado.

▶ El Control Predictivo Eco-DAS funciona en colaboración con el navegador. Analiza la ruta y adopta la mejor combinación de batería y motor de combustión.



▲ Los amortiguadores traseros, que han trabajado a fondo pues se ha viajado con carga a menudo, han terminado la prueba con una eficacia del 80%. Y discos y pastillas, impecables.

▲ Las pastillas de freno apenas han sufrido desgaste en estos 25.000 kilómetros.

▲ A la izquierda, el motor de gasolina, con 105 CV. A la derecha, el eléctrico, con 32 kW –equivalentes a 44 CV–. La potencia total conjunta declarada es de 141 CV.

▶ La batería de 1,56 kWh va situada bajo la banqueta trasera. Se descarga y recarga con facilidad.

▶ Los neumáticos Michelin en llanta 18 de nuestra versión aumentan el consumo.

▶ El cambio de doble embrague del Kona Hybrid le da un toque diferenciador importante.



▶▶ El respaldo abatible por partes da un respiro al maletero cuando no se viaja con todas las plazas ocupadas. El kit de reparación de neumáticos se sitúa bajo el piso.



do de vosotros, los colegas de la prensa en España, era que Hyundai tenía suspensiones blandas. Mientras que hace años británicos y alemanes decían lo contrario. Hoy día tenemos suspensiones muy elaboradas, realmente refinadas a mi juicio, y desde luego, muy cómodas. Es posible que esas versiones de las que habláis sean un pelín más firmes que las demás,

y efectivamente el peso influye (tienes que compensar el peso con muelle algo más duro para mantener la altura)». Arboleda también nos explica lo del cambio de comportamiento del indicador de potencia cuando vas con el control de crucero activado –siempre va en zona Power aunque circulemos, por ejemplo, a una velocidad de cruce sostenida de 100 km/h–:



Entre la Torre de Belem de Lisboa y el monumento a los Descubrimientos se encuentra el faro de Belem, réplica del original.

ASIENTOS DE PIEL CALEFACTABLES DELANTE Y DETRÁS, Y VENTILADO S DELANTE PARA QUE EN VERANO EL CUERO SEA MÁS AGRADABLE



LAS MEJORES FOTOS DE LOS PROBADORES Entre España y Portugal

El Kona Hybrid ha rodado muchísimo por España, pero también se ha acercado a Portugal, un país maravilloso con paisajes inolvidables y ciudades bellísimas. El nombre de Portugal probablemente provenga de la primitiva denominación de Oporto, del latín Portus-Galliae, o puerto de Galia, debido a que las naves galas frecuentaban ese punto de la costa. Y Lisboa, su capital, es la ciudad más rica de Portugal, con un PIB superior a la media de la Unión Europea. El Kona Hybrid ha recorrido más de 1.500 kilómetros por este país transcontinental.



El Kona en la Fundación Champollimaud, también conocida como Centro de Investigación para lo Desconocido, con un edificio muy innovador.



El Monumento a los Descubrimientos, en Lisboa, se antepone en la foto al puente colgante 25 de abril, sobre el río Tago. Todo majestuoso.



Cerca de la localidad de Castrillo de los Polvazares, en la provincia de León, nuestro Kona quedó enmarcado por este bellissimo arco iris.



En Fromista, a 32 kilómetros de Palencia, destaca la Iglesia de San Martín de Tours, uno de los mejores templos románicos de Europa.



El tranvía es uno de los muchos atractivos de la ciudad portuguesa de Lisboa. Recorre la zona centro con varias líneas y vagones antiguos.

«Sospechamos que es una estrategia para no ‘marear’ al cliente con una aguja moviéndose un poco a lo loco. Los controles de cruce están continuamente ajustando la entrega de potencia para mantener la velocidad exacta, y eso se traduciría en una aguja ‘hiperactiva’. Alguien debió pensar que era mejor dejarla más o menos fija en ese lu-

gar. Ya lo hemos reportado a fábrica, a ver si conseguimos que se limiten a amortiguar un poco las idas y venidas de la aguja, pero sin dejarla fija. Aunque, en todo caso, eso no afecta al consumo».

Respecto al gasto, una cosa más que conviene saber es la gran diferencia que hay entre un Kona Hybrid básico, con llanta de 16 pulgadas, y

el Style que hemos probado, con llanta de 18. En concreto, el promedio WLTP homologado pasa de 5,0 a 5,4 l/100 km, dato interesante si buscamos gastar lo mínimo posible.

Y ese es justo el consumo medio que hemos logrado ya con 25.000 kilómetros, pues hemos ido mejorándolo poco a poco desde los 5,8 l/100 km

medidos al comienzo. Con esa cifra final, la autonomía aumenta hasta 700 kilómetros si cumplimos a rajatabla los límites de velocidad.

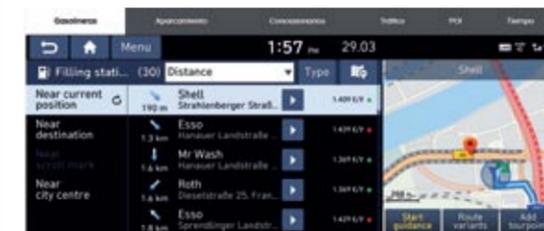
Y tras concluir la prueba nos va a costar separarnos del Kona Hybrid, un modelo que se hace querer en ciudad con su funcionamiento eficiente y agradable, y respaldado por la práctica etiqueta ECO de la

DOTACIÓN TOTAL MARCA GENERALISTA, EQUIPAMIENTO PREMIUM

A quien la marca Hyundai le siga sonando a fabricante coreano de calidad medio-baja, que se vaya poniendo al día porque hace años que esa imagen quedó olvidada, dejando paso a una marca cuyos modelos a la venta en nuestro continente se han desarrollado con la vista puesta en los gustos europeos. Y los clientes de esta parte del mundo ya se sabe que son mucho más exigentes con la calidad o el equipamiento que los asiáticos o americanos. Y en España, incluso más que en Alemania. Así que no causa demasiada sorpresa que el Kona vaya equipado como el mejor modelo

Premium. Y es que esta versión Style Sky cuenta con techo solar practicable, asientos eléctricos de piel calefactados –incluso los traseros– y ventilados, sensores de luces y lluvia, faros LED, pantalla táctil de 10,25 pulgadas, navegador, cámara trasera de aparcamiento, cargador inalámbrico de móvil, climatizador automático bizona, Head-up Display, control de cruce inteligente, llave inteligente con manos libres, freno de estacionamiento eléctrico, volante calefactable, retrovisores plegables eléctricos... y un abanico de hasta 8 sistemas ADAS de ayuda a la conducción. No falta de nada.

► Los asientos del Kona Hybrid probado son calefactables y también cuentan con ventilación.



▲ El sistema de audio, vídeo y navegación incluye una suscripción gratuita de 5 años a los servicios LIVE. Permite acceder en tiempo real a muchas informaciones.



▲ El cargador inalámbrico de móvil también forma parte del equipamiento de serie de esta versión del Kona Hybrid.



▲ El Head-up Display es de serie en el acabado Style Sky, y es muy útil para no distraerse.



◀ El sistema activo de luces largas HBA tiene un modo automático en el que detecta si esta posición de los faros LED puede molestar.



▲ El Kona Hybrid Style equipa de serie el control de velocidad de cruce inteligente.

► El sistema de sonido Krell consta de 8 altavoces y tiene 360W de potencia.



Los 25.000 kilómetros con el Kona han pasado volando entre el silencio y el agrado de conducción en ciudad y los raudos viajes por toda la geografía peninsular. Sin embargo, un pequeño contratiempo nos hizo andar preocupados unas semanas hasta que pudimos llevar el coche al taller. Se trataba de un fisura en la luna delantera que comenzó con un aparentemente inofensivo chinazo y terminó con una grieta de más de un metro de longitud. Menos mal que las lunas actuales, laminadas por seguridad, aguantan en su sitio y con visibilidad el paso de los kilómetros. Aunque lo aconsejable es no dejar que la fisura crezca tanto.



▲ El comportamiento del Hyundai Kona Hybrid es muy eficaz, aunque en según qué tipos de piso se vuelve algo firme e incómodo.

DGT. Y un todocamino urbano al que hay que entender en carretera para lograr las mejores prestaciones con el mínimo consumo. Con todo, de lo que puede estar seguro el comprador es que dentro del grupo de los SUV híbridos urbanos, en el Kona Hybrid va a encontrar calidad, fiabili-

dad –la garantía, además, es de cinco años sin límite de kilometraje–, equipamiento, seguridad y tecnología avanzada y contrastada, con un consumo mínimo en ciudad y una conducción ágil y divertida –aunque más costosa– en carretera, siempre que la batería tenga carga disponible.

DEBIDAMENTE 'OCULTO' SKODA CUENTA CON UN DEPARTAMENTO QUE SE DEDICA EXCLUSIVAMENTE A CAMUFLAR SUS PROTOTIPOS



El Skoda definitivo

Tiene calidad, amplitud, versatilidad, tecnología... todo de lo que pueden presumir los Skoda actuales. Pero este sorprendente Enyaq añade una mecánica eléctrica que lo teletransporta directamente al futuro y lo convierte en una opción definitiva. Y ya lo hemos podido conducir.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Llevo más de tres meses mordiéndome la lengua para no soltar prenda sobre uno de los mejores eléctricos del 2020, porque el Skoda Enyaq iV comenzará a fabricarse en octubre –lo hará en Mladá Boleslav y será el primero con plataforma MEB en hacerlo fuera de Alemania–, y será lanzado a final de año. Pero el pasado 13 de febrero ya estaba en Irlanda dando una vuelta con uno de sus prototipos finales.

El Enyaq –nombre que proviene del irlandés y que significa ‘fuente de vida’– no es un SUV, sino más bien un crossover. Y para que te hagas una idea, es 49 y 37 milímetros más corto y bajo, respec-

tivamente, que el Kodiaq, el SUV más corpulento de la firma checa.

Y frente a éste, también su distancia entre ejes se reduce 26 milímetros, hasta los 2.765 del Enyaq; pero, aún así, esa cota es sobresaliente para ofrecer un interior amplio, como es norma en Skoda. Además es funcional, está perfectamente acabado incluso recurriendo a plásticos y tejidos reciclados, y lleva la filosofía Simply Clever a límites insospechados. Por cierto, detrás tres adultos caben sin problema y las piernas no van flexionadas como en otros eléctricos cuyas baterías también se ocultan en sus bajos. Aquí no acaba la cosa, porque hay 585 litros de maletero.

A pesar del camuflaje interior, aprecio que el puesto de conducción es lógico, sencillo, limpio de botones... Y es que

muchas de sus funciones se controlan desde una pantalla central de 13 pulgadas –hay otra de 10–. Y frente a noso-



▲ Tuvimos ocasión de conducir el Enyaq cerca de Dublín. Disponíamos de estos tres prototipos, todos con la misma configuración mecánica.

tros va otra más pequeña, de 5,3 pulgadas, para visualizar velocidad, autonomía...

Como buen eléctrico, sorprende la respuesta instantánea al acelerador. Conducimos un Enyaq iV 80, la versión con mayor autonomía de la gama gracias a una batería de 82 kWh de capacidad. Y su motor eléctrico, situado detrás, tiene 204 CV de potencia.

Aunque supera los 2.000 kilos, gana velocidad con faci-



▲ La unidad conducida era un Enyaq iV 80, la de mayor autonomía: 500 kilómetros. Calzaba neumáticos de invierno en medida 255/55 R19.

► El Enyaq nace de la nueva plataforma MEB y se ofrecerá con tres tamaños de batería: 55, 62 y 82 kWh. Y lo habrá con propulsión y con tracción total.



◀ El Vision iV, presentado en el Salón de Ginebra de 2019, avanzaba el Enyaq. Se respetará la parrilla frontal.

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	ENYAQ 50	ENYAQ 60	ENYAQ 80	ENYAQ 80X	ENYAQ RS
Potencia máxima	109 kW (148 CV)	132 kW (180 CV)	150 kW (204 CV)	195 kW (265 CV)	225 kW (306 CV)
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Capacidad de batería	55 kWh (52 útiles)	62 kWh (58 útiles)	82 kWh (77 útiles)	82 kWh (77 útiles)	82 kWh (77 útiles)
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.684 / 1.877 / 1.618	4.684 / 1.877 / 1.618	4.684 / 1.877 / 1.618	4.684 / 1.877 / 1.618	4.684 / 1.877 / 1.618
Maletero (l)	585	585	585	585	585
Velocidad máxima (km/h)	N.d.	N.d.	160	N.d.	180
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	N.d.	8,6	N.d.	6,2
Autonomía máxima WLTP (km)	340	390	500	460	460

lidad y en silencio. El ingeniero que nos acompaña asegura que esta versión acelera de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos –como un Kodiaq TDI 190 CV DSG7 4x4– y que su velocidad máxima es de 160 km/h.

Ese peso lo disimula a la perfección, porque la dinámica es magnífica –habrá tres opciones de suspensión– aún con una dirección algo lenta –3,0 vueltas entre topes–, pero con un diámetro de giro digno de un utilitario.

Las levas tras el volante no cambian de marcha, sino que varían la capacidad de retención en cuatro fases. También tiene un modo ‘B’ capaz de generar 1,3 G de deceleración con solo levantar el pie del acelerador. Así no es de extrañar que en contadas ocasiones debamos recurrir al pedal del freno. Y, por cierto, detrás hay tambores. Un detalle algo cutre.

Solo las versiones equipadas con batería de 82 kWh admiten recargas a 125 kW, de forma que en 40 minutos puede alcanzar el 80% –para recorrer 400 kilómetros–. El resto de la gama carga a un máximo de 50 kW, pero también en un wallbox o en un enchufe doméstico.

Este sorprendente Enyaq iV llegará antes de final de año y dicen que costará lo que un Superb TDI... ¿Pero cuál de los Superb TDI?

Va llegando la hora

Aunque las ventas de vehículos eléctricos son muy inferiores en proporción a lo que se habla de ellos, sí es cierto que están mejorando rápidamente, la infraestructura de recarga crece a buen ritmo y hay ya una amplia oferta que parte de precios cada vez más asequibles. Para pensárselo...

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Descuentos incluidos, ya es posible encontrar varios coches eléctricos en España por debajo de 20.000 euros. E incluso por debajo de 18.000, pues Seat anuncia una factura de 17.730 euros para su Mii Electric, un utilitario de cuatro plazas que comparte carrocería y mecánica con Skoda Citigo e IV y Volkswagen e-Up!. Aunque el mercado no se expande solo hacia los productos más asequibles, sino que está poblándose con prácticamente todo tipo de vehículos: SUV y crossover, berlinas, utilitarios polivalentes, deportivos, familiares monovolumen... E incluso opciones estrictamente urbanas como el Renault Twizy o el inminente Citroën Ami, con precios al alcance de casi todos y que pueden manejarse con licencia de ciclomotor a partir de los 15 años.

CLIENTELA » ¿Una solución para todos?

Pero la compra de un vehículo cien por cien eléctrico



exige una previa reflexión. Más racional y menos pasional, quizás, que con otro tipo de automóviles. Porque conviene hacerse algunas preguntas: ¿cuántos kilómetros recorro al día? ¿dónde lo podré recargar? ¿hago largos viajes en fin de semana o en vacaciones? Y es que el escenario perfecto pasa por contar con un cargador en el hogar para reponer la energía de la batería al mejor precio, durante la noche

por ejemplo. O, si es factible, cargarla en nuestro centro de trabajo durante la jornada laboral. Porque los puntos públicos de carga rápida tienen tarifas más altas, y debería pensarse en ellos como alternativa 'de urgencia' o para repostar en viajes.

Y es que su gradual aumento de autonomía empieza a permitir ponerse en carretera con un eléctrico. Es otra forma de viajar, más sosegada y con para-

das regulares –que conviene programar– para recargar la batería, pero hablamos ya de alcances superiores a 200 ó 300 kilómetros, e incluso a 400, y eso ya aporta mayor libertad. Además, la potencia de carga de los nuevos eléctricos es mayor que al principio, y ya son muchos los que pueden conectarse a 50 y 100 kW, e incluso a más.

No obstante, la ciudad y su entorno sigue siendo el paisaje idóneo para un eléctrico, pues será ahí donde más ventajas nos reporte ayudado por su etiqueta '0'. Nos referimos al acceso a zonas que están vetadas a otros automóviles o al aparcamiento gratuito en las calles reguladas, pero también al silencio de marcha, a no contaminar, al empuje progresivo de sus mecánicas automáticas, a aceleradores especiales que en algunos casos ya permiten circular sin usar el freno... Otra forma de conducir, otra forma de vivir.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	50 QUATTRO	55 QUATTRO
Potencia máxima	230 kW (313 CV)	300 kW (408 CV)
Par máximo	540 Nm (55,1 mkg)	664 Nm (67,8 mkg)
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso en vacío (kg)	2.445	2.565
La./An./AL (mm)	4.901/1.935/1.629	4.901/1.935/1.629
Maletero (l)	600/1.175	600/1.175
Neumáticos	255/55 R19	255/55 R19
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería	71 kWh (64,7 útiles)	95 kWh (86,5 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	6,8	5,7
Vel. máxima (km/h)	190	200
Consumo (kWh/100 km)	22,4	22,4
Emissiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	336 km	436 km
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.
Tiempo recarga mín.	45 minutos (a 120 kW)	50 minutos (a 150 kW)
Tiempo recarga max.	31 horas (a 2,3 kW)	47 horas (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	73.040	84.930

Audi e-tron



Un crossover tan potente como eficiente, y de marca prestigiosa

El cliente puede elegir entre el e-tron 55 y, llegado hace pocos meses, el e-tron 50; ambos con tracción total

Quattro porque llevan dos motores, uno por eje. En la versión más enérgica, el delantero rinde 184

CV, y 224 el trasero, pero de esos 408 CV totales sólo disfrutaremos en el modo S –función Boost– y durante un máximo de 8 segundos. En el programa D, la potencia total –60 segundos como máximo– es de 360 CV: 170 rinde el delantero y 190 el trasero. Por contra, el e-tron 50 rinde solo 313 CV en total, pero sin límite de tiempo. Y otra diferencia está en la batería: de 71 kWh en el e-tron 50 y de 95 en el e-tron 55 –120 kilos más pesado–, que puede cargar a 150 kW, frente a los 120 kW para la recarga del otro.

Audi e-tron Sportback



También crossover y familiar, pero coupé y más deportivo

A nivel técnico –potencia y funcionamiento de los motores, capacidad y recarga de la batería–, lo

comentado sobre los e-tron 50 y e-tron 55 'normales' es válido, tal cual, para el e-tron Sportback, que

cuesta todavía más por su exclusividad extra: carrocería de perfil más deportivo, aerodinámica mejorada... Pero no es tan funcional, pues el maletero pierde 45 litros y la altura en la segunda fila es levemente menor. En breve habrá una versión S –que más tarde llegará también al e-tron normal– con 503 CV de potencia máxima y tres motores en vez de dos: uno delante, con 204 CV en modo S y 169 en D, y dos detrás –uno por rueda–, que añaden 359 CV en S y 267 en D. Y su chasis es de carácter más dinámico.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	50 QUATTRO	55 QUATTRO	S
Potencia máxima	230 kW (313 CV)	300 kW (408 CV)	370 kW (503 CV)
Par máximo	540 Nm (55,1 mkg)	664 Nm (67,8 mkg)	973 Nm (99,3 mkg)
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. ven./Disc. ven.	Disc. ven./Disc. ven.	Disc. ven./Disc. ven.
Peso en vacío (kg)	2.445	2.555	2.550
La./An./AL (mm)	4.901/1.935/1.618	4.901/1.935/1.618	4.901/1.935/1.616
Maletero (l)	555/1.665	555/1.665	555/1.665
Neumáticos	255/55 R19	255/55 R19	255/55 R19
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio	iones de litio
Capacidad batería	71 kWh (64,7 útiles)	95 kWh (86,5 útiles)	95 kWh (86,5 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	6,8	5,7	4,5
Vel. máxima (km/h)	190	200	210
Consumo (kWh/100 km)	22,0	22,2	N.d.
Emissiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	341 km	440 km	N.d.
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.	N.d.
Tiempo recarga mín.	45' (a 120 kW)	50' (a 150 kW)	50' (a 150 kW)
Tiempo recarga max.	31 h (a 2,3 kW)	47 h (a 2,3 kW)	47 h (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	75.340	87.080	N.D.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	i3	i3 S
Potencia máxima	125 kW (170 CV)	135 kW (184 CV)
Par máximo	250 Nm (25,5 mkg)	270 Nm (27,6 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso en vacío (kg)	1.345	1.365
La./An./AL (mm)	4.011/1.775/1.598	4.006/1.791/1.590
Maletero (l)	260/1.100	260/1.100
Neumáticos (del.-tras.)	155/70 R19	175/55 R20 - 195/50 R20
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería	42,2 kWh (37,9 útiles)	42,2 kWh (37,9 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	7,3	6,9
Vel. máxima (km/h)	150	160
Consumo (kWh/100 km)	13,1	14,0
Emissiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	310 km	285 km
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.
Tiempo recarga mín.	45 minutos (a 50 kW)	45 minutos (a 50 kW)
Tiempo recarga max.	15 horas (a 2,4 kW)	15 horas (a 2,4 kW)
Precios desde... (euros)	39.900	43.650

BMW i3



Innovador a todos los niveles y en constante evolución

Pese a ser ya un veterano, pues nació en 2014, el i3 sigue siendo ejemplo de innovación: por diseño

–aunque el acceso a la fila trasera no es cómodo–, por ligereza –carrocería de CFRP y

chasis de aluminio–, por el funcionamiento del pedal acelerador que permite conducir sin frenar en cuanto cojamos práctica... Y al poco de llegar la renovada gama 2018, que eliminó las versiones REX de autonomía extendida –tenían un motorcito de gasolina para no quedarse 'tirados'–, la batería de 94 Ah –33,2 kWh– fue sustituida por la de 120 Ah –42,2 kWh–, que alarga el alcance hasta un máximo de 310 kilómetros en el i3 normal, de 170 CV. Y el i3s, más veloz por sus 184 CV, homologa 285 kilómetros.

Citroën Ami



El nuevo rey de los cascos urbanos

Con sus 2,41 metros de largo –29 centímetros menos que un Smart Fortwo– y un diámetro de giro de 7,2 metros,

este biplaza eléctrico promete convertirse en la herramienta perfecta para hacer de las ciudades nuestro reino. Se

trata de un cuadríciclo con velocidad limitada a 45 km/h, y por eso puede ser conducido desde los 15 años con una simple licencia de ciclomotor. La carrocería tiene dos puertas –la del copiloto abre normal y la del conductor, al revés– y no hay un maletero como tal, pero sí un espacio 'acotado' a los pies del pasajero con 64 litros de capacidad aproximada. La batería de 5,5 kWh –supone 60 kilos de los 485 que pesa el conjunto– da para cubrir 70 kilómetros, y en tres horas se recarga usando un enchufe doméstico. El precio en España rondará los 6.900 euros, pero habrá varias fórmulas de uso.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	AMI
Potencia máxima	6 kW (8 CV)
Par máximo	N.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos/Tambores
Peso en vacío (kg)	485
La./An./AL (mm)	2.410/1.360/1.520
Maletero (l)	64
Neumáticos	N.d.
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	5,5 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.
Vel. máxima (km/h)	45
Consumo (kWh/100 km)	N.d.
Emissiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	70 km
Alcance urbano WLTP	70 km
Tiempo recarga mín.	N.d.
Tiempo recarga max.	3 horas (a 220V)
Precios desde... (euros)	N.D.

