

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Lo último

NOS SUBIMOS EN EL CUPRA FORMENTOR



CROSSOVER COUPÉ DEPORTIVO CON ETIQUETA 0

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 21 DE JULIO

Nº 1.778 del 30 de junio al 21 de julio de 2020



Probamos el nuevo

Seat León

Un auténtico cochazo

1.5 TSI 150CV



CAMBIA DE COCHE, ES EL MOMENTO



- Ventajas e inconvenientes
- Ayudas a la compra
- Etiqueta ecológica
- El cliente ideal para cada alternativa

ANALIZAMOS TODAS LAS TECNOLOGÍAS

Eléctrico, Híbrido enchufable, Híbrido, Híbrido suave, Gasolina, Diésel, GNC y GLP

5 SUPERNOVEDADES

Seat Ateca ▼

Audi Q5 ▼

Opel Mokka-e ▶

Volkswagen Arteon ▲

Citroën C4 ▲



Iberdrola se encarga de todo para que recargues tu coche eléctrico.



Hasta un **90%** de ahorro frente a un vehículo diésel o gasolina.



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



Al detalle



CARLOS SAINZ, PREMIO PRINCESA DE ASTURIAS

Por fin lo ha conseguido. El piloto español Carlos Sainz ha sido galardonado con el Premio Princesa de Asturias de los Deportes por «su excepcional trayectoria como piloto», como anunció el pasado día 16 de junio la organización, reunida de manera virtual. Sainz ha ganado el Dakar en 2010, 2018 y 2020; y también se adjudicó el Mundial de Rallyes en 1990 y 1992. De hecho, el pasado mes de mayo el madrileño fue elegido mejor piloto de la historia de esta especialidad. El jurado del Premio Princesa de Asturias ha destacado que Sainz no solo fue el primer español en ganar el Dakar en la categoría de coches, sino que también ha sido el deportista más veterano en lograrlo, con 57 años.



FALLECE EL PILOTO JUAN FERNÁNDEZ

Ha fallecido a los 89 años de edad el expiloto Juan Fernández, diez veces campeón de España de Montaña y quinto en las 24 Horas de Le Mans de 1973. El catalán, conocido como 'El rey de la montaña', fue piloto en activo entre 1954 y 1990, y también fue dos veces campeón de Europa de Sports Car.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Se fue uno de los nuestros

Era el mejor mecánico y la mejor persona. Ángel Robledo nos ha dejado, y la gran familia de Motor 16 siempre le recordará.

Este 'Entre Nosotros' va por ti, querido Ángel Robledo. Son tantos los momentos vividos que dudo por dónde empezar. Me remontaré a mediados del 83, cuando un grupo de jóvenes entusiastas de la información y el mundo del automóvil decidimos unirnos a Tomás Cavanna y apostar por hacer un nuevo periodismo del automóvil, más crítico y en defensa de usuarios y conductores. En esos primeros compases de creación de lo que después sería Motor 16 ya estabas tú como pieza clave del proyecto. De hecho, como director técnico, montaste un flamante taller que fue la envidia de nuestra competencia. De ahí que todos sin excepción fuéramos conscientes desde el primer día de la suerte que teníamos con poder contar con tus 35 años de experiencia y tu capacidad para meterle mano a cualquier motor o aparato metálico, por complicado que fuera. Además, te convertiste en la mejor y más resistente correa de transmisión entre tu escuela taller y una redacción que te valoraba y admiraba, tanto como gran profesional de la mecánica como por tu forma de ser y por tu forma de enseñar directamente, sin florituras. Por eso, contigo rompimos moldes de una prensa especializada tradicional y dimos paso a una forma de información técnica más solvente, que fue y sigue siendo el ADN de Motor 16. Fueron años maravillosos, donde tu permanente y contagioso espíritu de superación en todo lo que hacías nos orientó a valorar la satisfacción que produce la obra bien hecha. Tú no parabas. Lo mismo estabas en el taller des-

montando uno de los numerosos coches de pruebas de larga duración para después analizar minuciosamente el desgaste de cada pieza, como echabas una mano tumbado sobre una placa de hielo o sobre un asfalto ardiente, revisando en el rally de turno el Opel Manta conducido por Salvador Serviá, con el patrocinio de nuestra Revista, siempre dispuesto a todo. Por eso, y como vivíamos tiempos en los que estábamos convencidos de que contigo todo era posible, te tocó la construcción de un buggy para participar en la Baja Montesblancos. Así, partiendo de un VW escarabajo, un motor de 150 CV y planchas de fibra montadas sobre un chasis tubular, conseguiste, junto a tu hermano Gabi y muchos días con sus noches de trabajo, un rimbombante aparato, orgullo de todos. Y cuando digo todos, incluyo al resto de compañeros de las revistas que por entonces tenía el Grupo 16, incluido Juan

Tomás de Salas. Él, como presidente, se empeñó en celebrar una botadura que terminó con un faro roto del flamante buggy, gracias al entusiasmo en el lanzamiento de la botella de champán. No era para menos, querido Ángel, ya que una vez más habías puesto muy alto el listón de la gran familia 16. Por eso y por los cientos de historias vividas juntos, para nosotros, tus compañeros y amigos, siempre serás un referente como buen profesional y excelente persona. Nos unimos al dolor de tu familia y tus hijos, Ángel, Pepe y Rocío, y muy especialmente a tu nieto Álvaro, que tiene la misma nobleza en la mirada que tú.

El trabajo de Ángel Robledo, el mecánico de esta revista desde antes incluso que apareciera el primer ejemplar, permitió que Motor 16 saliese al mercado en 1983 respaldado por una información técnica más solvente, que fue y sigue siendo su ADN. Nuestro querido Ángel era capaz de desmontar un coche entero, incluyendo las piezas del motor, en semana y media. Era un auténtico fuera de serie.

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julián Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Consejo editorial: María Jesús Beneit, Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

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

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



SUMARIO

Nº 1.778 • 30 junio al 21 julio de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

CITROËN È-SPACETOURER, OPEL ZAFIRA-E LIFE Y PEUGEOT E-TRAVELLER

La electrificación llega a los modelos multipasajeros del Grupo PSA.



10

10.- EN PORTADA

CITROËN C4

Nueva generación del C4 y nueva revolución. El modelo fabricado en Villaverde ofrecerá versión eléctrica y de combustión.



24

14.- CUATRO RUEDAS

OPEL MOKKA E

Para empezar, la nueva generación del Opel Mokka llega con una versión eléctrica con 136 caballos.



72

16.- AUDI Q5

Profunda actualización del SUV de los aros con nueva imagen y renovadas tecnologías.



27

18.- CUPRA FORMENTOR

El primer modelo cien por cien Cupra, listo para su llegada con hasta 310 caballos bajo el capó.

20.- LEXUS LC CABRIO

El nuevo buque insignia de la marca japonesa lo tiene todo. Un descapotable de ensueño.

22.- SEAT ATECA

Seat actualiza la imagen de su SUV superventas, que además, estrena tecnologías.

24.- VOLKSWAGEN ARTEON

El nuevo Arteon se desdobra en dos con la nueva versión Shooting Brake.

26.- CITROËN C5 PURETECH 130 EAT8

El motor Puretech y el cambio automático de ocho velocidades mezclan bien

27.- VOLVO XC40 T5 RECHARGE

Una combinación perfecta entre la carrocería SUV y la tecnología híbrida enchufable.

28.- SEAT LEÓN 150CV TSI

La cuarta generación del León llega por la puerta grande. Atentos, porque acaba de nacer un cochazo.

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 78

Busca tu marca

AUDI	16
BMW	8
CITROËN	6, 26
CUPRA	18
DACIA	70
FIAT	54
FORD	7, 62
HONDA	38
HYUNDAI	50
JEEP	7
KIA	46
LEXUS	20
OPEL	6, 14
PEUGEOT	6, 42
RENAULT	6
SEAT	22, 28, 72
VOLKSWAGEN	24, 36, 58
VOLVO	27



En Kia, tú eliges lo que conduces.

#GOelectric



100% ELÉCTRICO



HÍBRIDO ENCHUFABLE



HÍBRIDO



DIÉSEL/GASOLINA



The Power to Surprise

#electrificate

Kia te ofrece todas las tecnologías en una amplia gama de modelos, tanto en electrificación como en combustión de bajas emisiones. Así, sea cual sea el tipo de motorización que busques, en Kia lo encontrarás.

*Consultar manual de garantía Kia.

34.- ELIGE TU TECNOLOGÍA

Un análisis de las diferentes tecnologías de propulsión que ofrece el mercado. Y para quién es más indicada cada una.

34.- ELÉCTRICA

Llega el momento de la expansión para la tecnología más nombrada.

36.- VOLKSWAGEN ID.3

38.- HONDA E

42.- PEUGEOT e-208

44.- HÍBRIDA ENCHUFABLE

Los híbridos enchufables combinan todas las ventajas de los motores de combustión y los eléctricos.

46.- KIA X-CCEED PHEV

48.- HÍBRIDA

Los híbridos brillan por su eficiencia, su consumo bajísimo en ciudad y por su etiqueta ECO.

50.- HYUNDAI IONIQ

52.- HIBRIDACIÓN SUAVE.

La hibridación suave reduce el consumo y las emisiones, sin elevar mucho el precio. Y tiene la 'ECO'...

54.- FIAT 500E Y PANDA CROOSE

56.- GASOLINA

La tecnología de gasolina resurge gracias a que ha rebajado el consumo sin reducir el carácter.

58.- VOLKSWAGEN GOLF

60.- DIÉSEL

Injustamente tratados, los vehículos diésel gastan poco, son más respetuosos con el entorno que nunca, tienen buen precio y lo bordan en los largos viajes.

62.- FORD KUGA ECOBLUE

64.- GNC

El gas natural como fuente alternativa y más ecológica de propulsión ofrece un coste por kilómetro bajísimo.

66.- SKODA KAMIQ G-TEC

68.- GLP

El desarrollo del gas licuado de petróleo crece a buen ritmo gracias al bajo precio de los coches y del propio gas, y a la red de estaciones bastante desarrollada.

70.- DACIA SANDERO

72.- BAJO LA LUPA SEAT LEÓN III/SEAT LEÓN IV

La llegada del nuevo Seat León no solo no deja en mal lugar a la tercera generación, sino que esta se despide por la puerta grande, con unidades a la venta a precio sorprendente. Una compra muy inteligente.

76.- LA SEMANA

78.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

82.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

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

EL SPACE SE RENEVA

Con precios desde 40.171 euros y tres motores a elegir –los diésel Blue dCi 160 EDC y Blue dCi 200 EDC, y el Tce 225 EDC de gasolina– la quinta generación del crossover familiar de Renault se actualiza con nuevas tecnologías de seguridad

ra adaptativas Led Matrix Vision y asistente de conducción semiautónoma. Además, estrena el sistema multimedia Renault Easy Link con pantalla central de 9,3 pulgadas y la instrumentación digital Driver Display con cuadro de 10,2 pulgadas.



JEEP COMPASS 1.3 TURBO

El Compass, fabricado ahora en la planta de FCA en Melfi (Italia), de donde también sale el Renegade, estrena un motor 1.3 de gasolina con cuatro cilindros y turbo que dispone de dos niveles de potencia: 130 y 150 CV. Ambos se ofrecen exclusivamente con tracción delantera, pero mientras el primero cuenta con

cambio manual de seis marchas, para el más potente se reserva la caja automática de doble embrague con siete velocidades y modo Sport. Hay acabados Longitude, Night Eagle, Limited y S, y la gama mecánica se completa con el diésel 1.6 Multijet II turbo de 120 CV y, tras el verano, los 4Xe híbridos enchufables de tracción total, con 190 y 240 CV.



È-Space Tourer, Zafira-e Life y e-Traveller
PSA desvela tres **nuevos 'multiplazas' eléctricos**

Las novedades de PSA no llegan a pares, sino por partida triple, pues acaban de ver la luz el Citroën È-Space Tourer, el Opel Zafira-e Life y el Peugeot e-Traveller, que comparten arquitectura eléctrica y pasan a competir en la clase de los vehículos monovolumen o 'multiplaza'. Además, las tres marcas contarán en sus gamas con las tres longitudes de carrocería –460, 495 y 530 centímetros–, pero siempre con una altura de 1,90

metros, lo que facilita el acceso a aparcamientos subterráneos. Y configuraciones interiores de entre seis y nueve plazas. En el capítulo mecánico, el protagonismo es para el motor eléctrico de 100 kW (136 CV) y 260 Nm de par máximo, que permite alcanzar 130 km/h en los tres modos de conducción: Power, en el que disponemos del máximo rendimiento; Normal, que limita la potencia a 80 kW y el par a 210 Nm, y Eco, con 60 kW y 190 Nm co-

mo topes. Y cuando lleguen a los concesionarios a final de año, los clientes podrán elegir entre dos tamaños de batería: de 50 kWh, con autonomía para 230 kilómetros WLTP y disponible con las tres tallas de carrocería, y de 75 kWh, con 330 kilómetros de alcance y asociable solo a las dos carrocerías más grandes. Admiten recargas en puntos de hasta 100 kW y de serie montan un cargador monofásico de 7,4 kW, siendo opcional el trifásico de 11 kW.



▲ Al margen de la nueva trampilla de carga, los tres modelos eléctricos han sido ligeramente personalizados a nivel exterior, mientras que el interior recibe una instrumentación específica.



◀◀ La batería de 50 kWh, formada por 18 módulos, está disponible en las tres tallas de carrocería; pero la de 75 kWh, con 27 módulos, solo en las dos más largas.

▲ La batería de 50 kWh se puede cargar en 30 minutos.

PARA PENSAR

503

caballos y 99,3 mkg rendirán en modo Boost los Audi e-tron S y e-tron S Sportback

Las dos versiones deportivas de este crossover eléctrico equiparán tres motores –uno delante y dos detrás–, acelerarán de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos y estrenarán una aerodinámica activa revolucionaria.

EL PUNTAZO



El Lamborghini Huracán Evo RWD Spyder, de tracción trasera, equipa un V10 atmosférico de 610 CV que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos y alcanzar los 324 km/h.

Nueva imagen, más equipamiento
El **Cupra Ateca** también se pone al día

Como el Seat Ateca –ver información en páginas 22 y 23–, el Cupra Ateca acaba de ser sometido a una actualización centrada en la estética, aunque la división deportiva de la firma española ha aprovechado también para poner al día su tecnología. Empezando por la imagen exterior, el SUV de Cupra presume ahora de rasgos más personales y dinámicos, mientras que el interior protagoniza una transformación y se orienta de forma más clara al conductor, lo que se acompaña de novedades en materiales y diseño, y en un mayor



confort de los ocupantes. Es nuevo por ejemplo el sistema de infoentretenimiento, con pantalla capacitiva de 9,2 pulgadas que incrementa la conectividad, tanto a través

de un dispositivo inteligente tipo smartphone como desde el propio coche. Y aunque la marca no entra por ahora en detalles, tam-

bién crece el equipamiento de seguridad y la gama de opciones y posibilidades de personalización. Pero no hay cambios en la me-

cánica, donde el Ateca asocia el 2.0 TSI de 300 CV a la caja DSG de 7 marchas, la tracción total 4Drive y el chasis dinámico DCC.

◀◀ Evidentes cambios estéticos por fuera y equipamiento mejorado en un interior que ahora será más confortable.



Fiesta, Focus y Puma
Muchas **nuevas** versiones en la gama Ford

Empezando por el 'peque', el Fiesta estrena la mecánica 1.0 EcoBoost Hybrid con etiqueta ECO, en versiones de 125 y 155 CV, dotada de arrancador/generador BISG, de 48 voltios en vez de alternador normal. Gracias a él y a la reducción de la compresión del motor, a mejoras en el turbo –ahora más grande– y a la optimizada función Auto-Start-Stop –apaga el motor por debajo de 25 km/h–, el consumo baja hasta un 10 por ciento en ciudad y un 5 por ciento de media: 5,0 l/100 km en ciclo mixto WLTP. Y hay más cambios en

su gama, cuyas versiones 'no híbridas' de 95 y 125 CV también emplean ahora la última evolución de los 1.0 EcoBoost, con desactivación de cilindros. Además, el 1.0 EcoBoost de 100 CV con caja automática de 6 marchas es relevado por una versión de 125 CV con caja de doble embrague y 7 velocidades, bajando el gasto un 15 por ciento. También de etiqueta ECO presume el nuevo Focus 1.0 EcoBoost Hybrid, que rinde 155 CV y homologa emisiones de CO₂ de 93 g/km en ciclo NEDC, un 17 por ciento inferiores a las del motor 1.5

EcoBoost de 150 CV. El 1.0 del Focus EcoBoost Hybrid se beneficia de las mismas novedades técnicas que el Fiesta, y su consumo WLTP es de 5,1 litros.

Por último, el Puma amplía su oferta mecánica por partida doble: primero, con el motor diésel 1.5 EcoBlue de 120 CV –cambio manual de 6 marchas y 4,5 l/100

km de media WLTP–, y en segundo lugar, con el nuevo cambio automático de doble embrague y 7 marchas para el 1.0 EcoBoost de 125 CV –6,0 l/100 km–.

▶ Los Ford Fiesta y Focus estrenan versiones electrificadas con etiqueta ECO, mientras que la gama Puma recibe un motor diésel 120 CV y versiones de cambio automático.





NOVEDADES EN LA FAMILIA T6

Volkswagen Vehículos Comerciales acaba de lanzar en España la actualización de su gama T6, formada por Transporter, Caravelle, Multivan y California. En-

tre las novedades destacan el nuevo frontal y su puesto de conducción digitalizado, con instrumentación Digital

Cockpit y mejoras en infoentretenimiento y conectividad. Además, estrenan una dirección asistida electromecáni-

ca que reduce el consumo y es compatible con los nuevos asistentes, como el aviso de salida de carril Lane Assist,

la ayuda al aparcamiento Park Assist o el sistema Trailer Assist para maniobras con remolque.

Precios desde 48.400 euros
Cuatro versiones para el BMW **Serie 4 Coupé**

Con 477 centímetros de longitud, 185 de anchura y 138 de altura, el nuevo Serie 4 Coupé de BMW llega dispuesto a conquistar a los amantes de las líneas aerodinámicas -Cx de 0,25- y deportivas. Interior de cuatro plazas y maletero de 440 litros para un coche a la venta en España desde julio con precios a partir de 48.400 euros y cuatro versiones a elegir: en diésel, por ahora, sólo el 420d Coupé de etiqueta ECO -49.350 euros-, con un cuatro cilindros de 190 CV dotado de tecnología mild hybrid de 48 voltios que le permite acelerar hasta 100 km/h en 7,1 segundos y alcanzar 240 km/h. Su

consumo medio, 3,9 l/100 km, mientras que las emisiones de CO₂ se quedan en 103 g/km. Y en gasolina, dos alternativas con motor 2.0 de cuatro cilindros -el 420i Coupé de 184 CV y el 430i Coupé de 258 CV, con consumos respectivos de 5,3 y 5,7 l/100 km- y una de seis cilindros: el M440i xDrive Coupé, con 374 CV y etiqueta ECO gracias a su sistema mild hybrid de 48V, que baja el gasto a 6,8 litros. En las cuatro versiones el cambio es el automático Steptronic Sport de 8 velocidades, que estrena la nueva función Sprint, con la que se consigue una respuesta más inmediata al acelerar.



◀ El sistema operativo BMW 7.0 permite configurar a nuestro gusto la pantalla central y la de instrumentos.

▶ Respecto al Serie 3 Berlina, el Serie 4 Coupé presenta un centro de gravedad 21 milímetros más bajo y una vía trasera 23 mm más ancha.



Algunas versiones equipan tracción total

Ford **Transit Trail y Tourneo Active:** influencia SUV

La firma del óvalo azul sigue ampliando su oferta de versiones Active, presentes ya en las gamas Fiesta y Focus, y desde ahora también para los Tourneo Custom, que reciben una imagen

SUV: llantas exclusivas de 17 pulgadas, rejilla Active, protectores de carrocería, barras de techo e interior personalizado. Disponibles solo con 185 CV pero con cajas manual o automáti-

ca, entre las opciones figura un diferencial de deslizamiento limitado mecánico mLSD, idóneo para condiciones difíciles. Asimismo, Ford lanza las nuevas Transit Trail y Tran-

sit Custom Trail, la primera disponible con tracción total inteligente AWD -puede pasar de la propulsión trasera en condiciones normales a un reparto 50:50- o con tracción delantera y

diferencial mLSD, mientras que la segunda sólo se ofrece con tracción delantera y el citado mLSD. Diseñadas para trabajar en entornos duros, las Transit Trail y Transit Custom Trail se distinguen exteriormente por un revestimiento perimetral en negro o las llantas exclusivas de 16 pulgadas.



▶ Las Transit Trail -izquierda- y Transit Custom Trail se ofrecen con tracción delantera y total. A la derecha, las nuevas Tourneo Custom Active.

Muévete y harás que tu mundo cambie.

Porque cuando te mueves, puedes descubrir caminos que nunca antes habías recorrido. Ver nuevos horizontes. Conocer lugares en los que aún no habías estado.

Y moverte es muy fácil con la gama SUV de ŠKODA. Vehículos con espaciosos interiores, los últimos avances en conectividad e infoentretenimiento, una amplia gama de sistemas de seguridad y asistencia a la conducción y un diseño exterior con mucho carácter.

Muévete siempre.

GAMA SUV ŠKODA

desde **14.900€***
Plan Renove 2020 incluido

125 | SKODA AUTO
AÑOS



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Kamiq Active 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Manual*. PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario, bonificación de Volkswagen Bank GmbH S.E y Plan Renove 2020 incluidos). Oferta de financiación válida hasta el 31/07/2020 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E S.A. EFC: un crédito mínimo de 12.500€ y una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Modelos visualizados: ŠKODA Kodiaq RS Ambition con opcionales y ŠKODA Kamiq Ambition con opcionales.

Consumo de combustible gama Kodiaq combinado WLTP (l/100 km): 5,9-9,2 l/100 km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 155-217 g/km, emisiones de CO₂ NEDC: 131-167 g/km. Consumo de combustible gama Kamiq combinado WLTP (l/100 km): 4,9-6,4 l/100 km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 126-146 g/km, emisiones de CO₂ NEDC: 112-116 g/km.



En el segundo semestre del año llega el nuevo C4, fabricado en la planta madrileña de PSA y disponible con motores de gasolina y diésel, y una versión eléctrica e-C4 con 350 kilómetros de alcance. Amplitud, confort, un arsenal de ayudas a la conducción, 31 combinaciones de personalización exterior... Cuidado con él.

Hay fabricantes habituados a sorprender, y Citroën es uno de ellos. Porque la palabra 'continuista' no figura en el diccionario del fabricante francés, e igual que asombró en 2004 con el C4 que relevaba al Xsara, o en 2014 con un C4 Cactus de estilo crossover a caballo entre utilitario, berlina y SUV, el nuevo C4 ahora desvelado supone una revolución no solo en la gama del doble chevrón, sino también en

el segmento. Un modelo de 4,36 metros de largo, 1,80 de ancho y casi 1,53 de alto –un Golf, por ejemplo, es 69 milímetros más bajo– con una generosa distancia entre ejes de 2,67 metros y una altura libre al suelo que también lo es: 156 milímetros, más de lo que ofrece cualquier compacto competidor y cerca ya de la cota 'off road' en algunos SUV modernos.

Además, Citroën caldea el ambiente

al definir las plazas traseras del C4 como 'best in class' por espacio para las piernas, o al destacar la funcionalidad del habitáculo por sus 16 huecos para objetos, que suman 39 litros. Además, la contundente zaga, cuyo diseño se basa en el original C4 Coupé de 2004, esconde un maletero de 380 litros con suelo de doble altura.

El nuevo modelo, por cierto, aplica la filosofía Citroën Advanced Comfort vis-

Otra reinvencción revolucionaria



▲ Instrumentación digital y con Head-up Display a color. El salpicadero está presidido por una pantalla táctil ultrafina de 10 pulgadas y el climatizador tiene mandos 'de verdad' en la consola.

ta en productos recientes de la casa, y eso se traduce en el uso de los Amortiguadores Progresivos Hidráulicos –en busca del efecto 'alfombra voladora'–, en sus anchos

▼ Techo de cristal, iluminación cien por cien LED... y zaga inspirada en el C4 Coupé de 2004.



asientos Advanced Comfort y en soluciones inéditas como el Smart Pad Support, un sólido soporte extraíble integrado en el salpicadero que permite fijar con seguridad una tablet frente al copiloto. Y la instrumentación es digital y puede verse reforzada por un Head-up Display a color, mientras que el centro del tablero está ocupado por una pantalla táctil ultrafina de 10 pulgadas que agrupa la mayoría de funciones... pero no todas. Porque, con buen criterio, el climatizador bizona conserva mandos físicos en la consola central, solución que nosotros aplaudimos.