Citroën C-Zero



Pionero urbano de origen Mitsubishi

Tras casi una década en el mercado, el C-Zero se resiste a decir adiós, y de hecho pervive en la web española de Citroën,

donde se anuncia un precio de 21.890 euros, e incluso de 21.390 si financiamos un mínimo de 6.000 euros. Basado en el

Mitsubishi i-MiEV y hermano casi gemelo del Peugeot iOn, es un cuatro plazas de filosofía urbana que equipa bajo el suelo una batería de 48 Ah –16 kWh de capacidad– con la que podremos recorrer unos 100 kilómetros de media, según el realista ciclo WLTP –150 con el anterior NEDC–. Y la recarga puede realizarse en un enchufe doméstico normal, operación que lleva entre 6 horas y 7 horas y media, o en puntos rápidos con toma CHAdeMO (de 50 o incluso 100 kW), donde carga a un máximo de 40 kW de potencia: entre 21 y 30 minutos. Como el C-Zero es ligero, sus 67 CV dan prestaciones correctas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	C-ZERO
Potencia máxima	49 kW (67 CV)
Par máximo	196 Nm (20,0 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos ventil./ Discos
Peso en vacío (kg)	1.195
La./An./AL (mm)	3.474 / 1.475 / 1.608
Maletero (l)	166 / 860
Neumáticos (del.-tras.)	145/65 R15 - 175/55 R15
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	16 kWh (14,5 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	15,9
Vel. máxima (km/h)	130
Consumo (kWh/100 km)	nd.
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	100 km
Alcance medio NEDC	150 km
Tiempo recarga mín.	21 minutos (a 40 kW)
Tiempo recarga max.	7h 30' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	26.600

Honda e



El desembarco eléctrico de Honda empieza por la ciudad

Un utilitario de 3,90 metros y cuatro plazas con tracción trasera y vistosa tapa del cargador presidiendo el

capó delantero es el primer eléctrico de Honda para Europa. Un modelo que, sin duda, rivalizará con el Mini

Cooper SE o el Fiat 500C Electric, y que se desdobra en un par de versiones: la básica, con motor de 136 CV y rendimiento ya más que correcto, y la Advance, con 154 CV, prestaciones ligeramente superiores y un precio 3.000 euros mayor debido a su dotación extra. Pero ambas comparten la batería de 35,5 kWh refrigerada por líquido, que homologa un alcance medio de 222 kilómetros. La recarga puede hacerse en puntos de 50 kW, e incluso de 100 kW, aunque en este último cargaría a un máximo de 60 kW.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW	113 KW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	113 kW (154 CV)
Par máximo	315 Nm (32,1 mkg)	315 Nm (32,1 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos ventil./ Discos	Discos ventil./ Discos
Peso en vacío (kg)	1.514	1.527
La./An./AL (mm)	3.895 / 1.750 / 1.512	3.895 / 1.750 / 1.512
Maletero (l)	171 / 861	171 / 861
Neumáticos (del.-tras.)	185/60 R16 - 205/55 R16	185/60 R16 - 205/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	35,5 kWh (32,0 útiles)	35,5 kWh (32,0 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	9,0	8,3
Vel. máxima (km/h)	145	145
Consumo (kWh/100 km)	18,0	18,0
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	222 km	222 km
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.
Tiempo recarga mín.	31 minutos (a 60 kW)	31 minutos (a 60 kW)
Tiempo recarga max.	16h 30' (a 2,3 kW)	16h 30' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	34.800	37.800

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	E-TENSE
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.600
La./An./AL (mm)	4.118 / 1.791 / 1.534
Maletero (l)	350 / 1.050
Neumáticos	215/60 R17
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh (47,0 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	8,7
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100 km)	14,7
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	320 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	28 minutos (a 100 kW)
Tiempo recarga max.	24h 15' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	39.350

Lujoso crossover francés para distinguirse

El DS 3 Crossback comparte plataforma y mecánica eléctrica con el Opel Corsa-e y los Peugeot e-208 y e-2008. Es decir, combina un motor de 136 CV con una batería de 50 kWh y dos programas de uso –D y B, éste con más retención–, de manera que asegura altas prestaciones –de 0 a 100 km/h en 8,7 segundos– y garantiza también un alcance medio de 320 kilómetros. Y preservando la misma amplitud e idéntico maletero –350 litros– que las



otras versiones. Si utilizamos un punto de 11 kW se requieren 5 horas para la recarga completa, 8 usando una de 7,4 kW y 17 si la toma es de 3,7 kW. DS

DS 3 Crossback E-Tense

cuida mucho el acabado y los materiales de calidad, y ofrece cuatro niveles de equipamiento: So Chic, Performance Line, Grand Chic y La Première.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	295 Nm (30,1 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.602
La./An./AL (mm)	4.470 / 1.820 / 1.450
Maletero (l)	357 / 1.417
Neumáticos	205/60 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	38,3 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,9
Vel. máxima (km/h)	165
Consumo (kWh/100 km)	12,3
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	311 km
Alcance urbano WLTP	412 km
Tiempo recarga mín.	47 minutos (a 44 kW)
Tiempo recarga max.	19h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	36.050

Su renovación ha supuesto una clara optimización

El Ioniq contó desde su lanzamiento con una versión cien por cien eléctrica, dotada de batería de 28 kWh y motor de 120 CV, pero la renovación protagonizada en 2019 por la berlina coreana, que tiene un maletero de 357 litros, trajo consigo avances técnicos como una batería de 38,3 kWh y un motor de 136 CV. La mejora se traduce principalmente en una mayor eficiencia diaria, pues la autonomía media WLTP pasa a ser de 311 kilómetros, y el alcance



en ciudad es de 412 kilómetros. Y Hyundai aprovechó también para optimizar el proceso de carga, que podemos hacer en los puntos rápidos: en uno de

Hyundai Ioniq Electric

50 kW –cargando a 40 kW reales– requiere 57 minutos, mientras que en uno de 100 kW –cargando a 44 kW como máximo– ronda los 50 minutos.

Fiat 500C Electric



Un nuevo 500 para una nueva era

Respetando los rasgos básicos de la saga 500, pero el 500C Electric es totalmente nuevo y, de hecho, estrena plataforma. Y aunque no es el primer 500 eléctrico –en

2013 se lanzó el 500e, a la venta en Estados Unidos con motor de 113 CV y batería de 24 kWh–, sí es el primero que se venderá en Europa. La versión de arranque,

bautizada La Prima y de la que ya se admiten pedidos, cuesta 37.900 euros, pero llegarán después variantes menos equipadas y más asequibles. Y el planteamiento técnico es más ambicioso que en los 500e ‘americanos’, pues la batería del 500C Electric es de 42 kWh –da para recorrer 320 kilómetros y puede recargarse en poco más de media hora–, el motor rinde 120 CV y le permite pasar de 0 a 100 km/h en 9 segundos... Además, tiene tres modos de conducción: Normal, Range –favorece el uso del acelerador como pedal único– y Sherpa –limita a 80 km/h la velocidad máxima–.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	500C
Potencia máxima	88 kW (120 CV)
Par máximo	N.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.500
La./An./AL (mm)	3.630 / 1.690 / 1.510
Maletero (l)	N.d.
Neumáticos	N.d.
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	42 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,0
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100 km)	13,1
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	320 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	31 minutos (a 85 kW)
Tiempo recarga max.	21h 30' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	37.900

Hyundai Kona Electric



Un práctico SUV urbano que se adapta a todo tipo de usos

Con su perfil SUV, sus 4,18 metros de largo y un maletero de 332 litros, el Kona Electric tiene

carrocería suficiente para acometer ciertas labores familiares. Y no solo en ciudad, pues por motor

–podemos elegir entre 136 y 204 CV– y autonomía –289 kilómetros WLTP en la versión básica y 449 en la más potente– permiten usos en carretera con total garantía. El Kona Electric de 136 CV tiene una batería de 42 kWh que podremos recargar incluso a 50 kW en 50 minutos, mientras que la velocidad de recarga de la variante de 204 CV –batería de 67,1 kWh– es algo mayor –77 kW reales– y la operación llevaría 44 minutos. Ofrecen varios modos de conducción y tienen cuatro niveles de retención al decelerar.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW 39 KWH	150 KW 64 KWH
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	150 kW (204 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos ventil./ Discos	Discos ventil./ Discos
Peso en vacío (kg)	1.610	1.760
La./An./AL (mm)	4.180 / 1.800 / 1.570	4.180 / 1.800 / 1.570
Maletero (l)	332 / 1.114	332 / 1.114
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	42,0 kWh (39,2 útiles)	67,1 kWh (64 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	9,7	7,6
Vel. máxima (km/h)	155	167
Consumo (kWh/100 km)	12,9	13,2
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	289 km	449 km
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.
Tiempo recarga mín.	50 minutos (a 50 kW)	44 minutos (a 77 kW)
Tiempo recarga max.	20h 15' (a 2,3 kW)	32h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	35.050	40.050

Hyundai Nexso



Pila de hidrógeno: lo más en eléctrico

Veamos tres inconvenientes de un vehículo eléctrico convencional: el enorme peso de la batería, la limitación de

autonomía en comparación con un coche diésel o de gasolina, y la lentitud de la recarga. Pero los modelos dotados de

pila de combustible, como el Nexso, acaban con esos problemas porque producen su propia electricidad a partir del hidrógeno, que podemos repostar en solo 5 minutos. Y con los 156 litros que caben en el SUV de Hyundai –tres tanques de 52 litros– podremos recorrer más de 600 kilómetros de media, y hasta 800 en ciudad. Además, sin tener que cargar con una pesada batería, pues le basta una de 1,56 kWh. Sin embargo, el precio es aún muy alto y, peor aún, la red de estaciones que suministran hidrógeno (H₂) en España es testimonial: siete, con varias de ellas reservadas a empresas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	FCEV
Potencia máxima	120 kW (163 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./ Discos vent.
Peso en vacío (kg)	1.889
La./An./AL (mm)	4.670/1.860/1.640
Maletero (l)	461/1.466
Neumáticos	245/45 R19
Batería: tipo - capacidad	iones de litio - 1,56 kWh
Depósitos de hidrógeno	156,6 L (52,2 x 3) / 6,33 kg
De 0 a 100 km/h (s)	9,5
Vel. máxima (km/h)	179
Consumo (l/100 km)	0,84 kg/100 km
Emissiones CO ₂	0 g/km
Alcance medio WLTP	666 km
Alcance urbano WLTP	800 km
Tiempo recarga mín.	5 minutos
Tiempo recarga max.	N.d.
Precios desde... (euros)	72.250

Kia e-Niro



Un polivalente crossover con autonomía sorprendente

La gama Niro fue sometida el pasado año a una profunda renovación, introduciéndose distintas

mejoras que el e-Niro ya llevaba de nacimiento. Un crossover familiar de 4,38 metros que presume de

sus 451 litros para equipaje y cuya gama permite elegir entre dos versiones, separadas por 5.000 euros. La básica, desde el punto de vista técnico, rinde 136 CV y tiene una batería de 42 kWh –289 kilómetros de autonomía media y recargas de hasta 50 kW–, mientras que el e-Niro más potente tiene motor de 204 CV y batería de 67,1 kWh –455 kilómetros de alcance y recargas de hasta 77 kW–. Como en el e-Soul, podemos elegir entre varios modos de conducción y cuatro niveles de retención en las deceleraciones.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW	150 kW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	150 kW (204 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./ Discos	Discos ventil./ Discos
Peso en vacío (kg)	1.667	1.812
La./An./AL (mm)	4.375/1.805/1.560	4.375/1.805/1.560
Maletero (l)	451/1.405	451/1.405
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería	42,0 kWh (39,2 útiles)	67,1 kWh (64 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	7,8
Vel. máxima (km/h)	155	167
Consumo (kWh/100 km)	15,3	15,9
Emissiones CO ₂	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	289 km	455 km
Alcance urbano WLTP	405 km	615 km
Tiempo recarga mín.	43 minutos (a 50 kW)	44 minutos (a 77 kW)
Tiempo recarga max.	20 h 15' (a 2,3 kW)	32 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	35.485	40.485

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	EV400 AWD
Potencia máxima	294 kW (400 CV)
Par máximo	696 Nm (71,0 mkg)
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./ Discos vent.
Peso en vacío (kg)	2.208
La./An./AL (mm)	4.682/1.895/1.565
Maletero (l)	505/1.163
Neumáticos	235/65 R18
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	90 kWh (84,7 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	4,8
Vel. máxima (km/h)	200
Consumo (kWh/100 km)	22,0
Emissiones CO ₂	0 g/km
Alcance medio WLTP mín.	415 km
Alcance medio WLTP máx.	470 km
Tiempo recarga mín.	44 minutos (a 104 kW)
Tiempo recarga max.	43 h 30' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	80.570

Jaguar I-Pace



Prestaciones y dinamismo sin humos

Elegido 'Coche del Año en Europa' en 2019, el I-Pace es un crossover de 4,68 metros con tracción total que, por ahora,

ofrece una única alternativa mecánica: 400 CV y batería de 90 kWh. Aunque la firma británica deja la puerta abierta

a otras variantes, como una de menor potencia y otra más prestacional, bautizada SVR. En cuanto al I-Pace EV400 AWD, a la venta con acabados S, SE y HSE –entre 80.400 y 94.600 euros–, equipa dos motores de 200 CV –uno para cada eje– y tiene una autonomía media WLTP que oscila entre 415 y 470 kilómetros. En cuanto a la recarga, usando una toma de 7,2 kW se necesitarían 10 horas, pero bastarían poco más de 40 minutos en una toma de 100 kW. Brilla por comportamiento y prestaciones –de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos– y presume de espacio, con cinco buenas plazas y 505 litros de maletero.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	300e
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	300 Nm (30,6 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil./ Discos
Peso en vacío (kg)	1.850
La./An./AL (mm)	4.495/1.840/1.545
Maletero (l)	367 / n.d.
Neumáticos (del.-tras.)	N.d.
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	54,3 kWh (52 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	7,5
Vel. máxima (km/h)	160
Consumo (kWh/100 km)	N.d.
Emissiones CO ₂	0 g/km
Alcance medio WLTP	Más de 300 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	57 minutos (a 50 kW)
Tiempo recarga max.	26 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.

Garantía de diez años o un millón de kilómetros

Disponibles en España desde finales de este año, el UX300e es el primer modelo eléctrico de Lexus –la firma premium de Toyota, dedicada a vehículos híbridos– y combina un motor de 204 CV con una batería de 54,3 kWh que permitirá cubrir más de 300 kilómetros en ciclo mixto WLTP, lo que se correspondería con más de 400 en el ciclo NEDC. Y la batería, que podemos cargar en menos de una hora usando una toma de 50 kW, viene garantizada



por 10 años o un millón de kilómetros –cubre cualquier degradación que reduzca su capacidad por debajo del 70 por ciento–. El UX300e tiene

tracción delantera, alcanza 100 km/h en 7,5 segundos y dispone de tres modos de conducción –Normal, Sport y Eco– y cuatro niveles de retención al decelerar.

Kia e-Soul



La nueva generación se especializa en la electricidad

Aunque el nuevo Soul dispone de versiones con motor de gasolina en algunos mercados, a

Europa llega solo como e-Soul, y desdoblado, como el e-Niro o el Hyundai Kona Electric –los tres modelos

comparten mecánica–, en dos versiones: la básica, con 136 CV y batería de 42 kWh, y la más energética, con 204 CV y batería de 67,1 kWh. Y si la primera homologa 276 kilómetros de autonomía y admite cargas de hasta 50 kW reales –43 minutos para alcanzar el 80 por ciento–, la segunda anuncia 452 kilómetros de alcance medio y se puede cargar a mayor potencia: hasta 77 kW. Y su aspecto urbano no debe confundirnos, pues el e-Soul –maletero de 315 litros– permite salir a carretera con solvencia.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW	150 kW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	150 kW (204 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil./ Discos	Discos ventil./ Discos
Peso en vacío (kg)	1.593	1.682
La./An./AL (mm)	4.195/1.800/1.605	4.195/1.800/1.605
Maletero (l)	315/1.339	315/1.339
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería	42,0 kWh (39,2 útiles)	67,1 kWh (64 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	9,9	7,9
Vel. máxima (km/h)	155	167
Consumo (kWh/100 km)	15,6	15,7
Emissiones CO ₂	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	276 km	452 km
Alcance urbano WLTP	407 km	648 km
Tiempo recarga mín.	43 minutos (a 50 kW)	44 minutos (a 77 kW)
Tiempo recarga max.	20 h 15' (a 2,3 kW)	32 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	36.675	42.725

Mercedes-Benz EQC



Un eléctrico premium con estrella

Tras la aparición del Jaguar I-Pace y el Audi e-tron, la respuesta de la firma de Stuttgart no se hizo esperar

en ese nuevo segmento de los crossover familiares premium con mecánica eléctrica. El EQC, que más adelante ofrecerá

otras versiones, rinde 408 CV en su variante 400 4Matic, resultado de combinar dos motores, uno delante y otro detrás, que también aseguran la tracción para ambos ejes. Con 4,76 metros de largo y un maletero de 500 litros, el EQC anuncia 416 kilómetros de autonomía media y puede recargar su batería de 93 kWh en poco más de media hora –admite potencias de carga de hasta 112 kW–. Pero usando un wallbox de 7,4 kW, la operación llevaría 11 horas. La velocidad máxima no impresiona, limitada a 180 km/h, pero a pesar de sus 2.495 kilos acelera de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	400 4MATIC
Potencia máxima	300 kW (408 CV)
Par máximo	760 Nm (77,6 mkg)
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./ Discos vent.
Peso en vacío (kg)	2.495
La./An./AL (mm)	4.761/1.884/1.623
Maletero (l)	500/1.460
Neumáticos (del.-tras.)	235/55 R19 - 255/50 R19
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	93 kWh (80 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	5,1
Vel. máxima (km/h)	180
Consumo (kWh/100 km)	22,4
Emissiones CO ₂	0 g/km
Alcance medio WLTP	416 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	35 minutos (a 112 kW)
Tiempo recarga max.	41 horas (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	77.425

Mini Cooper SE



El **Mini intensifica** su metamorfosis

Seguro que Alec Issigonis, el creador del primer Mini, disfrutaría observando cómo aquel diminuto utilitario

lanzado en 1959 se ha ido adaptando a lo nuevos tiempos. Primero renaciendo en 2001, después multiplicando su

oferta con diversas carrocerías y finalmente ofreciendo las mecánicas electrificadas que exigen las últimas normativas, como el Mini Countryman híbrido enchufable. Y aunque ya hubo un Mini E a la venta en Norteamérica, el primer Mini cien por cien eléctrico para Europa es este Cooper SE, con motor de 184 CV –de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos– y batería de 32,6 kWh para cubrir unos 234 kilómetros entre recargas –en una toma rápida de 50 kW nos llevaría media hora–. Disponible con tres puertas, tiene un maletero de 211 litros, cuatro modos de conducción y retención de fuerza graduable.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	COOPER SE
Potencia máxima	135 kW (184 CV)
Par máximo	270 Nm (27,6 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.440
La./An./AL (mm)	3.845 / 1.727 / 1.432
Maletero (l)	211 / 731
Neumáticos	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	32,6 kWh (28,9 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	7,3
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100 km)	15,5
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	234 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	28 minutos (a 50 kW)
Tiempo recarga max.	15 horas (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	33.950

Opel Corsa-e



Un eléctrico **'made in Zaragoza'**

La nueva generación del Corsa nace en Figueruelas como sus predecesores, pero protagoniza una revolución

porque pertenece ya a la era PSA de Opel y comparte plataforma y mecánicas con modelos de DS o Peugeot. El

Corsa-e cien por cien eléctrico no es excepción, pues como el DS 3 Crossback E-Tense o el Peugeot e-208 monta un motor de 136 CV que asocia a una batería de 50 kWh. El resultado, altas prestaciones –de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos– y generosa autonomía, con una media de 337 kilómetros. Y podemos disfrutar las recargas incluso a 100 kW, en menos de media hora. Ofrece modos de conducción Eco, Normal y Sport, y tiene un programa B que acentúa la retención. El maletero anuncia 267 litros –frente a los 309 del resto de la gama– y hay tres acabados: Selection, Edition y Elegance.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.530
La./An./AL (mm)	4.060 / 1.765 / 1.435
Maletero (l)	267 / 1.042
Neumáticos	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh (47 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100 km)	17,0
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	337 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	28 minutos (a 100 kW)
Tiempo recarga max.	24 h 15' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	30.850

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	40 KWH	62 KWH E+
Potencia máxima	110 kW (150 CV)	160 kW (218 CV)
Par máximo	320 Nm (32,7 mkg)	340 Nm (34,7 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos
Peso en vacío (kg)	1.580	1.760
La./An./AL (mm)	4.490 / 1.788 / 1.530	4.490 / 1.788 / 1.540
Maletero (l)	394 / 1.176	385 / n.d.
Neumáticos	205/55 R16	215/50 R17
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	40 kWh (36 útiles)	62 kWh (56 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	7,9	7,3
Vel. máxima (km/h)	144	157
Consumo (kWh/100 km)	20,6	18,0
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	270 km	385 km
Alcance urbano WLTP	389 km	528 km
Tiempo recarga mín.	40 minutos (a 46 kW)	35 minutos (a 100 kW)
Tiempo recarga max.	18 h 30' (a 2,3 kW)	28 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	35.620	43.570

Nissan Leaf



El que da primero..., **da dos veces**

A finales de 2010 Nissan lanzaba un compacto bautizado Leaf y disponible solo con motor eléctrico,

de 109 CV, y batería de 24 kWh. Convertido en 'best seller' mundial de esta tecnología, fue renovado

a fondo en 2013, y dos años después empezó a ofrecerse con batería de 30 kWh. Pero el gran avance se produjo con la llegada en 2017 de la segunda generación, actualmente a la venta. Más amplio, con mejor maletero y dotado de un motor de 150 CV y una batería de 40 kWh, que permite homologar 270 kilómetros de autonomía media y 389 en ciudad. Y el más reciente –y caro– Leaf e+, con 218 CV y batería de 62 kWh, incrementa el alcance, optimiza las prestaciones y permite recargar energía a 100 kW.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	ION
Potencia máxima	49 kW (67 CV)
Par máximo	196 Nm (20,0 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil. / Tambores
Peso en vacío (kg)	1.195
La./An./AL (mm)	3.475 / 1.475 / 1.608
Maletero (l)	166 / 860
Neumáticos (del.-tras.)	145/65 R15 - 175/55 R15
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	16 kWh (14,5 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	15,9
Vel. máxima (km/h)	130
Consumo (kWh/100 km)	12,6 (NEDC)
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	150 km (NEDC)
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	21 minutos (a 40 kW)
Tiempo recarga max.	7 h 30' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	21.852

Abrió camino a los Peugeot eléctricos

Peugeot llevaba tiempo investigando sobre coches eléctricos con proyectos como el del 106 Electric, pero su primer modelo de serie, llegado de Japón, fue el iOn, hermano gemelo de Citroën C-Zero y Mitsubishi i-MiEV. Un utilitario de 3,48 metros y cuatro plazas con maletero de 166 litros y carácter urbano que aún aparece en la web de Peugeot, aunque su desaparición está próxima. Rinde 67 CV, que se transmiten al eje trasero, y se



conforma con una batería de 16 kWh, pero eso se traduce en datos válidos para su uso en la ciudad. Y la autonomía (NEDC) es de 150 kilómetros. Pero el

valor según la norma WLTP debe rondar los 100 kilómetros. En cuanto a la recarga, nos llevará menos de media hora en los puntos rápidos a 40 kW.

Nissan e-NV200 Evalia



Económico, y de **cinco o siete plazas**

Fabricado hasta ahora en la planta barcelonesa de la Zona Franca, el Evalia es un compacto monovolumen

–derivado del funcional furgón comercial NV200– que está disponible en versiones configuradas para cinco o

siete plazas, esta última con un razonable maletero de 443 litros cuando las tres filas están en uso. Y el volumen de carga rondará los tres metros cúbicos si solo necesitamos las dos plazas delanteras y abatimos las dos filas posteriores. En cuanto a la mecánica, tiene un motor de 109 CV –como el primer Leaf– y una batería de 40 kWh –como el Leaf actual–, lo que se traduce en 200 kilómetros de autonomía media y más de 300 en ciclo urbano. En cuanto a la recarga, usando una toma rápida de 50 kW necesitaríamos poco más de 40 minutos. Pero su velocidad máxima es justa: 123 km/h.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	40 KWH
Potencia máxima	80 kW (109 CV)
Par máximo	254 Nm (25,9 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos / Discos
Peso en vacío (kg)	1.667
La./An./AL (mm)	4.560 / 1.755 / 1.858
Maletero (l)	443 (7plaz.) / 2.110 / 2.940
Neumáticos	185/65 R15
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	40 kWh (38 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	14,0
Vel. máxima (km/h)	123
Consumo (kWh/100 km)	25,9
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	200 km
Alcance urbano WLTP	301 km
Tiempo recarga mín.	42 minutos (a 46 kW)
Tiempo recarga max.	19 h 30' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	37.500

Peugeot e-2008



El **Coche del Año** también es '0'

Sin duda, uno de los factores que influyeron en la elección del nuevo 208 como 'Car of the Year 2020' por parte de la

prensa europea especializada fue la presencia en la gama, desde el inicio, del e-208 eléctrico. Una versión libre de

emisiones dotada de un motor de 136 CV y de una batería de 50 kWh, combinación que deriva en altas prestaciones –8,1 segundos para alcanzar 100 km/h desde parado– y un notable alcance: 340 kilómetros de media. Y la recarga se puede realizar incluso a 100 kW de potencia, en menos de media hora. El conductor puede escoger entre los modos Normal, Eco y Sport, y entre dos posiciones del cambio automático: D y B, ésta con más poder de retención al decelerar. Hay cuatro niveles de equipamiento: Active, Allure, GT Line y GT, este último de enfoque más dinámico.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.530
La./An./AL (mm)	4.055 / 1.745 / 1.430
Maletero (l)	265 / n.d.
Neumáticos	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh (47 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100 km)	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	340 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	28 minutos (a 100 kW)
Tiempo recarga max.	24 h 15' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	32.100

Peugeot e-2008



Como el e-208, pero **a la moda SUV**

Parte de lo dicho sobre el e-208 es aplicable al e-2008, versión eléctrica de la segunda generación del SUV 2008,

fabricada en Vigo. Porque los dos comparten la plataforma y también la mecánica: un motor de 136 CV que envía su fuerza

al eje delantero y una batería de 50 kWh que podremos recargar incluso a 100 kW de potencia, exactamente en 28 minutos. Y si usamos un cargador de 22 kW, la operación lleva aproximadamente una hora. Las diferencias en relación al e-208 tienen que ver con la mayor corpulencia del e-2008, pues sus plazas traseras son más amplias, tiene un maletero de 405 litros –265 su hermano menor– y el peso del conjunto es 93 kilos superior. No afecta a las prestaciones, pero sí resta 20 kilómetros al alcance medio: de 340 baja a 320. Por último, hay también cuatro acabados: Active, Allure, GT Line y GT.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.623
La./An./AL (mm)	4.300 / 1.770 / 1.530
Maletero (l)	405 / n.d.
Neumáticos	215/65 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh (47 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100 km)	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	320 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga min.	28 minutos (a 100 kW)
Tiempo recarga max.	24 h 15' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	32.100

Renault Twingo Z.E.



Hay vida **entre el Twizy y el Zoe**

Desvelado hace ya algunos meses, el Twingo Z.E. estará en los concesionarios tras el verano, equipado con un motor eléctrico

posterior –la tracción también es trasera– de 82 CV, suficiente para acelerar de 0 a 100 km/h en 12,6 segundos y alcanzar 135

km/h. La batería, de 23 kWh, da para recorrer aproximadamente 180 kilómetros –a la espera de la homologación WLTP–, y la recarga se puede hacer con una potencia de hasta 22 kW, de modo que la operación completa llevaría unos 75 minutos. Además, el maletero crece algo frente a los Twingo de gasolina: 240 litros con las cuatro plazas en uso. El conductor puede elegir entre varios niveles de retención en las deceleraciones, y también entre dos programas: Normal y Eco, alargando éste el alcance a 215 kilómetros. Renault, además, dice que la autonomía en ciudad alcanzará los 250 kilómetros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	Z.E.
Potencia máxima	60 kW (82 CV)
Par máximo	160 Nm (16,3 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil. / Tambores
Peso en vacío (kg)	N.d.
La./An./AL (mm)	3.615 / 1.646 / 1.541
Maletero (l)	174-240 / 980
Neumáticos	165/65 R15 - 185/60 R15
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	23 kWh (21,3 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	12,6
Vel. máxima (km/h)	135
Consumo (kWh/100 km)	16,3
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio	180 km (aprox.)
Alcance urbano	250 km (aprox.)
Tiempo recarga min.	1 h 15' (a 22 kW)
Tiempo recarga max.	11 horas (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	4S PERFORMANCE	4S PERFORM. PLUS	TURBO	TURBO S
Potencia máxima	390 kW (530 CV)	420 kW (571 CV)	500 kW (680 CV)	560 kW (761 CV)
Par máximo	640 Nm (65,3 mkg)	650 Nm (66,3 mkg)	850 Nm (83,7 mkg)	1.050 Nm (102,1 mkg)
Tracción	A las 4 ruedas			
Caja de cambios	Automática, 2 vel.	Automática, 2 vel.	Automática, 2 vel.	Automática, 2 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso en vacío (kg)	2.215	2.295	2.380	2.370
La./An./AL (mm)	4.963 / 1.966 / 1.379	4.963 / 1.966 / 1.379	4.963 / 1.966 / 1.381	4.963 / 1.966 / 1.378
Maletero (l)	407 + 81	407 + 81	366 + 81	366 + 81
Neumáticos (del.-tras.)	225/55 R19 - 275/45 R19	225/55 R19 - 275/45 R19	245/45 R20 - 285/40 R20	265/35 R21 - 305/30 R21
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	79,2 kWh (71 útiles)	93,4 kWh (83,7 útiles)	93,4 kWh (83,7 útiles)	93,4 kWh (83,7 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	4,0	4,0	3,2	2,8
Vel. máxima (km/h)	250	250	260	260
Consumo (kWh/100 km)	21,1	23,0	23,0	24,4
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	407 km	463 km	450 km	412 km
Alcance urbano WLTP	466 km	524 km	497 km	473 km
Tiempo recarga min.	21 minutos (a 22 kW)	21 minutos (a 270 kW)	21 minutos (a 270 kW)	21 minutos (a 270 kW)
Tiempo recarga max.	36 h 30' (a 2,3 kW)	43 horas (a 2,3 kW)	43 horas (a 2,3 kW)	43 horas (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	108.337	114.968	155.648	189.528



Porsche Taycan

Prestaciones **al nivel de lo esperado**

El primer Porsche eléctrico no defrauda por fuerza, prestaciones o comportamiento; pese a tratarse de conjuntos que oscilan entre 2.215 y 2.380 kilos. Hay cuatro versiones, todas con cambio automático de dos

marchas –los eléctricos suelen tener una– y tracción total: potencias de 530, 571, 680 y 761 CV, y batería de 93,4 kWh, salvo en la versión 'basica', que equipa una de 79,2 kWh. La recarga es muy rápida en todos los casos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	R110 Z.E. 40	R110 Z.E. 50	R135 Z.E. 50
Potencia máxima	80 kW (108 CV)	80 kW (108 CV)	100 kW (135 CV)
Par máximo	225 Nm (23,0 mkg)	225 Nm (23,0 mkg)	245 Nm (25,0 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso en vacío (kg)	1.502	1.502	1.502
La./An./AL (mm)	4.087 / 1.787 / 1.562	4.087 / 1.787 / 1.562	4.087 / 1.787 / 1.562
Maletero (l)	338 / 1.225	338 / 1.225	338 / 1.225
Neumáticos	185/65 R15	195/55 R16	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	44,1 kWh (41 útiles)	55 kWh (52 útiles)	55 kWh (52 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	11,4	11,4	9,5
Vel. máxima (km/h)	135	135	140
Consumo (kWh/100 km)	17,2	17,7	17,7
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	313 km	386 km	386 km
Alcance real medio oficial	200-300 km	240-375 km	240-375 km
Tiempo recarga min.	45 minutos (a 45 kW)	56 minutos (a 46 kW)	56 minutos (a 46 kW)
Tiempo recarga max.	21 horas (a 2,3 kW)	26 h 45' (a 2,3 kW)	26 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	31.700	34.000	34.500

Renault Zoe



Con **nuevos argumentos** tras su reciente actualización

Puede que estéticamente la evolución no haya sido radical, pero el Zoe ha sido renovado en profundidad a

nivel técnico, disponiendo ahora de una gama que permite escoger entre tres versiones: dos con

motor de 108 CV –la más barata con batería de 40 kWh y 313 kilómetros de autonomía, y una más cara con batería de 55 kWh y 386 kilómetros de alcance medio– y otra, el Zoe R135, con 135 CV y batería de 50 kWh. La firma del rombo ha optimizado el proceso de carga, que en un punto rápido de 50 kW llevaría ahora menos de una hora, pues la velocidad de recarga aumenta a 150 kilómetros por cada media hora. Hay dos modos de conducción –Normal y Eco– y dos niveles de regeneración: D y B.



Renault Twizy

Ideal para la ciudad, y con **dos niveles de potencia**

La firma gala fue valiente en 2012 lanzando el Twizy, un eléctrico de cuatro ruedas con dimensiones

muy recortadas: 2,34 de largo por 1,24 de ancho. Biplaza –el pasajero se sienta tras el conductor–,

cuenta también con una variante 'de carga' con una plaza y maletero posterior: el Twizy Cargo. Y Renault ofrece dos alternativas mecánicas: el Twizy 45, con motor de 5 CV y velocidad limitada a 45 km/h –puede conducirse desde los 15 años con la licencia de ciclomotor–, y el 80, con 17 CV y 80 km/h de velocidad. Pero la batería de 6,1 kWh permite un alcance medio –en ciclo NEDC, menos realista que el WLTP– de 90 ó 100 kilómetros. Tiene tracción trasera y la recarga en un enchufe doméstico lleva tres horas y media.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	45	80
Potencia máxima	4 kW (5 CV)	13 kW (17 CV)
Par máximo	33 Nm (3,4 mkg)	57 Nm (5,8 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos / Discos	Discos / Discos
Peso en vacío (kg)	446	474
La./An./AL (mm)	2.338 / 1.237 / 1.454	2.338 / 1.237 / 1.454
Maletero (l)	31	31
Neumáticos (del.-tras.)	125/80 R13 - 145/80 R13	125/80 R13 - 145/80 R13
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	6,1 kWh	6,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,9 (de 0 a 45 km/h)	6,1 (de 0 a 45 km/h)
Vel. máxima (km/h)	45	80
Consumo (kWh/100 km)	5,8	6,3
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	100 km (NEDC)	90 km (NEDC)
Alcance real medio oficial	75-85 km	60-70 km
Tiempo recarga min.	3 h 30' (a 220V)	3 h 30' (a 220V)
Tiempo recarga max.	6 horas (a 125V)	6 horas (a 125V)
Precios desde... (euros)	7.525	8.235

Seat Mii Electric



Un eléctrico **con marca España**

El Mii, perteneciente a un proyecto del que forman parte también el Skoda Citigo y el Volkswagen Up!, se ofrece ya

solo en versión de mecánica eléctrica, que mantiene la misma amplitud –tiene cuatro plazas– y el maletero de 251 litros. Pero

las grandes novedades están bajo el capó, donde incorpora un motor de 83 CV sin emisiones que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 12,3 segundos y alcanzar 130 km/h de velocidad punta; y bajo el habitáculo, donde hay una batería de 36,8 kWh que da para recorrer 259 kilómetros de media y podemos recargar en 48 minutos a 40 kW de potencia. Hay modos de conducción Normal, Eco y Eco+, y podemos elegir –se seleccionan mediante la palanca de cambio– entre cuatro diferentes niveles de retención al decelerar. Además, se ofrecen dos grados de equipamiento: el básico y el Plus.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	61 KW
Potencia máxima	61 kW (83 CV)
Par máximo	212 Nm (21,6 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil. / Tambores
Peso en vacío (kg)	1.235
La./An./AL (mm)	3.556 / 1.645 / 1.481
Maletero (l)	251 / 923
Neumáticos	165/70 R14
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	36,8 kWh (32,3 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	12,3
Vel. máxima (km/h)	130
Consumo (kWh/100 km)	14,4
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	259 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga min.	48 minutos (a 40 kW)
Tiempo recarga max.	16 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	21.230

Skoda Citigo e iV



Una **solución checa** para la ciudad

Skoda también ha eliminado de la gama Citigo las versiones de gasolina para volcarse en la alternativa eléctrica, perfectamente adaptada al

uso sin emisiones en la ciudad. El Citigo, 'pariente' de Seat Mii y Volkswagen Up!, es un utilitario de 3,60 metros con maletero de 250 litros y cuatro plazas

que en su nueva variante e iV combina un motor de 83 CV y una batería de 36,8 kWh, que no resta ni amplitud a los pasajeros ni espacio para el equipaje. Se anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 12,5 segundos y una velocidad punta de 130 km/h, y la autonomía media es de 260 kilómetros. En cuanto a la recarga, a 40 kW lleva solo 48 minutos, y poco más de cuatro horas con un cargador de 7,2 kW. Como en Mii Electric y e-Up!, disponemos de tres programas de uso –Eco+, Eco y Normal– y cuatro niveles de retención en las deceleraciones, con uno llamado B que permite conducir 'casi' sin recurrir al pedal de freno.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	61 kW
Potencia máxima	61 kW (83 CV)
Par máximo	210 Nm (21,4 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Tambores
Peso en vacío (kg)	1.235
La./An./AL (mm)	3.597/1.645/1.481
Maletero (l)	250/923
Neumáticos	165/70 R14
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	36,8 kWh (32,3 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	12,5
Vel. máxima (km/h)	130
Consumo (kWh/100 km)	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	260 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	48 minutos (a 40 kW)
Tiempo recarga max.	16 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	22.370

Smart EQ Forfour



Smart, eléctrico y **con cuatro plazas**

Renovado el pasado año como los Fortwo, el Forfour de 3,50 metros de largo y cuatro plazas tampoco se ofrece ya con

motores de gasolina, siendo esta variante eléctrica EQ la única disponible. Y pese a compartir plataforma y tamaño con el

inminente Renault Twingo Z.E., Smart se ha inclinado por una batería bastante más pequeña, y sus 17,6 kWh de capacidad dan solo para una autonomía media de 129 kilómetros. La recarga se puede efectuar incluso a 22 kW, lo que llevaría unos 55 minutos, aunque la firma de Daimler habla de 40 para alcanzar el 80 por ciento de capacidad. En cuanto al motor, sus 82 CV son enviados al eje trasero –el motor es posterior, de hecho– y le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 12,7 segundos, mientras que la velocidad punta es de 130 km/h. Hay dos modos de conducción y su maletero tiene un volumen justito: 185 litros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	EQ
Potencia máxima	60 kW (82 CV)
Par máximo	160 Nm (16,3 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Tambores
Peso en vacío (kg)	1.200
La./An./AL (mm)	3.495/1.665/1.554
Maletero (l)	185/975
Neumáticos (del.-tras.)	165/65 R15 - 185/60 R15
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	17,6 kWh (16,7 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	12,7
Vel. máxima (km/h)	130
Consumo (kWh/100 km)	18,0
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	129 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	55 minutos (a 22 kW)
Tiempo recarga max.	8 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	25.150

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	EQ
Potencia máxima	60 kW (82 CV)
Par máximo	160 Nm (16,3 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos/Tambores
Peso en vacío (kg)	1.095
La./An./AL (mm)	2.695/1.663/1.555
Maletero (l)	230
Neumáticos (del.-tras.)	165/65 R15 - 185/60 R15
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	17,6 kWh (16,7 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	11,6
Vel. máxima (km/h)	130
Consumo (kWh/100 km)	17,4
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	133 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	55 minutos (a 22 kW)
Tiempo recarga max.	8 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	24.450

Smart EQ Fortwo



La **electricidad** le hace grande

A diferencia de otros vehículos diminutos, como el Citroën Ami o el Renault Twizy, el Fortwo de Smart es un turismo 'de verdad'

que, por ejemplo, permite abandonar la ciudad gracias a unas prestaciones correctas, pues esta versión eléctrica EQ

–desde el año pasado no se ofrecen mecánicas de gasolina– alcanza 130 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 11,6 segundos gracias a su motor de 82 CV, enviados al eje trasero. Biplaza y con un maletero de 230 litros, su mayor inconveniente es una batería de capacidad justa, pues sus 17,6 kWh se traducen en una autonomía media de sólo 133 kilómetros. A cambio, la recarga es más ágil, y usando un punto de 22 kW bastarían unos tres cuartos de hora. E incluso en un enchufe doméstico –a 2,3 kW–, la operación se completa en menos de 9 horas. El usuario puede elegir entre dos modos de conducción: Normal y Eco.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	RWD	AWD	AWD PERFORM.
Potencia máxima	175 kW (238 CV)	258 kW (351 CV)	353 kW (480 CV)
Par máximo	N.d.	N.d.	N.d.
Tracción	Trasera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso en vacío (kg)	1.747	1.922	1.935
La./An./AL (mm)	4.694/1.849/1.443	4.694/1.849/1.443	4.694/1.849/1.443
Maletero (l)	425+117	425+117	425+117
Neumáticos	235/45 R18	235/45 R18	235/35 R20
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh (47,5 útiles)	75 kWh (72,5 útiles)	75 kWh (72,5 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	5,6	4,6	3,4
Vel. máxima (km/h)	225	233	261
Consumo (kWh/100 km)	N.d.	N.d.	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	409 km	560 km	530 km
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.	N.d.
Tiempo recarga mín.	26 minutos (a 100 kW)	25 minutos (a 190 kW)	25 minutos (a 190 kW)
Tiempo recarga max.	24 h 30' (a 2,3 kW)	37 h 15' (a 2,3 kW)	37 h 15' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	49.000	58.700	65.300

Tesla Model 3



Ser **el más vendido del mundo** no se logra por casualidad

El éxito del Model S llevó a Tesla a replicar la fórmula en una berlina de menor tamaño –4,69 metros– y

precio más bajo. Y, a la vista de sus ventas, acertó con este Model 3: el eléctrico más vendido del mundo

en 2019, y 'best seller' en España el pasado año, por delante de Nissan Leaf y Renault Zoe. Hay tres versiones, cada una con un nivel de potencia: la opción básica, con tracción trasera y un motor, rinde 238 CV; la intermedia, con dos motores ya y tracción total, da 351 CV; mientras que el Model 3 Performance, también con dos motores y tracción en ambos ejes, tiene 480 CV. Y mientras el primero monta batería de 50 kWh, en los otros es de 75 kWh y carga a mayor velocidad. Para el equipaje, 542 litros de 'maleteros'.

Smart EQ Fortwo Cabrio



Al aire libre y **al aire puro**

Comparte con el Fortwo coupé y el Forfour las mejoras introducidas en la renovación del 2019, que hizo desaparecer de la

gama las versiones de gasolina para apostar solo por esta alternativa eléctrica EQ de 82 CV con batería de 17,6 kWh, ideal

para la ciudad por sus recortadas dimensiones –2,70 metros de longitud– y pequeño radio de giro. Biplaza como su hermano de carrocería cerrada, el maletero pierde algo de volumen respecto a él –homologa 190 litros–, mientras que el peso crece 30 kilos, aunque seguimos estando ante un eléctrico especialmente ligero: 1.125 kilos. Pero la autonomía se queda en 130 kilómetros, lo que obligará a pensarse mucho las salidas de la ciudad, en las que puede alcanzar 130 km/h. Cuenta también con modos de conducción Normal y Eco, e incorpora de serie un cargador de 4,6 kW.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	EQ
Potencia máxima	60 kW (82 CV)
Par máximo	160 Nm (16,3 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos/Tambores
Peso en vacío (kg)	1.125
La./An./AL (mm)	2.695/1.663/1.553
Maletero (l)	190
Neumáticos (del.-tras.)	165/65 R15 - 185/60 R15
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	17,6 kWh (16,7 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	11,9
Vel. máxima (km/h)	130
Consumo (kWh/100 km)	17,8
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	130 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga mín.	55 minutos (a 22 kW)
Tiempo recarga max.	8 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	27.465

Tesla Model Y



Como el Model 3, pero **mejorado y con carrocería crossover**

La firma californiana no da puntadas sin hilo, pues si el Model 3 triunfa siendo una berlina –un segmento

ahora no tan exitoso–, la aceptación debería ser aún mayor convirtiéndolo en crossover o SUV

deportivo. Porque eso es básicamente el Model Y, que llegará en la segunda mitad del año y del que ya hay precios para España, salvo el de la variante básica, de un motor y tracción trasera, y que rinde 271 CV, suficientes para pasar de 0 a 100 km/h en 5,8 segundos. Las otras dos versiones, de 351 y 480 CV, tienen dos motores y tracción total. Todos los Model Y equipan la batería de 75 kWh –hasta 540 kilómetros de autonomía–, que pueden recargar a más velocidad incluso que en el Model 3: a 250 kW.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	RWD	AWD	AWD PERFORM.
Potencia máxima	199 kW (271 CV)	258 kW (351 CV)	353 kW (480 CV)
Par máximo	N.d.	N.d.	639 Nm (65,2 mkg)
Tracción	Trasera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso en vacío (kg)	N.d.	2.078	2.078
La./An./AL (mm)	4.751/1.920/1.624	4.751/1.920/1.624	4.751/1.920/1.624
Maletero (l)	N.d.	N.d.	N.d.
Neumáticos	N.d.	255/45 R19	275/35 R21
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	75 kWh (72,5 útiles)	75 kWh (72,5 útiles)	75 kWh (72,5 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	5,8	5,1	3,7
Vel. máxima (km/h)	209	217	241
Consumo (kWh/100 km)	N.d.	N.d.	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	540 km	505 km	480 km
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.	N.d.
Tiempo recarga mín.	22 minutos (a 250 kW)	22 minutos (a 250 kW)	22 minutos (a 250 kW)
Tiempo recarga max.	37 h 15' (a 2,3 kW)	37 h 15' (a 2,3 kW)	37 h 15' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.	64.000	70.000

Tesla Model S



Probablemente, el primer eléctrico convertido en **objeto de deseo**

Aunque el primer Tesla fue el Roadster, biplaza eléctrico de 292 CV nacido en 2009, el Model S fue

realmente el modelo que lanzó al estrellato a la firma estadounidense. Porque ya no se trataba de un

deportivo minoritario, sino de una berlina de lujo –4,97 metros– que bastaba más público deseaba comprar por espacio –805 litros de volumen para equipaje en total–, seguridad y tecnología. Pero sobre todo por su relación entre prestaciones y eficiencia. La gama actual consta de dos versiones, ambas de doble motor y tracción total, que rinden 421 y 610 CV. Y las dos equipan batería de 100 kWh, con hasta 610 kilómetros de alcance medio. Además, se pueden recargar a 200 kW de potencia en 38 minutos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	GRAN AUTONOMÍA	PERFORMANCE
Potencia máxima	310 kW (421 CV)	449 kW (610 CV)
Par máximo	N.d.	N.d.
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso en vacío (kg)	2.290	2.316
La./An./AL (mm)	4.970/1.964/1.445	4.970/1.964/1.445
Maletero (l)	745 /1.645 + 60	745 /1.645 + 60
Neumáticos	245/45 R19	245/45 R19
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	100 kWh (95 útiles)	100 kWh (95 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	3,8	2,6
Vel. máxima (km/h)	250	261
Consumo (kWh/100 km)	N.d.	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	610 km	593 km
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.
Tiempo recarga min.	38 minutos (a 200 kW)	38 minutos (a 200 kW)
Tiempo recarga max.	48 h 45' (a 2,3 kW)	48 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	87.800	104.700

Volkswagen e-Up!