Y como ya ocurre en otros modelos de la gama, el cliente podrá elegir entre varios ambientes interiores. Cinco exactamente: estándar, Urban Grey, Metropolitan Grey, Metropolitan Blue e Hype Black, éste tapizado parcialmente con

UNA LARGA SAGA DE BERLINAS COMPACTAS

► **CITROËN ZX.-**
Lanzado en 1991, aquí se vendió con tres carrocerías: 5 puertas, Coupé y Break. Equipaba eje trasero autodireccional.



► **CITROËN XSARA.-**
Nacido en 1997, tenía carrocerías de 5 puertas y Coupé con perfil de dos volúmenes y medio. Y también hubo Break.



► **CITROËN C4 (2004).-**
Respecto al Xsara, el primer C4 suponía un salto enorme. Ofreció variantes de cinco puertas y Coupé, y también un Sedán.



► **CITROËN C4 (2010).-**
En este caso la firma francesa apostó solo por la variante de 5 puertas, aunque en algunos países sí se vendía un C4 Sedán.



► **CITROËN C4 CACTUS.-**
Nacido en 2014, fue una revolución por su sencillez y su imagen crossover. En 2018 evolucionó para ser más berlina que SUV.



CITROËN DICE QUE EL ESPACIO DETRÁS ES EL MEJOR DE LA CLASE



cuero granulado. Aunque para personalización, la del exterior, con 31 configuraciones posibles fruto de combinar 7 colores de carrocería con 5 Packs Color; al margen de la variedad de llantas –de 16 y 18 pulgadas–, el techo acristalado practicable...

Muy generosa es también la dotación de ayudas a la conducción, con una veintena de sistemas entre los que destaca el Highway Driver Assist –conducción semiautónoma Nivel 2–, pero que incluye

también Active Safety Brake, sistema de vigilancia de ángulo muerto, alerta activa de cambio involuntario de carril, regulador de velocidad adaptativo con función Stop&Go, alerta de atención del conductor, reconocimiento de señales ampliado y recomendación de velocidad, cambio automático entre luces de cruce y de carretera, control de estabilidad de remolque, Park Assist, visión de 360 grados...

Y en lo que concierne a la conectividad, carga inalámbrica del smartphone,

ConnectedCAM Citroën para grabar videos o hacer fotos desde el espejo central –en caso de accidente se activa automáticamente–, Connect Assist con llamada de emergencia y asistencia, o navegación Connect Nav con datos en tiempo real.

Y aunque el eléctrico ë-C4 se lleve buena parte del protagonismo mediático, la gama C4 incluirá una gran variedad de mecánicas térmicas, siempre turboalimentadas. En gasolina, por ejemplo, cuatro alternativas con el motor tricilíndrico 1.2 Puretech: si preferimos la caja manual de seis velocidades, potencias de 100 y 130 CV, y si optamos por la automática EAT8 –estrena levas de nuevo diseño en el volante y un selector más sencillo en la consola–, con 130 y 155 CV. En cuanto a los C4 diésel, las alternativas serán dos, y siempre a partir del 1.5 BlueHDI de cuatro cilindros: 100 CV de potencia con caja manual de seis marchas y 130 CV con la EAT8. Pero sobre prestaciones, consumos o emisiones nada se sabe todavía. Y tampoco sobre los precios, aunque Citroën admitirá reservas tras el verano y para entonces ya sabremos mucho más.

ë-C4 UN ELÉCTRICO CON 350 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

El ë-C4 es el quinto modelo electrificado de Citroën, tras el C5 Aircross Hybrid de mecánica híbrida enchufable y los eléctricos Ami, ë-Jumpy y ë-StaceTourer. Es, por tanto, el primer turismo 'de verdad' con propulsión cien por cien eléctrica, y las primeras informaciones sobre él pintan de cine, por más que su mecánica sea ya conocida de otros modelos de PSA. Y es que monta el motor eléctrico de 100 kW (136 CV) y 26,5 mkg de par máximo, unido a una batería de iones de litio de 50 kWh de capacidad, garantizada por 8 años o 160.000 kilómetros –para el 70 por ciento de su capacidad máxima–. Según la homologación WLTP puede cubrir una media de 350 kilómetros entre recargas, y éstas pueden hacerse incluso en puntos rápidos de 100 kW –lo que Citroën llama Modo 4–, donde 'llena' a razón de 10 kilómetros por minuto, de manera que en 30

minutos pasaría del 0 al 80 por ciento de carga. Usando un 'wallbox' de 32 A –modo 3– nos llevaría 7 horas y media en toma monofásica y 5 horas en una trifásica de 11 kW, mientras que la recarga 'lenta' –modo 2– necesitaría 15 horas en una red de 16 A y 24 horas si usamos un enchufe doméstico normal. En cuanto a prestaciones, el Citroën ë-C4 acelera de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos y

alcanza una velocidad máxima de 150 km/h, y el conductor puede elegir entre tres modos de uso –Normal, Eco y Sport–, que modifican parámetros como la climatización, la potencia efectiva... Además, el cambio automático tiene una posición 'B', exclusiva de esta versión eléctrica '0 Emisiones', que potencia la retención al decelerar y aumenta la recarga de la batería; por ejemplo al bajar un puerto.



◀ Con su solución 'one stop shop', Citroën se encargará de instalar el 'wallbox' a domicilio. Y la recarga puede programarse o diferirse para aprovechar las tarifas en horas valle. Esa programación puede hacerse en la pantalla táctil o desde la app My Citroën.

Hay muchos avances que te ayudan en el coche. ¿Te gustaría que tu seguro fuera uno de ellos?

ASEGURA TU COCHE

DESDE SOLO 14€ AL MES

PAGA MES A MES

Línea Directa te ayuda

917 702 787



lineadirecta.com



◀ Grandes pantallas digitales de hasta 12 pulgadas y diseño minimalista que le sienta bien.
 ▼ El nuevo Opel Mokka mantiene casi intacto el diseño frontal del concept GT X Experimental.



Energía pura

Llega el nuevo Mokka con un buen puñado de estrenos que harán historia en la casa alemana. La de mayor calado es la estética, pero el nuevo todocamino urbano también estrena versión eléctrica y unos interiores muy sofisticados. Llega tras el verano y es pura energía.

Llega la segunda generación del Opel Mokka, que será el modelo que estrene un nuevo frontal al que la marca alemana denomina 'Opel Vizor' —anunciado ya en 2018 en forma de un concept llamado Opel GT X Experimental—, así como el puesto de conducción totalmente

digital, bautizado 'Opel Pure Panel'. Un modelo que sorprende por un diseño futurista que respeta al máximo la imagen de aquel concept de 2018. Con una particularidad: Opel asegura que todos los modelos que lleguen a partir de ahora compartirán ese nuevo aire de familia.

Respecto al primer Mokka, el recién llegado ofrece una distancia entre ejes 2 milí-



▲◀ El nuevo Mokka luce orgulloso en su parte trasera las letras con su nombre. Ofrece numerosas opciones de carga.

▲ El Mokka-e comparte plataforma y tecnología con Peugeot e-2008 y DS 3 Crossback E-Tense. Así que anuncia 136 CV y batería de 50 kWh.



metros más larga y una anchura 10 milímetros mayor. Y, sin embargo, es 12,5 centímetros más corto, ya que se queda en 4,15 metros de longitud. No obstante, el mayor aprovechamiento del espacio permite ofrecer a sus cinco ocupantes un maletero similar, de hasta 350 litros. El módulo integral 'Opel Vizor' enmarca todos los elementos de alta tecnología y específicos de la marca, como el emblema o los faros matriciales IntelliLux LED de última generación, y las características luces diurnas LED en forma de ala.

Dentro, el panel de instrumentos es ahora más minimalista y se extiende horizontalmente, integrando dos pantallas panorámicas de hasta 12 pulgadas —7 o 10 pulgadas la central en función del acabado— que concentran la mayoría de las funciones, aunque para ganar ergonomía y mejorar un uso intuitivo y sin distracciones durante la conducción, se han mantenido algunos botones de control para las funciones esenciales.

Todas las variantes del modelo Mokka vienen de serie con luces LED tanto delante como detrás, un freno de estacionamiento eléctrico y re-

conocimiento de señales de tráfico

Basado en una evolución de la plataforma CMP, el Mokka-e, que comparte mecánica y base técnica con el Peugeot e-2008 y el DS 3 Crossback E-Tense, contará con un motor eléctrico de 136 CV. La velocidad punta se ha limitado a 150 km/h para no agotar rápidamente la energía almacenada en su batería de 50 kWh. Y se puede elegir entre tres modos de conducción: Normal, Eco y Sport. En modo Normal, el Mokka-e tiene una autonomía de hasta 322 kilómetros según ciclo WLTP, mientras que el modo Eco ayudará a aumentar ligeramente esta cifra en función de la orografía y la forma de conducir. No obstante, dispone de un sistema de carga rápida de 100 kW en corriente continua que permite cargar

el 80 por ciento de la batería en solo 30 minutos.

En cualquier caso, el nuevo Mokka-e está preparado para todas las opciones de carga, monofásica o trifásica a 11 kW: a partir de un punto de pared, una estación de carga de alta velocidad o una solución de cable para enchufe doméstico. Además, ofrece una garantía de ocho años para la batería.

El nuevo Opel Mokka estará a la venta a finales de este verano, y las primeras unidades se entregarán en los concesionarios a principios de 2021. Y no solo habrá Mokka eléctrico, ya que el recién llegado también se ofrecerá con motores diésel y de gasolina especialmente eficientes, manteniendo esa futurista estética que marcará el inicio de una nueva era en la marca alemana del grupo PSA.





PERSONALIZABLE Y DIGITAL HAY MÁS OPCIONES PARA CONFIGURAR EL AUDI Q5, COMO EL PAQUETE BLACK LINE, ENTRE OTROS. LA PANTALLA CENTRAL AHORA ES TÁCTIL, Y DE SERIE TIENE 10,1 PULGADAS. LA INSTRUMENTACIÓN VIRTUAL COCKPIT ES OPCIONAL



En plenas facultades

Desde su lanzamiento, el Q5 ha sido uno de los SUV de mayor éxito en Europa. Y ahora la firma de los cuatro aros lo trata con exquisito mimo para mantenerlo en forma y seguir plantando cara a sus rivales premium. Porque además de estrenar imagen, presume de nuevas tecnologías.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

El segmento SUV premium cuenta cada vez con integrantes más duros. Y para plantarles cara, Audi pone a tono su Q5, cuya remodelación ahora desvelada será lanzada al mercado a lo largo del próximo otoño, con un precio de 51.980 euros en su versión inicial 40 TDI quattro S tronic. No es mucha diferencia, apenas 80 euros, pero esa factura es inferior a la de la misma versión en la gama actual.

Audi no se la ha jugado con la estética de su Q5, que ahora recuerda poderosamente a sus hermanos de la familia 'Q', con una característica parrilla octogonal y unos faros que lucen una nueva firma luminosa. Siempre se acompaña de la tecnología Full LED,

pero como opción se ofrecerá la Matrix LED, aún más avanzada.

Doce son los colores disponibles, pero nuevos son el Verde Distrito y el Azul Ultra. Además, el nuevo Q5 podrá equipar llantas de hasta 21 pulgadas.

Mención especial merecen los pilotos traseros OLED digital, que son primicia y serán opcionales. Estas sofisticadas luces posteriores permiten al cliente personalizar la firma luminosa –hay tres versiones, y una específica para cuando seleccionamos el modo Dynamic–, y además detectan si un vehículo se aproxima a menos de dos metros de nosotros. Cuando esto sucede, acentúan su intensidad para advertirle.

El rediseño de los paragol-

pes suma apenas 19 milímetros a su longitud exterior, que se va hasta los 4,68 metros. Pero anchura, altura y distancia entre ejes permanecen sin cambios.

Es por ello que el espacio interior ni se inmuta, presumiendo de habitabilidad para cinco ocupantes y de contar con un maletero que podrá oscilar entre 550 y 1.550 litros. Audi no se ha pronunciado al respecto, pero lo lógico es pensar que en las versiones TFSIe se mantendrá su volumen actual, de 395 litros. Ahora bien, como opción se ofrecerá el asiento trasero 'plus', que permite variar la inclinación del respaldo y desplazar longitudinalmente la banqueta posterior. Práctico extra que ahora tiene un precio de 430 euros. Ade-

más, todos los Q5 pasan a tener portón eléctrico.

Y tras esta renovación, el interior del SUV de la marca de Ingolstadt es más tecnológico, digital y conectado, porque llega el Audi virtual cockpit plus –de serie desde la versión Advanced– de 12,3 pulgadas, que se acompaña de una nueva pantalla central táctil de 10,1 pulgadas de serie. Esta viene asociada a los sistemas MIB 2 o MIB 3, y ha permitido eliminar el panel 'touchpad' para ganar espacios de almacenamiento en la consola central, justo por delante del selector del cambio.

Sus nuevos sistemas multimedia reconocerán hasta seis perfiles de usuario, que se podrán importar de otros Audi, se actualizarán vía re-



▲ Dentro todo se mantiene como ahora en cuanto a espacio, con un maletero que parte de 550 litros. Los pilotos OLED digital opcionales son una obra de ingeniería, con tres firmas luminosas diferentes para poder elegir. Hay dos nuevos colores y llantas de hasta 21 pulgadas, y en 2021 llegará un Q5 Sportback de estilo coupé.

SIETE MOTORES A ELEGIR Dos Q5 '0 Emisiones'

VERSIÓN	POTENCIA	ETIQUETA DGT
Q5 40 TFSI	204 CV	ECO
Q5 45 TFSI	265 CV	ECO
Q5 50 TFSIe	300 CV	0
Q5 55 TFSIe	367 CV	0
Q5 35 TDI	163 CV	ECO
Q5 40 TDI	204 CV	ECO
SQ5 TDI	341 CV	ECO

en llegar, el mencionado 40 TDI de 204 CV, estrena un cárter de aluminio que ahorra 20 kilos y un cigüeñal que resta otros 2,5 kilos. Esta versión alcanzará 222 km/h y acelerará de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos, ayudada también por el cambio S tronic.

Pero los más interesantes serán los TFSIe, eficientes híbridos enchufables que ofrecerán, como ahora, 300 y 367 CV de potencia. Sus baterías de iones de litio –las culpables de restar maletero– les procurarán a ambos más de 50 kilómetros de autonomía, de forma que obtendrán la preciada etiqueta '0 Emisiones' de la DGT.

mota desde el portal myAudi y ofrecerán la comunicación car-to-x entre otros.

Bajo su capó llegarán eficientes motores TFSI y TDI, todos con tecnología híbrida

suave, de forma que obtendrán la etiqueta ECO de la DGT. Los de cuatro cilindros, con 12 voltios, y los de seis cilindros, con 48 voltios.

En cuanto a los diésel TDI,

estos estrenan el sistema SCR dual, que inyecta AdBlue para reducir los óxidos nitrosos, o NOx, en dos catalizadores específicos –antes tenían uno–. Además, la primera versión



DOS MOTORES UNO CON 300 CV Y OTRO CON TECNOLOGÍA PLUG-IN Y ETIQUETA CERO DE LA DGT



▶▶ El puesto de conducción del Formentor es muy ergonómico. La palanca de cambio tradicional se sustituye por un pequeño interruptor.

trónica para su funcionamiento y levas de nuevo diseño en el volante.

Los rivales del Formentor son muchos y poderosos, ya que como modelo exclusivo y Premium tenemos que referirnos a competidores de la talla

del BMW X2 M35i de 308 CV, del Mercedes GLA 35 4Matic de 306 CV o del Range Rover Evoque P300 de 300 CV. Y a la hora de estimar un pre-



▶ En el Drive Profile de la pantalla se pueden modificar los modos de conducción. Y en el Individual ya se puede regular la dureza de la suspensión, incluso con más firmeza que en el modo Cupra.

CINCO PROGRAMAS DE CONDUCCIÓN
Con un modo Cupra más radical

El Formentor cuenta con cinco modos de conducción: Comfort, Sport, Cupra, Individual y Offroad. En el programa Individual se puede regular la dureza de la suspensión de forma independiente –el DCC será de serie en todos–, algo imposible hasta ahora. De hecho, incluso el más exigente podrá elegir una dureza mayor que la del modo Cupra. Y el programa Offroad, como ya ocurre en el Ateca, no implica aumento de la altura libre al suelo ni cambios en los ángulos de ataque y salida, sino que tiene que ver con la dureza de los amortiguadores, la asistencia a la dirección y el momento de activación de las ayudas. Los modos se seleccionan en la pantalla central, aunque el programa Cupra tiene, a modo de 'atajo', un botón directo en el volante con el logo, que permite modificar la personalidad del coche y radicalizarla en décimas de segundo.

cio aproximado, si tenemos en cuenta que el Cupra Ateca más barato cuesta 45.000 euros y sus rivales venden sus todocamino deportivos por

un precio que se acerca a los 60.000 euros –e incluso rebasan esa cifra–, un coste de partida de unos 49.000 euros no sería una cifra descabellada.

Raza pura

Tras el verano, Cupra se lanzará a conquistar nuevos clientes con este Formentor, un crossover coupé que convence a todos los niveles. Y ya hemos podido analizar en parado sus secretos.

El Formentor es el primer Cupra diseñado y desarrollado por completo desde cero. Un exclusivo SUV deportivo y coupé que se fabricará en las instalaciones de Seat en Martorell para venderse en España a partir del mes de octubre, junto con los nuevos Cupra León y Cupra León ST, con los que comparte un buen número de elementos. Y contemplando este deportivo todocamino, sorprenden las pocas diferencias que encontramos en este modelo de producción respecto al concept presentado en el Salón de Ginebra de 2019. Detalles que nadie apreciará y que en ningún caso modifican ese diseño de Mesonero Romanos que tanto gustó, y que con muy buen criterio ha perdu-

rado en el proceso de transformación de concept a serie.

El Formentor mide 4.450 milímetros de longitud –9 centímetros más que un Ateca– y 1.839 de ancho. Y su altura, de 1.511 milímetros, se sitúa como la más baja del segmento, sin que por ello se haya tenido que sacrificar espacio vertical en el habitáculo. Además, estos datos se combinan con una batalla de 2.680 milímetros –la misma que el nuevo Seat León–, para ofrecer un espacio longitudinal especialmente generoso en las plazas traseras. Eso sí, el túnel central mide 17 centímetros de ancho por 17 de alto. En cualquier caso, dentro del Formentor se respira amplitud y calidad por todas partes. Incluso en el maletero, aunque este ofrece di-

ferentes medidas según el tipo de tracción o la tecnología de propulsión. El que mejor dato aporta es el Formentor de tracción delantera, con un volumen de 450 litros, y le sigue el Formentor con tracción total, que anuncia 420 litros; mientras que en el Formentor híbrido enchufable el dato baja a 345 litros.

De partida, el Formentor contará con dos mecánicas. Por un lado el motor 2.0 TSI de gasolina, con inyección directa, turbo y una potencia de 310 CV asociados exclusivamente al sistema 4Drive de tracción total. La otra variante del Formentor integra la tecnología híbrida enchufable PHEV. Aquí, el motor de gasolina 1.4 TSI, que rinde 150 CV, se combina con otro eléctrico,

de 115 CV, y con una batería de iones de litio de 13 kWh de capacidad. Esta tecnología, asociada siempre a la tracción delantera, ofrece una potencia conjunta de 245 CV, con una autonomía en modo exclusivamente eléctrico de unos 50 kilómetros, según ciclo WLTP. Por lo tanto, tendrá etiqueta 0 de la DGT. El tiempo de carga estimado del Formentor Plug-in en un enchufe normal de 230 V es de 6 horas, mientras que si se emplea una estación de carga wallbox, este se reduce hasta las 3 horas. Las dos opciones mecánicas del Cupra Formentor recurren al cambio automático de doble embrague DSG, que ya no está conectado mecánicamente con la caja de cambios, sino que utiliza una conexión elec-



◀▶ La capacidad del maletero, que varía en función de la tecnología o el tipo de tracción, oscila entre 345 y 450 litros. En general, el coche muestra una gran amplitud.





FICHA TÉCNICA

MOTOR	5.0V8
Disposición	Del. longitudin.
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	4.969
Potencia máxima/rpm	477/7.100
Par máximo/rpm	55,1/4.800
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut. 10 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	245/40RFZ1-275/35RFZ1
Peso (kg)	1.970
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.770/1.920/1.345
Volumen maletero (l)	197
Capacidad depósito (l)	82
De 0 a 100 km/h (s)	4,7
Velocidad máx. (km/h)	270
Consumo mixto (l/100 km)	11,6
Emissiones CO ₂ (g/km)	267
Precios desde... (euros)	155.000

El no va más

Un cabrio con todo el lujo imaginable es el nuevo buque insignia de Lexus. Ya está a la venta.

Lexus cumplió en 2019 30 años y la tarta parece que llega ahora en forma de este LC Cabrio en él que está toda la esencia de la intensa historia de Lexus. En sus líneas se aprecian el gusto por un diseño diferenciador –elegante y espectacular– convertido en seña de identidad de los últimos modelos de la firma japonesa. También en su interior –para cuatro plazas aunque las dos traseras son prácticamente inutilizables salvo para niños de escaso tamaño o edad– se ve el gusto por el detalle, la delicadeza de acabados y materiales propio de los artesanos Takumi.

Hay más esencia Lexus en las avanzadas tecnologías de este LC Cabrio, desde los avanzados sistemas de cons-

trucción del chasis con aceros de máxima resistencia, aluminio o polímeros reforzados con fibra de carbono hasta los refuerzos para ofrecer la mínima torsión o unas suspen-

siones con control electrónico que mejoran el paso por curva y lo hacen confortable y deportivo a partes iguales. También vaGuardia en su motor V8 de cinco litros atmosférico de 477 caballos (se ha descartado para este cabrio una versión híbrida pues las baterías comprometerían el espacio del coche), en su cambio de 10 velocidades, en su diferencial Torsen...



▶ La capota de tres capas, con la interior de cuero, se pliega en 15 segundos. Y se puede hacer hasta 60 km/h.

Y en otros muchos detalles que mezclan tecnología y refinamiento, como el Lexus Climate Concierge que

trola automáticamente el aire acondicionado y la calefacción de los asientos, los reposabrazos y el volante, teniendo en cuenta si la capota está subida o bajada. También el sistema Lexus Nano-E que purifica el aire, inhibe virus y bacterias, elimina olores e hidrata la piel. Y el summum del refinamiento viene de la pintura Blue Regatta con un espectacular color azul formado por una combinación de pigmentos en la que ninguno de ellos es de color azul.

No se pueden olvidar los sistemas de ayuda a la conducción ni de seguridad del Lexus Safety System + (control de crucero adaptativo, mantenimiento de trayectoria en el carril, monitor de ángulo muerto y alerta de tráfico posterior, reconocimiento de señales, sistema de seguridad precolisión, capó de elevación automática...).

El LC Cabrio llega al mercado a finales de este año, aunque ya se puede reservar en una única versión denominada Luxury que ofrece absolutamente todo de serie por 155.000 euros. Pero si aún se busca más exclusividad, de la versión Regatta Edition en ese espectacular ‘azul no azul’ solo van a llegar 20 unidades a Europa (una o dos a España) por 165.000 euros. Y también puedes disfrutar a través de Kinto One, la nueva división de renting todo incluido de Toyota a través de la cual, el LC Cabrio Luxury cuesta 2.300 euros al mes sin entrada y en 48 meses, y el Regatta Edition 2.450 euros.



▶ La versión limitada Regatta Edition combina un color azul exterior formado por pigmentos que ninguno es azul y un interior en blanco. La calidad de acabados y materiales es excepcional.

#RevistasContigo
#LeeRevistas



ANTES, DURANTE Y DESPUÉS

Ni un solo día, las revistas hemos dejado de publicar información y entretenimiento para estar a tu lado. En papel y en digital. Para los días buenos y malos, para los de confinamiento o compañía. Para las tardes de domingo o las mañanas de lunes. Para reír, para saber, para disfrutar, para inspirar. ¡Contigo!

AXEL SPRINGER ESPAÑA · BLUE OCEAN ENT. ESPAÑA · CONDÉ NAST · GODÓ VERTICAL MEDIA · GRUPO DE COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA · GRUPO EIG MULTIMEDIA · GRUPO V · GRUPO ZETA REVISTAS · HEARST ESPAÑA · HOLA · LUIKE IBEROAMERICANA DE REVISTAS · MOTORPRESS IBÉRICA · PRISMA PUBLICACIONES · PUBLICACIONES HERES · RBA REVISTAS · RPM-MKTG · SEMANA · SPAINMEDIA · TALLER DE EDITORES · TELVA · TIME OUT · ZINET MEDIA GROUP



www.revistasari.es

Tras los cambios introducidos, el Seat Ateca aumenta ligeramente de longitud por el diseño de los nuevos paragolpes. Ahora tiene más carácter y su estética es más emocional.