El pequeño de una **familia creciente**

Todo lo dicho a nivel técnico sobre el Seat Mii Electric o el Skoda Citigo e iV es válido para el e-Up! de Volkswagen, pues los tres modelos son casi

idénticos y también comparten la arquitectura eléctrica libre de emisiones –el Up! tampoco se comercializa ya con motores de gasolina–. Es decir, un propulsor

de 83 CV asociado a una batería de 36,8 kWh que podemos recargar en solo 48 minutos –a 40 kW– y da para cubrir unos 258 kilómetros de media, tres programas de conducción –Eco+, Eco y Standard–, cuatro niveles de retención en las deceleraciones seleccionables a través de la palanca de cambio... Y aunque es un utilitario de cuatro plazas de filosofía urbana, puede cumplir más allá de sus límites: acelera de 0 a 100 km/h en 11,9 segundos, alcanza 130 km/h y tiene un maletero de 251 litros. El cliente puede elegir entre dos niveles de equipamiento: el básico y el Style, 920 euros más caro.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	61 KW
Potencia máxima	61 kW (83 CV)
Par máximo	210 Nm (214 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil./Tambores
Peso en vacío (kg)	1.235
La./An./AL (mm)	3.600/1.645/1.492
Maletero (l)	251/959
Neumáticos	165/70 R14
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	36,8 kWh (32,3 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	11,9
Vel. máxima (km/h)	130
Consumo (kWh/100 km)	14,5
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	258 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga min.	48 minutos (a 40 kW)
Tiempo recarga max.	16 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	22.585

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	GRAN AUTONOMÍA	PERFORMANCE
Potencia máxima	310 kW (421 CV)	449 kW (610 CV)
Par máximo	N.d.	N.d.
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso en vacío (kg)	2.534	2.562
La./An./AL (mm)	5.052/1.999/1.684	5.052/1.999/1.684
Maletero (l)	1.090/2.300 + 187	1.090/2.300 + 187
Neumáticos (del.-tras.)	265/45 R20 - 275/45 R20	265/45 R20 - 275/45 R20
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	100 kWh (95 útiles)	100 kWh (95 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	4,6	2,9
Vel. máxima (km/h)	250	250
Consumo (kWh/100 km)	N.d.	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	507 km	487 km
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.
Tiempo recarga min.	38 minutos (a 200 kW)	38 minutos (a 200 kW)
Tiempo recarga max.	48 h 45' (a 2,3 kW)	48 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	93.600	109.800

Tesla Model X



La fórmula del Model S, pero en un **original formato SUV**

Tras la acogida de la berlina Model S, y considerando el éxito de los modelos SUV en Norteamérica, Tesla

aplicó esa tecnología al Model X, que se salta los cánones convencionales de diseño: volumen de

SUV –5,05 metros de largo y 1,68 de alto–, perfil de estilo coupé, puertas laterales traseras tipo ‘ala de gaviota’... Además, el cliente puede elegir entre cinco y, por 3.700 euros más, siete plazas. Y, como sucede en el Model S, podemos escoger también entre una versión de 421 CV y otra de 610, ambas con doble motor, tracción total y batería de 100 kWh, recargable en puntos rápidos en solo 38 minutos. Autonomía de hasta 507 kilómetros y prestaciones de infarto: el Performance, 2,9 segundos en el ‘0-100’.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	290 Nm (29,6 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.615
La./An./AL (mm)	4.270/1.799/1.482
Maletero (l)	341/1.231
Neumáticos	205/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	35,8 kWh (32 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	9,6
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100 km)	15,4
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	232 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga min.	36 minutos (a 40 kW)
Tiempo recarga max.	16 h 30' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	32.990

Volkswagen e-Golf



El **líder europeo**, en versión eléctrica

A la espera de la inminente llegada del ID.3, compacto cien por cien eléctrico con el que Volkswagen quiere revolucionar el mercado, el

e-Golf de la anterior generación sigue a la venta. Se trata del modelo presentado en 2017, una actualización que elevó la potencia del motor de 116 a 136

CV y el par máximo de 27,6 a 29,6 mkg, y que relevó a la batería original de 24,2 kWh por una, 30 kilos más pesada, de 35,8 kWh, de forma que todo evolucionó a mejor: la aceleración –9,6 segundos en el ‘0-100’ frente a los 10,4 del e-Golf de 2014–, la velocidad máxima –150 km/h en lugar de 140–, la autonomía –300 kilómetros de media NEDC contra 190–, el agrado... Así las cosas, el e-Golf presume de 232 kilómetros de alcance WLTP, se puede recargar en 36 minutos y tiene un maletero de 341 litros. Y cuenta con tres modos de conducción: Normal, Eco –limitado a 115 km/h– y Eco+ –90 km/h como tope–.

Toyota Mirai



El hidrógeno como **solución de futuro**

A la venta por unos 80.000 euros, según el país, el Mirai también forma parte de la gama comercializada por Toyota en España, aunque los

interesados en él –a Europa no ha venido aún la segunda generación– deberán esperar porque las unidades que llegan desde hace meses se destinan

a empresas. Además, la red de estaciones de servicio con hidrógeno es anecdótica en nuestro país, y la mayoría de esos puntos se reservan a uso profesional. Una lástima, pues el producto es modélico: un eléctrico que ‘fabrica’ su propia electricidad gracias a una pila de combustible, de modo que los 122,4 litros –unos 5 kilos– de hidrógeno almacenados en dos tanques –el repostaje requiere de 3 a 5 minutos, según la presión del surtidor– dan para 500 kilómetros entre cargas, pues el consumo medio es de 0,76 kg/100 km. El motor rinde 154 CV y le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 9,6 segundos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	FCEV
Potencia máxima	113 kW (154 CV)
Par máximo	335 Nm (34,2 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.850
La./An./AL (mm)	4.890/1.815/1.535
Maletero (l)	361
Neumáticos	215/55 R17
Batería: tipo - capacidad	Iones de litio - 159 kWh
Depósitos de hidrógeno	122,4 l (60 + 62,4) / 5,0 kg
De 0 a 100 km/h (s)	9,6
Vel. máxima (km/h)	178
Consumo (kg/100 km)	0,76
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance medio WLTP	500 km
Alcance urbano WLTP	N.d.
Tiempo recarga min.	3 minutos
Tiempo recarga max.	5 minutos
Precios desde... (euros)	N.D.

Volkswagen ID.3



Quiere marcar **un antes y un después**

Un fabricante que cambió la historia del automóvil en varios momentos con productos como el Beetle o el Golf no podía resistir la tentación de hacer lo mismo en el nuevo escenario de los eléctricos. Y su producto estrella es el ID.3, de ‘talla Golf’,

con la nueva plataforma MEB, tracción trasera y cinco versiones para elegir, de potencias comprendidas entre 126 y 204 CV, y tres tamaños de batería: 48, 62 y 82 kWh, con autonomías entre 330 y 550 kilómetros. Los precios, a partir de 30.000 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	45 PURE	45 PURE POWER	58 PRO	58 PRO POWER	77 PRO S
Potencia máxima	99 kW (126 CV)	110 kW (150 CV)	107 kW (145 CV)	150 kW (204 CV)	118 kW (160 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)				
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.				
Frenos del./tra.	Discos ventil./Discos				
Peso en vacío (kg)	1.625	N.d.	1.700	N.d.	1.825
La./An./AL (mm)	4.261/1.809/1.552	4.261/1.809/1.552	4.261/1.809/1.552	4.261/1.809/1.552	4.261/1.809/1.552
Maletero (l)	385/n.d.	385/n.d.	385/n.d.	385/n.d.	385/n.d.
Neumáticos	225/45 R18	225/45 R18	225/45 R18	225/45 R18	215/50 R19
Tipo de batería	Iones de litio				
Capacidad de la batería	48 kWh (45 útiles)	48 kWh (45 útiles)	62 kWh (58 útiles)	62 kWh (58 útiles)	82 kWh (77 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	11,0	9,0	9,3	7,3	N.d.
Vel. máxima (km/h)	160	160	160	160	160
Consumo (kWh/100 km)	13,6	N.d.	13,8	N.d.	14,0
Emisiones CO2	0 g/km				
Alcance medio WLTP	330 km	330 km	420 km	420 km	550 km
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Tiempo recarga min.	44 minutos (a 50 kW)	44 minutos (a 50 kW)	30 minutos (a 100 kW)	30 minutos (a 100 kW)	31 minutos (a 125 kW)
Tiempo recarga max.	23 h 15' (a 2,3 kW)	23 h 15' (a 2,3 kW)	29 h 45' (a 2,3 kW)	29 h 45' (a 2,3 kW)	39 h 30' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

UNOS 20 MODELOS NUEVOS PARA LOS PRÓXIMOS 12 MESES

Invasión imparable

A los 40 modelos analizados en las páginas anteriores, disponibles ya en el mercado o a punto de estarlo, se sumarán muchos más de aquí a dos años; hasta el punto de incrementarse la oferta de vehículos eléctricos en un 50 por ciento en los próximos doce meses. Deportivos de raza, modelos SUV y crossover de todas las tallas, vehículos comerciales, amplísimos monovolumen... Y todos ecológicos, silenciosos, libres de emisiones y con la etiqueta '0' de la DGT.



▲ Audi e-tron GT. Finales 2020.



▲ Audi Q4 e-tron. 2021.



▲ BMW i4 Gran Coupé. 2021.



▲ BMW iX3. Finales 2020.



▲ Citroën ë-Jumpy. Finales 2020.



▲ Dacia Spring Electric. 2021.



▲ Ford Mustang Mach-E. Invierno.



▲ Honda Sports EV. Finales 2022.



▲ Mazda MX-30. Otoño.



▲ Mercedes-Benz EQA. Otoño.



▲ Mercedes-Benz EQV. Verano.



▲ Nissan Ariya. 2021.



▲ Opel Mokka-e. Invierno.



▲ Opel Vivaro-e. Finales 2020.



▲ Peugeot e-Expert. Finales 2020.



▲ Polestar 2. Principios 2021.



▲ Porsche Taycan Cross Turismo.



▲ Seat el-Born. Finales 2020.



▲ Skoda Enyaq. Finales 2020.



▲ Skoda SUV Coupé. 2021.



▲ Tesla Cybertruck. Finales 2021.



▲ Volkswagen ID.4. Finales 2020.



▲ Volkswagen ID Space Vizzion.



▲ Volvo XC40 P8 AWD



Diez razones para tener un coche eléctrico...

Puede que no sea fácil tomar la decisión de cambiar tu tipo de movilidad de toda la vida: abandonar los motores de combustión y lanzarse a la movilidad eléctrica de 0 emisiones. Pero las razones son cada vez más poderosas y menos discutibles. Y también el trabajo de empresas como Iberdrola para que des el paso.

1.- Te ahorras el impuesto de matriculación.

Una tasa que se aplica en función de las emisiones de cada coche. Las 0 emisiones de un eléctrico se traducen en 0 euros de este impuesto.

2.- Rebaja el impuesto de circulación.

Puedes

ahorrar hasta un 75 por ciento respecto a un modelo tradicional en este canon que cobran los ayuntamientos.

3.- Menos mantenimiento, más ahorro.

Adiós a los cambios de aceite, a las averías mecánicas... Los eléctricos son

mucho más simples en su configuración y mucho más baratos de mantener. Y duran más, y en mejores condiciones, que los modelos de combustión.

mucho más barato que el

de los combustibles fósiles. Cargando tu coche en tarifa valle puedes recorrer 100 km por solo 50 céntimos, frente a los 8 euros que gastarías con un diesel o los 11 de un gasolina.

5.- Aparca gratis o casi.

Aunque cada ayuntamiento tiene sus normas, son muchos los que ya ofrecen parking gratuito a los eléctricos en el centro de la ciudad. Y si no, interesantes descuentos.

6.- Autonomía de viaje en crecimiento.

Ya no hay que salir con la calculadora porque las baterías de los eléctricos permiten autonomías respetables. Los 400 kilómetros empiezan a ser una distancia estándar.

7.- La red de recarga se extiende.

Es verdad que ha tardado en arrancar, pero ya es imparable. En 2018, según Eurelectric, en Europa había 160.000 puntos de recarga. Y en 2030 serán 3,36 millones. Solo en España

este 2020 Iberdrola tendrá listo un punto cada 100 kilómetros en las principales vías.

8.- Visitarás lugares insospechados.

Porque podrás acceder al centro de las ciudades, donde los coches de combustión van a tener vetada la entrada.

9.- Cuidarás el entorno.

Su nivel de emisiones 0 convierte a un vehículo eléctrico en el mejor aliado del medio ambiente. Y en un medio de comunicación limpio.

10.- Disfrutarás de una conducción relajada.

La experiencia de conducir un eléctrico es totalmente diferente. Silencio, suavidad de marcha... todo ayuda para conducir sin estrés.

...Y lo que hace Iberdrola para que lo tengas

Iberdrola está comprometida al máximo con la movilidad eléctrica y su estrategia se centra en las grandes obras y también en los pequeños detalles. Porque quiere una movilidad eléctrica para todos.

1.- Energía cien por cien renovable.

No tendría sentido promover una movilidad sin emisiones si la energía que suministramos viene de fuentes no limpias. La energía de Iberdrola

procede de fuentes totalmente limpias. Y si quieres, te instalamos paneles solares en tu vivienda, para cargar tu coche.

2.- Puntos de recarga 'llave en mano'.

Iberdrola se encarga de todo a la hora de instalar un cargador en tu hogar o trabajo, para que tú no te preocupes de nada. Te asesora sobre el cargador más idóneo según tus necesidades y se encarga de todo el papeleo, permisos, proyecto, etc... Solo tienes que elegir tu



equipo y enchufar tu coche.

3.- Una red para que te muevas a tu aire.

Iberdrola ya dispone de 5.000 puntos de recarga repartidos por todo el territorio, 400 de ellos de carga rápida. Pero en los próximos cinco años ha anunciado una inversión de 150 millones de euros para crear 150.000 puntos de recarga en toda España. Un ejemplo, en vías públicas habrá

estaciones de carga ultrarrápidas (350 kW) cada 200 kilómetros, superrápidas (150 kW) cada 100 kilómetros y rápidas (50 kW), cada 50 kilómetros.

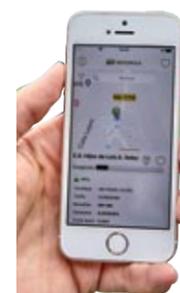
4.- Energía al mejor precio.

Con el Plan Vehículo eléctrico de Iberdrola consigues un 90 por ciento de ahorro respecto a un vehículo de combustión. Si recargas entre las horas promocionadas (de 1:00

a 7:00 h) recorrer 100 kilómetros con tu coche eléctrico solo te costará 50 céntimos.

5.- Toma el mando.

Con las aplicaciones creadas por Iberdrola, controlas todo el proceso desde tu móvil. Con la App Smart Mobility Hogar podrás programar y seguir tus recargas, disponiendo siempre del histórico de consumo en tu vivienda. Y cuando salgas fuera, la App Recarga Pública te permite encontrar puntos de recarga —tanto los de Iberdrola como los de otras compañías— por toda la red, reservarlos y pagar la carga desde tu móvil.



Con una experiencia en electrificación de la que pocas marcas disponen, Renault se anticipó a casi todos desarrollando y comercializando hace diez años varios modelos eléctricos. Y ahora enriquece y mejora su gama electrificada subiendo de nivel los vehículos que ya existían y añadiendo otros nuevos, en muchos casos con tecnologías heredadas de la F1.



Renault, líder de la movilidad electrificada

Si hay una marca que ha apostado por la movilidad eléctrica cuando los demás casi ni se lo planteaban, esa ha sido sin

duda Renault. Y es ahora, en el año y en los momentos más importantes para la nueva movilidad personal en las grandes

ciudades, cuando de verdad la firma francesa está en disposición de proponer modelos interesantes que van mucho

más allá de lo habitual en tecnología, practicidad y eficiencia. Y es que mientras otros fabricantes llegan ahora tímidamente con algún modelo eléctrico o híbrido, Renault ya está de vuelta, porque comenzó mucho antes esta ofensiva y ha atesorado una experiencia clave que no tienen los demás. Y buena muestra de ello es la oferta que ya tiene lista la marca gala, con hasta ocho modelos de todos los tamaños, precios, potencias y tecnologías. Desde el económico y original Twizy hasta la nueva furgoneta Master Z.E. pasando por el nuevo ZOE o el Kangoo Z.E. Y, por supuesto, la llegada de más modelos electrificados a segmentos todavía más populares, como puede ser el de los utilitarios,

el de los compactos o el de los SUV. Y es que ya están aquí el Clio E-Tech Hybrid y el Captur E-Tech Plug-in, y llegará en breve el Twingo Z.E. cien por cien eléctrico o el nuevo Mégane E-Tech Plug-in, para completar una gama extraordinaria con modelos para casi cualquier necesidad. Y con etiquetas ECO y 0 de la DGT para aprovecharse de todas las ventajas que estos modelos pueden ofrecer a sus propietarios. Una gama que propone potencias, estaciones de carga, equipamientos y autonomías al mejor nivel, para que el usuario olvide los problemas y se centre en el disfrute de su vehículo electrificado.

▶▶▶ Llegan a la oferta de la marca francesa interesantes novedades como el Twingo Z.E. eléctrico, el Clio E-Tech Hybrid y las versiones enchufables E-Tech Plug-in de Captur y Mégane.



DOS ELÉCTRICOS Y OTRO EN CAMINO **COMERCIALES RENAULT**

El Renault Kangoo Z.E. ofrece un motor eléctrico de 60 CV y hasta 230 kilómetros de autonomía media en ciclo WLTP. Aunque viene de camino un Kangoo que destaca por diseño y eficiencia, y del que solo se conoce el mo-

delo Concept. Por su parte, el nuevo Renault Master Z.E. se ha desarrollado a partir del motor R75 del nuevo Renault ZOE. Se construye en Francia, en la fábrica Renault de Cléon, una planta emblemática del grupo para la

producción de motores y cajas de cambios de gran valor añadido. Con la batería Z.E. 33 de nueva generación, el Master Z.E. permite recorrer 120 kilómetros en condiciones reales sin necesidad de recargar la batería.



▶▶ A la izquierda, el Renault Kangoo en su versión eléctrica Z.E.; y en la foto central, el Kangoo Z.E. Concept, un avance de lo que será el nuevo modelo cuando llegue al mercado a finales de este año. A la derecha, el nuevo Renault Master, que vuelve a contar con una versión eléctrica Z.E.



GAMA ELECTRIFICADA **DE RENAULT**

ELÉCTRICOS	Potencia	Autonomía Eléctrica	Etiqueta
TWIZY 45/80	5/17 CV	100/90 KM	0 Emisiones
ZOE	109/136 CV	313/386 KM	0 Emisiones
TWINGO Z.E.	82 CV	180 KM	0 Emisiones
KANGOO Z.E.	60 CV	230 KM	0 Emisiones
MASTER Z.E.	76 CV	120 KM	0 Emisiones
HÍBRIDOS/PLUG-IN	Potencia	Autonomía Eléctrica	Etiqueta
CLIO E-TECH	140 CV	6 KM	ECO
CAPTUR E-TECH PLUG-IN	160 CV	45 KM	0 Emisiones
MÉGANE E-TECH PLUG-IN	160 CV	50 KM	0 Emisiones





RENAULT ZOE Hasta **544** kilómetros de autonomía en ciudad

El nuevo Renault ZOE con batería de 50 kWh puede recorrer en ciudad hasta 544 kilómetros con una sola carga en ciclo normalizado WLTP. Una ventaja que llega acompañada de muchos avances técnicos.

Pionero y líder de la movilidad eléctrica en Europa, Renault ha adquirido un conocimiento único de las necesidades y expectativas de sus clientes. Y uno de los grandes artífices de esta experiencia, que ahora resulta clave, es el Renault ZOE, que apareció en 2012 y desde entonces se beneficia de una continua evolución hasta con-

vertirse en el utilitario eléctrico más vendido en Europa. El nuevo ZOE innova con su batería Z.E. 50, que ahora lleva su autonomía hasta los 386 kilómetros en el ciclo mixto WLTP, mucho más real que el NEDC utilizado hasta hace poco. Y en circulación urbana, donde el alcance de cada carga suele ser mucho mayor, el

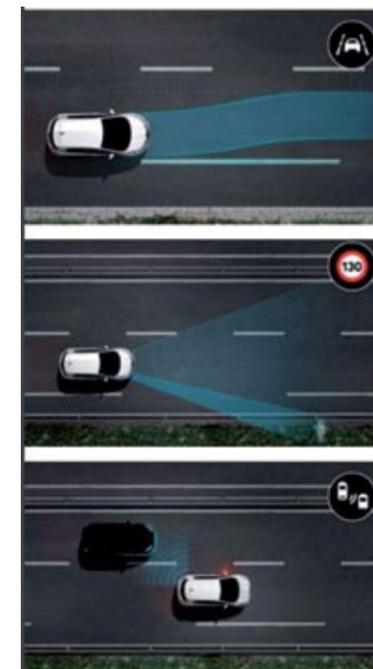
ZOE es capaz de recorrer hasta 544 kilómetros, lo que supondrá, dependiendo de los recorridos diarios de cada usuario, no tener que cargar el coche al menos en una semana. Además, el nuevo ZOE incorpora la carga rápida (DC) hasta 50 kW, permitiendo recuperar, cargando en el punto de recarga adecuado, 150 kilómetros

en 30 minutos. Esta prestación se añade a la polivalencia de su cargador Caméléon de 22 kW, único en el mercado y que aprovecha al máximo las tomas públicas de corriente alterna. En el ámbito de la conectividad, y fruto de la asociación con TomTom y Google, la navegación conectada en tiempo real del ZOE facilita la búsqueda de direcciones o de puntos de carga. Y con su servicio Auto-Update, su cartografía se actualiza de manera automática.

La batería del ZOE se puede alquilar o comprar. Pero si se elige la primera opción el contrato de alquiler garantiza que siempre se disponga de una batería en pleno funcionamiento. Por ello, si durante los diez primeros años del vehículo la capacidad de la batería se sitúa por debajo del 75% inicial, o inferior al 60% trans-



El nuevo Renault ZOE ha mejorado mucho en cuanto a calidad de acabado y presentación. Bajo el piso del maletero ofrece un espacio específico para el cable de carga. El salpicadero está presidido por una gran pantalla táctil.



Las innovadoras ayudas a la conducción del nuevo ZOE velan por la seguridad y el confort. Por ejemplo, con el Easy Park Assist, para aparcar a la primera. Además, las cámaras del nuevo ZOE detectan los límites de velocidad y alertan cuando se va por encima de lo permitido. Y el nuevo ZOE también detecta la presencia de cualquier vehículo que entra en su ángulo muerto y avisa con una señal luminosa en los espejos retrovisores. Asimismo, el asistente de mantenimiento de carril corrige la trayectoria en caso de una salida de carril involuntaria.

El motor eléctrico del ZOE puede tener hasta 100 kW, que es el equivalente a 135 CV de potencia.



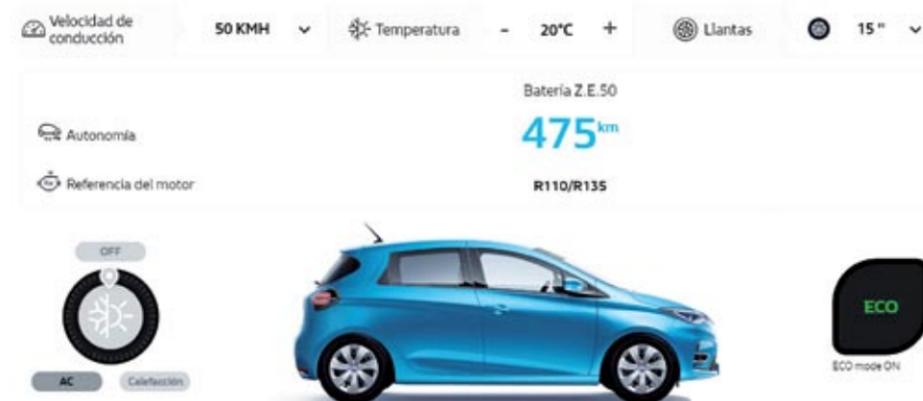
La batería del Renault ZOE puede ser de 40 o de 50 kWh. Con los ZOE de 50 kWh se pueden recorrer hasta 544 kilómetros en ciudad.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	R110 (40 kWh / 50 kWh)	R135
Potencia máxima	80 kW (109 CV)	100 kW (135 CV)
Par máximo	225 Nm (22,9 mkg)	245 Nm (25,0 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. 280 / Discos 260	Discos vent. 305 / Discos 300
Peso en vacío (kg)	1.502	1.563
La./An./Al. (mm)	4.084 / 1.730 / 1.562	4.084 / 1.730 / 1.562
Maletero (l)	338 / 1.225	338 / 1.225
Neumáticos	185/65 R15	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	41 kWh / 50 kWh	50 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	11,4	9,5
De 80 a 120 km/h (s)	9,3	7,1
Vel. máxima (km/h)	135	140
Consumo mixto (kWh/km)	17,2	17,7
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	313 / 386	386
Alcance máximo urbano WLTP (km)	433 / 544	544
Tiempo de recarga (del 0 al 80%)	1h 05' (a 50 kW) - 4h 30' (a 11 kW)	1h 05' (a 50 kW) - 4h 30' (a 11 kW)
PVP (Bat. alquilada o propiedad) 40 kWh	21.667 / 29.227 euros	N.d.
PPV (Bat. alquilada o propiedad) 50 kWh	23.778 / 31.348 euros	24.249 / 31.809 euros

curridos diez años, Renault la repara o reemplaza gratis. Y en el caso de querer comprarla, la batería se garantizará 8 años o 160.000 kilómetros, con una garantía de prestación de al menos el 66%. Es decir, que Renault se hace cargo de su sustitución

si en algún momento la carga máxima no supera ese 66%. El nuevo ZOE está disponible desde 23.778 euros en versión de 109 CV, si se alquila la batería de 40 kWh. O desde 31.348 euros si se compra la batería. El ZOE R135, con batería de 50 kWh, cuesta 24.249 euros.





RENAULT MEGANE Y CAPTUR E-TECH PLUG-IN Híbridos enchufables con etiqueta 0 de la DGT

La técnica híbrida permite combinar un motor térmico con otros motores eléctricos. Y si la batería de ese modelo se puede cargar mediante un enchufe, eso es un híbrido enchufable, o Plug-in. Renault tiene ya en cartera dos modelos así: los Mégane y Captur E-Tech Plug-in. Con tecnología de Fórmula 1 y etiqueta 0 de la DGT.