Más emocional

Seat renueva su Ateca, que se ha mantenido durante el último año y medio entre los tres SUV más vendidos en España. Y las mejoras son de calado a nivel técnico, de seguridad y de equipamiento.

En 2019 se matricularon casi 100.000 Seat Ateca, y desde que fue lanzado en 2016 ya se han vendido más de 300.000 unidades. Cifras contundentes que confirman lo acertado de un modelo que, salvo por un diseño algo 'descafeinado', ofrecía desde su nacimiento magníficos argumentos a todos los niveles. Y precisamente ese diseño es el que se ha trabajado a fondo para lograr ahora un Ateca imponente que hereda el nuevo aire de fami-

lia del resto de la gama, junto con otros grandes avances.

El Ateca conserva su presencia general musculosa, ayudado por unas dimensiones que crecen ligeramente en longitud (+18 milímetros) hasta los 4,38 metros, en parte debido al rediseño de los paragolpes; y sigue siendo tan ancho (1.841 milímetros) y alto (1.615 mm) como su predecesor. El nuevo Ateca mejora la oferta de acabados con la versión Xperience, que propor-

ciona un toque 'off road' que le sienta especialmente bien. También adopta la última tecnología en cuanto a seguridad y confort, y un aumento de la eficiencia de sus motores.

Sin olvidar la conectividad con Full Link, acceso inalámbrico a través de Android Auto y CarPlay de Apple y funciones y servicios online a través de aplicaciones que mejoran la experiencia a bordo.

En el aspecto mecánico, el nuevo Ateca sigue ofrecien-

do un abanico muy completo de motores gasolina y diésel. En gasolina cuenta con tres propulsores TSI: un 1.0 tricilíndrico con turbocompresor de geometría variable y 110 CV asociado siempre al cambio manual; un 1.5 de 150 CV con gestión activa de cilindros ligado al cambio manual o al automático DSG, y un 2.0 de 190 CV, la opción más potente, siempre combinada con el cambio automático y la tracción total 4Drive.

En diésel, que sigue siendo la tecnología clave de este modelo de cara al éxito, se olvida ya el 'downsizing', o reducción de cilindrada para rebajar el consumo, y el motor 1.6 TDI de 115 CV es reemplazado por un moderno 2.0 TDI de idéntica potencia. Seat asegura que, de esta manera, se han conseguido mejores prestaciones, y que haya más par y más potencia máxima disponible durante un mayor rango de revoluciones. Este propulsor se une a un cambio manual de seis velocidades.

Y en diésel también se ofrece el motor 2.0 TDI de 150 CV, combinado con un cambio manual o con el automático DSG de doble embrague. Y la tracción integral 4Drive se

puede asociar exclusivamente a la versión con caja DSG.

Para reducir la mayor cantidad posible de emisiones de NOx, todos los TDI adoptan un nuevo sistema doble de dosificación SCR, que incluye inyección dual de Adblue.

Y gracias a los modos de conducción Eco, Normal,

Sport e Individual en las variantes de tracción delantera, y los programas adicionales Off Road y Nieve para las versiones 4Drive, el Ateca sigue adaptando su personalidad a cada situación y a los gustos del conductor.

El SUV español también ha mejorado notablemen-

te en seguridad, y ahora integra algunos de los sistemas de asistencia al conductor más avanzados, incluyendo control de velocidad de crucero adaptativo (ACC) y predictivo, asistente precolisión, asistente de viaje y asistente lateral y de salida.

Además, el Ateca ya puede llevar volante calefactado, pero esta no es la única mejora del todocamino de cara al invierno. El SUV de Seat también incluye un parabrisas con un recubrimiento invisible Climacoat que le permite descongelarse en solo tres minutos, además de no provocar reflejos que dificulten la visión.

Como el actual, el nuevo Ateca será producido en Kvasiny (República Checa).



◀ El interior del todocamino de la firma española es mucho más tecnológico, manteniendo la calidad habitual. Y aumentan notablemente los asistentes de seguridad.



◀◀ El diseño del nuevo Ateca se ha vuelto más elegante y sofisticado. Tanto la parrilla delantera como los paragolpes se han modificado para mejorar la estética. También cambia el diseño de los logos.





El llamativo Volkswagen Arteon no sólo se pone al día con nueva imagen o motores más eficientes; ahora puede presumir de ofrecer a sus clientes más donde elegir. Tanto es así que llega una atractiva y funcional carrocería Shooting Brake, sin pasar por alto un eficiente híbrido enchufable y un deportivo R con 320 CV de potencia.



◀ El interior es de nueva factura, y ahora hay mandos táctiles para el climatizador o para el volante. Salvo el Arteon 2.0 TSI de 190 CV, el resto de la gama apuesta por el cambio DSG.

Mucho más de todo

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

No cabe duda de que el Arteon no es la 'típica' berlina al uso. Porque el modelo de Volkswagen es un sensacional vehículo que presume de una imagen inconfundible, elemento clave para justificar una tarifa mucho más elevada que la de un Passat equivalente.

Y para mantenerlo en plenas facultades, la casa alemana ahora lo pone al día con un cambio de imagen notable y reconocible a simple vista. Nuevo es todo el frontal, con unas luces diurnas LED que corren por su parrilla, y que no serán de serie en todos ellos, sino que irán asociadas al avanzado sistema de iluminación IQ.Light, opcional.

Además de la versión de equipamiento 'básico', este Arteon llegará con los acabados Elegance y R-Line, fácilmente reconocibles por sus diferentes detalles estéticos, tanto en el frontal como en la zaga.

Precisamente ahí, en la zaga, se produce un estreno a tener muy en cuenta. Y es que ahora se va a ofrecer un Arteon Shooting Brake, con un llamativo aspecto que com-

bina diseño y funcionalidad a partes iguales.

Este Arteon Shooting Brake mide lo mismo que la berlina -4,87 metros-, pero habrá que estar atentos al precio extra a pagar por él, porque no es excesivamente más práctico o espacioso que el Arteon de carrocería 'normal', que ya cuenta con portón trasero -en vez de la tapa que tiene un Passat berlina- y presume de un enorme maletero de 563 litros, solo dos

litros menos que el nuevo Shooting Brake.

Dentro también se aprecian cambios sustanciales en este revitalizado Arteon, porque todo el salpicadero es de nueva factura. Y es que llegan unos mandos táctiles para el climatizador y también para el volante, sin olvidarnos de nuevas pantallas para el sistema de infoentretenimiento con 8,0 o 9,2 pulgadas, un cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas, nue-

vas molduras decorativas, tapizados, iluminación ambiental con hasta 30 colores, sistema de sonido Harman Kardon con 700 vatios... Básicamente, todo lo necesario en los tiempos que corren para consolidar su aire de exclusividad.

En cuanto a la tecnología, decir que llegan nuevas ayudas a la conducción como el Travel Assist con asistente de atascos y regulable hasta los 210 km/h.

Al tratarse de una actualización, el Arteon mantiene la arquitectura MQB, no compatible con los motores eTSI, de forma que la tecnología híbrida suave que utiliza el nuevo Golf -dotado de plataforma MQB Evo- no llegará bajo su capó. Y eso hará que no haya ningún Arteon con etique-



◀ La mecánica híbrida enchufable del nuevo Passat GTE llega al Arteon. Y lo hace en sus dos carrocerías.



▲ 320 CV y 420 Nm ofrece el motor 2.0 TSI de la versión R, que tiene detalles estéticos únicos, llantas de 20 pulgadas, un chasis DCC específico, cambio DSG7, tracción total con vectorización de par motor...



◀ El Arteon estrena tapizados, molduras metálicas e incluso en madera natural... Todo ello aporta un aire más exclusivo y se combina con un gran espacio interior.

ta ECO. Si habrá una versión '0 Emisiones', pues el Arteon eHybrid hereda la mecánica híbrida enchufable del Passat GTE, que combina un 1.4 TSI con un motor eléctrico para ofrecer 218 CV de potencia, pero a su vez poder circular hasta 54 kilómetros según el ciclo WLTP en modo eléctrico gracias a sus baterías de 13,0 kWh de capacidad.

Eficientes también serán

sus versiones diésel 2.0 TDI de 150 y 200 CV, que llegan con doble inyección de AdBlue para minimizar las emisiones de NOx.

Y por si no fuera suficiente,

▶ 563 litros de maletero tiene el Arteon, y el Shooting Brake alcanza los 565. Pero los eHybrid ofrecerán menos.



también habrá un 2.0 TSI de gasolina con 190, 280 y 320 CV. El último, exclusivo para el deportivo Arteon R, una dinámica versión que ofrecerá brillantes prestaciones, tiene

una imagen propia y presumirá de dinámica, pues se acompaña de la tracción total 4Motion con vectorización de par motor, con un chasis ajustable DCC específico...





PRECIO 26.540 €

EMISIONES OFICIALES: 155 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Confort de marcha. Capacidad del maletero. Suavidad de cambio y motor. Precio interesante.

DEBE MEJORAR

- Espacio para piernas en la segunda fila. Consumo sensible al uso. Balanceo en curva. Sin tracción total.

Alternativa inteligente

Una solución muy inteligente unir el motor Puretech de 130 CV con el cambio automático EAT8. Y más en este SUV, que es todo confort.

El Citroën C5 Aircross da un paso más en refinamiento y en inteligencia con esta nueva versión que combina el motor tricilíndrico de gasolina 1.2 PureTech de 130 CV con el cambio automático EAT8 de ocho velocidades por convertidor de par. En refinamiento ya es el embajador del confort, del que siempre han hecho gala los modelos de la marca francesa, gracias a la comodidad del programa Citroën Advance Comfort, con suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos o los asientos Advanced Comfort. La inteligencia se demuestra en un aprovechamiento sobresaliente del espacio con asientos traseros individuales que se pueden reclinar, desplazar o abatir para modular un interior que es capaz de sacar 580 litros de maletero de una ca-

rrrocería con unas dimensiones muy compactas exteriormente. También es inteligente su batería de sistemas de seguridad y ayudas a la conducción, donde ofrece nada menos que 20 tecnologías.

Y ahora se gana un nuevo grado de sabiduría al combinar dos elementos muy racionales que casan a la perfección: el motor tricilíndrico PureTech de gasolina con 130 caballos y el cambio automático por convertidor de par EAT8. Y con ambos trabajan-

do en conjunto la eficiencia, la suavidad de marcha y el dinamismo están garantizados.

Lo comprobamos en un recorrido por Madrid que combina autopistas con carreteras de curvas de doble sentido. En las primeras, el C5 Aircross se comporta como una alfombra mágica, un gran rodador pensado para hacer muchos kilómetros de la manera más placentera.

Y cuando cambiamos de escenario, vemos que el SUV francés tiene carácter. Los 130



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURETECH
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199
Potencia má. (CV/rpm)	130 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	23,4 / 1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/55 R19
Peso (kg)	1.505
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.500/1.840/1.654
Volumen maletero (l)	580-720 / 1.630
Capacidad depósito (l)	53
De 0 a 100 km/h (s)	10,3
Velocidad máx. (km/h)	188
Consumo mixto (l/100 km)	6,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	155
Precios desde... (euros)	26.540

caballos son una cifra perfecta para conseguir dinamismo sin necesidad de ser radicales. El cambio saca el jugo al motor; es rápido y suave en las transiciones entre marchas y gracias a las levas del volante se puede apostar por una conducción con un cierto aire deportivo. Ya está a la venta con dos versiones y precios entre 26.540 y 29.400 euros.



El interior del C5 Aircross cuenta con una segunda fila de tres asientos individuales y de la misma anchura. Y un maletero que con cinco plazas ofrece entre 580 y 720 litros de capacidad.



Entre 47 y 50 kilómetros de autonomía con su batería de 10,7 kWh.



PRECIO 46.350 €

EMISIONES OFICIALES: DESDE 46 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Seguridad. Consumo. Comportamiento dinámico. Suavidad de marcha. Rendimiento del motor.

DEBE MEJORAR

- Solo con tracción delantera. Banqueta trasera estrecha. Precio elevado. Velocidad máxima limitada.

Una gran fórmula

Combinar combustión y electrificación da como resultado un XC40 'redondo'. Ágil y dinámico, brilla por sus bajos consumos y emisiones.

Volvo tiene claro el camino hacia la electrificación con modelos de 0 emisiones –eléctricos o híbridos enchufables–. Y mientras llega el primero de los eléctricos, el XC40 P8 AWD, el SUV sueco cuenta ya con un 'plug in', el XC40 T5 Recharge, que combina un motor tricilíndrico de 1,5 litros de cubaje y 180 caballos de potencia con un motor eléctrico de 82 caballos para una potencia total de 262 caballos. Máximo dinamismo garantizado –aunque este XC40 ya tenga la velocidad máxima limitada a 180 km/h– con un consumo medio homologado WLTP desde 2,0 l/100 km.

Su conducción no cambia

respecto a un XC40 clásico, pero amplía sus posibilidades gracias a los programas –Hybrid, Power o Pure–, que permiten que juguemos con las fuentes de energía y la combinación de las mismas para encontrar en cada momento lo que buscamos: máximo rendimiento en Power, un equilibrio entre el uso del motor

de gasolina y el eléctrico en el modo Hybrid o la máxima eficiencia con el motor eléctrico en el modo Pure que funciona hasta 125 km/h. Y el cambio cuenta con una posición B en la que se optimiza la energía de las frenadas para recargar la batería.

Al volante, en un recorrido por carreteras de la sierra



Calidad de acabados de gran altura. Y un equipo de infoentretenimiento concentrado en la pantalla central. Tiene cuatro modos de conducción, incluido uno para uso 'off road'.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5 TURBO
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.477
Potencia máx. (CV/rpm)	180 / 5.800
Par máximo (mkg/rpm)	27,0
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia (kW)	65
Par (Nm)	160
Pot. máxima total	262 CV
Par máximo total	43,3 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 7 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso (kg)	1.825
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425/1.863/1.910
Maletero (l)	460 / 1.336
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Ion Litio
Capacidad de la batería	10,7 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,3
Velocidad máx. (km/h)	180
Vel. máx. en eléctrico	125
Consumo mixto (l/100 km)	2,0-2,5
Emisiones CO ₂	46-56 g/km
Alcance en eléctrico (km)	42-46 km
Tiempo de recarga	3 horas a 16 A
Precios desde... (euros)	46.350

de Madrid, el XC40 demuestra que la combinación combustión-electrificación es una buena fórmula. Es ágil y divertido, y con el apoyo del par instantáneo del motor eléctrico, muy rápido de reacciones. Y por supuesto, muy seguro en marcha y también por un equipamiento que ofrece lo máximo, incluyendo nuevas funciones de seguridad basadas en la nube que son de serie, como la alerta de luces de emergencia y alerta de firme deslizante. El precio, 46.350 euros, no es barato, pero Volvo ofrece otras formas de acceso con todo incluido por una cuota desde 357 euros/mes.

Agranda su prestigio



El prestigio de un producto crece a medida que mejora la opinión del público sobre él y se crea eso que solemos llamar 'buena fama'. Y si las tres generaciones anteriores del León le han convertido en uno de los referentes del segmento y en el 'best seller' del mercado, esta cuarta entrega llega por la puerta grande. Atentos, porque acaba de nacer un cochazo.



PRECIO **27.950 €**

EMISIONES DE CO₂: **113 G/KM (NEDC)**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Calidad general y tecnología. Equipamiento Xcellence. Longitud y altura en plazas traseras. Maletero enorme. Motor agradable. Consumo. Comportamiento.

DEBE MEJORAR

- TSI 150 solo con acabados altos. Caja manual (DSG en el eTSI). Mando de luces poco intuitivo. Túnel central. Anchura detrás algo justa. Depósito pequeño.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

Para que algo salga bien, no hay nada como hacer las cosas bien. Ni fortuna, ni azar... Trabajo, trabajo y más trabajo. Y parece que en Martorell han trabajado mucho y muy bien para poner en la calle el cuarto León de la historia, pues las sensaciones son de coche bueno. Es cierto que ya el anterior tenía unas hechas estupendas, y que por varias razones nos parecía uno de los mejores de su clase entre los fabricantes generalistas, a un paso de su 'primo' Golf y no tan lejos de los Premium. Pero ahora sube otro escaloncito y se lo

pone difícil de veras a la competencia. Veamos por qué.

En primer lugar, porque estrena plataforma, en concreto la MQB Evo que también estrenan Volkswagen Golf, Skoda Octavia o Audi A3 Sportback. Buen comienzo. Pero es que, además, ve evolucionar su carrocería de manera que sigue siendo un León pero con los rasgos más recientes de la marca –frontal de estilo Tarraço y ópticas traseras de lado a lado–; además de experimentar un notable crecimiento. Si la variante de 5 puertas crece 86 milímetros de largo, el fa-

miliar Sportstourer lo hace en 93 milímetros: 4,64 metros en total. Y un primer beneficiado es el maletero, que pasa a tener 620 litros, 33 más que antes. Cabe todo, tiene el borde de carga a solo 66,5 centímetros del asfalto y, salvo que no ofrece portón eléctrico, tiene todos los detalles, como un robusto suelo móvil para poner el fondo a dos niveles –por 100 euros podemos pedir rueda de repuesto–, mandos para abatir cada porción del respaldo trasero desde la zona de carga y una bandeja cubremaletero cómoda y resistente.

Pero como la distancia entre ejes se beneficia también de esa mayor longitud al estirarse 50 milímetros, el capítulo espacial sorprende también al pasar al interior, y especialmente a sus plazas traseras, cuyo hueco para las piernas es digno de una berlina ejecutiva: 75,5 centímetros entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante. Y altura de sobra incluso si viajamos con sombrero: 98 centímetros. En proporción, la anchura es menos generosa –128 centímetros al nivel de las caderas–, crítica que uniremos a otra ha-

bitual en compactos del grupo alemán: un túnel central grande, aunque aquí esté más justificado porque llegará una versión con tracción total.

Delante también se aprecia amplitud –102 centímetros de altura al techo es muchísimo–, y llaman la atención otras cosas del nuevo León. La primera, lo bien hecho que está, hasta el punto de darle un 5 sobre 5 al calificar su acabado, pues si lo valoramos como producto de marca generalista lo merece, por mucho que un Audi o un BMW –más caros– sean aún más refinados.

Y es que el modelo de Seat rezuma robustez, tiene buenos materiales y pasa con nota el análisis de cada detallito.

Lo segundo que sorprende al sentarnos en sus cómodas butacas es el diseño minimalista del salpicadero, lo que gustará más a unos que a otros. Si el objetivo era lograr una atmósfera muy tecnológica, se ha logrado, pues ahora la pantalla central táctil –de 10 pulgadas y con navegador de serie– concentra la mayoría de funciones y obedece gestos de las manos. Y como también pueden usarse comandos de

voz, todo parecería resuelto; aunque nosotros sí echamos de menos algún botón 'físico' –para la climatización, por ejemplo, o para seleccionar los modos de conducción–, pues 'lo táctil' exige más tiempo y provoca distracciones. Lo que podemos extender a la supresión de la tradicional rueda de luces, sustituida por un pequeño panel táctil al que hay que habituarse y que, en nuestra opinión, roba más atención.

Pero aunque hayamos empezado por el 'vaso medio vacío', el nuevo sistema de infotretenimiento tiene tam-

LA CLAVE

Si nos preguntásemos por qué es tan bueno el nuevo León podríamos responder que por el notable avance del compacto español cada vez que una generación ha relevado a la anterior. Pero esta vez apetece hablar de revolución más que de evolución. A la espera de probar las versiones diésel y electrificadas, este 1.5 TSI de 150 CV se nos antoja una compra magnífica.



▲ El maletero es aún mayor que en el León familiar anterior. Son 620 litros... y lleva rueda de emergencia.



UNA DINÁMICA ESTUPENDA MÁS QUE POR GENIO PURO, EL TSI DE 150 CV BRILLA POR AGRADO Y PROGRESIVIDAD. Y GASTA REALMENTE POCO BIEN ACABADO Y ESPACIOSO AUNQUE MINIMALISTA, LO QUE NO SIEMPRE ES BUENO, SU CALIDAD HA MEJORADO. Y NO DIGAMOS LA AMPLITUD



▲ Fue sentarnos y empezar a echar de menos la rueda de luces clásica, pues el nuevo mando táctil es menos intuitivo y distrae más. Detrás hay mandos del climatizador de tres zonas.



▲ El 1.5 TSI sólo se asocia a la caja manual. Si queremos la DSG hay que pedir el 1.5 eTSI 'ECO'.



▲ El cuadro de instrumentos Digital Cockpit es de serie en el León Xcellence probado. Claro y completísimo, permite configurar su diseño a voluntad: desde poner el mapa en grande o en pequeño, hasta quitar casi todo o poner los relojes clásicos y llenar los interiores de estos con infinidad de datos.



▲ La pantalla central táctil, de 10 pulgadas, obedece órdenes gestuales –por movimientos de la mano– y aglutina más funciones que nunca, aunque en su borde inferior –se ven en la foto de la derecha– conserva 'botones' táctiles para la climatización. Muy completa, pero exige dedicarle tiempo.

bién su 'vaso medio lleno'. Porque la pantalla central tiene un funcionamiento magnífico y a través de ella podemos acceder a todo tipo de servicios y funciones; y con agilidad a poco que practiquemos. Además, las versiones más caras de la gama –son las primeras lanzadas– traen de serie el logradísimo cuadro Digital Cockpit, que permite configurar la instrumentación a voluntad. Y no solo con diseños predefinidos, pues una vez que elegimos la vista que nos gusta podemos variar la cantidad de información, ponerla a uno u otro lado... Así las cosas, basta con circular un rato al volante del León para te-

ner la impresión de conducir un coche más avanzado que el anterior. Además de silencio, aplomado, cómodo... Sensación que se acrecienta al repasar la dotación de serie, que en el Xcellence es completísima. Y más si presume, como nuestra unidad, del Launch Pack L, que lleva el precio a 27.950 euros –26.750 con la rebaja actual–. Conviene echar un vistazo al cuadro de la página 32 para comprobar –'alucinar' sería más apropiado– con el equipamiento, que parece un muestrario de los últimos sistemas de seguridad y asistencia. Pero toca ponerse en marcha para saber cómo puede

haberse mejorado dinámicamente un coche que ya iba de cine. Al respecto, conviene matizar que la unidad probada montaba llantas de 18 pulgadas –las de serie son de 17– y el también opcional Dynamic&Comfort Pack –770 euros bien invertidos si tenemos espíritu deportivo–, que agrupa la suspensión deportiva –nos gustaría que pudiera pedirse también por separado–, la amortiguación adaptativa DCC, la dirección progresiva –una gozada en puertos de montaña eso de llevar el volante de tope a tope con solo 2,15 giros– y el Seat Drive Profile, que es el selector de modos de conduc-

ción. En concreto ofrece cinco: Normal, Eco, Comfort, Sport e Individual. Mención aparte merece ese último programa, que además de permitirnos regular la dirección, la respuesta del acelerador, el control de crucero activo o la climatización, nos deja ajustar la amortiguación... ¡en 15 niveles! De ellos, tres más suaves que el tarado Comfort y tres más firmes que el Sport. Parece hasta excesivo; sobre todo porque este León Sportstourer va bien en los 15, y notaremos más la diferencia de ajuste en los baches –aunque siempre se le nota 'durito'– que en las curvas, pues el modelo español las pasa por raíles. Estabilidad, poco



balanceo, frenos que cumplen bien –52,9 metros desde 120 km/h–, dirección precisa... O sea, el comportamiento de un compacto muy ágil.