La experiencia de Renault en la Fórmula 1 ha impulsado el desarrollo de las nuevas motorizaciones híbridas E-Tech, que utilizan tecnología heredada de la competición para combinar placer de conducción y alta eficiencia. Un innovador cambio sin embrague y el empleo de dos motores eléctricos convierten a los modelos E-Tech en vehículos híbridos únicos en su clase. La tecnología Renault E-Tech, objeto de más de 150 patentes, se fundamenta en principios compartidos con los monoplazas del Renault F1 Team:

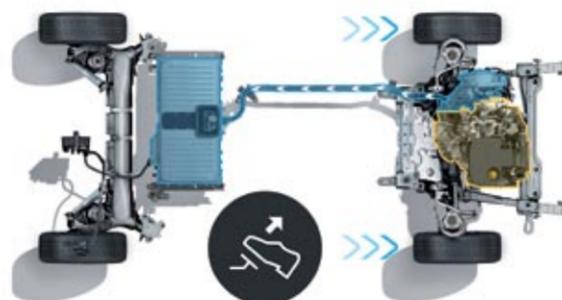


▲ 1.- Motor eléctrico de alta potencia. 2.- Motor eléctrico generador
3.- Caja de cambios híbrida. 4.- Motor de gasolina 1.6 atmosférico.

lograr la máxima eficiencia tanto a la hora de recuperar energía como al utilizarla de nuevo. En los modelos Renault E-Tech esta energía se emplea tanto para apoyar al motor térmico al acelerar como para garantizar un rodaje



▲ No ofrece los 422 litros de las versiones no híbridas, pero el maletero del Captur E-Tech Plug-in es suficiente para la familia. Y la segunda fila sigue siendo corredera.



▲ El sistema de regeneración de la carga de la batería en la tecnología E-Tech se ha heredado de la F1. Además, el reparto de pesos en estos modelos es excelente.



▲ En el Renault Mégane E-Tech Plug-in la información sobre la carga de la batería o la autonomía está siempre a la vista.

en modo 100% eléctrico durante el mayor número posible de kilómetros.

El Mégane Sport Tourer –la versión Plug-in llegará a la berlina después– usa el mismo sistema que el Captur E-Tech Plug-in, con una potencia de 160 CV y una batería de 9,8 kWh que permite un alcance eléctrico de 50 kilómetros –45 en Captur–, a una velocidad de hasta 135 km/h, según el ciclo mixto WLTP, por el que también se ha homologado un consumo medio de 1,5 l/100 km. En ciclo urbano, el Mégane E-Tech Plug-in tiene un alcance de 65 kilómetros –64 en el Captur–, con un gasto medio WLTP de 1,8 l/100 km. El maletero del Mégane ofrece entre 434 y 1.247 litros.



RENAULT CLIO E-TECH HYBRID Consumos en ciudad hasta un 40% más bajos

El Clio E-Tech Hybrid, una versión híbrida no enchufable, recurre a una batería de 1,2 kWh situada bajo el maletero, lo que le permite circular por ciudad hasta un 80% del tiempo en modo eléctrico, a velocidades de hasta 75 km/h. El Clio E-Tech Hybrid ofrece reducciones de consumo en ciclo urbano de hasta un 40% respecto a un Clio con motor exclusivamente térmico. Y pasa de 80 a 120 km/h en sólo 6,9 segundos. El motor de gasolina es de nuevo desarrollo, un 1.6 de cuatro cilindros, sin turbo y con 91 CV. Y los dos motores eléctricos producen,

respectivamente, 48 y 20 CV. De manera que rinde 140 CV de potencia conjunta. El nuevo Renault Clio E-Tech Hybrid siempre arranca en modo cien por cien eléctrico, y cuenta con una frenada regenerativa similar a la de un coche eléctrico. Además, el nuevo cambio de marchas se aprovecha de uno de los motores eléctricos del sistema E-Tech para poner en marcha el motor de gasolina e igualar su velocidad de giro a la de transmisión, lo que permite prescindir de un cambio convencional, con ahorros importantes de peso.

RENAULT TWINGO Z.E. EL REY DE LA CIUDAD

El nuevo Twingo Z.E. está construido sobre una plataforma diseñada desde el minuto uno para ser eléctrica. Su batería de 22 kWh de iones de litio se ha desarrollado en colaboración con LG. Y se ha implantado en el coche de tal forma que no altera ni la habitabilidad, ni tampoco la capacidad del maletero. Además,

su gestión térmica está garantizada sobre todo por una refrigeración por agua, una primicia en la gama Renault Z.E. Está acoplada al cargador Caméléon desarrollado por el Grupo Renault para el ZOE. La batería del Twingo Z.E. permite una recarga optimizada desde todos los cargadores de corriente al-

terna (AC), con un tope de 22 kW. El motor de 82 CV permite al Twingo Z.E. una aceleración de 0 a 50 km/h en solo 4 segundos, con una velocidad máxima de 135 km/h. El Twingo Z.E. ofrece alrededor de 250 kilómetros de autonomía en ciudad según el ciclo WLTP, y 180 kilómetros en el ciclo mixto WLTP.



► El Twingo Z.E. permite una carga desde bornes de corriente alterna hasta 22 kW.



HASTA 45 KILÓMETROS EN MODO TOTALMENTE ELÉCTRICO PUEDE RECORRER EL CAPTUR E-TECH PLUG-IN CON LA CARGA DE SU BATERÍA

E-NIRO Y E-SOUL LOS DOS MODELOS CIEN POR CIEN ELÉCTRICOS



DE LA GAMA KIA COMPARTEN UNA AVANZADA TECNOLOGÍA

Mellizos con chispa

Los dos son crossover, los dos son eléctricos y ambos son Kia. Dicho esto cada uno tiene su propia personalidad, más acusada si cabe en el nuevo e-Soul, aunque comparte la tecnología eléctrica y la ansiada etiqueta medioambiental '0 emisiones' con el e-Niro, que despunta por versatilidad.

Kia lleva años apostando por la electrificación en toda su gama, y multiplicará sus esfuerzos en los próximos meses. Actualmente contempla vehículos híbridos, híbridos

enchufables, hibridación suave a 48V... y dos modelos con mecánica totalmente eléctrica. Son el e-Niro y el e-Soul, diferentes interpretaciones estéticas para un concepto

muy similar, y que se desplazan de manera limpia gracias a su sistema de propulsión eléctrico. Ambos comparten tecnología y la posibilidad de elegir entre dos versiones, con

potencias de 136 CV o 204 CV y una autonomía de uso capaz de adaptarse a las necesidades más variadas, pues el alcance entre recargas llega a ser de 455 kilómetros.



◀▶ Silencioso y cómodo en marcha, el interior es práctico e intuitivo por sus soluciones.



◀▶ El cuadro digital Supervision de 7 pulgadas es digital. Las levas regulan la frenada regenerativa.

KIA E-SOUL Es todo un carácter

El Soul fue el primer modelo cien por cien eléctrico de Kia, y en esta tercera generación sólo se comercializa en nuestro mercado con propulsión exclusivamente eléctrica. Sin renunciar a un diseño crossover tremendamente original, sí ha matizado su imagen, con rasgos más frescos y dinámicos.

Los grupos ópticos recorren totalmente a la tecnología Led y la toma de carga se ubica en el frontal. El interior sigue dando una sensación de amplitud excepcional en las cinco plazas que brinda, y se remata con una gran definición y materiales acolchados. El maletero ofrece un mínimo de 315 litros, pero en caso de



◀ La toma de corriente se ubica en el frontal y admite cargas de hasta 80 kW.



necesidad se puede ampliar hasta los 1.339 litros.

El nuevo e-Soul comparte la plataforma eléctrica con el e-Niro. Por eso podemos optar, en primer lugar, a una variante que rinde 136 CV y tiene una batería de 39,2 kWh

útiles, y que permite homologar una autonomía de 276 kilómetros.

Si necesitamos más 'recorrido' y prestaciones, la versión

▶▶ El interior está muy bien diseñado, se remata con calidad y ofrece una gran habitabilidad.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW	150 kW
Potencia máxima (CV) / rpm	136 (100 kW)/2.600-8.000	204 (150 kW)/3.800-8.000
Par máximo (mkg) / rpm	40,3 (395 Nm) / 0-2.400	40,3 (395 Nm) / 0-3.600
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos vent. 305/Discos 300	Discos vent. 305/Discos 300
Peso en orden de marcha (kg)	1.668	1.833
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.220 / 1.825 / 1.605	4.220 / 1.825 / 1.605
Maletero (l)	315 / 1.339	315 / 1.339
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17
Tipo de batería	Polímeros de iones de litio	Polímeros de iones de litio
Capacidad de la batería	39,2 kWh	64,0 kWh
Peso de la batería (kg)	317	457
De 0 a 100 km/h (s)	9,9	7,9
Vel. máxima (km/h)	157	167
Consumo mixto (kWh/100 km)	15,6	15,7
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	276	452
Alcance máximo urbano WLTP (km)	407	648
Cargador a bordo	7,2 kW	7,2 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	42 minutos (a 50 kW)	42 minutos (a 80 kW)
Precios desde... (euros)	35.465	41.515



con 204 CV y batería de 64,0 kWh nos brinda un radio de acción de 452 kilómetros. El tiempo de recarga oscila entre 42 minutos –al 80%– en una toma rápida y 6 horas y media en un wallbox –9 horas y media en el e-Soul de 64,0 kWh–.

El cambio es automático, las levas del volante presentan cinco niveles de frenada regenerativa –incluida una función e-pedal que evita que apenas

tenemos que pisar el freno– y el asistente Drive Mode nos dejará elegir entre cuatro programas de conducción.

Agradable, silencioso y cómodo, el e-Soul también se rodea de una fuerte carga tecnológica en materia de seguridad y conectividad. En este último aspecto destaca el sistema UVO Connect, que permite saber el estado de salud del vehículo y programar la recarga desde el smartphone.

DOS EN UNO SUPEREQUILIBRADO EN TODOS LOS FRENTES, OF RECE DOS NIVELES DE POTENCIA Y DE AUTONOMÍA

GARANTÍA
7 años en la
batería

Uno de los grandes atractivos de Kia desde hace años es la amplia cobertura de la garantía que cubre a sus vehículos nuevos: siete años, una cifra a la que no llegan la inmensa mayoría de los fabricantes. En este sentido, la marca coreana también ha extendido esa cobertura a los modelos eléctricos, para tranquilidad de los propietarios ante el coste que significan las potentes baterías de polímeros de iones de litio que portan. Porque tanto el e-Soul como el e-Niro se benefician de 7 años o 150.000 kilómetros de garantía –lo que antes ocurra– para las baterías, con un 65% mínimo de capacidad asegurada durante ese periodo.



▲ El interior del e-Niro está totalmente digitalizado. Y el selector del cambio es un práctico mando giratorio.

KIA E-NIRO
Familia libre de humos

El e-Niro es la versión totalmente eléctrica de este exitoso crossover de Kia, también disponible en variantes híbrida e híbrida enchufable. Se trata de un modelo tan equilibrado como competitivo, sin fisuras, con una relación pre-

cio-tecnología-equipamiento sumamente atractiva.

Con 4,38 metros de longitud, subimos un escalón en tamaño en comparación con el e-Soul, con el que comparte la plataforma eléctrica. Y esa mayor talla repercute en un

habitáculo y un maletero con mayor capacidad, lo que abre la puerta a una utilización familiar.

También en este caso se ofrece con dos variantes. Un primer nivel con 100 kW (136 CV) y batería de polímeros de

iones de litio de 39,2 kWh de capacidad útil que ofrece hasta 289 kilómetros de autonomía. Aún más solvente es la segunda opción, con 150 kW (204 CV), batería de 64,0 kWh y hasta 455 kilómetros de alcance. Y sí, el rango de acción es algo mayor que en el e-Soul, pese a ser más grande y pesado, y compartir motores y baterías –estas últimas, también ubicadas bajo el piso–. La



▲ Una de las mayores cualidades del e-Niro es su notable habitabilidad, favorecida por un suelo prácticamente plano en las plazas traseras. El maletero cubica 451 litros y debajo del piso encontramos un práctico hueco compartimentado para dejar objetos, como el cable de carga. Otro punto a destacar es la generosa dotación tecnológica que contempla, pues incluye de serie avanzados asistentes de conducción.

► El e-Niro también tiene la toma de carga en un frontal que está totalmente cerrado y limpio para mejorar la aerodinámica. Desde el smartphone tenemos acceso remoto gracias al sistema UVO Connect.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW	150 KW
Potencia máxima (CV) / rpm	136 (100 kW) / 2.600-8.000	204 (150 kW) / 3.800-8.000
Par máximo (mkg) / rpm	40,3 (395 Nm) / 0-2.400	40,3 (395 Nm) / 0-3.600
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos vent. 305/Discos 300	Discos vent. 305/Discos 300
Peso en orden de marcha (kg)	1.721	1.866
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.375 / 1.805 / 1.560	4.375 / 1.805 / 1.560
Maletero (l)	451 / 1.405	451 / 1.405
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17
Tipo de batería	Polímeros de iones de litio	Polímeros de iones de litio
Capacidad de la batería	39,2 kWh	64,0 kWh
Peso de la batería (kg)	317	457
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	7,8
Vel. máxima (km/h)	155	167
Consumo mixto (kWh/100 kms)	15,3	15,9
Emissiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	289	455
Alcance máximo urbano WLTP (km)	405	615
Cargador a bordo	7,2 kW	10,5 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	57 minutos (a 50 kW)	54 minutos (a 80 kW)
Precios desde... (euros)	33.200	40.248

optimizada aerodinámica del e-Niro es, en parte, responsable de sus buenos registros.

El tiempo de recarga gira en torno a los 54 minutos en una toma rápida de 80 kW al 80%, y se puede gestionar por control remoto desde el avanzado sistema UVO Connect, aplicación que también ofrece funciones de localización del vehículo, informes diagnósticos, planes de viaje en el navegador y conectividad Android Auto y Apple CarPlay.

La respuesta al acelerador es inmediata en las dos variantes, que ofrecen los modos Eco+, Eco, Confort y Deportivo en el asistente de conducción, y las levas del volante

también sirven para regular fácilmente la intensidad de la frenada regenerativa.

Otro punto a destacar es su elevada carga tecnológica. Bajo el paraguas Drive Wise contempla asistentes de conducción autónoma Nivel 2, como el sistema de mantenimiento de carril con función de atascos. Además, añade frenada de emergencia, reconocimiento de señales de tráfico, luces de carretera inteligentes –los faros son Led– o un control de velocidad de cruce adaptativo.

El Kia e-Niro se comercializa con los acabados Concept –sólo con 100 kW–, Drive y Emotion.

SEGURIDAD DE ALTO NIVEL GRACIAS AL SISTEMA LEXUS SAFETY SYSTEM+ QUE COMPRENDE TODOS LOS ASISTENTES CONOCIDOS

Lujo, calidad y más

Lexus es sinónimo de lujo y calidad, dos virtudes históricamente aplaudidas por los usuarios y premiadas con numerosos reconocimientos internacionales. Pero Lexus también ha sabido posicionarse en un lugar privilegiado gracias a su tecnología Hybrid Drive; y ahora da un paso más.



Con 16 años de experiencia en vehículos híbridos, Lexus es la marca pionera del sector, sumando más de un millón de vehículos con esa tecnología circulando hoy por el mundo. Desde que Lexus lanzase en 2004 su primer híbrido, el RX 400h, más de 125.000 personas en España han experimentado la conducción de un híbrido de Lexus, recorriendo más de dos mil millones de kilómetros, distancia equivalente a dar 157.000 ve-

▶ El Lexus UX es el modelo de acceso a la gama crossover. Se vende desde 34.300 euros.

ces la vuelta al mundo. Y a día de hoy la gama Lexus, con esa tecnología sencilla pero sumamente eficaz, está compuesta por nada menos que diez modelos.

La oferta de Lexus comienza con el CT200h, un compacto de 4,35 metros de largo disponible a partir de 24.900 euros, con un conjunto técnico que rinde 136 CV y un gasto medio WLTP de 4,8 l/100km. La gama también ofrece tres berlinas Premium, entre 4,68 y 5,23 metros de longitud. Se trata, en primer lugar, del IS 300h, con un conjunto híbrido de 223 CV y un consumo medio mínimo de 5,7 l/100 km. Este modelo está disponible desde 35.900 euros. El ES 300h representa el siguiente escalón. Con casi 5 metros de longitud, esta berlina de lujo ofrece una potencia de 218 CV con un consumo medio en

ciclo WLTP de 5,3 l/100 km, cifra excepcional para un modelo de su tamaño y categoría, arrancando sus precios en 45.000 euros. Y en la cumbre de las berlinas de lujo, no solo de Lexus sino de la industria, encontramos el LS 500h, una auténtica limusina de 5,23 metros con 359 CV híbridos, un consumo medio homologado de sólo 7,6 l/100 km y un equipamiento y una presencia espectaculares. El buque insignia de la marca japonesa se vende a partir de 103.000 euros.

En Lexus son de la opinión que la tecnología híbrida y el objetivo de cuidar el medio ambiente no tienen por qué

▶ A la derecha, el Lexus IS, una berlina de tamaño medio muy deportiva y refinada. Y debajo de estas líneas, el Lexus NX, el crossover intermedio.



▶ En la berlina ES también se ofrece el acabado F Sport.

estar reñidos con la deportividad en su más amplio sentido. Por ello, además de las versiones F Sport, disponibles

incluso en la berlina LS, también se ofrecen dos modelos de excepción por su diseño deportivo y su compromiso

▶ El RC es un coupé deportivo de 4,70 metros, disponible desde 48.100 euros. Este mando giratorio selecciona los modos de conducción.



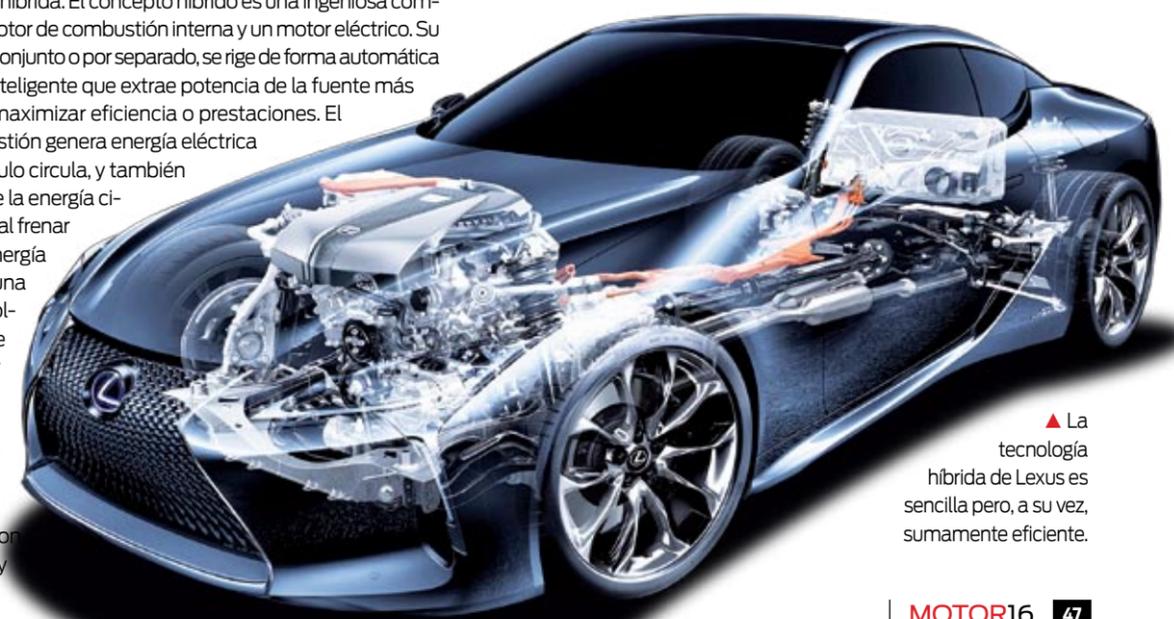
con el entorno. Hablamos de los Lexus RC y LC. El primero mide 4,70 metros de largo y está disponible desde 48.100 euros. Cuenta con un sistema híbrido de 223 CV y un consumo medio WLTP de 6,2 l/100 km. Mientras que el LC 500h

constituye el buque insignia de los deportivos, con un tamaño de 4,77 metros y un sistema de propulsión híbrido de 359 CV. Su consumo medio es de 8,1 l/100 km, mientras que precio parte de los 120.000 euros.

TECNOLOGÍA HIBRIDACIÓN INTELIGENTE

Hace veinte años, los motores de gran potencia y elevado consumo eran la norma casi obligada entre los vehículos de gama alta. Sin embargo, con el cambio de milenio el mundo empezó a ser consciente del calentamiento global y la necesidad de preservar los recursos naturales. Se hacía necesaria una solución y Lexus dio un paso clave con la tecnología híbrida. El concepto híbrido es una ingeniosa combinación de un motor de combustión interna y un motor eléctrico. Su funcionamiento, conjunto o por separado, se rige de forma automática por un sistema inteligente que extrae potencia de la fuente más adecuada para maximizar eficiencia o prestaciones. El motor de combustión genera energía eléctrica mientras el vehículo circula, y también se crea a partir de la energía cinética producida al frenar o al reducir. La energía se almacena en una batería de alto voltaje que no hace falta enchufar para que esta se recargue. El sistema Lexus Hybrid Drive permite funcionar al vehículo a menudo solo con energía eléctrica y

sin emisiones. Y aunque al principio el sistema estaba limitado a bajas velocidades y distancias cortas, a medida que evolucionó, la capacidad del modo eléctrico se amplió notablemente. Hoy en día, los híbridos Lexus pueden circular hasta el 60% del tiempo en circulación urbana sin que el motor de gasolina tenga que entrar en funcionamiento.



▶ La tecnología híbrida de Lexus es sencilla pero, a su vez, sumamente eficiente.



▶ Desde el Lexus CT 200h está disponible un acabado deportivo denominado F Sport que otorga a los híbridos un toque picante.



CONECTIVIDAD TOTAL CON EL TOUCH PAD SE PUEDE CONTROLAR EL LEXUS PREMIUM NAVIGATION DE 10,3 PULGADAS Y EL LEXUS LINK

UX 300e EL ELÉCTRICO SEGÚN LEXUS

El Lexus UX 300e es la última incorporación a la gama UX, con una mecánica totalmente eléctrica, de modo que se convierte en el primer eléctrico puro de producción de Lexus. Según los ingenieros de la marca Premium, la tecnología 'Lexus Electrified' desarrollada para el UX 300e hace posible un control integrado de la transmisión, la dirección, la suspensión y los frenos, para materializar el potencial de control del motor eléctrico cultivado en los vehículos híbridos.

El UX 300e tiene una máquina eléctrica de 150 kW, equivalentes a 204 CV de potencia, con 300 Nm de par instantáneo. La batería de iones de litio de 54,3 kWh del nuevo modelo ofrece una autonomía de más de 400 kilómetros en ciclo NEDC, y de algo más de 300 en ciclo WLTP con cada carga, una cifra muy buena lograda gracias a la extraordinaria experiencia en híbridos autorrecargables, de los cuales Lexus ha fabricado más de 1,6 millones desde 2004.



▲ El maletero del UX 300e ofrece un tamaño considerable, y apenas penalizado por la situación de las baterías en el piso del coche.

Pero Lexus no ha dejado nada al azar, y para el UX 300e también ha desarrollado un sistema de refrigeración por aire de las celdas de la batería que resulta más

seguro y ligero que los sistemas de refrigeración por líquido. Así se consigue una potencia estable incluso a gran velocidad y durante repetidos ciclos de carga, y una

GARANTÍA Un millón de kilómetros

Lexus ofrece una garantía de 10 años –o un millón de kilómetros– que cubre todos los defectos funcionales de la batería principal del UX 300e y cualquier degradación de la capacidad por debajo del 70%, siempre que los propietarios respeten las revisiones periódicas del programa de mantenimiento. Además, el UX 300e gozará de una garantía del vehículo de tres años, y una cobertura de cinco años –o 100.000 kilómetros– ante defectos del motor.



mejora clara tanto en las prestaciones del vehículo como en la vida de la batería. No hay que olvidar que el UX 300e acelera de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos, mejorando en un segundo la cifra lograda por el UX híbrido más rápido. El primer eléctrico de Lexus cuenta con tres modos de conducción: Normal, Sport y ECO. Y con las levas del volante se puede regular hasta en cuatro niveles diferentes la retención del motor eléctrico al dejar de acelerar.