De hecho, ya soñamos con probar ese anunciado 2.0 TSI de gasolina con 190 CV, aunque el 1.5 TSI analizado va realmente bien –tiene desco-

nexión de cilindros activa– y es una compra más lógica. Lo hay con 130 y 150 CV, y elegimos la segunda por su mayor par, que se agradece en un

◀ Nuestra unidad equipaba dos opciones que optimizan el comportamiento: los 225/40 R18 y la suspensión adaptativa DCC, ésta con –no es un error– 15 modos a elegir, tres de ellos más firmes que en la posición Sport.

coche ideado para viajar con carga. En la aceleración de 0 a 100 km/h cumple de sobra el valor oficial –le hemos medido 8,6 segundos–, aunque esta mecánica brilla más por progresividad y agrado que por garra. Y eso se ve en un detalle: recupera con parecida agilidad sea cual sea la marcha usada, pasando de 80 a 120 km/h en cuarta en 8,2 segundos. Lástima que no se ofrezca el cambio DSG, que aviva las reacciones en carretera. En cuanto al consumo, la media de 6,8 l/100 km registrada nos parece muy razonable, y bajar de 6 litros en viajes por autovía a velocidades legales será lo normal.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

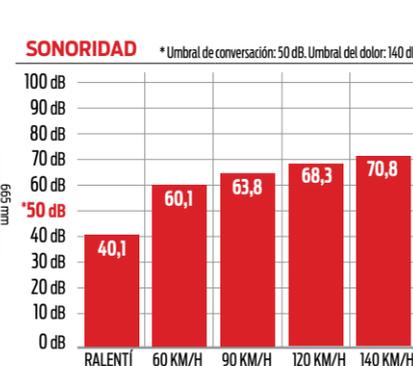
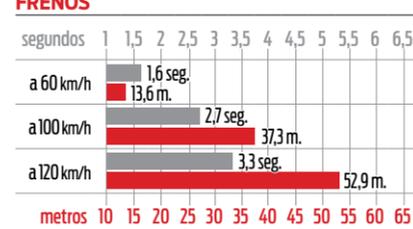
MOTOR	1.5 TSI 150
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e intercooler. Gestión activa de cilindros
Potencia máxima (CV/rpm)	150 / 5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.500-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	48,1
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,15 (con dirección progresiva opcional)
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 288 mm / Discos 272 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de tipo McPherson, con muelles y amortiguadores (de dureza variable DCC en opción).
Trasera:	Independiente de tipo multibrazo, con muelles y amortiguadores (de dureza variable DCC en opción).
RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R17
En el test: Medida - Marca	225/40 R18-Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.366
Capacidad del depósito (l)	45
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,11
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

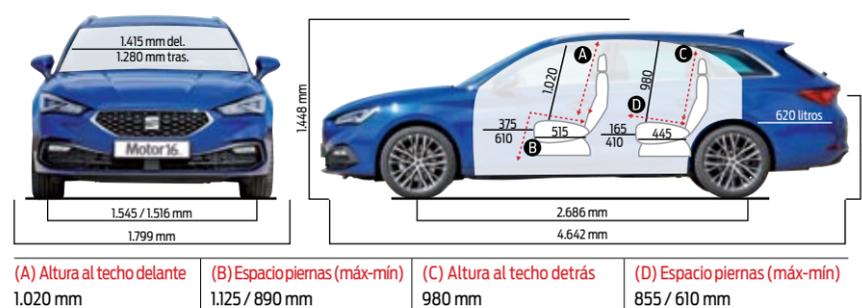
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10 pulgadas	▲		
Navegador	▲		
Asientos delanteros calefactados			▶
Volante calefactado			▶
Cargador inalámbrico para móvil	▲		
Techo panorámico eléctrico			▶
Ayuda estacionamiento Park Assist	▲		
Faros antiniebla función 'cornering'	▲		
Faros Full LED	▲		
Climatizador automático trizona	▲		
Selector modos de conducción			▶
Suspensión adaptativa			▶
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor			▶
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros			▶
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Lector de señales de tráfico	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Aviso colisión y frenada automática	▲		
Control de ángulos muertos	▲		
Detector de fatiga	▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero	▲		
Control cruceo adaptativo/predicti.	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Sensor de parking del./lat./tras.	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Información remota del vehículo	▲		
Llamada de emergencia eCall	▲		

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	221 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,4
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,6 (8,7)
Recorriendo (metros)	139
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,8
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,8
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	12,5
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,2 km/h de promedio	7,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,7
Conducción dinámica	9,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,8
A 140 km/h de cruceo	7,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	661
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	6,3 / 4,1
Ciclo mixto (NEDC)	4,9
Ciclo mixto (WLTP)	5,6



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



	SEAT LEON SPORTSTOURER 1.5 TSI 150 XCELLENCE LAUNCH M	FORD FOCUS SPORTBREAK 1.5 ECOBOOST 150 VIGNALE	KIA CEED TOURER 1.4 T-GDI 140 CONCEPT	SKODA OCTAVIA COMBI 1.5 TSI 150 AMBITION
Precio	27.510 euros (26.310 con dto.)	30.050 euros (26.799 con dto.)	22.225 euros (17.635 con dto.)	27.350 euros (25.898 con dto.)
Cilindrada	1.498 cc	1.496 cc	1.353 cc	1.498 cc
Potencia	150 CV / 5.000-6.000 rpm	150 CV / 6.000 rpm	140 CV / 6.000 rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm
Par máximo	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm	24,5 mkg / 1.600 rpm	24,7 mkg / 1.500-3.200 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	5,6 l/100 km (WLTP)	6,3 l/100 km (WLTP)	6,0 l/100 km (WLTP)	5,7 l/100 km (WLTP)
Emisiones	127 g/km CO2 (WLTP)	134 g/km CO2 (WLTP)	137 g/km CO2 (WLTP)	130 g/km CO2 (WLTP)
Autonomía	803 kilómetros	825 kilómetros	833 kilómetros	789 kilómetros
Vel. máxima	221 km/h	208 km/h	210 km/h	224 km/h
0 a 100 km/h	8,1 segundos	9,0 segundos	9,1 segundos	8,3 segundos
Maletero	620 litros	608 / 1.653 litros	625 / 1.694 litros	640 / 1.700 litros
Dimensiones	4.642 / 1.799 / 1.448 mm	4.668 / 1.825 / 1.469 mm	4.600 / 1.800 / 1.465 mm	4.689 / 1.829 / 1.468 mm
Batalla	2.686 mm	2.700 mm	2.650 mm	2.686 mm
Diámetro giro	10,5 metros	10,7 metros	10,6 metros	10,4 metros
Depósito comb.	45 litros	52 litros	50 litros	45 litros
Peso	1.366 kilos	1.408 kilos	1.352 kilos	1.360 kilos

	A favor	En contra
+	Destaca por amplitud y maletero, y presume de una calidad excelente. Además, el equipamiento es muy completo en el acabado Xcellence. Estupendo comportamiento, motor agradable y consumo bajo. Y tecnología al máximo nivel.	Maletero magnífico e interior amplio, con suelo muy plano en plazas traseras. Equilibrio entre comportamiento y confort. Depósito de combustible de mayor capacidad que sus rivales. Calidad general y tecnología. Disponible con cambio automático de 8 velocidades.
-	El motor 1.5 TSI de 150 CV sólo se asocia por ahora a los acabados más altos y al cambio manual (DSG para el eTSI). Mando de luces poco intuitivo. Interior minimalista. Anchura en plazas traseras y túnel central.	Con cambio manual sólo se ofrece el acabado Vignale. Consumo más alto que sus rivales y prestaciones ligeramente inferiores. Mayor peso. Precio elevado, aunque más razonable con el descuento.



EL DETALLE

LEÓN 5 PUERTAS También se estira

86 milímetros ha crecido de longitud el León de 5 puertas, con el que el León Sportstourer, que se ha estirado 93 milímetros, comparte distancia entre ejes. Así las cosas, el familiar mide ahora 27,4 centímetros más que la variante compacta, y todos para extender el voladizo posterior, lo que se traduce en una clara di-

ferencia de maletero: 620 litros contra 380. A cambio, el León de 5 puertas es 50 kilos más ligero, anuncia 5,5 l/100 km de media WLTP –5,6 el familiar– y pasa de 0 a 100 km/h en tres décimas menos: 8,4 segundos. ¿Y el precio? Pues el León Sportstourer cuesta 1.160 euros más, lo cual parece razonable.



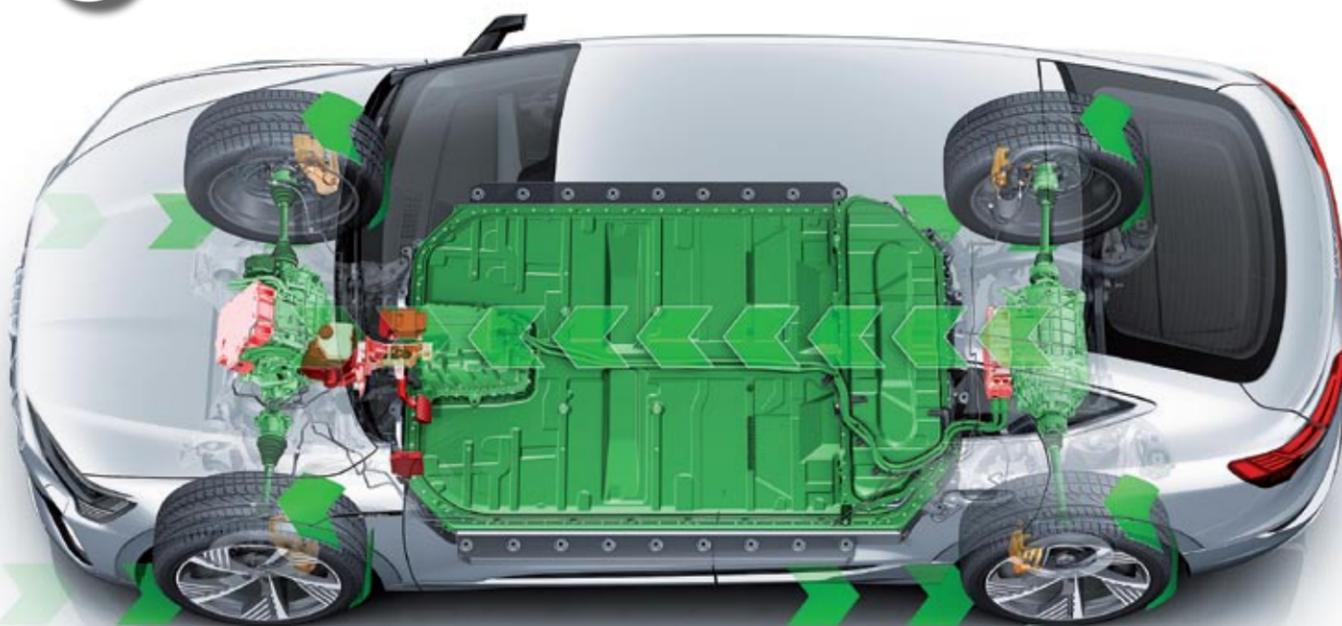
SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,14 euros/km. Coste financiero: 0,57 euros/km. Coste km total: 0,71 euros/km.	RED DE POSVENTA 600 puntos de asistencia en toda España.
SEGURO Seguro a terceros: 295,05 euros/año. Seguro a todo riesgo: 457,48 euros/año con franquicia de 150 euros.	GARANTÍA Dos años sin límite de kilometraje www.seat.es
DATOS DEL COMPRADOR SEAT Seat, S.A. Carretera Nacional II, km 585, (Complejo Seat Autovía A-2). 08760, Martorell (Barcelona) Tlf: 937 085 000	PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 31.020 EUROS





COMPRAR UN VEHÍCULO ELÉCTRICO OBLIGA A UNA REFLEXIÓN PREVIA, PUES SU USO APAREJA CIERTOS CAMBIOS EN EL MODO DE VIDA



La gran decisión

De las ocho tecnologías de propulsión que repasamos en las siguientes 38 páginas, quizás sean los vehículos eléctricos los que protagonizan más informaciones en los principales medios de comunicación, por más que sus ventas sean aún mínimas. ¿Será la hora ya de subirse a esa ola?

Una ciudad repleta de vehículos cien por cien eléctricos sería mucho más vivible, porque no emiten gases y son mucho más silenciosos, lo que tendría una positiva influencia en la mejora del entorno. Hasta ahí, todo perfecto, y es entendible que el Gobierno incentive de un modo especial la compra de estos automóviles, que hoy por hoy son más ca-

ros que los dotados de un motor térmico.

Más caros y menos indicados como 'vehículo todo uso', pues por autonomía y necesidades de recarga son más apropiados para kilometrajes diarios cortos o medios que para largos desplazamientos, pues la red de puntos de repostaje es aún limitada en nuestra geografía. Además, y dejando

al margen casos puntuales en los que la recarga pueda hacerse en el lugar de trabajo o en la red pública, por confort y economía lo lógico será contar con una toma de corriente en nuestra vivienda o garaje, lo que en España supone un cierto obstáculo para la expansión del vehículo eléctrico: solo un 34 por ciento de la población reside en una vivienda unifamiliar, la proporción más baja dentro de la UE.

Es decir, se trata de un tipo de vehículo que no parece válido aún para la generalidad de usuarios, aunque el aumento de las infraestructuras de carga y del alcance de los vehículos, el bajo coste de uso o sus virtudes ecológicas deben animar a que cada vez más gente se plantee esta alternativa.

NOS GUSTA

- ▶ Son vehículos que no emiten gases, de modo que son los que más cuidan su entorno. Porque, además, son silenciosos.
- ▶ Disfrutan de la etiqueta '0 Emisiones' de la DGT, lo que tiene ventajas fiscales y en el uso diario, tanto por los descuentos al estacionar en la calle como por su mayor libertad de movimientos en las ciudades o en periodos de alta polución.
- ▶ El coste energético del kilómetro recorrido es el más bajo; sobre todo si recargamos la batería en el hogar, donde las tarifas de la electricidad son más económicas.
- ▶ La conducción de un eléctrico es muy placentera por la progresividad en la entrega de potencia, la sensación de empuje instantáneo y la retención al decelerar, ajustable a veces.
- ▶ Sencillez mecánica. Los costes de mantenimiento se reducen, pues los eléctricos prescinden de órganos mecánicos.
- ▶ Centro de gravedad más bajo por la batería en el suelo.

DEBE MEJORAR

- ▶ El precio de compra es alto debido al elevado coste de las baterías. Y a él hay que añadir el del punto de recarga.
- ▶ Las tarifas de la electricidad en puntos públicos y de recarga rápida son mucho más caras que en el hogar.
- ▶ Viajar por carretera con un vehículo eléctrico obliga a una programación previa para localizar los aún escasos puntos de carga. Y hay que contar con los tiempos de recarga, mucho más lentos que un repostaje de combustible, y con la posibilidad de largas esperas si los cargadores están ocupados.
- ▶ El elevado peso de las baterías aumenta mucho la masa del conjunto, lo que en ocasiones se aprecia al volante: curvas, inercias, frenadas... Y a mayor batería, menor eficiencia.
- ▶ Excesiva influencia de la orografía en el consumo real.
- ▶ La menor autonomía que en vehículos térmicos, la recarga más lenta y el temor a quedarnos 'tirados' llega a obsesionar.

ETIQUETA '0 EMISIONES' Máxima libertad de movimientos



Salvo algunas medidas establecidas por la DGT, son los ayuntamientos los que deciden los beneficios de los que disfrutan los vehículos '0 Emisiones', de modo que las ventajas dependen básicamente de nuestro lugar de residencia o del área por donde nos movamos. Porque, a nivel general, sí están exentos de pagar el impuesto de matriculación, mientras que la bonificación en el impuesto de circulación depende de la localidad, y en Madrid o Barcelona, por ejemplo, la rebaja alcanza el 75 por ciento durante toda la vida útil del vehículo. Ocurre lo mismo con las ventajas a la hora de estacionar en zonas reguladas, pues si en Madrid es gratis aparcar en la calle tanto en plazas verdes –de residentes– como en las azules, en Barcelona puede aparcar sin pagar solo en las azules. Y hay ventajas relacionadas con el uso de carriles Bus-VAO aunque el conductor vaya solo, con descuentos en algunos peajes y con el acceso libre al centro de las grandes ciudades.

PLAN MOVES Y RENOVE 2020 Los eléctricos, muy beneficiados

Se incentiva la compra de vehículos eléctricos puros, con un límite de precio de venta de 45.000 euros, o 53.000 si son vehículos eléctricos de 8 plazas cuando el beneficiario o destinatario último sea una administración o entidades sin ánimo de lucro reconocidas de utilidad pública. La ayuda en esos casos es de 4.000 euros, pero sube a 5.500 si achatarramos un vehículo, y se aportan 500 euros extra si el vehículo achatarrado tiene más de 20 años, el beneficiario es una persona de movilidad reducida o se trata de un hogar con bajos ingresos. La condición es que la autonomía sea de 90 kilómetros como mínimo, pues si está entre 30 y 89 kilómetros la ayuda es de 1.900 euros, o 2.600 con achatarramiento. También se benefician los turismos con pila de combustible: 4.000 euros, o 5.500 con achatarramiento; y aquí no hay límite en el precio. Y el concesionario aportará siempre otros 1.000 euros.

HASTA 5.500€



CUADRICICLOS ELÉCTRICOS

Gracias al Plan Moves, motocicletas y cuadriciclos eléctricos son objeto de ayudas de entre 600 y 800 euros, una medida de la que, por ejemplo, se beneficia el Renault Twizy –disponible en versiones 45 y 80, en función de su velocidad máxima– o el inminente Citroën Ami –en la imagen–.



ELÉCTRICOS 'MADE IN SPAIN'

Siete modelos 'Zero Emissions' se fabrican ya en España: Peugeot e-2008 y versiones eléctricas de Citroën Berlingo y Peugeot Partner (Vigo), Opel Corsa-e (Figueruelas), Nissan e-NV200 (Barcelona) y Mercedes-Benz eVito y EQV (Vitoria). Y lo hará muy pronto el Citroën ë-C4 (Madrid).



17.800 EUROS

El Seat Mii Electric es el coche eléctrico más barato a la venta en nuestro país, y esa factura, correspondiente al acabado básico, ya incluye un descuento de la marca de 3.500 euros. Pero si aplicamos la ayuda de 5.500 euros del Gobierno, el precio baja hasta los 12.300 euros. Imbatible.

LOS CLIENTES IDEALES DE UN VEHÍCULO ELÉCTRICO

Con independencia de que hablemos del entorno urbano o el medio rural, el cliente ideal de un eléctrico puro debe ser alguien que no haga muchos kilómetros al día, aunque el progresivo aumento de la red pública de carga y de la autonomía en los últimos modelos lleva a flexibilizar esa 'máxima'; pues con 200, 300 e incluso 400 kilómetros de alcance real medio ya son factibles recorridos diarios más largos, usos de corto kilometraje con una sola recarga semanal o, incluso, esporádicas salidas a carretera. Un primer usuario ideal sería el que tenga el vehículo eléctrico como segundo coche del hogar, dedicado a tareas de bajo kilometraje como la compra, los desplazamientos al trabajo o a la universidad, llevar y traer a los niños del colegio, salidas de ocio... Y serán automovilistas que puedan recargar el vehículo durante la noche, ya sea en una vivienda unifamiliar o

en un garaje con toma de corriente en nuestra plaza. Y otro cliente '10' será el que tenga el vehículo eléctrico como único coche y no suela viajar por carretera con él, ya sea por usar otros

medios de transporte o porque, para unos pocos días, prefiera alquilar un vehículo que se ajuste a esa necesidad puntual. Pero debería tener también una plaza con enchufe.



OBJETIVO CON EL ID.3 VOLKSWAGEN QUIERE DEMOCRATIZAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y CONVERTIRLO EN NUEVO ICONO DE LA MARCA

Volkswagen no ha dejado nada al azar a la hora de lanzar el ID.3, el primer modelo de su familia ID de coches eléctricos. Diferentes potencias, tres tamaños de batería a elegir con autonomías de hasta 550 kilómetros, conectividad total, calidad... Y además, unos precios muy competitivos.



0 VOLKSWAGEN ID.3

Ahora es el momento

La apuesta de Volkswagen por la movilidad eléctrica está respaldada por un formidable esfuerzo inversor y tiene en el ID.3, el primer eléctrico de la marca basado en la nueva plataforma modular MEB, su fruto inicial. En este sentido, el Grupo Volkswagen ha aprobado una inversión de 33.000 millones de euros hasta el año

2024 para el desarrollo de la electromovilidad. Y de esta cifra, 11.000 millones de euros se destinarán únicamente a la marca Volkswagen, que prepara una gama completa de eléctricos basados en esa plataforma para entrar en todos los segmentos.

Efectivamente, Volkswagen capitanea con decisión la

► En noviembre del año pasado comenzó la fabricación del ID.3 en la planta de Volkswagen en Zwickau, en la región alemana de Sajonia.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	45 PURE	45 PURE POWER	58 PRO	58 PRO POWER	77 PRO S
Potencia máxima	93 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 mín.	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.

democratización del vehículo eléctrico, y según las últimas actualizaciones, se espera que el objetivo estratégico de producción de un millón de coches eléctricos al año por parte de la marca alemana se alcance en 2023, dos años antes de lo previsto.

Para diseñar y desarrollar el ID.3 se ha partido de una hoja en blanco y de una estrategia específica que nada tiene que ver con el resto de la gama. A nivel estético, por ejemplo, el ID.3 se distingue como algo más que un simple modelo nuevo. Su diseño visionario delata, sin lugar a dudas, que se trata de la nueva era de la

movilidad eléctrica, al mismo tiempo que ofrece un espacio interior que aprovecha al máximo las ventajas de la propulsión eléctrica, a partir de unas dimensiones exteriores comparables a las del Golf.

La técnica del ID.3 consiste en un motor síncrono de imán permanente integrado en el eje trasero, una caja de cambios, una batería plana de alta

tensión instalada en los bajos de la carrocería para ahorrar espacio y grupos auxiliares integrados en la parte frontal del vehículo. Volkswagen ofrece una garantía de ocho años o 160.000 kilómetros para las baterías del ID.3, por lo que queda asegurado el rendimiento de una de las piezas clave. Además, la ubicación de estas baterías en el piso supo-

► Gracias a la innovadora tecnología de realidad aumentada, el navegador es mucho más intuitivo y cómodo. Y el espacio interior es sobresaliente.



ne un efecto positivo sobre la maniobrabilidad, ya que el centro de gravedad del ID.3 baja, optimizando el comportamiento. El ID.3 se caracteriza por

MENOS DE 25.000 EUROS MÁS BARATO QUE UN GOLF

El primer ID.3 que se entregará en España este verano a los clientes que lo reservaron previamente será la versión First, asociado al motor de 204 CV con 420 kilómetros de autonomía. Tres semanas después llegará el resto de la gama, salvo el ID.3 Pro S, con 550 kilómetros de alcance y 160 CV, que se podrá pedir en septiembre. En cuanto a precios, se sabe que la versión básica Pure, con 330 kilómetros de autonomía y 126 CV, costará menos de 30.000 euros. Volkswagen afirma que el ID.3

Pro de 145 CV y 420 kilómetros de alcance será la versión más vendida, con un precio inferior a los 36.000 euros. Y todo ello antes de descontar las ayudas del Gobierno y de su nuevo plan MOVES, que oscilan entre los 4.000 y los 5.500 euros de descuento en función de si se entrega un coche usado matriculado antes de enero de 2013 para lograr el mejor precio. En ese caso el ID.3 de acceso tendrá un precio menor de 25.000 euros, es decir, que será más barato que un Golf 8 equivalente.



► Los cargadores ID parten de 399 euros. El más sencillo opera a 11 kW y emplea 6 horas en cargar la batería de 58 kWh.



una distribución óptima del peso entre los ejes delantero y trasero. Y al combinarse con la tracción trasera estándar, el resultado según la marca es un rendimiento sensacional y una gran facilidad de conducción. Todo indica que es hora de dar el salto al eléctrico.

DISEÑO COMBINADO CON TECNOLOGÍA, CALIDAD Y DIVERSIÓN

El entorno ideal para un coche eléctrico es la ciudad, y el Honda e está llamado a convertirse en el rey de la urbe gracias a su tamaño y a su eficaz rendimiento. Además, con las ayudas del Gobierno el Honda e está disponible desde menos de 30.000 euros



HONDA e



◀ El salpicadero del Honda e es tan especial que no hay nada igual en el mercado. Suma 6 pantallas de gran tamaño con toda la información que el conductor necesita, incluidas las pantallas de las cámaras que hacen las veces de retrovisor. Estas funcionan de maravilla incluso en zonas con poca luz ambiental.



Ciudadano ejemplar

En Honda dicen que han diseñado el coche del futuro aprovechando su experiencia del pasado. Y es que el Honda e recuerda al primer Civic, con un diseño retro de líneas sencillas, bien definidas y limpias. Un diseño original que llama la atención y se desmarca del resto de modelos. Divertido

de conducir, seguro y atractivo, el Honda e es el referente de los valores modernos y de cómo conducimos hoy en día... y toma la delantera para avanzarnos en un vehículo de estricta serie lo que será la conducción en las ciudades a partir de ahora. El eléctrico firmado por Honda es un mo-

delo urbano con tacto de kart, calidad premium, una sensacional agilidad para callejear, la más reciente tecnología de baterías y carga, y una conectividad que para sí quisiera el mejor smartphone del mercado. El Honda e recurre a una batería de iones de litio de 35,5 kWh de capacidad que

permite cargas en numerosos equipos –ver cuadro–, con una autonomía de hasta 222 kilómetros en ciclo WLTP. En este sentido, sin duda Honda habría podido recurrir a una batería mayor para lograr más alcance; sin embargo, esta decisión habría disparado el precio, el peso y el consumo, y

además está demostrado que la mayor parte de los usuarios europeos no recorren más de 50/60 kilómetros diarios, por lo que con una carga el propie-

tario del Honda e podrá utilizar el coche hasta tres días consecutivos sin pasar por un enchufe. En cualquier caso, esa batería se puede car-

gar hasta en un 80 por ciento del total en 31 minutos con un cargador rápido, es decir, menos tiempo del que se necesita para cargar un smartphone.

La batería, refrigerada por agua, se encuentra situada bajo el piso, lo que permite que el centro de gravedad se sitúe a solo 50 centímetros del suelo. Una ventaja a la que hay que sumar una distribución ideal del peso 50:50. Además, el motor va situado en el tren trasero y la tracción

es a las ruedas de ese eje. Esta combinación, bastante excepcional en un modelo de este tamaño y planteamiento, convierte al primer eléctrico de Honda en un urbanita modélico, a la vez que en un jugueteo y divertido GTI urbano que también se mueve como un auténtico kart si se escapa de la ciudad en busca de cercanas carreteras de curvas. El Honda e lleva neumáticos de medida 205/45 R17 delante y 225/45 R17 detrás,

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW	113 kW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	113 kW (154 CV)
Par máximo	315 Nm (32,1 mkg)	315 Nm (32,1 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent 15" / Discos 15"	Discos vent 15" / Discos 15"
Peso en vacío (kg)	1.514	1.527 / 1.542
Largo / Ancho / Alto (mm)	3.895 / 1.750 / 1.512	3.895 / 1.750 / 1.512
Maletero (l)	171-861	171-861
Neumáticos delanteros	185/60 R16	185/60 R16-205/45 ZR17
Neumáticos traseros	205/55 R16	205/55 R16-225/45 ZR17
Tipo / Capacidad de la batería	iones de litio / 35,5 kWh	iones de litio / 35,5 kWh
Peso de la batería (kg)	n.d.	n.d.
De 0 a 100 km/h (s)	9,0	8,3
Vel. máxima (km/h)	145	145
Consumo mixto (kWh/100 km)	n.d.	n.d.
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	222	222 / 210
Cargador a bordo	6,6 kW	6,6 kW
Tiempo de recarga (hasta el 80 %)	31 minutos (a 50 kW)	31 minutos (a 50 kW)
Tiempo de recarga (hasta el 100 %)	4,1h (74 kW)-18,8h (2,3 kW)	4,1h (74 kW)-18,8h (2,3 kW)
Precios desde... (euros)	34.800	37.800



▲ La estabilidad del Honda e en carretera es sensacional. Su esquema de suspensión ofrece eficacia máxima sin sacrificar nada el confort.



MIDE 3,89 METROS PERO EN EL INTERIOR HAY MUCHO ESPACIO



▲ El espacio que ofrece el Honda e en el habitáculo resulta especialmente generoso, incluso para cuatro adultos, una percepción que no se tiene al contemplar el coche desde el exterior. Y se respira calidad premium en cada rincón. Todo ajusta a la perfección y la insonorización es muy buena.

una dirección activa variable muy precisa y un par inmediato que, también en cuanto a rendimiento, aporta un toque picante que se agradece. No obstante, lo suyo son los traslados urbanos envuelto en un ambiente tecnológico de silencio, sosiego y confort sólo comparable con la mejor limusina del segmento premium. El seductor urbanita eléctrico lleva suspensión McPherson

en las cuatro ruedas con amortiguadores dotados de un bajo índice de compresión. Pero lo bueno es que el corto recorrido de amortiguación, que reduce al máximo los balanceos y mejora el aplomo general del coche, no apareja sequedad alguna y sí el suficiente mullido como para no sacrificar el confort que se le va a exigir a este modelo en sus trayectos urbanos.

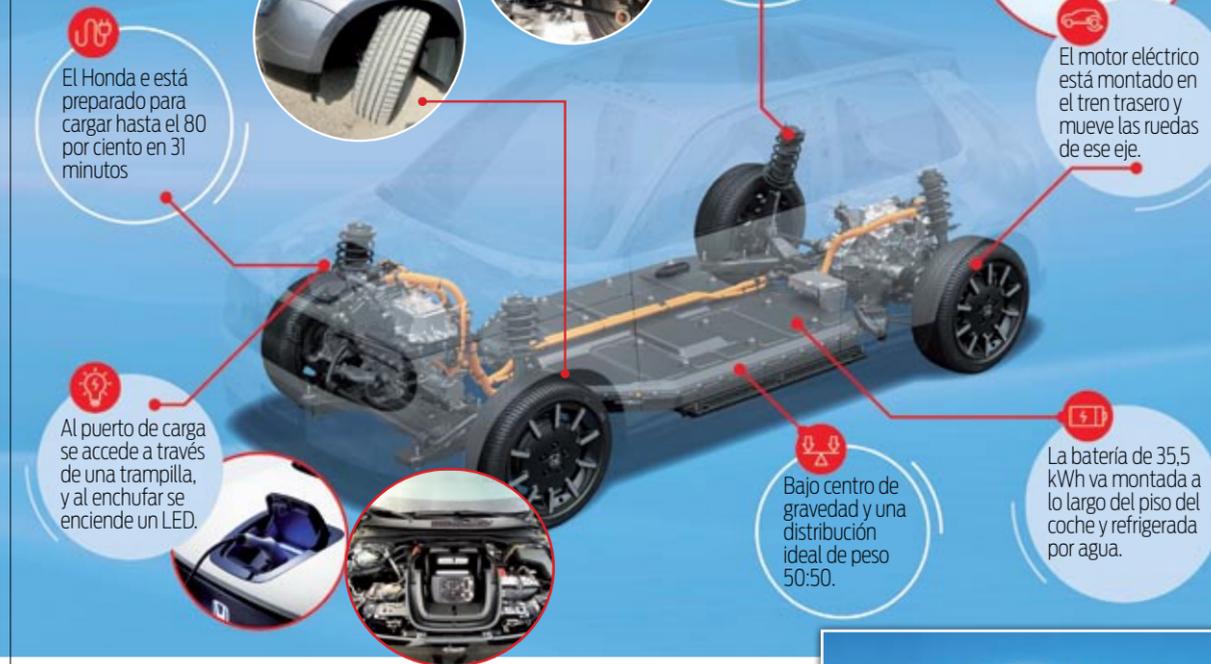
El Honda e mide 3,89 metros de largo, pero el interior sorprende con un espacio holgado para cuatro adultos, tanto en sentido longitudinal como en lo referente a altura al techo. Y el maletero, con 171 litros de capacidad, admite sin esfuerzo dos maletas de cabina y dos mochilas, de sobra para un modelo eminentemente urbano.

El salpicadero es, junto con

la calidad y el esmero con que se ha construido el coche, quizá lo que más llama la atención del interior, al margen de un gran espacio que nadie imagina por su reducido tamaño exterior. El despliegue de pantallas –suma seis de gran tamaño a lo ancho de todo el frontal– y su funcionamiento y ventajas no tienen rival por su alta definición, facilidad de uso, ergonomía

URBANO PREMIUM TODAS SUS SOLUCIONES

Honda ha recurrido a toda su experiencia tecnológica para su nuevo modelo eléctrico.



En las dos versiones del Honda e el conductor puede elegir entre dos modos de conducción. El Normal proporciona una aceleración suave, mientras que en Sport la respuesta es más viva. El usuario del Honda e también puede activar un sistema de control de un solo pedal, con una deceleración regulable desde unas levas en el volante. Y una de las ventajas que más sorprende del Honda e es su excepcional radio de giro, ya que sus ruedas delanteras se permiten el lujo de girar 50 grados para firmar un diámetro de giro récord, de solo 8,6 metros.

► Motor trasero y baterías bajo el piso, con una distribución de pesos 50:50, que es la ideal.



SISTEMAS DE ENERGÍA DE HONDA OBJETIVO: FACILITAR LAS COSAS

Un suministro energético sostenible es lo que Honda persigue. Para ello incorpora una gama de productos y servicios con soluciones completas.

Cargadores domésticos Honda Power Charger

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

Cargador bidireccional Honda Power Manager

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

Tarifas flexibles a nivel mundial

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

Cargadores urbanos ubitricity

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



▲ Honda ofrece a sus clientes una variada oferta de soluciones de carga.



◀▲ Cargar el Honda e no puede ser más cómodo. Y el maletero cubica 171 litros, suficientes para un uso urbano.

y exclusividad. Y el equipamiento de serie, ya desde la versión de acceso, es sencillamente impresionante, pues incluye sistema de control de un solo pedal, acceso y arranque sin llave, toma de 230 V, retrovisor central y exteriores por cámara, Honda Sensing avanzado, techo panorámico, tiradores exteriores retráctiles, faros LED, freno de mano eléctrico...

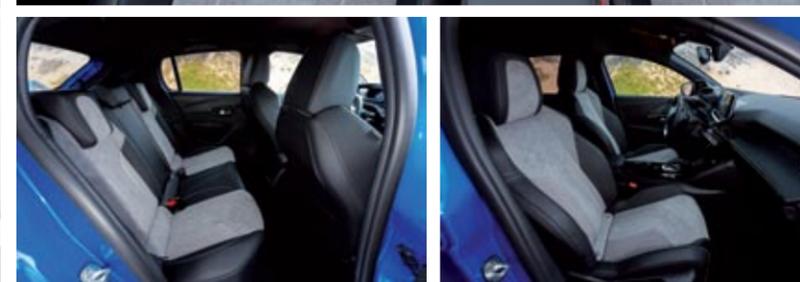




LIMPIO Y DINÁMICO LA VERSIÓN ELÉCTRICA DEL 208 OFRECE UNA GENEROSA AUTONOMÍA Y MUY BUENAS MANERAS EN MARCHA



◀ El cuadro de mandos es digital, configurable y ofrece un atractivo efecto 3D. El cambio es automático de una sola relación y con función B.



◀ El interior se remata con calidad y ofrece amplitud y confort de marcha. Recurre a un evolucionado puesto de conducción i-Cockpit, que evita tener que desviar la vista de la calzada.

Diseño, eficiencia, dinámica para disfrutar al volante... y una dotación sumamente completa en aspectos tan importantes como los asistentes de conducción o la conectividad. En un vehículo eléctrico es vital conocer los puntos de carga y su disponibilidad. Por eso la marca francesa ofrece el servicio ChargeMyCar con Free2 Move Services o la aplicación My Peugeot, que nos permite conocer desde nuestro smartphone el estado de salud del vehículo, programar funciones de manera remota, localizarlo o acceder a servicios de asistencia o mantenimiento.

El nuevo Peugeot e-208 está disponible con cuatro acabados y desde 30.050 euros.

0 PEUGEOT e-208

Enérgico y sin humos

El Coche del Año en Europa 2020 contempla una eficiente y dinámica variante eléctrica que ofrece 136 CV de potencia y una autonomía media de hasta 340 kilómetros en ciclo WLTP. Y esta tecnología limpia '0 Emisiones' también se aplica sobre su hermano más aventurero: el e-2008.

No ha podido tener mejor debut. El nuevo Peugeot 208 llegó con el título de Coche del Año en Europa 2020, y entre sus atractivos seguro que fue bien valorada la incorporación de una variante exclusivamente eléctrica. El e-208 es la única versión de la gama que presume de la preciada etiqueta '0 Emisiones'.

La nueva plataforma modular e-CMP se desarrolló para ubicar las baterías bajo el piso, en forma de H, distribuidas bajo los asientos delanteros y traseros, y por el túnel central, para preservar el mismo espacio en el habitáculo y en el maletero que el resto de versiones de la gama.

Bajo el capó encontramos un motor eléctrico de 100 kW (136 CV) asociado a una transmisión automática de una sola relación. Se ali-

menta con la energía que le proporciona la mencionada batería, que tiene una capacidad de 50 kW, aspecto que le permite homologar una autonomía media de hasta 340 kilómetros en ciclo WLTP.

Dinámicamente el e-208 neutraliza su mayor peso con un centro de gravedad más bajo. Además, su gene-

roso par máximo -26,5 mkg-, disponible nada más pisar el acelerador, provoca que pueda acelerar de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos.

El interior presume del puesto de conducción i-Cockpit, con un volante pequeño de posición ajustable, y un cuadro de mandos sobreelevado -con efecto 3D- que se

consulta por encima para no tener que apartar la vista de la calzada.

El conductor puede elegir entre tres modos de uso, Eco, Normal y Sport, además de una posición B en la palanca del cambio que incrementa la retención y la efectividad de la frenada regenerativa.

El tiempo de carga de la

batería varía, lógicamente, en función de la naturaleza de la toma y el tipo de cable. En un wallbox de 7,4 kW tardaría 6 horas, pero con una carga rápida a 100 kW emplearía sólo 30 minutos para almacenar un 80 por ciento. El cargador de a bordo puede ser de 7,4 y 11 kW. Por cierto, la batería tiene una garantía de 8 años o 160.000 kilómetros para el 70 por ciento de su capacidad.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 300-3700
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
Neumáticos	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh
Peso de la batería (kg)	315
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo mixto	17,6 kWh/100 km
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	340
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.
Cargador a bordo	7,4 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	30 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	30.050



◀ El maletero cubica 265 litros de capacidad, la misma que ofrecen las versiones de motor térmico. La iluminación del e-208 es totalmente LED.

PEUGEOT e-2008 EL EXPLORADOR MÁS LIMPIO

Si las necesidades de espacio son mayores y nos gusta el formato SUV de moda, el Peugeot e-2008 será una gran alternativa. La segunda generación de este atractivo crossover, fabricado en Vigo, comparte la misma tecnología eléctrica que el e-208, es decir, un motor de 136 CV y una batería de 50 kW de capacidad. No hay cambios en cuanto a rendimiento, pero la autonomía en este caso es de 320 kilómetros, es decir, 20 menos debido a

su mayor tamaño y peso. A cambio disfrutaremos de un superior espacio interior, sobre todo en las plazas traseras, y de un maletero más generoso, con 405 litros de capacidad.

Se mantienen los tiempos de recarga, que oscilan entre los 30 minutos usando una toma de 100 kW hasta el 80 por ciento, 5 horas con un cargador de 22 kW, o 7 horas y media con un wallbox de 7,4 kW. Está disponible desde 33.200 euros.

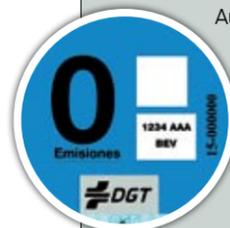




LA CARGA COMPLETA DE LA BATERÍA DE UN HÍBRIDO ENCHUFABLE EN UNA TOMA DOMÉSTICA NORMAL DE 230V LLEVA MUY POCAS HORAS



ETIQUETA '0 EMISIONES' Igual que en los eléctricos puros



Aunque los vehículos híbridos enchufables sí tienen oficialmente emisiones —entre los 18 g/km de CO₂ del Mercedes-Benz GLE 350 de 4Matic y los 111 del Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupe— porque en la homologación se valoran sus dos tipos de circulación —en modo eléctrico y con el motor térmico encendido—, de cara a la DGT basta con que puedan recorrer un mínimo de 40 kilómetros empleando solo la energía de su batería —en el ciclo NEDC, menos realista— para recibir la etiqueta '0 Emisiones'. Sus ventajas, por tanto, son las mismas que en los vehículos eléctricos puros: exención del pago del impuesto de matriculación, bonificación de hasta el 75 por ciento en el impuesto de circulación de ciudades como Barcelona o Madrid, estacionamiento gratuito en determinadas zonas reguladas, permiso para usar los carriles Bus-VAO aunque el conductor vaya solo, descuentos en algunos peajes, acceso libre al centro de las grandes ciudades...

PLAN MOVES Y RENOVE 2020 Híbridos con ayudas de eléctricos

El Gobierno incentiva la compra de híbridos enchufables —a condición de que dispongan de etiqueta '0 Emisiones', y sean capaces por tanto de cubrir al menos 40 kilómetros con la batería—, siempre que el precio de venta no supere los 45.000 euros, o 53.000 si son vehículos de 8 plazas cuando el beneficiario o destinatario último sea una administración o entidades sin ánimo de lucro. La ayuda en esos casos es de 4.000 euros, pero sube a 5.500 si achatarramos un vehículo, y se aportan 500 euros extra si el vehículo achatarrado tiene más de 20 años, el beneficiario es una persona de movilidad reducida o se trata de un hogar con bajos ingresos. Esas son las ayudas para particulares o autónomos, pues, como sucede en los eléctricos, la ayuda para PYMES arranca en 3.200 euros, o en 2.800 euros si se trata de grandes empresas. Y la aportación del concesionario sería de 1.000 euros.

HASTA 5.500€

El doble es mejor

Para quienes no tengan claro si ya es el momento de dar el salto al eléctrico puro, o para los que necesitan un coche ecológico en ciudad pero muy operativo en carretera, la opción del híbrido enchufable resulta perfecta. Más caros que los híbridos normales, pero con etiqueta '0 Emisiones'.

No dejaremos de repetir que los híbridos enchufables son la mejor 'escuela' para quien desee entrar en el mundo del automóvil electrificado pero, ya sea por dudas muy razonables o por el estilo de vida y sus necesidades de movilidad, ve excesivo el salto al eléctrico puro. Porque un híbrido enchufable, 'plug-in' o PHEV —de las

tres formas se les llama— puede operar como un coche eléctrico, pero también como uno normal. O, más exactamente, como un eléctrico y un híbrido autorrecargable, pues la batería de alta capacidad de un PHEV no solo se recarga mediante un cable de corriente, sino que también va recargándose en marcha al decele-

rar y frenar —como un híbrido normal— para que el funcionamiento del motor térmico sea muy eficiente, lo que ciertamente se consigue más en unos modelos que en otros.

En cualquier caso, los híbridos enchufables están concebidos para que el usuario circule el mayor tiempo posible con carga en la batería, pues es así

como se logran promedios récord. ¿Tan bajos como los homologados? Pues depende de la proporción de kilómetros que cubramos tirando de batería o quemando carburante, pues muchos conductores llegan a circular durante meses sin repostar combustible, mientras que otros cargan la batería 'de Pascuas a Ramos'.



24.900 EUROS

El precio más bajo anunciado para un híbrido enchufable es el del Kia Niro PHEV Concept: 24.900 euros. Cifra que según la marca coreana ya incluye un descuento de 10.900 euros. Pero si restamos los 4.000 euros de ayuda bajaría a 20.900 euros; y a 19.400 si la ayuda es de 5.500 euros.



100 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

Con su batería de 31,2 kWh, el Mercedes-Benz GLE 350 de 4Matic Coupe ostenta el récord de autonomía eléctrica en un vehículo híbrido enchufable: 100 kilómetros en el nuevo ciclo mixto WLTP, y 106 según la anterior medición NEDC. Y puede alcanzar 160 km/h en modo eléctrico.



¿PLUG-IN HYBRID O ELÉCTRICO?

En la Ford Transit Custom Plug-in Hybrid es el motor eléctrico, de 126 CV y alimentado por una batería de 13,2 kWh, el que impulsa las ruedas delanteras —alcance de 56 kilómetros NEDC—, mientras que el motor 1.0 EcoBoost actúa como extensor de autonomía, hasta 500 kilómetros.

LOS CLIENTES IDEALES DE UN VEHÍCULO HÍBRIDO ENCHUFABLE

Mientras que los vehículos cien por cien eléctricos siguen teniendo un carácter eminentemente urbano, o dirigido a kilometrajes diarios cortos o medios, los híbridos enchufables dan más juego como alternativa 'todo uso' porque vienen a ser dos coches en uno: eléctrico y convencional. Y gracias a esa dualidad se adaptan perfectamente a nuestro primer cliente ideal, una persona que solo puede disponer de un coche en el hogar pero quiere alternar usos cien por cien eléctricos con otros más 'convencionales' donde el motor térmico —de gasolina o diésel— permita largos desplazamientos sin preocuparnos por la carga de la batería. Sería un usuario con punto de recarga en el hogar —ya sea en vivienda unifamiliar o en el garaje— que realizaría los movimientos diarios principalmente en modo eléctrico —la autonomía varía ya entre 32 y 100 kilómetros, según el modelo—, mientras que los fines de

semana o en vacaciones viajaría en modo mixto —como si fuese un híbrido normal, o autorrecargable—. Y otro cliente sería el que necesite la etiqueta '0 Emisiones' para garan-

tizarse la máxima libertad de movimientos posible en la urbe, pero considere excesiva la compra de un eléctrico, ya sea por su mayor precio o por sus condicionantes especiales.



NOS GUSTA

- ▶ Dos coches en uno: eléctrico y motor convencional.
- ▶ Modo cien por cien eléctrico muy utilizable, pues la batería de alta capacidad permite autonomías superiores a 40 kilómetros, e incluso circular por autovía sin emisiones.
- ▶ Viajes sin programación previa, sin necesidad de recargas intermedias de la batería y sin límite de autonomía, pues el repostaje de combustible es como en un coche normal. En el uso diario generan menos estrés, al pasar a un segundo plano la necesidad de recargar la batería o 'racionarla'.
- ▶ Recarga de la batería más rápida en enchufes domésticos, al equipar baterías más pequeñas que los eléctricos.
- ▶ Etiqueta '0 Emisiones' con los mismos beneficios que en un vehículo eléctrico puro.
- ▶ A igualdad de carrocería, precio más bajo que un eléctrico.
- ▶ Promedios de consumo bajos con uso eléctrico frecuente.

DEBE MEJORAR

- ▶ Precio más alto que el de un híbrido convencional por la mayor capacidad y coste de sus baterías. Y habría que sumar la instalación del punto de recarga en la vivienda o el garaje.
- ▶ Peso más elevado que en un modelo 'normal' o un híbrido convencional, lo que puede notarse al volante. Por ejemplo, una sensación de más inercia al frenar o en curvas cerradas.
- ▶ Al pesar más, algunos híbridos enchufables gastan mucho combustible —más que un modelo de mecánica convencional comparable— al agotar la batería y circular con el motor térmico como protagonista. No obstante, ya hay modelos PHEV que tienen un funcionamiento híbrido muy eficiente.
- ▶ Complejidad técnica: un híbrido enchufable tiene más órganos mecánicos, y eso puede encarecer el mantenimiento.
- ▶ Pérdida de volumen en el maletero en casi todos los híbridos enchufables, en comparación con una versión 'normal'.



EFICIENTE Y DINÁMICO SE HA OPTIMIZADO SU AERODINÁMICA Y SE HAN REVISADO LOS REGLAJES DE LA DIRECCIÓN Y LA SUSPENSIÓN

Hace tiempo que la deportividad no está reñida con la eficiencia. Y el nuevo Kia XCeed Híbrido PHEV es una clara muestra de ello. Su diseño entra por los ojos, su dinámica y confort de marcha convencen, lo mismo que su fuerte carga tecnológica. Y ahora consolida sus argumentos con esta avanzada variante híbrida enchufable, que permite recorrer 48 kilómetros de forma completamente eléctrica.



0 KIA XCEED HÍBRIDO PHEV

Deportivo sostenible

El XCeed es un modelo que ha caído de pie. No inventó nada con su original diseño crossover-coupé, pero sí que lo ha trasladado a un segmento generalista más accesible para todos. Y ahora vuelve a sorprender con una eficiente versión híbrida enchufable.

Era un secreto a voces porque la tecnología ya estaba en 'casa' y era tan sencillo como trasladarla del Niro PHEV a nuestro protagonista.

▼ La toma de recarga se ubica sobre la aleta delantera izquierda.



ta. No hay cambios en lo que hace referencia a los elementos. El propulsor de gasolina de 1.6 litros rinde 105 CV y junto a él ubica otro eléctrico que arroja 61 CV, para una potencia total de 141 CV.

La batería de polímeros de litio tiene una capacidad de 8,9 kWh, suficientes como para homologar una autonomía exclusivamente eléctrica de hasta 48 kilómetros en ciclo WLTP. Hablamos de una distancia que permitirá,

en muchos casos, cubrir los traslados diarios de los conductores. Y cuando se agota, en 2 horas y 15 minutos podemos recargarla desde una caja Wallbox de 7,4 kW.

Otro de los atractivos del XCeed PHEV es que monta una transmisión automática de seis relaciones con doble embrague, aspecto que nos permite cambiar de manera secuencial y, sí, resulta más agradable en carretera que las cajas con variador conti-

nuo que portan algunos de sus rivales.

Dinámicamente no notaremos diferencias con el resto de la gama térmica, ya que su mayor peso se neutraliza

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.580
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	44,5 kW (61 CV)
Par	17,3 mkg
Potencia máxima total	141 CV / 5.700
Par máximo total	27,0 mkg / 4.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos ven./Discos
Peso (kg)	1.519
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395/1.826/1.495
Maletero (l)	291 / 1.243
Capacidad del depósito (l)	37
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	8,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	11,0
Velocidad máx. (km/h)	193
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	1,4 (WLTP)
Emissiones CO2	29 g/km (NEDC)
Alcance eléctrico (km)	48 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 15' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	25.200-36.125



▲▲ El interior no difiere del resto de XCeed, aunque incorpora información específica del sistema híbrido y ve reducido el maletero.

◀ El diseño otra de las cartas de presentación del nuevo modelo.

con afinados ajustes en la dirección y la suspensión. Se puede elegir entre un modo de conducción eléctrico, otro híbrido y uno más Sport.