▲ Basada en el UX híbrido, la versión eléctrica propone más de 300 kilómetros de autonomía a partir de un motor eléctrico con más de 200 CV.



CONTROLES DE CALIDAD Prioridad absoluta

En la última encuesta de las organizaciones que pertenecen a Euroconsumers sobre la fiabilidad de 400 modelos de 37 marcas de automóviles y la satisfacción del cliente, Lexus ha vuelto a ser la marca mejor valorada, con una puntuación récord del 97%. Los Lexus NX 300h, IS 300h y CT 200h también se sitúan entre los diez modelos más fiables en sus categorías respectivas, lo que confirma el nivel de calidad, durabilidad y fiabilidad del sistema híbrido de Lexus. Y los



▲ Los Maestros Takumi de las fábricas vigilan que la calidad de los Lexus sea la mejor del mundo.

Maestros Takumi de las fábricas de la marca tienen mucho que ver en ello. Se requieren 10.000 horas para convertirse en un experto, pero 60.000 horas para convertirse



en un Maestro Takumi. Y estos maestros artesanos desarrollan sus sentidos con la vista puesta en detectar defectos que son invisibles para unos ojos no expertos.

Con el oído pueden ajustar un motor con la máxima precisión. Y con el tacto son capaces de sentir imperfecciones de fracciones milimétricas.



◀ El Lexus LC 500h es el coupé insignia de la marca, disponible desde 120.000 euros y con 359 CV de potencia.

ponible desde 74.900 euros, mientras que su hermano mayor RX 450h L, 11 centímetros más largo, cuesta 3.100 euros más y ofrece, cuando usamos cinco plazas, un maletero que pasa de 539 a 828 litros.

Debido a que el sistema híbrido no requiere elementos como el embrague, la correa de distribución, el motor de arranque o el alternador, entre otros, es posible ahorrar notablemente en su mantenimiento a largo plazo.

Pero, sin duda, el segmento que más ha crecido recientemente, también en Lexus, ha sido el de los crossover, que ya cuenta con nada menos que cuatro carrocerías. Y esta gama comienza con el UX 250h, un compacto todocamino de 4,50 metros que se ofrece con 184 CV y tracción delantera o total. El UX está disponible desde 34.300 euros y su con-

▶ La berlina de lujo LS 500h es el summum en tecnología, equipamiento, seguridad y sofisticación.



sumo medio más bajo son los 5,3 l/100 km de la versión Eco. El NX 300h es un crossover Premium de 4,64 metros



▲ Los RX 450h y RX 450h L son los SUV de gama alta dentro del ya muy cuidado abanico de modelos.

Además, el gasto en mantenimiento es mucho más reducido, puesto que los híbridos de Lexus generan un desgaste menor en las pastillas de freno y los neumáticos.

Para redondear, todos los Lexus con tecnología híbrida incluyen cambio automático, de modo que su conducción es aún más suave y sencilla. Además, estos modelos incluyen garantía de 5 años y todos han conseguido una calificación de cinco estrellas EuroNCAP en seguridad.

Además, el gasto en mantenimiento es mucho más reducido, puesto que los híbridos de Lexus generan un desgaste menor en las pastillas de freno y los neumáticos.

Para redondear, todos los Lexus con tecnología híbrida incluyen cambio automático, de modo que su conducción es aún más suave y sencilla. Además, estos modelos incluyen garantía de 5 años y todos han conseguido una calificación de cinco estrellas EuroNCAP en seguridad.



◀ La batería admite cargas de hasta 100 kW, motivo por el que en apenas 30 minutos se puede recargar hasta un 80 por ciento de la capacidad máxima. También contempla en opción un práctico cable universal.



La zona limpia

El Corsa-e se fabrica en Zaragoza y se mueve de manera exclusivamente eléctrica. Rinde 136 CV de potencia y presume de una autonomía de hasta 337 kilómetros en ciclo WLTP. Su atractivo se completa con una avanzada dotación tecnológica en materia de seguridad y conectividad.

La ofensiva de Opel es total en materia de electrificación, hasta el punto de que en 2024 toda su gama seguirá, de una u otra manera, ese patrón. No hay que esperar tanto para disfrutar del Corsa-e, un vehículo totalmente eléctrico que ya está a la venta y que tiene pasaporte español, pues se fabrica en Zaragoza para el resto del mundo.

Este modelo cero emisiones no sufre mermas en su habitabilidad respecto al resto de la

gama, con motores de gasolina o diésel, debido a la perfecta integración de la batería bajo el piso. Y, además, presume de un agrado de conducción muy superior.

El motivo es que se impulsa silenciosamente con un motor eléctrico que eroga una potencia de 136 CV, y un par máximo de 26,5 mkg disponible prácticamente nada más pisar el acelerador.

Se alimenta gracias a la energía que le proporciona la batería de iones de litio, que tiene una capacidad

de 50 kWh y brinda una autonomía al vehículo de hasta 337 kilómetros según el ciclo WLTP. Está refrigerada por líquido y está garantizada durante 8 años o 160.000 kilómetros.

Las prestaciones son notables. El Corsa-e es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 8,1 segundos -2,8 para alcanzar los 50 km/h desde parado-, mientras que la velocidad máxima se ha limitado a 150 km/h.

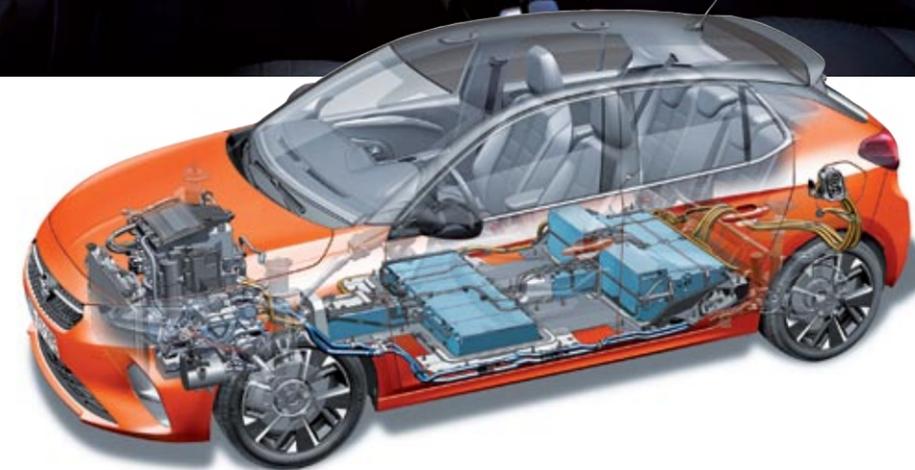
Según sea el nivel de acabado, el Corsa-e contempla cargadores a bordo de 7,4 o de 11 kW. Pero la batería admite

cargas de hasta 100 kW, y eso permite que en apenas 30 minutos se pueda cargar hasta un 80 por ciento de su capacidad. Destacar la ingeniosa solución que aporta Opel, con un cable universal que permite adaptarnos al tipo de carga tanto en el domicilio como en estaciones públicas.

Este modelo mantiene una dinámica ágil y confortable. El peso de la batería -345 kilos- ha llevado a los ingenieros a reforzar el bastidor delantero, y también se ha incrementado el ancho de vías y revisado tanto la amortiguación como la dirección. Además, se ha conseguido rebajar un 10 por ciento el centro de gravedad.

El conductor puede elegir entre tres programas a la hora de circular: Eco, Normal y Sport; este último enfocado al máximo rendimiento. Si activamos el modo Normal la potencia se limitará a 109 CV, mientras que en el programa

◀ El Opel Corsa-e Rally es el primer vehículo cien por cien eléctrico para competir en esta especialidad. Comparte potencia y capacidad de batería con el modelo de calle, pero varía la puesta a punto.



▲ La batería de iones de litio tiene una capacidad de 50 kWh y se ubica bajo el piso para no interferir en la habitabilidad. Pesa 345 kilos, razón por la que se ha revisado el bastidor, la suspensión y la dirección.

más eficiente la potencia se limita a 81 CV.

Como es habitual en los vehículos eléctricos, la transmisión automática sólo tiene una relación, aunque la palanca del cambio tiene una función 'B' que duplica la intensidad de la retención y la frenada regenerativa, hasta 1,3 m/s².

El interior es amplio y se remata con calidad en las cinco plazas. La instrumentación está orientada hacia el conductor y la información es totalmente digital. Además de la habitabilidad, mantiene la ca-

pacidad del maletero hasta la bandeja: 267 litros.

Otro punto a favor del Corsa-e es su avanzada dotación tecnológica. Destacan los eficaces faros matriciales IntelliLux LED, además de asistentes como reconocimiento de señales de tráfico, control del ángulo muerto, alerta y mantenimiento de carril, control de velocidad de cruce adaptativo, frena-

da de emergencia autónoma en ciudad, alerta por fatiga del conductor, aparcamiento automatizado, cámara de visión trasera... Y brilla, asimismo, por su generosa oferta multimedia, compatible con Android Auto y Apple CarPlay.

El Corsa-e está a la venta con tres niveles de acabado, y el abanico de precios oscila entre los 29.900 y los 32.750 euros.



DESDE EL MÓVIL
Frío o calor a la hora exacta

El nuevo Opel Corsa-e contempla en su dotación de serie un control de la temperatura del interior a distancia. Se gestiona a través del smartphone, con la aplicación MyOpel, y basta con predefinir la temperatura deseada a una hora determinada para que al entrar nos encontremos el habitáculo totalmente climatizado a nuestro gusto. También se puede predefinir desde la pantalla táctil del salpicadero. Otra ventaja añadida es que cuando el vehículo esté enchufado a un punto de carga, la energía llegará desde la red externa, sin mermas por tanto en la autonomía de la batería del Corsa-e.



«Como no lleguemos a tiempo con ayudas, el mercado se nos va»

—Este 2020 parecía supercomplicado con la normativa ambiental y los planes de cada marca para cumplir las emisiones, y de repente llega el COVID-19 y cambia todo por completo. ¿Tienes alguna previsión de por dónde puede ir el mercado?

—No, lo único que tenemos es a cierre del primer trimestre, el mercado había bajado un 26,3, pero con enero y febrero normales y marzo peor, este es un trimestre relativamente bueno. Abril no ha sido prácticamente nada, sobre todo los países que estaban en confinamiento como Italia, España, Reino Unido o Francia. Los datos de Italia son muy similares a España (-97%), en Francia y Bélgica casi un -90. Pero mi expectativa, aún sin datos, es que abril estará en un -80 o -75 como mejor dato (finalmente ha caído el 76,3 %). Y eso porque ha habido países como Suecia y Holanda que no han cerrado, Alemania ha estado medio cerrado... Si no es por ellos, nos vamos a un mercado en toda Europa de -96%, como España.

—Tras un 2019 con récord de Kia en Europa, con más de 500.000 coches y un 3,2 por ciento de cuota ¿con esa base será algo más fácil la recuperación?

—Recuperar para 2020 esas unidades va a ser imposible. Pero tengo esperanza, porque Kia siempre ha sido una marca que incluso en momentos de crisis a nivel europeo —en España no, porque aquí fue la crisis muy larga y muy dura— desde 2008 siempre ha tenido un crecimiento paulatino y continuo hasta llegar a esas 500.000 unidades. Este año no íbamos a crecer mucho, pero íbamos a mantener ese volumen. No íbamos a crecer

Si esta entrevista se hubiera celebrado en el Salón de Ginebra, donde estaba prevista, tal vez no habiéramos hablado mucho de coronavirus; pero el COVID-19 acabó con el salón y ahora es protagonista de todo; también de la charla con Emilio Herrera, que desde su posición que sobrevuela el sector del automóvil en Europa, y por supuesto España, analiza los retos más inmediatos.

precisamente porque había que buscar el equilibrio entre las emisiones de CO₂ y el volumen, y eso nos lo permitían los vehículos electrificados que tenemos. Yo creo que estos años que vienen van a seguir siendo complicados, pero Kia, siempre en épocas de crisis ha mantenido un nivel de crecimiento. Y esto comparado con otras marcas, no creo que nos beneficie, pero a lo mejor estamos mejor preparados.

—¿En qué se basa esa confianza?

—A lo mejor los siete años de garantía pueden ayudar mejor a tomar una decisión de compra sobre un coche que nos da una confianza. O somos una marca que la relación calidad-precio es muy buena, y cuando hay crisis es una decisión un poco más racional la que toma el consumidor. Cuando todo va bien te vas a lo emocional, a lo que más te gusta. Por eso, a lo mejor podemos salir un poquito beneficiados. Ya se ve en los resultados del primer trimestre, pues si Europa bajaba un 26,3%, nosotros bajábamos un 14,5 y hemos subido la cuota de mercado a un 3,7. También hemos aumentado mucho en este primer trimestre las ventas de electrificados, lo cual también nos ayuda a ese cumplimen-

to de la normativa de CO₂. Antes íbamos a llegar al nivel que nos imponía la UE en noviembre; y ahora ya vamos a llegar en agosto o septiembre. Y eso también te da un respiro para alcanzar estos objetivos.

—¿La UE debería plantearse una moratoria o aplazamiento en el objetivo de CO₂?

—Yo creo que ahí la Unión Europea también debería hacer algo. Yo hubiese votado por una moratoria o simplemente reducir las multas que impone la Unión Europea. Pero al final, en ACEA, todos los constructores han decidido pedirle un plan de ayudas para el sector de la automoción, como un Plan PIVE a nivel europeo. Yo eso lo veo bien, lo que pasa es que eso al final va a depender de cada uno de los países; no creo que haya un programa europeo, lo veo muy difícil y entonces cada país hará lo que piense que es oportuno. Algunos lo ligarán a niveles de CO₂, otros lo harán exclusivamente para coches electrificados... Creo que hay que hacerlo para todos los coches, porque el coche electrificado sigue siendo un coche más caro que el gasolina o el diésel. Y eso sería, para mí, una decisión poco democrática.

—¿En Kia tenéis otra visión?

—Yo tenía en idea otra opción que me parecía como más lógica. Siempre es difícil pedir a una autoridad que cambie una normativa, pero lo que sí podíamos hacer es un plan de achatarramiento. Cada vez que achatarramos un vehículo antiguo con un vehículo nuevo comprado hay una diferencia de CO₂ —todo lo que no es Euro6 a lo mejor tiene 200 gramos de CO₂ y un Euro 6 a lo mejor tiene 100—, esa diferencia te podía servir como un crédito para alcanzar el objetivo de este año. Si no quieren modificarlo, eso sería una opción. Pero al final todos los constructores en ACEA han optado por pedir un plan de ayuda y esto no se hará. Pero yo veía este plan con más sentido, porque ayudas a quitar coches de alta contaminación del mercado, haces que los coches nuevos contaminen menos y sean más seguros, y al mismo tiempo estás ayudando a la industria para que se recupere de esta crisis. Esa era la idea de nuestra marca, pero en el grupo de ACEA hay muchas otras marcas y decidieron seguir otro camino.

—¿No ves una salida europea común?

—Ya me gustaría un Plan PIVE a nivel europeo. Pero siempre hay muchos intereses y ya saldrán los que digan que España se beneficia porque tiene mucha producción o que en Alemania, como hay muchas marcas ganan... Esto siempre es mucha política y es difícil llegar a un acuerdo. Lo que sí es cierto es que, sea donde sea, en cualquier país, como no lleguemos a tiempo con estas ayudas el mercado se va; a nivel europeo a lo mejor no tanto como en España porque España es un país donde, desgraciadamente, la crisis afecta más que en el resto de Europa, pero va a ser muy duro.

—Siempre se dice que los momentos de crisis son momentos de oportunidades; por ejemplo, en China el vehículo privado ha pasado de ser el tercer medio de transporte al primero en las preferencias. ¿Estáis detectando

ya alguna oportunidad?

—Hemos visto ese estudio, que tiene dos datos interesantes; este del vehículo privado como el medio preferido y el car sharing, que también sube su uso. Yo hubiese pensado lo contrario, que la gente se diría 'no sé quién ha utilizado ese coche antes de mí, si se ha desinfectado o no...'. Porque desinfectarlo es imposible, si hay 20 personas que utilizan ese coche ni logística ni económicamente da para eso. El miedo hará que la gente utilice su propio coche. Y eso es una oportunidad. Pero si no va ligado a una ayuda a la compra de un coche nuevo solo tendrá un efecto en la compra del coche usado, de segunda mano. Si no se ayuda, la gente que antes utilizaba el transporte público, y que no necesariamente es la gente con más recursos, va a optar por un coche de segunda mano y eso no favorece a la industria y al comercio, sino al negocio del VO que también es importante. Pero si queremos producir coches en España debe ser de otra manera.

—Además de la influencia que la compra de usados tendrá en el medio ambiente...

—Efectivamente, la gente que utiliza el transporte público, que no tiene recursos, se tendría que comprar un coche con muchos años, eso no va a ayudar tampoco al tema de la contaminación. Eso ya lo sabíamos antes, la mayoría de la contaminación son los coches no Euro 6; entonces vamos a añadir más coches y más contaminación. También tiene que ser consciente el Gobierno de lo que va a hacer el consumidor.

—Hablando un poco más de Kia y de futuro. Acabáis de lanzar el Sorento, ¿qué más novedades tenéis para este año?

—No mucho más, tenemos lavados de cara de Picanto, Stonic, Rio y Stinger. Lo más importante será en 2021, porque vamos a empezar con el primer vehículo que tenemos en el Plan S de transición hacia la electrificación.

Un modelo en base al concepto Imagine que lanzamos en Ginebra el año pasado. Será un cien por cien eléctrico con plataforma específica eléctrica. Y va a ser un poco el modelo que va a definir cómo van a ser los futuros eléctricos de la gama Kia, cuáles van a ser las características para todos los coches que vamos a desarrollar en los años venideros. Va a definir lo que será la marca Kia en el futuro.

—Un futuro evidentemente eléctrico...

—En el Plan S se especificaba que para 2025 tendremos 11 modelos cien por cien eléctricos en la gama, con lo cual, lo que estamos diciendo es que muy pocos gasolina y diésel vamos a vender en 2025. Por tanto hay una transición entre 2020 y 2025 de pasar a casi cien por cien a eléctrico. A nivel mundial

los electrificados serán un 25 por ciento, pero en Europa en el primer trimestre ya teníamos un 21 por ciento de electrificados, con lo cual todo eso para Europa se queda corto.

—También en 2021 tocará el nuevo Sportage. La estrategia va a ser combustión con electrificación ligera o habrá eléctrico, híbrida enchufable...

—Electrificación seguro; lo que tenemos ahora mismo asegurado para el Sportage es híbrido enchufable e híbrido, y lo que estamos valorando es si le damos una versión cien por cien eléctrica también. Pero eso no lo hemos decidido todavía. Aunque la electrificación híbrida o PHEV es inexorable. Y luego, intentar añadirle algo más y tener una versión eléctrica creo que al Sportage le vendría muy bien.

—¿Todas las

versiones de combustión llevarán Mild Hybrid?

—Combustión a la antigua usanza habrá muy poquito. En la segunda parte del año casi todos los modelos de Kia ya llevarán el híbrido ligero de 48 voltios, porque eso te ayuda a reducir el nivel de CO₂, el consumo y no significa un coste mucho mayor. Estos modelos nos ayudan mucho a alcanzar estos objetivos de emisiones.

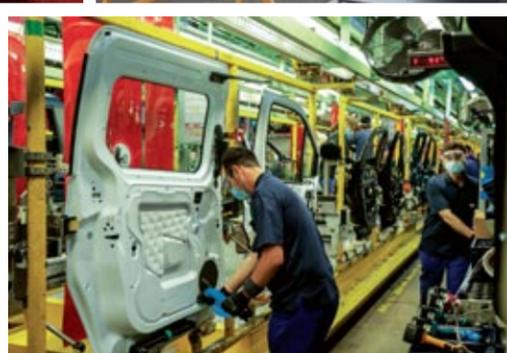
—¿Y se mantiene la apuesta por el hidrógeno?

—Lo del hidrógeno lo queremos como una opción, no nos va a costar más porque ya está desarrollado; de hecho, Hyundai sigue teniendo el Nexso. No queremos descartar el hidrógeno porque puede ser una opción, pero no a corto plazo. De hecho, de los 11 vehículos que hablábamos para 2025, habrá uno que sea de hidrógeno, que será un poco el escarapate tecnológico.

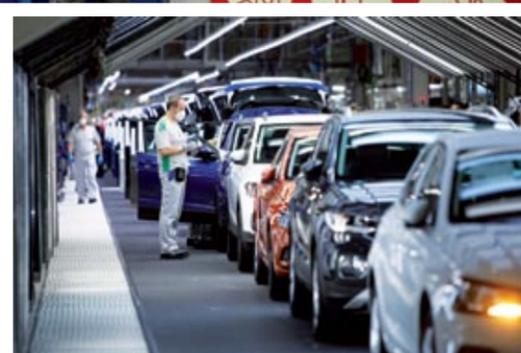




MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y MENOR DEMANDA HACEN QUE NO ES TÉN TODOS LOS TURNOS EN ACTIVO



◀ La mayoría de las medidas adoptadas son comunes a todas las fábricas: distanciamiento en los transportes (Ford), toma de temperatura (PSA Vigo), cumplimiento de las distancias de seguridad (Iveco, Ford, Volkswagen).



▲ Seat ha realizado test PCR a sus 15.000 empleados. El trabajo con mascarillas se ha implementado desde el primer día, antes de la obligatoriedad decretada por el Gobierno. En las imágenes inferiores, la factoría de PSA en Figueruelas y la de Renault en Valladolid.

La producción regresa con la máxima seguridad

Tras el parón forzoso impuesto por el estado de alarma, las plantas de producción de automóviles en España han vuelto al trabajo con turnos reducidos y aplicando importantes medidas de seguridad y protección para los trabajadores.

Los fabricantes de automóviles han sido de las primeras industrias en reactivar la producción tras el cierre impuesto a mediados de marzo por la pandemia del coronavirus. Después de dedicar su potencial a fabricar elementos sanitarios –respiradores o pantallas de protección

personal, entre otros– durante los peores momentos de la crisis, las plantas de automoción han retomado ya su actividad habitual, aunque las condiciones y los ritmos de trabajo han cambiado. Para ello, han tenido que adaptarse con rapidez a los nuevos tiempos, en los que se impone

la máxima protección y seguridad para los trabajadores.

La producción de vehículos en nuestro país –el octavo del mundo– se redujo prácticamente a la mitad en marzo (un 45%), dato al que habrá que sumar la caída de abril (se calcula que bajará en torno al 90%), mes en el que la

actividad ha estado completamente parada. Esto se traducirá en que se dejarán de ensamblar unas 700.000 unidades al final del año, según cálculos de Anfac, la patronal de los fabricantes, lo que supondrá perder el 25% de la producción con respecto a 2019.

las (Zaragoza), donde se produce el nuevo Corsa –incluida su versión eléctrica–, ha recuperado ya el segundo turno de producción.

En todas las factorías españolas, el regreso de los trabajadores se ha realizado de forma progresiva, pero además se ha hecho implementando grandes medidas de seguridad y prevención comunes en muchos casos: toma de temperatura a la entrada y salida, uso de mascarillas, separación en los transportes, distanciamiento en vestuarios y zonas de uso colectivo –comedores, salas de descanso–, limpieza frecuente de herramientas y elementos de uso reiterado, etc.

HIGIENE Y PROTECCIÓN

Además de las anteriores medidas, cada factoría ha creado sus propios protocolos de protección frente al coronavirus. Por ejemplo, en la planta de **Seat**, en **Martorell (Barcelona)**, la más grande de España, se han realizado test PCR de detección de la Covid-19 a los 15.000 empleados antes de su reincorporación laboral.

Las instalaciones de **Ford** en **Almussafes (Valencia)**, donde se produce, entre otros, la gama del Kuga, el primer híbrido enchufable que se fabrica en España, reactivaron la producción con normas de higiene y protección reforzadas y dando prioridad a la fabricación de vehículos ya vendidos.

Las plantas del consorcio francés **PSA** en **Vigo** y **Madrid** también han reanudado su actividad siguiendo una directriz que incluye más de cien medidas de seguridad e higiene, e irán normalizando de forma progresiva el ensamblaje de vehículos.

Renault, que produce cajas de cambios en Sevilla, motores en Valladolid y vehículos en Valladolid y Pa-



CONCESIONARIOS Y TALLERES Puertas abiertas

El mercado del automóvil también se reactiva y los concesionarios y talleres de toda España abren sus puertas –muchos todavía con cita previa– cumpliendo con los más estrictos protocolos de seguridad para garantizar la salud y protección de clientes y trabajadores. El mantenimiento de la distancia de seguridad de dos metros con los clientes, la entrega higienizada de los vehículos o la disponibilidad de geles desinfectantes y mascarillas al servicio de los usuarios son algunas de las medidas que ha adoptado la red comercial para volver a abrir al público.

Además, Faconauto, la patronal de los concesionarios, ha creado el sello 'Concesionario Protegido frente al COVID-19', al que se han adherido ya 186 grupos de concesionarios, con una capilaridad de más de 900 puntos de venta. Esta etiqueta cuenta con el asesoramiento técnico de TÜV SÜD, que se ocupará también de su posterior auditoría, asegurando la implementación de las medidas de protección, limpieza e higiene en las instalaciones.

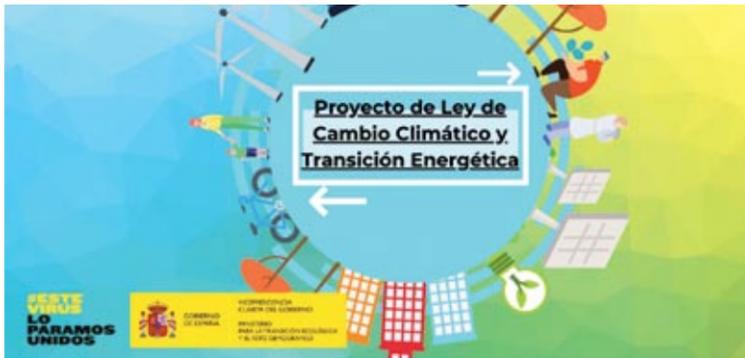
lencia, ha reabierto ya las puertas de todas sus instalaciones en España y ha anunciado que producirá 1,5 millones de mascarillas semanales en su planta de Flins (Francia) para abastecer a sus empleados en Europa.

Volkswagen Navarra, donde se montan el Polo y el T-Cross, mantendrá un turno de producción hasta comienzos de junio, con la fabricación de 527 coches diarios, y esperará a la evolución de la demanda para incrementar el número de trabajadores.

Por su parte, el fabricante de industriales **Iveco** también ha retomado la actividad en Madrid y Valladolid, con medidas excepcionales de protección y la bajada de la velocidad

de producción para adaptarse a las nuevas circunstancias.

Situación muy distinta se vive en **Nissan Barcelona**, donde la actividad permanece parada debido a la huelga indefinida de la plantilla, que espera una decisión sobre su futuro. La dirección de la factoría ha trasladado a los trabajadores que no podrá mantener los volúmenes actuales de producción y, según ha publicado un diario japonés, el fabricante podría cerrar la planta española para reducir costes. En Barcelona se monta el Nissan e-NV200 y los pick-ups Nissan Navara, Renault Alaskan y Mercedes Clase X, aunque este último dejará de producirse en pocas semanas.



PROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

No se prohíben los vehículos de combustión, pero se promoverán los no contaminantes

El Gobierno ha enviado a las Cortes el anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética con el que pretende alcanzar la neutralidad de emisiones en 2050. El texto no incluye finalmente la prohibición de vender automóviles de combus-

ión más allá de 2040—una de las propuestas más polémicas de la anterior legislación—, pero sí establece la promoción de medidas que posibiliten en 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂. Para lograr este objetivo, la ley pretende poner

en marcha medidas que faciliten la penetración en el mercado de los vehículos menos contaminantes, incluyendo apoyo a la I+D+i.

Para activar la descarbonización de la movilidad por carretera, se dará impulso a la movilidad eléctrica y se potenciará el desarrollo

de las infraestructuras de recarga en todo el territorio nacional, tanto en estaciones de servicio como en edificios, etc. También se establecerán zonas de bajas emisiones en todas las localidades de más de 50.000 habitantes. Los ayuntamientos de dichas ciudades deberían fijar estas zonas antes de 2023. Además, se facilitará la movilidad a pie o en bicicleta, o a través de otros medios de transporte activo y se mejorará el uso del transporte público.

La ley también incluye la puesta en marcha de planes específicos para el uso de gases renovables, incluyendo el biogás, el biometano o el hidrógeno.

El sector de automoción ha valorado positivamente que el Gobierno siga las directrices de la Unión Europea en materia de emisiones en este proyecto de Ley y que no prohíba ninguna de las tecnologías existentes. Los fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto), vendedores

(Ganvam) y fabricantes de componentes (Sernauto) han expresado su apoyo a que la descarbonización en España se produzca en línea con los objetivos y las políticas de la Unión Europea de



▲ Teresa Ribera, vicepresidenta cuarta del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica.

fijación de límites progresivos para la reducción de emisiones contaminantes, y han pedido una hoja de ruta clara y coordinada para conseguirlo. Según el proyecto de ley, las medidas se tomarán «previa consulta con el sector» del automóvil.



EuroNCAP Pruebas de seguridad más duras

EuroNCAP, el organismo europeo que evalúa la seguridad de los vehículos nuevos que llegan al mercado, actualiza cada dos años sus protocolos con nuevas medidas.

El principal cambio con

respecto a las pruebas anteriores es la incorporación de una nueva barrera móvil en la prueba de choque frontal contra otro vehículo en movimiento, que reemplaza a la prueba de barrera deformable que EuroNCAP ha utilizado durante los últimos 23 años.

En el impacto lateral, el choque que representa la segunda causa más alta

de muerte o de lesiones graves, se evaluará ahora la protección del ocupante situado en el lado opuesto al choque. De este modo, se verificará la protección que ofrecen sistemas como los airbags centrales.

EuroNCAP también añade nuevas pruebas para evaluar las últimas tecnologías de protección y seguridad en el automóvil, como los sistemas de frenado de emergencia autónomo (AEB) o la monitorización del estado del conductor, entre otros.

Otro de los cambios afecta a los protocolos de seguridad posteriores al choque. En asociación con CTIF, la asociación Internacional de Servicios fuego y rescate, EuroNCAP ha desarrollado nuevas reglas de calificación para mejorar la seguridad después de una colisión. Los fabricantes serán recom-

pensados cuando la información de rescate sea precisa y esté fácilmente disponible. También se verificará la facilidad de salida del vehículo, elementos como las manillas de las puertas eléctricas o las funciones avanzadas de eCall más allá del sistema obligatorio.

Coronavirus Petición unánime de medidas para superar la crisis

El sector de automoción europeo ha elaborado un plan con 25 medidas de choque para superar la crisis provocada por el coronavirus en todo el continente. Entre otras cosas, piden acciones coordinadas de renovación del parque en toda Europa, recurriendo a fi-

nanciación nacional y de la propia UE.

Por su parte, en España las asociaciones de fabricantes, componentes, distribución y comercialización de vehículos de nuestro país han presentado al Gobierno su hoja de ruta para impulsar la reactivación del sector y el Ejecutivo se ha comprometido a trabajar en medidas de estímulo económico que permitan que el sector del automóvil sea una de las palancas para la reactivación económica tras la crisis provocada por la pandemia del coronavirus.

El sector, que representa el 10% del PIB y el 9% del empleo en España, reclama acciones urgentes encaminadas a impulsar el mercado y la demanda, medidas fiscales e iniciativas para reactivar la producción y la inversión en la industria.

LA FOTO



Renault empieza a fabricar en Valladolid el primer híbrido enchufable de la marca. Se trata del Captur E-Tech Plug-in 160 CV, que se ensambla en la factoría de Carrocería y Montaje de la ciudad española, donde se han producido ya 1,6 millones de unidades de la versión de combustión de este modelo desde 2013. El 92 por ciento de la fabricación ha salido fuera de nuestras fronteras, con destino a más de 70 países, lo que coloca al Captur como el vehículo de Renault España más exportado de su historia.

la cifra

Son los millones de euros que se recaudaron con el impuesto de matriculación en abril, lo que supone un descenso de más del 95 por ciento en comparación con el mismo mes de 2019, en que las arcas de las comunidades autónomas —el impuesto está transferido— recaudaron 49,04 millones de euros. Esta cifra está motivada por la grave caída de ventas de vehículos en nuestro país debido al cierre impuesto por el estado de alarma para frenar la crisis del coronavirus.

2,29



Nombramiento Nuevo presidente de Honda

Miu Kato, hasta ahora vicepresidente de Honda para España y Portugal, ha sido nombrado nuevo presidente sustituyendo en el cargo a Marc Serruya, que llevaba diez años al frente de la compañía. El máximo ejecutivo de las filiales de la marca en España y Por-

tugal nació en Yokoyama (Japón), tiene 46 años y es licenciado en Ciencias Económicas. Llegó a España en 2019 y en su nuevo cargo pretende posicionar a la división de automóviles como «un referente entre aquellos que reconocen y valoran la diferenciación de nuestros productos» y «consolidar a la compañía como número 1 de ventas en ambos mercados» en lo que se refiere a las motocicletas.

Genesis Un español, director de ventas para Europa

La marca Genesis ha nombrado a Enrique Lorenzana como nuevo director de Ventas y Posventa para Europa. Lorenzana lleva 25 años en el sector

del automóvil, donde ha trabajado para Aston Martin, Maserati y Audi Europa, y se encargará de pilotar el desembarco de la marca de lujo de Hyundai en el continente europeo.

Lorenzana es licenciado en Derecho y ha explicado que dedicará su esfuerzo a crear para Genesis «la mejor red de distribución en Europa, que se centrará en el servicio al cliente, con un plan de marketing y ventas a la vanguardia». La marca de gama alta cuenta con los modelos G90, G80, G80 Sport y G70.



Opinión

Teófilo de Luis Rodríguez. Expresidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados. Impulsor de la Alianza por la Seguridad Vial



¿Nos montamos en la ola?

El pasado Consejo de Ministros aprobó el anteproyecto de Ley de Cambio Climático, que por lo que se conoce por los medios de comunicación sigue la senda de los dos anteproyectos anteriores remitidos al Congreso.

El texto en cuestión establece una vez más ciertas disposiciones que afectan a la movilidad con marcado acento en el coche eléctrico y restringiendo las motorizaciones tradicionales, e incluso impone, en función de las ventas, la obligación de instalar en las gasolineras puntos de recarga para coche eléctrico. Según las mismas fuentes, en la tramitación parlamentaria se podría contemplar un incremento de la reducción de emisiones de gases efecto invernadero para el 2030 y establece cero emisiones en turismos y vehículos comerciales para el 2050. Es evidente que las disposiciones contenidas en la ley exceden al ámbito de la movilidad y afectan también a la generación de energía, la industria y cualquier actividad que genere emisiones.

Dejando a un lado la oportunidad en un momento muy difícil para España, puede ser interesante hacer ciertas reflexiones.

Es claro el interés de todos por un entorno más limpio y saludable en toda la tierra, como también es claro que no es Europa el foco contaminador principal a nivel mundial. También hay que reconocer que la movilidad no es el único foco contaminante, la generación de energía, la actividad industrial y otros servicios para el conjunto de la ciudad como las calefacciones deben ser objeto de consideración.

Ante la situación actual que afecta a España como consecuencia del COVID-19 y coherente con el espíritu del anteproyecto de Ley Cambio Climático, dado el compromiso de la Unión Europea de aportar auxilio a las dañadas economías de Europa, podría ser de interés presentar ante la comisión todo un conjunto de acciones que pudieran merecer el apoyo del presupuesto de la Unión, no solo para reactivar la economía, hoy con riesgo de colapso, sino para trabajar con solidez por un aire más limpio y a la par mejorar la competitividad de la economía española.

Así pues parece recomendable todo el esfuerzo para lograr que Europa, con cargo a los fondos para la recuperación de la economía afectada por el COVID-19, apoye la renovación del parque móvil, por seguridad y conservación además; el despliegue de puntos de recarga en todo el territorio nacional y así facilitar la entrada en la circulación de vehículos con nuevas motorizaciones; la formación de la mano de obra que presta servicio para la reparación y conservación de los nuevos vehículos; y la sustitución en origen por energías alternativas que puedan abaratar el coste de esta en nuestra industria y otros servicios a la par que disminuir emisiones.

Es así, por tanto, que puede ser una buena ocasión para aprovechar el momento y contribuir a una eficaz y potente política de apoyo en beneficio de las bajas emisiones, actuando sobre todos los focos de origen y además abaratar la energía si se recurre al autoconsumo, en toda nuestra estructura industrial y contribuir a un incremento de seguridad vial en nuestras carreteras.

CUPRA



CAMPEONATOS VIRTUALES

Cupra apuesta por la competición virtual organizando dos campeonatos de e-Sports. SimRacing Series constará de 13 carreras que se disputarán en algunos de los principales circuitos (digitales) del mundo.

La marca también ha organizado una carrera VIP con sus embajadores (el portero del FC Barcelona, Marc ter Stegen o el campeón del World Touring Car Championship, Jordi Gené) y ha creado la primera carrera virtual de turismos eléctricos del mundo: Cupra e-Racing Competition.

+ en www.toyota.es

TOYOTA LA GRAN DONACIÓN
Toyota España ha donado a los Bancos de Alimentos 10 toneladas de comida recogida en diferentes acciones llevadas a cabo por la marca entre los meses de febrero y mayo.



ATENTOS A...

4 AL 13 DE DICIEMBRE

El recinto de la Feria de Madrid acogerá el **Salón del Vehículo de Ocasión y Seminuevo**, que ha tenido que trasladar sus fechas debido a la pandemia del coronavirus.



La última de las iniciativas ha consistido en llenar con mil kilos de comida la zona de carga del nuevo comercial de la marca, el Proace City, primer modelo del fabricante que se fabrica en España.

+ en www.seat.es

Del 1400 a la cuarta generación del León, sin olvidar el icónico 600. Te presentamos los modelos que han construido la historia de Seat.

SEAT CUMPLE 70 AÑOS

COCHES QUE HACEN HISTORIA

La historia de la movilidad en España no se puede entender sin Seat. La marca, que ahora cumple 70 años, se constituyó en mayo de 1950 como Sociedad Española de Automóviles de Turismo SA. Tres años más tarde salía de su recién estrenada planta en Barcelona el 1400, su primer modelo.

Pero no sería hasta 1957 cuando lanzó su coche más emblemático, el 600, el vehículo que sirvió para

democratizar el automóvil en nuestro país y que puso sobre ruedas a toda una generación de españoles. Costaba 65.000 pesetas (391 euros) y su éxito fue tal que, a comienzos de los 70, uno de cada cuatro coches que circulaba por nuestras carreteras era un 600.

A finales de los 60 llegaron el 1430 o el 850 Sport Spider, el único descapotable producido por la marca, que en 1968 alcanzó el millón de unidades de producción.

En la década de los 70 la marca lanzó el 133, su primer diseño original; el 127, el tercer modelo más vendido de su historia; y los

128, 131 y Ritmo. También el 1200 Sport 'Bocanegra', primer Seat diseñado aquí.

En 1982, el Ronda inaugura la tradición de poner nombres de ciudades españolas a los coches. Le siguen el Málaga, el Marbella o el Ibiza (1984), que a día de hoy todavía es el modelo más vendido de la historia de la marca, con casi 6 millones de unidades y cinco



▲ El León IV y el Seat 1400, último y primer lanzamiento de la marca.



▲ Seat 1400 (1953-1964).



▲ Seat 600 (1957-1973).



▲ Seat 1200 Sport 'Bocanegra' (1976-1979).



▲ Seat Ronda (1982-1986).



▲ Seat Ibiza I (1984-1993).



generaciones. Los 80 fueron también el momento de la llegada de Seat a la familia Volkswagen, lo que marcó el inicio de una nueva era. El Toledo

(1991) fue el primer modelo desarrollado dentro de VW y en 1996 nació el primer Cupra (Ibiza Cupra), una enseña que en 2018 se convirtió en marca

independiente. La década de los 90 finalizó con el estreno del León, otro de los grandes éxitos de la marca que, en la actualidad, va por su cuarta ge-

neración y ha posicionado al fabricante como líder de ventas en España. En 2016 llegó el Ateca, su primer SUV, al que siguieron Arona y Tarraco.

Ahora, Seat se encuentra en el camino hacia la electromovilidad y sumará a su gama modelos como el el-Born, que se estrenará en unos meses.



▲ Seat 1430 (1969-1976).



▼ Seat 850 Sport Spider (1969-1972).



▲ Seat 124 Sport Coupé (1970-1972).



▲ Seat 127 (1972-1983).



▲ Seat 133 (1974-1979).



▲ Seat Toledo (1991-1999).



▲ Seat Ibiza II (1993-2002).



▲ Seat León I (1999-2006).



▲ Seat Ateca (2016-actualidad).



▲ Seat León IV (2020).

PATINETE SKODA

MUÉVETE POR LA CIUDAD

Pesa menos de cinco kilos, se pliega con facilidad y no ocupa mucho espacio. Estas son las principales características del patinete de Skoda, una solución de movilidad personal que ha lanzado la marca pensando en un público joven que quiere desplazarse en entornos urbanos. El patinete está

fabricado en acero y aluminio y se puede colocar en el hueco de la rueda de repuesto de los modelos Kamiq y Scala.



RACE Y GOODYEAR

Los premios de Cortometrajes de Educación Vial amplían la presentación de videos hasta el 16 de octubre. Esta iniciativa promueve comportamientos seguros entre los más pequeños.

HYUNDAI

ELÉCTRICOS PARA LA POLICÍA

Los coches eléctricos de Hyundai triunfan entre las dotaciones policiales de media Europa. España, Suiza, Países Bajos, Reino Unido, Alemania o Italia son algunos de los países que han contado con esta marca para sus cuerpos de seguridad. El Kona eléctrico está siendo utilizado por la policía

de Valencia, Amsterdam (Holanda) o el cantón de San Galo (Suiza). El Nexa de pila de combustible

de hidrógeno lo utiliza la policía en Reino Unido y Alemania, mientras que en Bolzano (Italia) se han decantado por el predecesor del Nexa, ix35 Fuel Cell, como coche patrulla.



CARLOS SAINZ

MEJOR PILOTO DE WRC

Carlos Sainz ha sido reconocido como el Mejor Piloto del WRC de todos los tiempos en una encuesta realizada entre aficionados y periodistas expertos en la página web oficial del Campeonato del Mundo de Rallyes de la FIA. El doble campeón del mundo español derrotó en las votaciones a

Sébastien Loeb al obtener el 57,2% de los votos. Sainz ganó los títulos mundiales de pilotos en 1990 y 1992 con Toyota.





A PUERTA CERRADA SE CELEBRARÁN LAS CARRERAS HASTA FINAL DE AÑO, Y SE BARAJAN CIRCUITOS NUEVOS, COMO EL DE PORTIMAO



▶◀ El Gran Premio de Austria –arriba, la carrera del pasado año– debería ser la primera cita de la presente temporada. A izquierda y derecha, Carlos Sainz y Sebastian Vettel, protagonistas en las últimas semanas por el fichaje del español por parte de Ferrari.



Un virus en el corazón de la Fórmula 1

Un virus puede modificar el rumbo de la Fórmula 1 en los próximos años. De momento, ya ha revolucionado la presente temporada. Tanto a corto como a largo plazo, la Fórmula 1 no será igual tras la actual pandemia.

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

Casi la mitad de las carreras de 2020 han sido canceladas o pospuestas. Al cerrar estas líneas, el Gran Premio de Austria todavía debe ser el que abra el campeonato con las pruebas que puedan salvarse del coronavirus. Pero ni siquiera puede determinarse con seguridad un calendario concreto a pesar del creado provisionalmente por Liberty para salvar todas las pruebas posibles, y recuperar las pospuestas en la medida de lo posible.

Nada indica que la situación actual vaya a cambiar en Austria, país con condiciones más benignas que otros en Europa. El Red Bull Ring abrirá con práctica seguridad la temporada con dos carre-

ras consecutivas, un formato que esperaba repetirse a continuación en el trazado de Silverstone. Sin embargo, la cuarentena impuesta por el gobierno británico ha alterado nuevamente los planes de contingencia de Liberty. Al cerrar estas páginas, el mundo de la Fórmula 1 intentaba una labor de lobby con el gobierno de ese país para hacerle entender el valor crucial de las dos carreras locales. Pero, como alternativa, Hockenheim parece uno de los sustitutos naturales, como quizás también el circuito de Portimao en el Algarve portugués. La carrera de Montmeló prevista para el 9 de agosto también sigue en el aire. La Fórmula 1 necesita salvar a toda costa este puente de carreras europeo antes de partir hacia Asia en septiembre. Por

supuesto, con todas las carreras a puerta cerrada. Habrá Fórmula 1 en 2020. Pero, por el momento, todavía es imposible definir dónde en varias de las citas del calendario.

“Uno de los desafíos logísticos es poder hacer test a todos para que sean autorizados a entrar en el entorno de la carrera. Una vez que hagamos eso, es muy positivo mantener a todos en ese entorno, dentro de ese ecosistema que queremos crear para una segunda carrera”, declaraba Ross Brown, CEO de Liberty, cuando anunciaba hace pocas semanas la luz verde a un calendario relativamente definitivo utilizando el ejemplo austriaco para explicar el patrón a seguir con el resto de las carreras. Es decir, lugares de entornos controlados y lo suficientemente

seguros para garantizar la protección de los protagonistas. “Austria se ajusta muy bien a esa premisa. Tiene un aeropuerto local justo al lado del circuito, donde se pueden alquilar aviones. No está demasiado cerca de una gran ciudad...” Es decir, un ecosistema propio a buscar para cada carrera.

Mientras tanto, la pandemia ha supuesto un fenomenal e inmediato impacto para la Fórmula 1. Los equipos tuvieron que enviar al personal a sus hogares, despedir temporalmente a una parte importante de sus plantillas, recortar gastos de manera drástica, cerrar durante casi mes y medio sus sedes en Gran Bretaña. Algunos, como Williams, avisaban tajantemente de una segura desaparición de no celebrar-

se el campeonato en 2020. Los pilotos llegarán a la primera carrera de la temporada tras cuatro meses en el dique seco, un hito porque ninguno había vivido una situación parecida. Ni siquiera la Fórmula 1 en toda su historia había vivido semejante paréntesis. De manera inesperada la gran cuarentena ha precipitado incluso el mercado de fichajes, acelerado con la marcha de Sebastian Vettel de Ferrari y el fichaje de Carlos Sainz por el equipo italiano.

Una Fórmula 1 que tampoco será la misma a medio y largo plazo. Durante estas semanas, los responsables de cada equipo han mantenido innumerables videoconferencias para reaccionar al tsunami del coronavirus. No solo para salvar el campeonato, también para tomar medidas que garanticen su sostenibilidad y la de la categoría. En estas semanas, por ejemplo, se acordaba el previsto tope

presupuestario previsto para 2021, que se reducía incluso a 145 millones de dólares sobre los 175 previstos. Y no fue inferior porque Ferrari se plantó. Liberty ha congelado la introducción de los nuevos monoplasas que nacerían la próxima temporada, por lo que los actuales seguirán también en activo el próximo año. Incluso los equipos han introducido un sistema de handicaps para compensar las diferencias entre ellos a través del tiempo disponible en túneles de viento y otros mecanismos similares, con el objetivo que limar las diferencias de recursos económicos entre unos y otros.

A largo plazo, queda por descubrir cómo los nuevos valores y paradigmas derivados de la crisis del coronavirus afectarán a una de las actividades más globales del planeta. Porque los cambios en las sociedades tendrán su reflejo en la disciplina. Desde el sentido de enviar cada

dos semanas a centenares de personas viajando por todo el mundo hasta la propia visión de las inversiones en la Fórmula 1. Por ejemplo, ¿cabrá entonces una costosa y sofisticada guerra de ingeniería entre los equipos para poner en pista dos monoplasas? ¿Tendrá sentido, por poner otro ejemplo, enviar por toda Europa una larga caravana de camiones y personal solo para levantar los lujosos ‘motorhomes’ de los equipos?

Porque la percepción global puede variar en muchas facetas de la vida y, quizás, la visión de los fabricantes y patrocinadores. Recordemos cómo Honda, Toyota y BMW abandonaron la Fórmula 1 a consecuencia de la crisis financiera de 2008. Grupos como Renault o Daimler ya comienzan a sentir los efectos de la crisis. El mercado se ha desplomado en estos últimos meses, y numerosos patrocinadores han visto afectadas sus cotizaciones. Es el caso

de la industria petrolera presente en la Fórmula 1, como Petronas (Mercedes), Shell (Ferrari), ExxonMobil (Red Bull) y BP (Renault). El valor de Pirelli ha caído un 40 por ciento, así como gran parte de las firmas relacionadas con la industria del automóvil, que vive cifras de desplome de mercados desconocidas hasta el momento. Sus consecuencias a medio plazo serán las que determinen la continuidad o no en la Fórmula 1.