Tampoco hay mermas en

cuanto a habitabilidad, ya que la batería se aloja debajo del asiento trasero, aunque sí se recorta algo la capacidad del maletero, que oscila entre 291 litros y 1.243 litros.

El interior mantiene la presentación del resto de la gama, incorporando información específica del sistema híbrido enchufable. Asimismo, incrementa fun-

ciones, como un sistema predictivo que analiza la ruta, o el avanzado UVO Connect, que conecta nuestro smartphone con el vehículo para conocer su estado de salud.

KIA CEED TOURER HÍBRIDO PHEV EL FAMILIAR MÁS EFICIENTE

A la vez que el XCeed, el Ceed Tourer también incorpora una variante híbrida enchufable. No hay cambios en tecnología, pero sí en su enfoque, más familiar y práctico. Mientras que el Ceed compacto de 5 puertas y el funcional deportivo ProCeed se quedan fuera por ahora del mundo 'plug-in', el nuevo Ceed Tourer Híbrido PHEV monta los mismos componentes que el XCeed Híbrido PHEV y eroga la misma potencia total, con 141 CV, aunque mejora levemente el consumo—homologa 1,3 l/100 km de media— y la autonomía eléctrica, que alcanza los 50 kilómetros. No hay reducción de espacio en el habitáculo, pero el maletero ve limitada su capacidad a 437 litros debido a la incorporación de la batería de 8,9 kWh. Y, como el XCeed, cuenta con una parrilla frontal más aerodinámica y ayudas como control de cruceo inteligente, mantenimiento de carril, control del ángulo muerto, frenada autónoma de emergencia o reconocimiento de señales. Y los siete de años de garantía. Su precio, aplicando descuentos, arranca en 25.200 euros. Y con los incentivos del Gobierno podría quedar por debajo de los 20.000.



◀ La tecnología híbrida enchufable es la misma que emplea el XCeed.





MEDIANTE GRÁFICOS CASI TODOS LOS HÍBRIDOS MUESTRAN EN TIEMPO REAL AL CONDUCTOR CÓMO ESTÁ 'COLABORANDO' LA MECÁNICA



Con ayuda eléctrica

En sus dos décadas de trayectoria, los híbridos se han convertido en sinónimo de eficiencia para una buena parte del público. Además, sus mecánicas electrificadas no dependen de cables o puntos de carga, y presumen de consumos bajísimos en ciudad, donde lucen la etiqueta 'ECO'.

La idea es brillante: asociar un motor de combustión a uno o varios motores eléctricos y una batería de alta capacidad para que el conjunto mecánico aproveche la energía generada en deceleraciones y frenadas para almacenarla y destinarla a mejorar las prestaciones y reducir el consumo del propulsor de gasolina. Y, cuando las condiciones lo per-

miten, mover el vehículo solo con electricidad y sin emisiones. Ese el concepto popularizado por el Prius a finales del pasado siglo que hoy sigue haciendo de los híbridos los modelos de energía alternativa preferidos entre el público. Y con Toyota liderando las ventas desde entonces, pues en lo que va de año, los cinco híbridos 'best seller' son de la fir-

ma japonesa: Corolla, C-HR, Rav4, Yaris y Prius, con Hyundai Kona, Kia Niro y Lexus UX situados por detrás.

Son 'ECO', tienen precios más ajustados que los eléctricos puros y los PHEV, no usan cables de recarga y pueden repostarse en todas las estaciones de servicio del país. Y, según nuestras pruebas, ahorran de forma asombrosa en

ciudad. Por ejemplo, en un recorrido urbano medimos 3,5 l/100 km de promedio al Toyota C-HR de 122 CV, frente a los 5,3 litros del Audi Q2 30 TDI S Tronic con motor diésel de 116 CV, los 6,1 litros del Mazda CX-30 2.0 Skyactiv-G de 122 CV con hibridación suave o los 6,5 litros del DS 3 Crossback Puretech 130 EAT8 con mecánica de gasolina.

NOS GUSTA

- ▶ Reciben la etiqueta ECO, que aporta bastantes ventajas.
- ▶ Prescinden de cable de carga eléctrica porque sus baterías, más pequeñas que las de los híbridos PHEV, sólo se autorrecargan durante la marcha. Eso es perfecto para los que buscan un vehículo de funcionamiento 'convencional' –sólo hay que preocuparse de repostar combustible– o para los que no disponen ni pueden instalar un punto de carga eléctrica.
- ▶ La parte eléctrica de un híbrido ocupa menos espacio que la de un eléctrico puro o un PHEV. Al equipar una batería más pequeña, es más fácil conservar la misma amplitud interior o el mismo maletero que en un vehículo no electrificado.
- ▶ Los híbridos son más ligeros que los eléctricos y PHEV.
- ▶ Muy eficientes en ciudad o en conducción a ritmo tranquilo, donde la colaboración entre los motores térmico y eléctrico permite apagar mucho el primero y ahorrar más carburante.

DEBE MEJORAR

- ▶ La diferencia de consumo entre una conducción eficiente –ciudad o carretera a ritmo 'turístico'– y una conducción más exigente –plena carga, puertos de montaña, ritmos de marcha elevados...– es mayor que en vehículos de mecánica no electrificada –gasolina, diésel, gas– o con hibridación suave.
- ▶ Aunque la batería principal es más pequeña que en los eléctricos y los híbridos enchufables, su presencia en la zona posterior resta capacidad de maletero en algunos modelos.
- ▶ No permiten circular mucho en modo eléctrico de forma continuada: según el coche, de 1 a 5 kilómetros. Y a alta velocidad o si aceleramos con fuerza el motor térmico se activa. Pero eso no significa que el funcionamiento 'solo eléctrico' sea escaso: en ciudad alcanza el 80 por ciento del tiempo.
- ▶ A igualdad de tamaño, prestaciones y equipamiento son más caros que otros modelos ECO, como los MHEV o de gas.

ETIQUETA 'ECO' Ventajas sobre todo en ciudades



Los vehículos con mecánica híbrida autorrecargable –los híbridos tradicionales 'no enchufables', para entendernos– se benefician de la etiqueta 'ECO' de la DGT, como los híbridos enchufables PHEV que no homologan al menos 40 kilómetros en modo eléctrico o los que funcionan con gas GLP o GNC. Y en todos los casos su distintivo verde y azul les procura algunas ventajas por ser, a ojos de la Administración, menos contaminantes. Por ejemplo, no pagan impuesto de matriculación, mientras que en ciudades como Madrid o Barcelona tienen una bonificación de hasta el 75 por ciento en el impuesto de circulación. Además, tienen mayor libertad de movimiento en las grandes ciudades incluso ante protocolos de alta polución –pueden acceder a 'Madrid Central', por ejemplo–, disfrutan de descuentos en algunas autopistas –como las dependientes de la Generalitat catalana–, tienen una rebaja del 50 por ciento al estacionar en la zona SER de Madrid...

PLAN RENOVE 2020 En los ECO, obligatorio achatarrar

Mientras que las ayudas aplicables a vehículos '0' no obligan a achatarrar, pues contemplan 4.000 euros de apoyo estatal más 1.500 si achatarramos un viejo vehículo y otros 500 si éste tiene más de 20 años, para los modelos de etiqueta ECO, como los híbridos normales o autorrecargables, el Renove 2020 sí obliga a achatarrar un vehículo de al menos 10 años: 1.000 euros de ayuda. Eso para particulares y autónomos en coches con calificación energética A del IDAE, de la que disfrutaban todos los híbridos HEV a la venta. Porque las ayudas serán de 800 euros si es una PYME la que compra un ECO de calificación A, mientras que las grandes empresas recibirán 700 euros si compran un modelo de ese tipo. El concesionario debe aportar siempre una cantidad similar a la del Gobierno, y en todos los casos hay 500 euros extra si el vehículo achatarrado tiene 20 años o más de antigüedad.

HASTA 1.000€



UN HÍBRIDO MUY ELÉCTRICO

El nuevo Jazz Hybrid recurre a la tecnología e:HEV de Honda, que aquí asocia un motor de gasolina 1.5 de 98 CV a un motor eléctrico de 109 CV –esa es la potencia total–, un generador eléctrico y una batería. Y hay tres modos de uso: EV Drive –se activa por defecto–, Hybrid Drive y Engine Drive.



DESDE 15.350 EUROS

Aunque el nuevo Yaris llega en breve, el actual sigue a la venta, con precios que la versión Hybrid, y financiando a través de Toyota Easy, arrancan en 15.350 euros. Pero como es ECO y tiene calificación energética A, se beneficia de 1.000 euros de rebaja mínima si achatarramos un vehículo.



LA TECNOLOGÍA E-TECH DE RENAULT

Basada en su experiencia de Fórmula 1, la tecnología E-Tech se estrena en el nuevo Clio Hybrid, con 140 CV fruto de combinar un 1.6 de gasolina de 91 CV y dos motores eléctricos, uno de 48 y otro de 20 CV. Según Renault, puede circular sin emisiones hasta 5 kilómetros seguidos.

LOS CLIENTES IDEALES DE UN VEHÍCULO HÍBRIDO

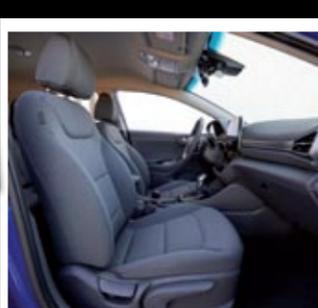
En 2019 se vendieron en España 80.259 híbridos 'normales', cifra que los convierte en los vehículos electrificados de mayor aceptación –muy por delante de eléctricos y PHEV–, pero también en los modelos más populares con etiqueta 'ECO'. ¿Pero quiénes son sus clientes ideales? Pues podemos hablar de varios usuarios 'tipo', como el que circula con más o menos frecuencia por una gran ciudad y desea asegurarse la mayor libertad de movimientos posible, incluso ante escenarios de alta polución donde los ayuntamientos fijan protocolos con diferencias según la etiqueta. Otro usuario ideal es el que duda sobre las futuras normas de la Administración, y ante la compra de un vehículo que utilizará durante mucho tiempo no quiere sorpresas o limitaciones a corto, medio o largo plazo. Un tercer cliente ideal sería el conductor urbanita que valora la suavidad de funcionamiento o el mínimo gasto

de un híbrido, y no quiere o no puede acceder a un modelo más electrificado –eléctricos y PHEV– por precio, por no disponer de punto de recarga o simplemente porque 'pasa' de

cables. Y un cuarto cliente 'tipo' sería el que practica una conducción muy eficiente tanto en ciudad como fuera de ella, pues ese estilo cuadra bien con las mecánicas híbridas.



DOS MUNDOS EL APORTE ELÉCTRICO CONTRIBUYE A UN MAYOR RENDIMIENTO GENERAL Y A REDUCIR EL CONSUMO DEL CONJUNTO



▲ El interior se remata ahora con más calidad, el volante es calefactable y la pantalla central ha crecido en tamaño y en resolución.

doble embrague y seis relaciones, mientras que la batería, de 1,56 kWh de capacidad, se ubica bajo el asiento trasero para no restar amplitud. El vehículo puede circular en modo eléctrico en momentos puntuales –siempre al iniciar la marcha– y sirve de apoyo al motor de gasolina, con el fin de reducir el consumo y aumentar la respuesta. Por cierto, homologa sólo 4,3 l/100 km con el nuevo y más exigente ciclo WLTP.

Las levas del cambio tienen ahora una doble función. En modo Sport sirven para cambiar de manera secuencial; pero si activamos el modo ECO, su finalidad pasa por ofrecer cuatro niveles diferentes de frenada regenerativa.

Se trata de un vehículo agradable y silencioso en marcha –el cambio tiene mucho que ver en ello–, con una sólida dinámica y una tecnología sumamente avanzada.

El interior está totalmen-

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI HÍBRIDO	1.6 GDI PLUG-IN	ELÉCTRICO
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	-
Cilindrada (c.c)	1.580	1.580	-
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700	105 CV / 5.700	-
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000	15,0 mkg / 4.000	-
MOTOR ELÉCTRICO			
Potencia	32 kW (44 CV)	44,5 kW (60,5 CV)	100 kW (136 CV)
Par	17,3 mkg	17,3 mkg	30,1 mkg
Potencia máxima total	141 CV	141 CV	136 CV
Par máximo total	27,0 mkg	27,0 mkg	30,1 mkg
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.	Automática, 6 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.436	1.570	1.602
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.470/1.820/1.450	4.470/1.820/1.450	4.470/1.820/1.450
Maletero (l)	456 / 1.505	341 / 1.401	357 / 1.417
Capacidad del depósito (l)	45	43	-
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	1,56 kWh	8,9 kWh	38,3 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,8	10,6	9,9
Velocidad máx. (km/h)	185	178	165
Vel. máx. en eléctrico	-	130 (aprox.)	165 km/h
Consumo mixto (l/100 km)	4,3 (WLTP)	1,1 (WLTP)	12,3 kWh/100 km.
Emisiones CO2	83 g/km (NEDC)	26 g/km (NEDC)	0 g/km
Alcance en eléctrico (km)	n.d.	52 (WLTP)	311 (WLTP)
Tiempo de recarga	-	2h 15' h (a 3,3 kW)	54' al 80% (100 kW)
Precios desde... (euros)	22.090	30.125	31.650



▲ El Ioniq híbrido ofrece 141 CV y anuncia un consumo medio de 4,3 litros. El trabajo conjunto de sus motores térmico y eléctrico es vital.

te digitalizado y en el salpicadero contempla una pantalla táctil de hasta 10,25 pulgadas, de magnífica resolución, que integra funciones de serie como la aplicación BlueLink, que permite gestionar desde el smartphone algunas fun-

ciones del vehículo de manera remota.

Bajo el paraguas Hyundai SmartSense, el Ioniq Híbrido incluye los más avanzados asistentes de seguridad. Está disponible desde 22.090 euros incluyendo descuentos.

VERSIONES PLUG-IN Y ELÉCTRICA CON ETIQUETA '0 EMISIONES'

El Ioniq también ofrece versiones con la etiqueta medioambiental '0 Emisiones' de la DGT. Se trata de las variantes híbrida enchufable y cien por cien eléctrica. Ambas se han sometido a los mismos criterios de actualización estética y mejoras que el híbrido, pero en el caso del Ioniq Electric las modificaciones son de mayor calado aún.

El motivo es que el motor eléctrico incrementó la potencia hasta los 136 CV y la capacidad de la batería de polímeros de iones de litio

añtó hasta los 38,3 kWh. No hay cambios radicales en cuanto a las prestaciones, pero la autonomía es la gran beneficiada, ya que el radio de acción alcanza los 311 kilómetros de media, y 412 si nos movemos exclusivamente por ciudad.

También se ha mejorado la eficacia de la recarga de la batería. El cargador de a bordo es de 7,2 kW, y en una toma de 100 kW se puede almacenar hasta un 80 por ciento en sólo 54 minutos. Además, Hyundai ofrece el punto de

recarga y la instalación de forma gratuita, así como el Plan Full Electric y Full Care. Por su parte, el Ioniq Plug-In, o Híbrido Enchufable, comparte el motor térmico de gasolina y el cambio de doble embrague con la variante híbrida autorrecargable, pero incrementa la potencia del propulsor eléctrico hasta los 60,5 CV, y la capacidad de la batería hasta 8,9 kWh. Se mantiene la potencia total en 141 CV, pero la autonomía eléctrica crece hasta los 52 kilómetros, según el ciclo mixto WLTP.

▶ Tanto el Ioniq eléctrico como la variante híbrida enchufable reciben la etiqueta '0 Emisiones' de la DGT. La versión eléctrica modifica la consola central, y su frontal va más carenado.



Eficiencia más elegancia

El recién renovado Hyundai Ioniq ofrece esta eficiente variante híbrida que presume de 141 CV, cambio automático con doble embrague y un consumo medio de sólo 4,3 litros. Confortable, seguro y muy agradable en marcha, su original diseño aerodinámico también juega a su favor.

Hyundai puede presumir de un curioso récord: es el único fabricante que ofrece siete tecnologías de propulsión diferentes en su gama. Y en su día, el Ioniq fue el primer modelo que disponía de las variantes híbrida, híbrida enchufable y eléctrica bajo una misma ca-

rocería. Recientemente actualizado, mantiene esa triple oferta electrificada.

En ese último impulso refrescó su imagen exterior e incorporó nuevas tecnologías en materia de conectividad y seguridad. Pero el eficiente sistema híbrido autorrecargable

sigue tal cual: bajo el capó monta un propulsor de gasolina 1.6 GDI de 105 CV y otro eléctrico de 43,5 CV, que suman una potencia conjunta de 141 CV. Uno de sus atractivos es que todo ese potencial se gestiona por medio de una transmisión automática con



EN LO QUE VA DE AÑO TRES MODELOS CON SISTEMA MHEV SE HAN METIDO ENTRE LOS 'ECO' MÁS VENDIDOS: TUCSON, SPORTAGE Y PUMA



ETIQUETA 'ECO' Con privilegios de híbrido 'normal'



Hay cierta polémica por la concesión de etiqueta 'ECO' a los modelos con tecnología mild hybrid, y no se acallan los rumores sobre posibles cambios al respecto en el futuro, pero con la actual normativa sí la merecen; más cuando los fabricantes idearon esa solución para cumplir los deseos de Bruselas de reducir las emisiones mejorando los sistemas eléctricos de los vehículos. Sea como fuere, de cara a la DGT los MHEV son tan híbridos como un Prius y disfrutan de idénticos beneficios fiscales y en el día a día. Entre esas ventajas destaca que no paguen impuesto de matriculación, que en ciudades como Madrid o Barcelona tengan una bonificación de hasta el 75 por ciento en el impuesto de circulación o que gocen de más libertad de movimiento en cascos urbanos y ante protocolos de alta polución –tienen paso libre a 'Madrid Central', por ejemplo–. Y se benefician de descuentos en alguna autopista, pagan la mitad al estacionar en la zona SER de Madrid...

PLAN RENOVE 2020 La calificación energética importa

Los puntos esenciales aplicables a los MHEV son los mismos que en los híbridos HEV, como precio máximo de compra de 35.000 euros o emisiones de CO₂ inferiores a 120 g/km; y también debemos achatarrar un vehículo con al menos 10 años para optar al Renove 2020. ¿Pero cuál es la ayuda? Pues aquí hay que afinar más porque en los 'ECO' el Gobierno distingue entre vehículos con calificación energética A y B –podemos ver el listado en la web del IDAE–; y mientras que todos los híbridos HEV o autorrecargables son A, en los híbridos suaves o MHEV hay de todo. Incluso F. Un Suzuki Vitara Mild Hybrid es A, pero el Swift Sport Mild Hybrid es B; y entre los Mazda3 Skyactiv-G y Skyactiv-X hay versiones A y otras que son B. Los particulares y autónomos que compren un ECO A recibirán 1.000 euros del Estado, y 600 si es ECO B. Y 500 euros más si lo achatarrado tiene más de 20 años.

HASTA 1.000€

El apoyo se agradece

Para reducir consumo y emisiones, toda ayuda es bien recibida: aerodinámica mejorada, ligereza, neumáticos de baja fricción... Y la hibridación suave, sin elevar mucho el precio, pone su granito al hacer que el sistema eléctrico colabore más con el motor. De paso, el cliente se lleva la 'ECO'...

Lógico o no, lo cierto es que un MHEV (mild hybrid electric vehicle) es tan híbrido legalmente como un híbrido 'normal' HEV (hybrid electric vehicle), y el usuario debe aprovechar ese hecho como estime oportuno. A efectos de etiqueta los dos reciben la 'ECO', pero en la práctica hay diferencias entre ellos, pues en un híbrido HEV –más caro– la parte eléctrica

tiene más protagonismo, e incluso podremos circular cortas distancias con la batería, de más capacidad que en un híbrido MHEV.

Aunque si nos referimos a eficiencia pura, mejor usar datos de nuestras pruebas. En 2019, por ejemplo, comparábamos el Mazda3 Skyactiv-G Automático –un MHEV– con el Toyota Corolla Hybrid 180H

–un HEV–, y el primero gastaba claramente más que el segundo en ciudad –6,9 l/100 km frente a 5,3–, mientras que en carretera la cosa se igualaba –5,6 litros el Mazda3 y 5,5 el Corolla– y en autovía empataban: 7,1 l/100 km. Al final, media de 6,7 litros en el MHEV y de 6,2 en el HEV. Curiosamente, detectamos que a velocidades constantes tien-

den a igualar el gasto, mientras que en conducción 'ágil' o circulando por zonas con desniveles el Mazda gastaba más que el Toyota, cuya parte eléctrica es más activa a la hora de generar y reutilizar energía.

Meses después hacíamos otro test con Mazda CX-30 Skyactiv-G y Toyota C-HR Hybrid: 5,8 l/100 km de media el primero, 4,3 el segundo.



CLARA APUESTA POR LOS MHEV

El mejor ejemplo de la rápida aplicación de la hibridación suave, o tecnología MHEV, lo tenemos en Suzuki, que gracias a ella ofrece versiones 'ECO' en todas sus gamas. En Ignis y Swift con sistema de 12 voltios, y en Swift Sport –arriba–, Vitara y S-Cross con 48 voltios. Desde 14.175 euros.



ENERGÍA A LA VISTA

Aunque la influencia de los sistemas mild hybrid sobre el funcionamiento de la mecánica tiene una importancia relativa –menos desde luego que en un híbrido convencional–, se agradece que algunos coches ofrezcan en tiempo real los flujos de energía, pues 'enseña' a ser más eficientes.



MODELOS 'ECO' CON 600 CABALLOS

La UE homologa los 'híbridos suaves' como híbridos porque en determinados momentos apoyan con energía eléctrica al motor térmico, permitiendo incluso que éste se apague durante la marcha a alta velocidad. Por eso reciben etiqueta 'ECO' algunos SUV y deportivos de enorme potencia.

NOS GUSTA

- ▶ Solución técnica imaginativa y de bajo coste para reducir el consumo y las emisiones, aunque no sea radicalmente. Aprovecha una energía que normalmente se perdía –la generada en deceleraciones o frenadas– para cargar una batería y usar esa electricidad como apoyo del motor térmico.
- ▶ Aporta otras ventajas, como ampliar el funcionamiento del sistema stop/start o hacer más inmediato y suave el arranque del motor. En algunos modelos también permite la circulación 'a vela' a alta velocidad si no se necesita potencia.
- ▶ Mínimo aumento de peso. Lo normal, entre 0 y 10 kilos.
- ▶ En algunos modelos la mecánica MHEV no resta maletero.
- ▶ Precio al nivel de un diésel o gasolina comparable, y más bajo que el de un híbrido. En modelos donde el cliente puede pedir el sistema MHEV o no, su coste es de 350 a 800 euros.
- ▶ Etiqueta 'ECO', con todas las ventajas que supone.

DEBE MEJORAR

- ▶ La parte eléctrica es tan compacta –batería y motor– que no es posible circular a baja velocidad solo con electricidad.
- ▶ La reducción de consumo y emisiones es pequeña y se produce en situaciones de la conducción concretas.
- ▶ Si la compra se realiza en base a la etiqueta 'ECO', los usuarios menos informados podrían sorprenderse del gasto real de ciertos modelos MHEV, y en según qué circunstancias.
- ▶ En algunos modelos, la ubicación de la batería de alta capacidad sí resta capacidad al maletero. E incluso llega a impedir que el coche equipe rueda de repuesto.
- ▶ Mientras que los híbridos HEV reciben siempre calificación energética A (clasificación del IDAE), en los híbridos suaves MHEV puede ser A, B, C... De cara a las ayudas del Plan Renove, eso puede rebajar la cuantía e incluso impedir disfrutarla.
- ▶ Algún modelo no informa del flujo de energía en marcha.

LOS CLIENTES IDEALES DE UN HÍBRIDO SUAVE

Es probable que algún comprador se haya llevado a casa recientemente un coche con etiqueta 'ECO' sin saber bien a qué debe ese honor, pues su vehículo no es eléctrico, ni de gas, ni híbrido enchufable, ni un híbrido capaz de circular algún kilómetro con electricidad... Y habrá otros que sí sepan lo que es un híbrido suave, MHEV o mild hybrid, modelos que equipan un sistema eléctrico optimizado –puede ser de 12, 24 o 48 voltios– donde el alternador normal es sustituido por una máquina que oficia de alternador, motor de arranque y motor de asistencia, y que está conectada a una batería que almacena la energía generada en frenadas y deceleraciones para ayudar a veces al motor térmico, ya sea para ahorrar combustible, mejorar las prestaciones o ambas cosas. Pero sea un tipo de cliente u otro, lo importante para él será normalmente la etiqueta 'ECO' –aporta indudables ventajas,

sobre todo en la gran ciudad–, más que los beneficios en el rendimiento, que son relativos: básicamente, un gasto un poquito menor. En cualquier caso, hay modelos que traen la etiqueta sí o sí –habrá clientes que no le saquen partido, pues los motivos de compra

fueron otros–; mientras que algunos coches permiten comprar una misma versión 'con y sin' hibridación: por ejemplo, Ford Puma 1.0 EcoBoost 125 –350 euros más caro el mHEV– y Suzuki Swift 1.2 –800 euros más el Mild Hybrid–. Y ahí sí conviene pensar en el futuro.