La futura postura de la industria automovilística y de muchos patrocinadores y empresas es todavía un enigma, pero la Fórmula 1 podría verse afectada. Aunque también pueden surgir nuevas oportunidades de futuro. La ‘reconversión’ en marcha desde la llegada de Liberty y el efecto multiplicador que ha supuesto el coronavirus pueden regenerar una disciplina global que, si algo ha demostrado desde su nacimiento en 1960, es su permanente capacidad para reinventarse. Una cura de adelgazamiento, por lo general, suele mejorar la salud. En la Fórmula 1 también puede ser el caso. A pesar de un virus.



Ofensiva comercial para reactivar el mercado del automóvil

Devolver el coche si el cliente se queda sin trabajo, retrasar el pago de la primera cuota hasta el otoño o financiación al 0% de interés son algunas de las ventajas que ofrecen las marcas de automóviles para reactivar el mercado ahora que los concesionarios han vuelto a abrir sus puertas.

Con los concesionarios cerrados debido a las medidas adoptadas por el Gobierno para frenar la pandemia del coronavirus, el mercado de automóviles ha sufrido una de las mayores caídas de su historia. Las marcas tratan de reactivar las ventas ofreciendo procesos de compra totalmente digitales, con promociones en contratos de renting y con ventajosas ofertas, tanto para coches en stock –se calcula que habrá que dar salida a unos 200.000–, es decir, los nuevos que ya están en los concesionarios, como para modelos recién salidos de fábrica. Estas son algunas de las propuestas de las marcas:

BMW. A través de su campaña 'Héroes del Covid-19', ofrece condiciones preferentes de compra de toda su gama a sanitarios, empleados de geriátricos o funerarias, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, etc.

CITROËN. La marca ofrece aplazar el pago hasta septiembre para compras en su tienda online y también una carencia de cuatro y tres meses en el abono de la primera cuota para compras financiadas y contratos de renting.

DACIA. Celebra su 15 aniversario en Europa ofreciendo la posibilidad de comprar ahora un coche y no empezar a pagar hasta septiembre, incluyendo un año de seguro gratuito.

FCA. El Grupo (Fiat, Alfa Romeo, Abarth, Jeep y Fiat Professional) ofrece presupuestos personalizados online; y Leasys, la empresa de servicios integrados de FCA Bank, lanza Jeep Miles, un renting de pago con una duración de 48 meses y sin entrada, con una cuota mensual variable en función de los kilómetros recorridos. El Jeep Renegade Sport 1.0G MT6 120 CV 4x2 estrena este servicio con un precio de 199 euros al mes, más el coste variable según los kilómetros.

FIAT. Triple apuesta de Fiat. Por el medioambiente, potenciando la gama Hybrid de 500 y Panda que rebajan hasta un 30 por ciento el consumo y disponen de etiqueta ECO; por el bolsillo, con una oferta de financiación que, sin entrada ni pagar cuotas hasta 2021, permite disponer de un 500 o un Panda desde 4 euros al día. Y, por último, por la protección sanitaria gracias al pack D-Fence creado por Mopar que ofrece tres elementos para la higienización y desinfección del habitáculo: un filtro de alto rendimiento que elimina impurezas y el 100% de los alérgenos, un purificador de aire con filtro HEPA que elimina micropartículas y bacterias –además es portátil y se puede utilizar en casa– y una lámpara UV, de rayos ultravioleta que elimina el 99% de las bacte-

rias en todas las superficies que tocamos (volante, palanca de cambios, asientos...)

FORD. La marca ofrece hasta tres meses de carencia en el pago de la primera cuota y hasta tres cuotas de ahorro para compras financiadas en toda su gama de turismos. El fabricante también cuenta con interesantes ofertas en su webstore.

JAGUAR LAND ROVER. Para vehículos de stock que se matriculen antes del 30 de junio, ofrece interés al 0% y aplazamiento del primer pago hasta otoño. A esta oferta se unen campañas especiales, sobrevaloraciones de coches o bonos de fidelidad.

KIA. Lanza la iniciativa #KiaMovingWithYou, que añade un periodo de carencia de cinco meses en el pago de la primera cuota o la opción de contratar un seguro que

garantiza que Kia Finance se hace cargo de parte de las cuotas del coche si el comprador pierde su empleo.

NISSAN. En solo 10 minutos se puede comprar un coche en su tienda online. Todo el proceso se realiza de forma digital en solo siete pasos, e incluye la entrega del coche en la puerta de casa en siete días. Además, los clientes que financien con la marca se pueden beneficiar también de la campaña 'Consigue tu Nissan ahora y no pagues hasta septiembre'.

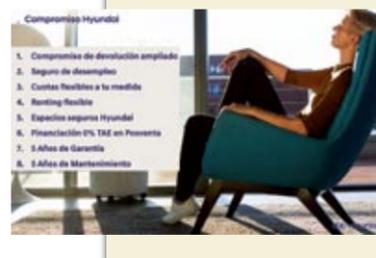
PEUGEOT. Ofrece la posibilidad de no empezar a pagar hasta septiembre para coches financiados y también la solución Easy Credit que, al término del contrato,



AMPLIACIÓN DE GARANTÍAS.- Audi, BMW, Dacia, Hyundai, Kia, Porsche, Seat, Skoda, Toyota o Volkswagen son algunas de las marcas que han ampliado las garantías de sus vehículos a aquellos clientes cuya cobertura finalizó durante las fechas en que los concesionarios y talleres permanecieron cerrados debido al estado de alarma decretado por el Gobierno para tratar de poner freno a la pandemia del coronavirus. La mayoría de las marcas han optado por ampliar sus garantías tres meses más, aunque habrá que consultar cada caso particular con el fabricante.

HUNDAI PERMITE DEVOLVER EL COCHE SI PIERDES EL EMPLEO

La marca lanza una de las promociones más innovadoras. Quiere que, a pesar de la incertidumbre económica, ningún comprador se quede sin coche. Por eso ofrece un seguro de desempleo en el que si el cliente se queda en paro, asume el pago de las cuotas de la financiación hasta 12 meses. Además, permite devolver el coche en el plazo de un año si el comprador pierde el trabajo. Hyundai también propone no empezar a pagar hasta otoño para vehículos financiados, cuotas más flexibles o una financiación de 12 meses de las operaciones de postventa al 0% de interés.



permite cambiar de coche, entregar el vehículo financiado como pago de la última cuota o quedarse con el automóvil, abonando la última cuota o refinanciándola.

PSA. Free2Move Lease, el operador de renting del Grupo PSA (Citroën, DS, Opel y Peugeot), ha lanzado una nueva modalidad que ofrece a los clientes tres meses de carencia en sus cuotas, que se prorratean a lo largo del contrato. Además, también hay opciones de contratar un coche de estas marcas y pagar una cuota en función del kilometraje.

RENAULT. Su campaña promocional Now incluye vehículos nuevos y seminuevos con disponibilidad inmediata y descuentos de hasta 7.500 euros, un año de seguro gratis y la posibilidad de comenzar a pagar en septiembre. Además, la gama de vehículos comerciales se puede comprar ahora con una financia-



Dapda y Dealerbest lanzan Dealer2Home La solución definitiva de venta online a los concesionarios.

Dapda, referente de la transformación digital en los concesionarios de España y Portugal, y Dealerbest, empresa especializada en ofrecer servicios al sector del automóvil de digitalización y movilidad entre otros, unen sus mundos y sus fuerzas para poner en marcha Dealer2Home una solución potente y única para la venta online. La herramienta está pensada para empujar la digitalización en los concesionarios, eliminando las barreras físicas y conectando de una manera más cómoda, directa y completa a la persona interesada en la concesión con su equipo comercial.

Dealer2Home: una experiencia digital excelente para el cliente

Dealer2Home consiste en una plataforma de conversaciones a través de chat y vídeo que permite a la fuerza de venta entablar una conversación y paso a paso conducir al cliente a la compra. El acompañamiento y el asesoramiento al cliente es 100% digital, incluido el proceso de la venta del vehículo: se podrá firmar el contrato, reservar y pagar online el coche.

Los clientes pueden llegar a la misma por diversos canales: redes sociales y landing pages entre ellos. Este chat permitirá resolver todas las dudas de los clientes, compartir la pantalla para que de este modo se puedan ver fotos o vídeos e incluso el envío de documentos, como puede ser el presupuesto.

También se permite realizar videollamadas de forma directa con una persona concreta. El usuario pasa a un recibidor virtual donde tiene que indicar su nombre, email y teléfono, tras esto al trabajador le llegaría el aviso como si de una llamada telefónica se tratase y le daría acceso al usuario. En definitiva, una experiencia digital excelente para el cliente y una forma novedosa de relacionarse con ellos de modo online.

Integración total de Dapda Experience 360° y Papel Cero

Además de tratarse de una multiplataforma, esta solución integra el portfolio restante de ambas empresas: Dapda Experience 360°, compuesta por Web, Autonet, LeadIn, BDCNet, Contact Center y Papel Cero, un ecosistema para la creación y gestión digital de expedientes de vehículos y todos los procesos vinculados de Dealerbest. Esta integración y a su vez conexión permitirá que los datos de los clientes y del vehículo estén presentes de forma automática y en tiempo real cualquier tecnología de ambas empresas.

Que el desarrollo se haya producido en conjunto entre Dealerbest y Dapda permite una digitalización total de toda la gestión y automatiza muchos procesos. La solución conjunta Dealer2Home supone un salto evolutivo y cualitativo en la digitalización en el sector de automoción.



tricio ZOE, que permite contratar un coche y disponer de él en solo 10 días. La cuota incluye seguro a todo riesgo, mantenimiento, asistencia, gestión de multas, vehículo de sustitución, etc.

SEAT. Para su 70 aniversario plantea SEAT ContiGO!, que ofrece vehículos nuevos y de ocasión con disponibilidad inmediata, en condiciones de precio y financiación excepcionales. Por ejemplo, en la gama Ibiza, Arona y León (tercera generación) es posible acceder a uno de estos modelos por 5 euros al día durante este año, sin entrada y con 'Confianza

SEAT', es decir, 5 años de garantía y mantenimiento incluidos. O por 9 euros en Ateca, Tarraco y Alhambra durante el primer año.

VOLVO. La marca ha lanzado su renting online para los modelos XC40, XC60 Recharge y XC90. El proceso de contratación incluye como promoción la devolución de las tres primeras cuotas, la matriculación y los impuestos, asistencia 24 horas, mantenimiento, ITV y reparaciones en la red oficial, sustitución de neumáticos, seguro y gestión de multas online por una cuota que parte de 296 €/mes.

ción al 0% TAE. La marca también ha lanzado un renting online para los modelos Clio, Kadjar y el eléc-

DUDAS ENTRE UN SEAT
LEÓN Y UN VW GOLF

Alfredo Sánchez P.

Necesito jubilar mi viejo Opel Astra, vehículo que no me ha dado apenas problemas durante 12 años. En casa tenemos dos candidatos: se trata de los nuevos Seat León y Volkswagen Golf. He leído que se trata básicamente del mismo coche, pero me gustaría que me lo confirmaran. Creo que el motor que mejor se adapta a nuestras necesidades sería de gasolina, pero dudo entre 130 y 150 CV. Una última cosa: ¿Merece la pena la versión híbrida suave eTSI? Gracias.

RESPUESTA

El lanzamiento del nuevo Seat León ha coincidido con la pandemia del Covid-19 y nos ha dejado con la miel en los labios, ya que no hemos tenido ocasión todavía de ponernos al volante. En los próximos días estamos seguros de que podremos realizar una profunda y extensa prueba del modelo español, que ha levantado una gran expectación, dicho sea de paso.

Señalado esto, es cierto que tanto el León como el nuevo Volkswagen Golf 8 son prácticamente el mismo perro con distinto collar. Comparten muchos elementos tecnológicos, como motores, transmisiones y plataforma, aunque esta última con algún matiz. Los dos nacen desde la plataforma modular MQB, pero no es exactamente igual. En el Golf es la misma que en el Audi A3, mientras que en el León es un calco de la empleada en el Skoda Octavia.

Dos son las diferencias. La distancia entre ejes es cinco centímetros mayor en el vehículo español, aspecto que debería repercutir, a falta de realizar las mediciones oportunas, en una mayor habitabilidad en las plazas traseras. Si las utilizas a menudo o tienes hijos con sillitas es un punto a favor.

Otra diferencia es que con el nivel de potencia que nos comentas, el León monta en el eje trasero una barra de torsión sobre cuya eficacia no dudamos, pero no es tan avanzada como el esquema multibrazo que lleva el Golf de serie —el León lo incorpora a partir de 150 CV—.

CARTA
DE LA SEMANA

El Golf es más comedido en su tamaño —84 milímetros menos—, el interior se remata con gran calidad en ambos y la pantalla táctil del salpicadero está integrada en el modelo alemán. La capacidad del maletero no varía, con 380 litros en ambos.

En cuanto a las opciones mecánicas de gasolina que nos comentas, todas parten desde un bloque 1.5 TSI de cuatro cilindros, y entre su tecnología destaca un sistema de desconexión automática de dos de sus cilindros cuando la carga del motor lo permite, con el fin de reducir el consumo. Si te mueves por la ciudad y sus alrededores, con la versión de 130 CV creemos que es más que suficiente; si te gusta realizar una conducción más dinámica, el salto a los 150

CV sería la opción más adecuada. En el Golf, el 'salto' supone 840 euros —570 en el León—. En todos los casos el cambio es manual de seis relaciones y casi calcan el consumo medio, entre los dos motores y entre los dos modelos.

En cuanto a si merece la pena la variante híbrida suave de 48V eTSI de 150 CV, el incremento de precio respecto al TSI 150 CV llega hasta los 2.600 euros, y el consumo es igual. El motivo es que estas versiones electrificadas van asociadas exclusivamente a la caja DSG de siete relaciones, un punto a favor porque facilita mucho la vida en el día a día. Y otro de sus atractivos es que reciben la etiqueta medioambiental ECO, muy atractiva si circulas asiduamente por una gran ciudad.

a la actividad, las vibraciones que se transmiten a través de la dirección hubieran desaparecido tras realizar unos cuantos kilómetros. Deberías realizar una comprobación visual en busca de deformaciones y asegurarte de que el desgaste de la banda de rodadura es el óptimo. Además, sería conveniente echar un vistazo a una correcta presión del aire, porque pierden cuando están parados un largo tiempo. Si con todo esto no desaparecen las vibraciones, acude al taller.

EJE TRASERO
DIRECCIONAL

Luis Mendoza

No tiene nada que ver con la dirección a las cuatro ruedas, un sistema mucho más sofisticado y efectivo. El eje trasero direccional es una solución que permite pequeños giros en curva para guiar la trayectoria, con el fin de mejorar la estabilidad. El efecto de giro se consigue al inclinarse la carrocería, lo que induce a variaciones geométricas en la suspensión.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿PUEDO VIAJAR A
OTRA PROVINCIA
LIBREMENTE?

El hecho de que se hable de desescalada no implica que todas las fases vayan a entrar en vigor en poco tiempo, o que haya una libertad de movimientos. Lo que se ha resaltado en muchas ocasiones es que nos dirigimos hacia una 'nueva normalidad', que no tiene nada que ver con la que hace un año, por lo que de momento es pronto para aventurarse a realizar viajes a otras provincias. Por supuesto que, si esos viajes se encuentran entre los permitidos durante el estado de alarma, se podrán realizar, tal y como se venían desarrollando, pero en ningún caso para pasar unas vacaciones o días de descanso en la playa. En este punto es

importante recordar que los desplazamientos permitidos en estado de alarma no suponen en la mayoría de las ocasiones cambiar de provincia. Si bien es cierto que, en muchas ocasiones, el hecho de ir al centro de trabajo supone un cambio de provincia. Como, por ejemplo, trabajar en Madrid y vivir en Toledo. En ese supuesto sí estaría permitido el desplazamiento. Pero si nuestra duda se basa en si podemos ir de vacaciones a la playa, la respuesta es que no habrá movilidad entre provincias hasta que no se alcance esa nueva normalidad.

BUENA PREGUNTA

NUEVOS PLAZOS PARA PASAR LA ITV EN LOS
VEHÍCULOS AFECTADOS POR EL ESTADO DE ALARMA

Como ya se habla de desescalada, ¿hasta cuándo puedo pasar la ITV?

RESPUESTA

En primer lugar tenemos que recordar que todavía nos encontramos en estado de alarma, por lo que los plazos administrativos siguen suspendidos. Esto significa que, si teníamos que haber pasado la ITV en una fecha posterior al 14 de marzo y somos requeridos por los agentes de la autoridad, no seremos sancionados por este hecho.

Si bien es cierto que, cada vez más, se concretan plazos para empezar con esa ansiada desescalada y, sobre todo, para volver a la nueva normalidad que, a buen seguro, exigirá que cumplamos nuevamente con los requisitos legales vigentes.

Por ello, una vez que acabe el estado de alarma, el último vigente hasta el 7 de junio tras la última prórroga, tendremos un plazo de 30 días a partir de esa fecha para poder pasar esa inspección. Sin embargo, ante la gran cantidad de vehículos afectados, que se prevé que a finales de mayo sea de alrededor de cinco millones, esos plazos se ampliaron en 15 días extra por cada semana transcurrida desde el 14 al 20 de marzo.

Si nuestro vehículo estuvo afectado esa semana, tendríamos 45 días para pasar la ITV desde el fin del estado de alarma. La semana siguiente serían 60 días y así sucesivamente hasta la última, la del 7 de junio, que nos daría hasta 210 días de margen. Ojo, porque en los vehículos que tuvieran la ITV vencida previamente al estado de alarma, la sanción será de 200 euros y no tendrán esas prórrogas que hemos comentado.

SE ABONA, PERO SE RETRASA
EL PERIODO VOLUNTARIO¿Tengo que pagar el Impuesto de Vehículos de
Tracción Mecánica?

RESPUESTA

El obligado al pago de este impuesto es aquella persona física o jurídica a cuyo nombre conste el vehículo en el permiso de conducir a fecha 1 de enero. El Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica es un tributo directo que grava la titularidad de los vehículos, aptos para circular por las vías públicas, cualesquiera que sean su clase y categoría.

Se considera vehículo apto para la circulación el que hubiera sido matriculado en los registros públicos correspondientes y mientras no haya causado baja en estos. A los efectos de este impuesto también se considerarán aptos los vehículos provistos de permisos temporales y matrícula turística.

No están sujetos a este impuesto: los vehículos que, habiendo sido dados de baja en los registros por antigüedad de su modelo, puedan ser autorizados para circular excepcionalmente con ocasión de exhibiciones, certámenes o carreras limitadas a los de esta naturaleza, ni los remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica cuya carga útil no sea superior a 750 kilos.

Con respecto a una reducción en su cuota con motivo del tiempo que hemos pasado en confinamiento a causa del Covid-19, y por el que quizá no hayamos podido hacer un uso pleno del vehículo, a día de hoy no se ha hecho ninguna comunicación oficial, ni se ha procedido a realizar ninguna modificación legal al efecto, por cuanto el vehículo en sí no tiene que encontrarse en movimiento o circulando para ser objeto de este impuesto. Lo que sí se está realizando es un retraso en los periodos voluntarios de pago del impuesto.

▶ mándanos tu carta a:
c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid

▶ mándanos tu mail a:
cartasaldirector@motor16.com

▶ mándanos tu fax al:
916 857 992

▶ para números atrasados llama al: 916 857 990
Las cartas no deberán sobrepasar las 20 líneas y tendrán que acompañar remite y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

CONSULTAS RÁPIDAS

VIBRACIONES EN LOS
NEUMÁTICOS

Carlos Cuesta

No es algo normal, pero puede pasar. Si tu vehículo ha estado estacionado durante un largo periodo de tiempo, hasta dos meses debido al confinamiento, y no lo has movido al menos unos centímetros —para que el peso no caiga exclusivamente sobre una parte del neumático—, puede que se haya deformado alguno de ellos. Lo habitual es que cuando hayas regresado

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.comHAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE.
SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com

LEGALITAS.COM

El Peugeot 406, al descubierto

La guerra de las berlinas tendría pronto un nuevo contrincante, el sucesor del Peugeot 405. Nosotros descubriríamos todos los detalles de este futuro superventas.

Hace 25 años, Lamborghini buscaba una expansión que debía llevarla a nuevos proyectos y segmentos. Entre ellos el de los todoterreno, donde había tenido el LM 003 y

para el que preparaba un SUV de lujo, que podría llamarse LM 002, cuyos rasgos mostrábamos. La realidad es que aún tuvieron que pasar más de 20 años hasta que finalmente la



marca italiana lanzara el Urus.

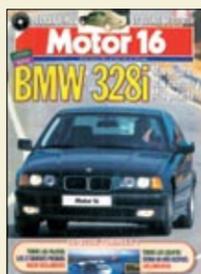
No tardó tanto Peugeot en desvelar el sustituto del 405. La marca francesa tenía listo un modelo, el 406, del que descubríamos todos sus detalles en unas fotos espía que lo mostraban a conciencia.

Como la cosa iba esta semana de berlinas, la toma de contacto era con una americana, el Chrysler Stratus, que completaba, tras el

Neon, la ofensiva de la marca en Europa.

Y las pruebas a fondo analizaban dos sedán premium. El BMW 328i (5,3 millones y 193 caballos) nos gustaba por su brillante motor y sus frenos potentes.

La otra prueba era para el refinado y tecnológico Mazda Xedos 9; un sedán de 6,1 millones y 170 caballos en su V6 que nos cautivaba por acabado y silencio de marcha.



LA PORTADA

Nº 597

FECHA

28-3-1995

HABLAMOS DE

BMW estrenaba una nueva versión en su Serie 3. El 328i con motor de seis cilindros en línea y 193 caballos era el principal reclamo de nuestra portada. Junto a él, el futuro Peugeot 406 y un especial sobre el inicio de la temporada de Fórmula 1, con todos los datos para seguir ese campeonato automovilístico.



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

30.000 kilómetros con el Renault Twingo

Había sido una de las sensaciones del mercado y culminaba su llegada con una prueba de fiabilidad que, tras 30.000 kilómetros, el Renault Twingo saldaba con nota.

Un utilitario que 'resucitaba'. Lo hacía Seat, que había dejado de fabricar el Panda tras la integración en el Grupo Volkswagen y ahora retomaba la producción del modelo, en este caso llamado Marbella.

También podía tener el Renault Twingo esa pretensión de ser un primer coche. Pero el francés presumía de muchas virtudes para ser mucho más. Por eso habíamos llevado a cabo con él una prueba de



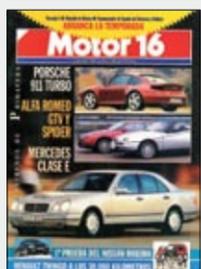
fiabilidad de 30.000 kilómetros tras los cuales quedamos sorprendidos con sus posibilidades.

Novedades de esta semana eran la primera toma de contacto con el Porsche 911 Turbo, un deportivo que ofrecía lo máximo. También conducíamos otros dos deportivos, con ese carácter italiano tan suyo: el Alfa GTV y su versión descapotable Spider.

La prueba a fondo tenía como protagonista

al Nissan Maxima, la berlina de lujo japonesa. Con un motor de seis cilindros en línea y 193 caballos, brillaba por confort de marcha y mecánica.

Y en el deporte reuníamos a los participantes -coches y pilotos- de la nueva temporada del Campeonato de España de Turismos, en el que participarían Alfa, BMW, Ford, Nissan, Opel y Seat entre equipos oficiales y privados.



LA PORTADA

Nº 598

FECHA

4-4-1995

HABLAMOS DE

El Mercedes Clase E, que estrenaba su nuevo frontal con el doble faro redondo, era el modelo que más espacio ocupaba en nuestra portada. Junto al alemán veíamos al Porsche 911 Turbo y los Alfa Romeo GTV y Spider. Y las pruebas del Nissan Maxima y del Renault Twingo, con el que recorrimos 30.000 kilómetros.



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.



Hasta un

90%

de ahorro frente a un vehículo diésel o gasolina.



**SMART
MOBILITY**

Te instalamos el punto de recarga.
En tu garaje particular o comunitario.
Y todo con energía 100% renovable.

Ven y empieza a ahorrar.

900 24 24 24 | iberdrola.es



IBERDROLA