MILD HYBRID CON 70 CV, A LOS QUE HAY QUE SUMAR LOS 4,9 CV DEL MOTOR ELÉCTRICO. EL CONSUMO SE REDUCE HASTA EN UN 30%

FIAT PANDA CROSS-HYBRID / FIAT 500-HYBRID



Híbridos al alcance

Fiat se ha propuesto democratizar el uso de la tecnología híbrida dotando a sus modelos de acceso del sistema Mild Hybrid, o de hibridación ligera. Estos modelos, disponibles desde los 12.320 euros aplicando promociones, se convierten en los Fiat más eficaces en territorio urbano.

Los nuevos Fiat 500 Hybrid y Panda Hybrid ofrecen todas las ventajas de una motorización híbrida eficiente, compacta, ligera y de coste asequible. De hecho, es la mejor solución para un coche de enfoque urbano y es coherente con la estrategia de Fiat, que durante los últimos 120 años siempre ha sido pionera en tecnología e innovadora en movilidad, ahora cada vez más sostenible. En definitiva, es la forma más fácil y de menor coste de acceder a un modelo respetuoso con el medio ambiente y merecedor, por tanto, de la etiqueta ECO de la DGT.

El nuevo motor Mild Hybrid de gasolina que equipan los nuevos Hybrid de Fiat se basa en el legado del célebre propulsor Fire del que se han producido más de 30 millones de unidades. Se aprovecha de la configuración de un litro de cilindrada y tres cilindros, con una potencia máxima de 70 CV y un par máximo de 92 Nm a 3500 rpm. Y a nivel técnico es una joya, con culata de dos válvulas por cilindro y un único árbol de levas con variador de fase continuo –la distribución es por cadena–. La estructura con cámara de combustión compacta, los

conductos de admisión ‘high-tumble’ y la adopción del EGR externo proporcionan una relación de compresión particularmente alta (12:1) que se traduce en una mejor eficiencia térmica. El bloque motor, desarrollado en colaboración con Teksid, está hecho de aleación de aluminio fundido a alta presión con camisas de los cilindros de hierro fundido, que contribuye a reducir

los tiempos de calentamiento y contener el peso del motor en sólo 77 kilos. Además, la fricción se reduce para maximizar la eficiencia.

El sistema BSG, con un motor eléctrico de 3,6 kW (4,9 caballos), está montado directamente en el motor y se activa mediante la correa que también acciona los órganos auxiliares. El sistema recupera energía durante el frenado

y la desaceleración, la almacena en una batería de litio con una capacidad de 0,13 kWh y la utiliza, con una potencia máxima de 3.600 W, para volver a arrancar el motor de combustión interna en modo Stop&Start y proporcionar asistencia en aceleración.

Esta tecnología permite que el motor de combustión interna se apague, incluso en marcha por debajo de los 30 km/h, simplemente seleccionando la posición de punto muerto del cambio. En el modo de ‘navegación’ (coasting) –es decir, cuando el coche circula con el motor apagado– la batería de litio alimenta todos los servicios –como la dirección asistida o los frenos–, asegurando

MILD HYBRID DE FIAT EFICIENCIA SENCILLA



El sistema Mild Hybrid de Fiat consigue que cada trayecto urbano suponga para el conductor un desafío de consumo y la comprobación diaria de lo que es capaz de ahorrar sacándole el máximo partido al sistema. Y

es que al apagarse el motor por debajo de 30 km/h –simplemente seleccionando punto muerto y siempre que se retire el pie del embrague–, el propietario de estos Fiat terminará acostumbrándose a aprovechar al máximo

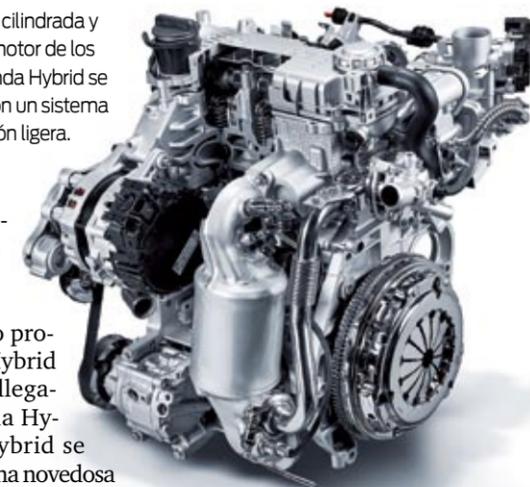
las inercias de la velocidad y los desniveles para circular sin gastar, ahorrando una buena cantidad de dinero. En este sentido, en el cuadro de instrumentos se informa de la carga de la batería y de todos los datos sobre ahorro.

◀ El cuadro de instrumentos siempre tendrá informado al conductor de la carga de batería restante y también de la forma en la que ésta se ha aprovechado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	500/500 C HYBRID	PANDA HYBRID
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999
Potencia máxima/rpm	70 CV / 6.000	70 CV / 6.000
Par máximo/rpm	9,4 mkg / 3.500	9,4 mkg / 3.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia máxima	3,6 kW (4,9 CV)	3,6 kW (4,9 CV)
Batería/ubicación	0,13 kWh / Trasera	0,13 kWh / Trasera
Tipo	Iones de litio	Iones de litio
Caja de cambios	Manual de 6 marchas	Manual de 6 marchas
Peso (kg)	N.d.	N.d.
Volumen maletero (l)	185	225
Capacidad depósito (l)	35	37
De 0 a 100 km/h (s)	13,8	14,7
Velocidad máx. (km/h)	167	155
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	3,9	3,9
Emissiones CO ₂ (g/km)	88	89
Precios desde... (euros)	15.650 / 18.450	16.350

▶ Con un litro de cilindrada y tres cilindros, el motor de los 500 Hybrid y Panda Hybrid se complementa con un sistema BSG de hibridación ligera.



que el conductor mantenga el control total del vehículo.

El moderno propulsor Mild Hybrid de los recién llegados Fiat Panda Hybrid y 500 Hybrid se combina con una novedosa evolución del cambio manual de seis velocidades, que experimenta mejoras en la maniobrabilidad y la eficiencia, incluyendo nuevos cojinetes y juntas de baja fricción, el uso de un lubricante específico de alta eficiencia y una relación

para la sexta convenientemente ajustada, para contribuir a mejorar el consumo extraurbano gracias a un motor que gira más relajado cuando lleva engranada esa marcha.



▶ El Panda que estrena la versión Hybrid es el Cross Launch Edition, de estética todocamino.



▶ Ambos modelos adoptan un tapizado realizado a partir de botellas de plástico recicladas.





NADA TAN VARIADO COMO EL MERCADO DE GASOLINA: DESDE LOS 60 CV DE UN SKODA FABIA 1.0 MPI A LOS 799 DEL FERRARI 812 SUPERFAST



Aún tienen sentido

Tras unos años en los que el diésel mandó en España, los coches de gasolina han vuelto a hacerse con el control del mercado. Y no solo por la injusta demonización del gasóleo, sino también por la rápida evolución de la tecnología de gasolina, que ha rebajado el consumo sin reducir el carácter.

Sin ir más lejos, Motor 16 prueba en este número un nuevo modelo, el Seat León, al que un motor de gasolina 'de verdad' –sin hibridación o depósitos para gas– le sienta de maravilla, hasta convertirse en una de las opciones más atractivas en su gama.

Y es que la gasolina tiene aún mucho recorrido. Sobre todo porque en los últimos

años ha progresado mucho y bien. Generalización del turbo y la inyección directa, mejoras en la combustión y la gestión térmica, desconexión activa de cilindros... Hasta el punto de plantar cara en materia de consumo a versiones diésel comparables, pues las diferencias de gasto se han reducido.

Veamos un primer ejemplo práctico con el Citroën C5 Air-

cross Puretech 180 EAT8 de gasolina: 8,3 l/100 km de media real en un recorrido que tenía 50% de autovía, 30% de ciudad y 20% de carretera. Pues bien, el promedio del C5 Aircross con motor diésel BlueHdi 180 EAT8 fue de 7,9 l/100 km. Poca separación.

Y comparando con diésel pero también con otras tecnologías 'de moda', parece ilus-

trador otro ensayo reciente, en este caso con proporción 50:25:25 –autovía, carretera y ciudad– y conducción económica: 5,66 l/100 km el Peugeot 308 Puretech 130 EAT8 de gasolina, frente a 5,17 litros el Mazda3 Skyactiv-G –mild hybrid–, 4,75 litros el Ford Focus 1.5 EcoBlue 120 –diésel– y 4,19 litros el Toyota Corolla 1.25H –híbrido–.

NOS GUSTA

- Evolución tecnológica reciente, con aplicación de nuevas soluciones que optimizan el rendimiento.
- Reducción del gasto frente a motores de gasolina previos.
- Repostaje fácil: gasolina venden en todas partes.
- Precio de compra más ajustado, en comparación con modelos diésel, híbridos, MHEV o de gas de potencia similar.
- Mecánicas bien adaptadas a usos muy diversos: desde utilitarios con el precio más bajo posible hasta superdeportivos.
- Funcionamiento 'previsible': al no depender del apoyo de sistemas eléctricos, siempre rinden igual durante la marcha.
- Sensaciones más 'dinámicas' por sonido del motor, mayor capacidad para alcanzar regímenes de giro elevados...
- Motores más ligeros. Por tanto, mejor comportamiento.
- En general, mecánicas más sencillas. Mantenimiento.
- Optan al Plan Renove si cumplen por precio y emisiones.

DEBE MEJORAR

- Sigue siendo la tecnología de propulsión con mayor coste energético por kilómetro recorrido: por consumo y precio del combustible.
- Autonomía más corta en viajes que un diésel comparable.
- Menos interesantes para grandes kilometrajes anuales.
- Poco eficientes en los vehículos de mayor tamaño, como monovolumen, SUV grandes, berlinas de lujo... A más peso y peor aerodinámica, menos recomendable es un gasolina.
- Diferencia de precio no tan grande frente a motores de gasolina dotados de hibridación suave MHEV o que usan GLP.
- Mayores emisiones de dióxido de carbono (CO₂).
- Se conforman con la etiqueta ecológica 'C': acceso vetado al centro de grandes urbes, como 'Madrid Central', y la Ley de Cambio Climático obligará a que las localidades con más de 50.000 habitantes tengan una zona de bajas emisiones.

ETIQUETA 'C' Todavía sirve para mucho



Es la más habitual en los vehículos vendidos en nuestro país, y se concede a turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014; y también a vehículos de más de ocho plazas y de transporte de mercancías, tanto de gasolina como diésel. Y pese a lo que muchos creen, esa 'C' aún garantiza mucha movilidad. En el caso de Madrid, de los cinco escenarios por protocolo de alta polución, con etiqueta 'C' podremos circular por toda la ciudad en los cuatro primeros, aunque a partir del segundo ya no se permite estacionar en zona SER. En cuanto a 'Madrid Central', podremos acceder siempre que estacionemos en un aparcamiento de esa zona. Y en el caso del Área Metropolitana de Barcelona, los vehículos de etiqueta 'C' pueden circular sin restricciones por la ZBE (Zona de Bajas Emisiones Rondas de Barcelona), tanto si se han matriculado en el área metropolitana como si proceden del resto de España.

PLAN RENOVE 2020 A caballo regalado...

Hasta el final hubo dudas, pues muchos creían que el Gobierno incentivaría sólo la compra de '0' y 'ECO', pero con buen criterio el Renove 2020 contempla ayudas también a vehículos con etiqueta 'C', tanto de gasolina como diésel. En el caso de los modelos de gasolina con distintivo 'C' se fija un precio de compra máximo de 35.000 euros y emisiones de CO₂ que no superen los 120 g/km, y se exige achatarrar un vehículo con un mínimo de 10 años. Y en lo que se refiere a la ayuda, para particulares y autónomos es de 800 euros si el vehículo tiene calificación energética A y de 400 si tiene calificación B. Si la compra es realizada por una PYME, ayudas de 650 (A) y 350 euros (B); y si la efectúa una gran empresa, 550 euros (A) y 300 (B). En todos los casos el vendedor aportará una cantidad similar, y el comprador recibirá 500 euros extra si el vehículo achatarrado tiene 20 o más años.

HASTA 800€

INNOVACIONES EN GASOLINA

¿Quién ha dicho que la tecnología de gasolina se ha estancado? Hasta los motores que no equipan hibridación presumen ahora de soluciones que optimizan el rendimiento, como desconexión activa de cilindros, combustión con ciclo Miller, reducción de la fricción interna, mejora de la gestión térmica, distribución variable eléctrica...



AHORRO SENCILLO: 4,8 L/100 KM

Ni turbo, ni inyección directa, ni hibridación, ni depósitos de gas... Y pese a eso, un consumo medio WLTP de solo 4,8 l/100 km convierte a Citroën C1 VTI, Peugeot 108 VTI –arriba– y Toyota Aygo 70 en los modelos de gasolina más ahorradores. Su motor 1.0 tricilíndrico rinde 72 CV.



COCHE NUEVO POR 8.160 EUROS

Una de las ventajas de los modelos de gasolina es su precio aquilatado. Y en el caso de Dacia, la factura es realmente baja. Estrenar coche por 8.160 euros, e incluso por menos si podemos acogernos a ayudas, es toda una tentación. Y ahora que el transporte público causa cierto respeto...

EL CLIENTE IDEAL DE UN VEHÍCULO DE GASOLINA

Entre los usuarios a los que un coche con mecánica de gasolina les cuadrará figura ese que busca solo un vehículo/herramienta que le lleve de un punto A a un punto B. Puede ser un habitante de la ciudad que normalmente no emplea el vehículo particular para viajar –y por eso le sirve un modelo pequeño–, pero también puede residir en el medio rural, donde las etiquetas 'ECO' y '0' sirven aún para poco y los recorridos anuales no son grandes: de pueblo a pueblo, algún desplazamiento a la ciudad próxima... Y ese utilitario de gasolina puede ser el único vehículo de la casa o, para las tareas cotidianas, un segundo coche. Otro cliente ideal de un vehículo de gasolina sería el que hace un máximo de 10.000 kilómetros al año y no frecuenta los cascos urbanos. Es decir, puede vivir sin la 'ECO' en el cristal. Cortos trayectos diarios de casa al trabajo, alguna salida de fin de semana y solo

un viaje largo en vacaciones no hacen necesario comprar un diésel ni un híbrido. Pero incluso si el kilometraje es mayor, la eficiencia de los modernos motores de gasolina

permite que ésta sea buena opción a poco que entendamos la conducción como un momento de disfrute. Porque por sensaciones y tipo de respuesta, un buen gasolina enamora.





ICONO EL GOLF 8 CAMBIA DE ASPECTO POR FUERA, ACTUALIZA CON INTENSIDAD EL INTERIOR E INCORPORA LO ÚLTIMO EN TECNOLOGÍA



 VOLKSWAGEN GOLF TSI

Historia interminable

La octava generación del Golf ofrece la rotundidad de siempre y se rodea de importantes innovaciones tecnológicas. En su variada oferta para impulsarse destacan las refinadas y eficientes mecánicas 1.5 TSI de gasolina, dotadas de desconexión activa de cilindros.

Con esta nueva generación, el Volkswagen Golf acaba de llegar a su capítulo VIII. Además de las evidentes novedades estéticas, las mejoras en el que es 'best seller' europeo desde hace años salpican a la tecnología en general: seguridad, conectividad, grupos propul-

sores... Y entre estos últimos destacan con un brillo especial las siglas TSI, que ya son toda una referencia y nos revelan la naturaleza de los motores de gasolina del Grupo Volkswagen.

Este octavo Golf ofrece la rotundidad de siempre en

cuanto a calidad y aplomo, pero realmente va como nunca, con un tacto general digno de un vehículo del segmento superior. Y más allá de la optimizada plataforma MQB Evo desde la que nace, buena parte de 'culpa' la tienen sus eficientes mecánicas TSI. Am-

bas comparten el mismo bloque de cuatro cilindros y 1,5 litros, y se despliegan en dos niveles de potencia diferentes: 130 o 150 CV. También los dos se gestionan por medio de un caja manual de seis relaciones –no se contempla cambio DSG, reservado por ahora a los eTSI– y presumen de una avanzada tecnología, como un sistema de desconexión activa de cilindros que entra en funcionamiento cuando la carga del motor lo permite –es indetectable por su refinamiento– para limitar el consumo.



◀▶ El interior está totalmente digitalizado e irradia una gran sensación de calidad. La versión GTI se incorporará pronto a la gama, con un 2.0 TSI de 245 CV y cambio manual o DSG7.



▶▶ Lane Assist, Front Assist, ACC, Travel Assist, Park Assist, Rear Traffic Alert, control de los ángulos muertos, faros matriciales... la tecnología que incorpora el Golf 8 es realmente muy avanzada.

la gama de gasolina se reforzará con la llegada del 1.0 TSI tricilíndrico con 110 CV.

Dinámicamente el Golf 8 es un vehículo estable, que transmite calidad y un agradable tacto general. Las dos variantes 1.5 TSI son refinadas y tienen una gran capacidad de respuesta a bajo régimen.

El nuevo Golf evoluciona claramente su imagen exterior y revoluciona el interior, totalmente digitalizado ahora, eliminando gran parte de los mandos 'físicos'. De manera táctil, con órdenes por voz o por medio de gestos se puede acceder a diferentes funciones, mientras que su dotación en cuanto a asistentes de conducción y conectividad se sitúa entre las más avanzadas.

La variante más potente también se beneficia de unos valores de par máximo más generosos, aspecto que repercute en una prestaciones más brillantes, mientras que el consumo medio homologado es casi un calco. Y más adelante

GAMA eTSI, TDI, TGI, PLUG-IN...

No sólo de gasolina vive el Golf. La gama de esta octava entrega también contempla variantes 'mild hybrid' de 48V asociadas a los motores 1.0 eTSI, de 110 CV, y 1.5 eTSI, con 130 y 150 CV, todas ellas asociadas a la caja DSG7. Los que prefieran diésel también podrán elegir entre las versiones 2.0 TDI, con 115 y 150 CV, el más potente disponible incluso con tracción total. Otra opción muy económica es la apuesta por el gas natural comprimido. En este caso, el Golf 1.5 TGI de 130 CV porta la etiqueta ECO, igual que los ya citados eTSI mild hybrid. Por último, el Golf incorpora dos variantes híbridas enchufables, con 204 y 245 CV, ambas con etiqueta '0 Emisiones'.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TSI 130	1.5 TSI 150
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.000-6.000	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 1.400-4.000	25,5 mkg / 1.500-3.500
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.315	1.340
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.284 / 1.789 / 1.456	4.284 / 1.789 / 1.456
Volumen maletero (l)	380 / 1.237	380 / 1.237
Capacidad depósito (l)	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	9,2	8,5
Velocidad máx. (km/h)	214	224
Consumo mixto (l/100 km)	5,4 (WLTP)	5,5 (WLTP)
Emisiones CO ₂ (g/km)	108 (NEDC)/121 (WLTP)	109 (NEDC)/124 (WLTP)
Precios desde... (euros)	28.380	29.220



TRES MINUTOS REPOSTANDO Y 1.500 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA. LOS DIÉSEL 'SE RIEN' CUANDO LOS ELÉCTRICOS PRESUMEN DE ALCANCE



ETIQUETA 'C' Nadie prohíbe circular a los diésel



Hay quien piensa que con un diésel no podrás moverte, aunque acabemos de estrenarlo, pero en realidad disfrutan de la misma etiqueta que recibe un coche de gasolina, pues la 'C' se reserva a turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas desde enero de 2006 y diésel desde 2014; y a vehículos de más de ocho plazas y de transporte de mercancías, tanto de gasolina como diésel. Y esa 'C' en el parabrisas nos permite aún mucha movilidad. Incluso ante escenarios de alta contaminación en una ciudad tan concienciada como Madrid: de los cinco escenarios, con un diésel 'C' podremos circular por la ciudad en los cuatro primeros, aunque a partir del segundo ya no se permite estacionar en zona SER. Y podremos acceder a 'Madrid Central' siempre que estacionemos en un aparcamiento de la zona. En cuanto al Área Metropolitana de Barcelona, los vehículos 'C' pueden circular sin restricciones por la ZBE (Zona de Bajas Emisiones Rondas de Barcelona).

PLAN RENOVE 2020 Misma ayuda que los de gasolina

El Plan Renove 2020 recoge también ayudas para los vehículos con etiqueta 'C', de modo que algunos diésel se pueden ver beneficiados siempre que cumplan una serie de condiciones, como que el precio de compra no supere los 35.000 euros o que las emisiones de CO₂ del nuevo vehículo no rebasen los 120 g/km. Y el Gobierno exige que achatarramos un vehículo con un mínimo de 10 años como parte de la operación. En lo que respecta a la ayuda, idéntica que en los vehículos de gasolina, para particulares y autónomos es de 800 euros si el modelo tiene calificación energética A y de 400 si tiene la B. Si es una PYME la que compra, ayuda de 650 euros con la calificación A y 350 con la B; y si el comprador es una gran empresa, 550 euros (A) y 300 (B). El vendedor deberá aportar una cantidad similar, y se prevé una ayuda extra de 500 euros cuando el vehículo achatarrado tenga 20 o más años.

HASTA 800€

¿Y por qué no?

No hay razones sólidas ligadas a la nueva movilidad para elegir gasolina en vez de diésel, pues ambas tecnologías comparten etiqueta 'C'. Además, los vehículos de gasóleo gastan poco, son más respetuosos con el entorno que nunca, tienen buen precio y lo bordan en los largos viajes.

A los diésel de etiqueta 'C' les empieza a salir una seria competencia en su propia familia: los diésel 'ECO', dotados de hibridación suave. La punta de lanza son las versiones 48V de Hyundai Tucson y Kia Sportage, el Ford Kuga BlueTec Hybrid, el Range Rover Evoque MHEV, los motores B diésel de Volvo aplicados a diversos modelos o el BMW 320d Mild Hy-

brid; y en breve serán muchos más. Revolución que lo puede cambiar todo, y que podría devolver clientela al gasóleo. Pero hasta que se generalice todo eso, el grueso de los diésel 'normales' no incorporan hibridación... ¿Interesan entonces? A nuestro juicio sí, sobre todo si cumplimos dos condiciones: gran kilometraje anual y mayor uso en carre-

tera que en ciudad. Y como comparten distintivo 'C' con los modelos de gasolina, ahí vemos el auténtico duelo, que en cuestión de eficiencia siempre gana el diésel a tenor de nuestras pruebas. Al comparar dos pequeños SUV premium, por ejemplo, al Audi Q2 30 TDI S tronic -diésel de 116 CV- le medimos de promedio 5,23 l/100 km -5,3 en ciudad,

4,7 en carretera y 5,4 en autovía-, mientras que al DS 3 Crossback Puretech 130 EAT8 -gasolina- le medimos 6,05 l/100 km -6,5 en ciudad, 5,0 en carretera y 6,2 en autovía-. Y como el gasóleo es más barato, en el momento del test la traducción a dinero favorecería aún más al diésel: 6,64 euros/100 km en el Audi frente a 8,22 en el SUV de DS.



DOBLE CATALIZACIÓN

Buen ejemplo en materia de descontaminación en los nuevos diésel es el 2.0 TDI de Volkswagen (EA288 Evo) usado en VW Golf, Skoda Octavia, Seat Ateca y León... Equipa dos catalizadores SCR ubicados en serie para eliminar los óxidos nitrosos (NOx) con su doble inyección de AdBlue.



SOLO 4,1 L/100 KM DE MEDIA WLTP

En el podio del ahorro de los vehículos diésel el escalón más alto es para el nuevo Volkswagen Golf con motor 2.0 TDI 115: 4,1 l/100 km de media, poquísimo para un compacto de 4,28 metros y 1.380 kilos. Y esa misma cifra anuncian el Opel Corsa 1.5 D y el Peugeot 208 BlueHDi 100.



EL DIÉSEL MÁS PEQUEÑO

Con el tiempo han ido desapareciendo los miniutilitarios urbanos dotados de mecánica diésel, pues en ese segmento mandan hoy los de gasolina, los híbridos y los eléctricos. Así las cosas, el diésel más pequeño a la venta es ahora el Citroën C3 BlueHDi 100: 3.996 milímetros de longitud.

EL CLIENTE IDEAL DE UN VEHÍCULO DIÉSEL

A más kilómetros recorridos, más interés adquiere la compra de un vehículo diésel, ideal para los más rutereros tanto si viajan por placer como si lo hacen por trabajo. De ahí que muchos de los clientes ideales tengan como denominador común lo de 'vivir' en el coche. Un primer usuario adicto al diésel sería ese que aprovecha cada ocasión para ponerse en carretera: largas rutas en vacaciones, desplazamientos fugaces de fin de semana con 800 o 1.000 kilómetros en solo dos o tres días... A él le salen las cuentas porque el gasóleo cuesta menos que la gasolina y un diésel sigue adaptándose mejor al concepto 'carretera y manta' que modernas tecnologías como los híbridos o los motores de gasolina mild hybrid. Un segundo cliente sería el que viaja por trabajo, suma cada año 30.000 kilómetros o más, y quiere que el gasto en combustible se aquilate al máximo. Sabe que los vehículos de GNC y

GLP gastan aún menos, pero 'nuestro' usuario, que no necesita etiqueta 'ECO', aprecia que el gasóleo se venda en 11.700 estaciones de servicio: siempre tendrá una cerca.

Y otro cliente sería el habitante de una ciudad que no coge el coche en ella y solo lo usa para viajar -sea cual sea el kilometraje anual-, pues valora su eficiencia y mayor autonomía.



NOS GUSTA

- ▶ Consumo inferior al de los motores de gasolina y mayor autonomía entre repostajes. Opción perfecta para viajar.
- ▶ Precio del gasóleo más bajo que el de la gasolina.
- ▶ Repostaje fácil: venden gasóleo en todas partes.
- ▶ Tecnología, rendimiento y funcionamiento muy mejorados en los últimos años. Sin vibraciones ni mayor rumorosidad.
- ▶ Mecánicas idóneas para vehículos voluminosos o de mucho peso, como monovolumen, furgonetas o SUV grandes.
- ▶ Reducción drástica de las emisiones en los últimos años. Menos CO₂ que en los modelos de gasolina y ausencia de partículas y óxidos nitrosos gracias a filtros y catalización.
- ▶ Buenas prestaciones y eficaz respuesta a medio régimen.
- ▶ En general, mecánicas sencillas. Mantenimiento algo más barato. Robustez de construcción y mayor vida útil teórica.
- ▶ Optan al Plan Renove si cumplen por precio y emisiones.

DEBE MEJORAR

- ▶ Consumo en ciudad superior al de los vehículos híbridos y peor adaptación a los cortos trayectos urbanos en frío que los motores de gasolina.
- ▶ Régimen ideal de uso del motor más limitado: la respuesta empieza más tarde y el corte de inyección llega antes.
- ▶ Precio de compra algo mayor con motor diésel que con motor de gasolina. Si el kilometraje anual es pequeño, puede que no compensemos la inversión extra inicial.
- ▶ Necesidad de aditivo AdBlue en muchos diésel modernos.
- ▶ Averías más caras que en los motores de gasolina. Mayor complejidad técnica que en los robustos diésel atmosféricos.
- ▶ Se conforman con la etiqueta 'C': acceso regulado al centro de grandes urbes, como 'Madrid Central', y la Ley de Cambio Climático obligará a que las ciudades españolas con más de 50.000 habitantes tengan una zona de bajas emisiones.



PODER DIÉSEL EL KUGA OFRECE DOS VERSIONES DIÉSEL, CON 120 Y 190 CV, SUMAMENTE EFICIENTES Y LIMPIAS, IDEALES PARA VIAJAR



 **FORD KUGA ECOBLUE**

Rodador infatigable

Rendimiento, economía, gran autonomía... los propulsores turbodiésel del nuevo Ford Kuga son un bastión de peso para aquellos conductores que hacen muchos kilómetros al año. Según sean nuestras necesidades podemos elegir entre 120 y 190 CV, el más potente con tracción total.

Uno de los vehículos más esperados desde el comienzo del año era el nuevo Ford Kuga, un modelo que al tradicio-

nal agrado de uso y buen tacto general, y a su magnífica dinámica, añade ahora una plataforma más avanzada que

le permite introducir variantes electrificadas y un equipamiento más sofisticado.

Varias son las opciones disponibles, pero si hacemos muchos kilómetros, la rotundidad y racionalidad de sus propulsores diésel nos parece sobresaliente. Dos son las variantes que ofrece. Comienza con un bloque 1.5 EcoBlue de 120 CV que combina un notable rendimiento con un consumo medio homologado de 5,1 litros. Se puede combinar con una caja manual de seis relaciones o con la automática de ocho con convertidor de par.

Un escalón por encima se sitúa el 2.0 EcoBlue con hibridación mHEV –ver cuadro–, mientras que en la cumbre de la oferta diésel propiamente dicha aparece el 2.0 EcoBlue

de 190 CV, que además de brindar mayor rendimiento ofrece un atractivo extra, como es disfrutar de un sistema de tracción total. En este caso, la transmisión sólo es automática de ocho velocidades.

Y tanto en la opción de 120 CV como en la de 190, llama la atención su gran respuesta a la hora de recuperar desde bajo régimen y su baja sonoridad en marcha.

El Kuga es ahora más grande en las tres dimensiones –casi 9 centímetros más largo–, aspecto que dota al conjunto de una pisada más estable, pero sin restar la agilidad de la que siempre ha hecho gala. También repercute en una mayor amplitud. El interior está totalmente digitalizado, con un cuadro de man-



◀ El interior es vistoso y está digitalizado con los acabados más completos. La banqueta trasera se desliza longitudinalmente en dos secciones 60:40.

dos que varía su presentación en función de los cinco modos de conducción, mientras que las plazas traseras son

de las más espaciaosas del segmento. La banqueta trasera se puede desplazar hasta 15 centímetros longitudinalmente,

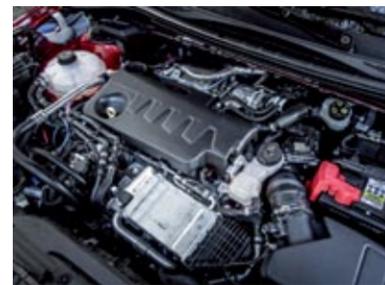


▲ El maletero ofrece un mínimo de 475 litros, y el portón eléctrico contempla función manos libres.



2.0 ECOBLUE MHEV **ELECTRODIÉSEL** 

El nuevo Ford Kuga también abre una vía diésel asociada a la electrificación que le permite conquistar la etiqueta medioambiental 'ECO' de la DGT. Se trata de la variante 2.0 EcoBlue mHEV, que rinde 150 CV y cuenta con el apoyo eléctrico de un pequeño generador que ofrece 16 CV y se alimenta con la energía que le proporciona una batería de iones de litio de 48V. El cambio es manual de seis relaciones y la tracción, delantera. El vehículo nunca circulará de manera exclusivamente eléctrica, pero el sistema mild hybrid –hibridación suave– contribuye a rebajar el consumo medio hasta los 5,0 litros cada 100 kilómetros. Está disponible desde 32.100 euros, y por 27.844 con descuentos.



lo que permite jugar con la capacidad del maletero, que con cinco plazas en uso oscila entre 475 y 645 litros.

Extensa, asimismo, es la dotación de ayudas de conducción, como un nuevo sistema de mantenimiento de carril con control de ángulos muertos, un asistente precolisión con frenada activa mejorada, el control de crucero adaptativo con función de atascos o una información de alertas locales que avisa de inminentes peligros y se registra median-

te el avanzado sistema multimedia FordPass Connect. Esta tecnología presenta un módem integrado con WiFi para 10 dispositivos diferentes en el interior. Además, el asistente SYNC 3 permite conectar nuestro smartphone y controlar funciones de audio, navegación o climatización.

El Kuga con mecánicas diésel se ofrece con los acabados Titanium, ST-Line y ST-Line X, los dos últimos de perfil más deportivo y con una altura al suelo ligeramente rebajada.



TRADUCIDO A EUROS EL CONSUMO EN AUTOVÍA DE UN COCHE DE GNC ES EL MISMO QUE EL DE UN DIÉSEL QUE GASTASE SOLO 2,7 L/100 KM

Lo natural es ahorrar

Muy pocas marcas, y casi todas del grupo Volkswagen, apuestan hoy por el gas natural como fuente alternativa y más ecológica de propulsión. Razonable o no, lo cierto es que el coste por kilómetro es bajísimo, y que con una red de estaciones mejor sería una opción '10'.



▲ Los tanques de GNC suelen ir bajo el maletero, y en ocasiones también bajo los asientos traseros. El Seat Arona equipa tres.

Seat, con sus Ibiza, Arona y León TGI; Skoda, con sus Kamiq, Scala y Octavia G-TEC; Audi, con sus A3 y A4 g-tron; Volkswagen, con sus Golf y Caddy TGI; Fiat, con su Doblò Natural Power... Y no se nos escapa ninguno, salvo que repasemos vehículos industriales grandes, donde el GNC –y el GNL, que no es gas natural comprimido, sino gas natural licuado– abundan más. Pero la oferta de modelos capaces

de operar con gas natural y gasolina es corta, lo que llama la atención a la vista de su economía. Sin duda, una red de estaciones aún escasa limita su expansión entre el público, aunque las principales compañías suministradoras están desarrollando planes que deberían mejorar el escenario en los próximos años.

En cuanto a costes, nuestras experiencias con el GNC han sido siempre asombrosas, y sirva como ejemplo un test donde ideamos un circuito de 100 kilómetros con un 50 % de autovía a 120 km/h, 25 % callejeando por ciudad y otro 25 % por carretera y rondas. El consumo del Seat León 1.5 TGI fue de 3,39 kg/100 km, siendo el coste final de 3,14 euros. Sólo un eléctrico, el Volkswagen e-Golf, gastó menos: 2,43 euros. El Hyundai Ioniq PHEV híbrido enchufable gastó 3,91 euros –electricidad más gasolina–, el Subaru Impreza de GLP gastó 4,69 euros, el Toyota Corolla Hybrid 125H necesitó 5,61 euros y con el Ford Focus 1.5 Eco-Blue diésel nos costó 5,93 euros.

ETIQUETA 'ECO' Un reconocimiento merecido



Los vehículos cuya mecánica es capaz de funcionar con GNC disfrutan más merecidamente que nunca de la etiqueta 'ECO', pues en todos los casos utilizan siempre el GNC en vez de la gasolina mientras quede gas en sus tanques. Y como el depósito de gasolina es cada vez más pequeño –esto no es porque sí, sino porque lo decidió 'Europa'–, la gasolina pasa a ser un combustible 'de emergencia' para 'obligar' al usuario a circular normalmente con gas natural, que es más eficiente y limpio. El distintivo verde y azul supone ventajas como no pagar impuesto de matriculación, mientras que ciudades como Madrid o Barcelona tienen una bonificación de hasta el 75 por ciento en el impuesto de circulación –durante los primeros 6 años en los modelos de GNC–. Los 'ECO', además, tienen más libertad de movimiento por el centro de las grandes ciudades, disfrutan de descuentos en unas pocas autopistas, pagan la mitad por estacionar en la zona SER de Madrid...

PLAN RENOVE 2020 Bien, aunque poco donde elegir

Las ayudas aplicables a vehículos '0 Emisiones' no obligan a achatarrar, pues contemplan 4.000 euros de apoyo del Estado más 1.500 si achatarramos un viejo vehículo –2.000 si tiene más de 20 años–, pero en los modelos de etiqueta 'ECO', como los alimentados por gas natural –realmente no hay muchos para elegir–, el Renove 2020 sí obliga a achatarrar un vehículo de al menos 10 años: 1.000 euros de ayuda. Eso para particulares y autónomos al adquirir coches con calificación A del IDAE, pues la ayuda será de 800 euros si la compra de un modelo 'ECO' con calificación A es realizada por una PYME, mientras que las grandes empresas recibirán solo 700 euros al comprar un vehículo de ese tipo. El vendedor debe aportar una cantidad similar a la del Gobierno, y en todos los casos hay 500 euros extra de ayuda si lo achatarrado tiene al menos 20 años de antigüedad.

HASTA 1.000€



SUMA DE AUTONOMÍAS

Cuando se agota el gas natural de los tanques, y sólo cuando eso ocurre, los coches de GNC empiezan a consumir gasolina. De ahí que el ordenador ofrezca dos valores de autonomía por separado. Pero en los modelos más recientes, el depósito de gasolina es mínimo: de 7 a 13 litros.



MALETEROS MÁS PEQUEÑOS

La ubicación de los tanques de GNC bajo el maletero elimina la posibilidad de montar rueda de repuesto y reduce el volumen para el equipaje: en Seat, el Ibiza pierde 93 litros, 105 el anterior León 5P y 118 el Arona; en Skoda, el Octavia cede 145 litros, 128 el Scala y 122 el Kamiq...



VOLKSWAGEN CADDY: MUCHO GAS

La gama Caddy ofrece versiones con el motor 1.4 TGI de 110 CV, capaz de operar con gas natural o gasolina. En el caso de las variantes de carrocería normal –4,41 metros– los tanques de GNC admiten 26 kilos, mientras que en el Caddy Maxi –4,88 de largo– suman 34 kilos. Todo un récord.

NOS GUSTA

- ▶ El coste por kilómetro del gas natural consumido no tiene rival entre los combustibles de automoción. Aunque varía según el vehículo, el gasto medio real ronda los 3,5 kg/100 km.
- ▶ El gas natural comprimido es más barato que la gasolina o el gasóleo. En general, su precio ronda los 90 ó 92 céntimos por kilo, pero en algunas estaciones baja incluso de 80.
- ▶ Más ecológicos que los vehículos diésel, de gasolina o GLP.
- ▶ Transformación 'de fábrica' de la mecánica: mucha calidad.
- ▶ El repostaje de gas natural es prácticamente tan rápido, y casi tan sencillo, como el de gasolina. Y automático: no hay que pulsar constantemente un botón y finaliza al llenarse.
- ▶ Cuando agotamos la reserva de gas natural, la mecánica pasa automáticamente al modo de gasolina sin que el conductor note nada raro. Prestaciones o sonido son iguales.
- ▶ Etiqueta 'ECO' de la DGT, con las ventajas que implica.

DEBE MEJORAR

- ▶ La red de estaciones con GNC es escasa: 136 puntos en España. Hay ciudades, incluso capitales de provincia, sin ningún surtidor. Y en carretera, mal: en rutas principales, gran distancia entre estaciones; y en rutas secundarias... no suele haber.
- ▶ Repostar gas natural obliga a tener ubicados los puntos de suministro. Y para viajar, hay que programar las escalas.
- ▶ Esperas frecuentes. Y algunas estaciones sin servicio 24h.
- ▶ Los primeros modelos que usaban GNC mantenían la capacidad del tanque de gasolina, pero los últimos lanzados ya equipan depósitos mínimos –entre 9 y 13 litros–, lo que aumenta la 'gasdependencia'. Aunque crece el alcance con gas, disminuye en mayor medida la autonomía total combinada.
- ▶ Reducción del volumen del maletero –entre 90 y 150 litros menos– e imposibilidad de equipar rueda de repuesto.
- ▶ Coste algo mayor del mantenimiento y de la ITV.

EL CLIENTE IDEAL DE UN VEHÍCULO DE GAS NATURAL

Utilizando algún tipo de combustible para desplazarnos, no hay nada tan económico para recorrer cualquier distancia como un vehículo que emplee GNC: ni gasolina, ni diésel, ni GLP, ni un híbrido... A los coches que se mueven con gas natural solo les vence uno que lo haga exclusivamente mediante electricidad, pues incluso un híbrido enchufable sucumbiría a la comparación si hubiese que cubrir 100 kilómetros aunque el PHEV partiese con su batería cargada a tope. Tal es la eficiencia de un coche de GNC, y por eso nuestro primer cliente ideal será un conductor que valore, ante todo, el coste por kilómetro. Un eléctrico puro sería para él una alternativa, pero con dos obstáculos que muchos valoran: son más caros que los de gas natural y siguen adaptándose peor a los largos desplazamientos. Pero en la descripción de ese usuario 'tipo' conviene matizar algo: la red de estaciones con GNC, aunque todavía en aumento, tiene en la actualidad 136 puntos de repostaje en España –y 19 en Portugal–, lo que obliga a viajar con mapa, a programar escalas... y a evitar comarcas donde el gas natural es aún 'ese desconocido'. En las ciudades el suministro está más asegurado, de modo que ese cliente ideal debería ser eminentemente urbano –o de la periferia urbana–, o frecuentar rutas habituales donde controle los escasos surtidores de GNC.



G-TEC ESTA VERSIÓN SIEMPRE FUNCIONA CON GAS. PERO CUANDO SE AGOTA, PASA AUTOMÁTICAMENTE Y CON SUAVIDAD A GASOLINA

El gas natural comprimido, o GNC, ha ido ganando terreno en los últimos años por su eficacia, ecología y una economía de uso que cuida nuestro bolsillo. El nuevo Kamiq 1.0 G-TEC cumple esos requisitos y añade un equilibrio general que engancha.



▶▶ Esta versión alimentada con gas natural se ofrece exclusivamente con caja manual de seis relaciones. El interior está muy bien rematado, y detrás es uno de los modelos más amplios que podemos encontrar en el refinado segmento B-SUV. Los excelentes asientos deportivos son opcionales.



▶▶ El Kamiq 1.0 G-TEC se impulsa con el gas almacenado en los tres tanques de GNC ubicados bajo maletero y asiento trasero. Cuando se acaba, la gasolina –el depósito es de 9 litros– toma el relevo automáticamente.

 SKODA KAMIQ 1.0 G-TEC

La 'otra' hibridación

El Skoda Kamiq es una de las opciones más equilibradas y prácticas que podemos encontrar en el competitivo segmento B-SUV, ahora tan de moda. Y en su amplia gama de motorizaciones encontramos una eficiente y limpia varian-

te alimentada por gas natural comprimido (GNC) que conquista, además, la etiqueta medioambiental ECO, con los consiguientes beneficios económicos y de movilidad en la gran ciudad.

El Kamiq 1.0 TGI parte desde un bloque tricilíndrico de 90 CV de potencia que puede funcionar indistintamente con gas o con gasolina. Por eso se han revisado algunos de sus componentes internos, entre ellos la inyección, la unidad de control o las válvulas.

El vehículo arrancará con gasolina si la temperatura exterior baja de los -10° y también después de repostar, ya que el sistema analiza unos segundos la calidad del gas introducido. Son sólo unos instantes. Por lo tanto, el gas siempre impulsará el vehículo, sin posibilidad de que el conductor pueda cambiar a gasolina.

El GNC se almacena en tres tanques de acero –dos situados debajo del maletero y uno más bajo el asiento trasero– que ofrecen una capacidad conjunta de 13,8 kilos, suficientes para recorrer 410 kilómetros. Cuando se agota el gas, automáticamente pa-

sa a gasolina, de una manera tan suave y refinada que resulta imperceptible desde el interior. Los 9 litros del depósito de gasolina realizan una función de reserva cuando se acaba el gas, y completan una autonomía total de 630 kilómetros según el ciclo WLTP.

REPOSTAJE DOS EN UNO

Al abrir la trampilla lateral, el Kamiq 1.0 G-TEC nos recibe con dos boquillas: la tradicional para repostar gasolina –admite 9 litros– y una más sofisticada, dotada de una válvula de seguridad de alta presión, para inyectar el gas natural comprimido. En este caso hay que introducir correctamente la manguera del surtidor y bloquearla.

Sencillo, y si no lo hiciésemos adecuadamente no nos permitirá repostar. Si todo es correcto comenzará la carga, y sin necesidad de tener que mantener pulsado un mando, como sí pasa con el GLP. Por suerte, las estaciones de servicio que tienen GNC siguen creciendo por todo el territorio nacional.



La gestión del cambio recae sobre una caja manual de seis relaciones, capaz de sacar todo el rendimiento a una versión que firma unas prestaciones correctas, como demuestran esos 176 km/h de velocidad punta o los 12,5 segundos para alcanzar 100 km/h.

Y dinámicamente, el Kamiq 1.0 G-TEC es un vehículo muy cómodo, con un gran filtrado de la suspensión y un agradable tacto general.

El interior del modelo checo destaca por su gran habitabilidad y multitud de funciones prácticas que nos hacen la vida más fácil en el día a día, como huecos para guardar objetos, portatickets, ubicaciones pa-

ra el paraguas o el rascador de hielo... La presentación general es tan consistente como ergonómica. Transmite calidad y se rodea de tecnología, pues contempla elementos como un cuadro de mandos digital Virtual Cockpit de 10,2 pulgadas configurable, una pantalla táctil de 8 pulgadas en el salpi-

cado o el cargador inalámbrico para el smartphone.

Las plazas traseras son de las más generosas que podemos encontrar en el segmento B-SUV, con un espacio para las piernas realmente amplio. El maletero pierde capacidad debido a la ubicación de los tanques de gas, ofreciendo

▶▶ El Kamiq 1.0 G-TEC está disponible con los acabados Active, Ambition y Style. El más completo equipa de serie llantas de aleación de 17 pulgadas y faros Full LED.



278 litros, y 1.273 si abatimos el respaldo posterior 60:40.

Otro punto destacable es su dotación en materia de seguridad y ayudas de conducción, y para muestra un botón: control de ángulos muertos, freno multicolidión, protección proactiva de ocupantes, frenada autónoma de emergencia Front Assist, aviso de cambio de carril y mantenimiento de trayectoria, control de crucero adaptativo, asistente de luces de carretera, alerta de tráfico en la zaga, aparcamiento automatizado... Y también es generosa su dotación en cuestión de confort y conectividad.

El Kamiq G-TEC está disponible con tres acabados y, descuentos incluidos, desde 17.750 euros.





CARA Y CRUZ DEL REPOSTAJE LO MEJOR ES EL PRECIO DEL GLP Y LA BUENA RED DE SUMINISTRO; LO PEOR... PULSAR UN BOTÓN 5 MINUTOS



Barato, y a mano

Por Europa circulan más de 15 millones de vehículos animados por gas licuado, solución técnica que triunfa desde hace años en países como Italia, Alemania o Polonia. Y en España crece a buen ritmo su implantación gracias al bajo precio de los coches y del propio gas, y a la red de estaciones.

Punto número 1: los vehículos movidos por GLP pueden ser realmente baratos, y ahí tenemos como ejemplo los 9.700 euros del Dacia Logan Essential TCe 100 CV, que luce exactamente la misma etiqueta 'ECO' que un Lexus LS 500h, cuya factura no baja de los 103.000 euros y pone en juego una sofisticada mecánica híbrida de 359 CV. Y sin

irmos tan arriba en la comparación, comprar un coche de GLP cuesta muy poco más que uno similar de gasolina, y bastante menos que los modelos híbridos o de GNC. E incluso menos que un diésel comparable.

Punto 2: el gas licuado del petróleo es realmente asequible. Tanto, que compensa sonoramente circular en modo

GLP aunque eso eleve ligeramente el consumo medio. Y eso lo vemos mejor con ejemplos sacados de nuestras pruebas, como la realizada con el Subaru Impreza 1.6i Lineartronic Bi-Fuel: en un recorrido mixto ciudad-carretera-autovía con un 50 por ciento de esta última gastó 5,90 l/100 km de gasolina y, al repetir el itinerario cambiando de modo,

6,25 l/100 km de gas. En aquel momento, y traducido a dinero, eran 7,90 euros/100 km con gasolina y solo 4,69 euros/100 km con GLP. Y con un Dacia Duster 1.6 GLP –el motor anterior al actual 1.0 TCe GLP– repetimos la experiencia: 10,21 euros cada 100 kilómetros utilizando gasolina y solo 5,88 euros empleando gas en idéntico recorrido.

NOS GUSTA

- ▶ El precio del gas licuado del petróleo es bajísimo: entre 70 y 80 céntimos por litro. Aunque el gasto es mayor en modo GLP que en modo gasolina –entre un 5 y un 10 por ciento de diferencia–, circular con gas sigue siendo muy asequible.
- ▶ El conductor puede elegir mediante un mando si el coche funciona con GLP o con gasolina. En los de GNC no hay esa posibilidad, pues la mecánica usa gas natural mientras haya.
- ▶ Red de estaciones de servicio con suministro de GLP muy extensa: unos 670 puntos en España. De GNC hay solo 136.
- ▶ Prestaciones y funcionamiento idénticos al circular con gas o con gasolina. Y el paso de uno a otro modo es muy discreto.
- ▶ Precio de compra asequible, pues la transformación de vehículo de gasolina a GLP/gasolina es sencilla y barata.
- ▶ Menos emisiones que diésel y gasolina, y etiqueta 'ECO'.
- ▶ Autonomía total enorme al sumar la de GLP y gasolina.

DEBE MEJORAR

- ▶ Sensación de transformación 'artesanal' o 'doméstica' en algunos modelos: mando de selección y testigo de combustible usado muy básico, ordenador de viaje sin medias en modo GLP, depósito de gas muy evidente bajo el maletero...
- ▶ Imposibilidad de montar rueda de repuesto. Y en ciertos modelos el maletero pierde algunos litros de capacidad.
- ▶ Repostaje incómodo: debemos enroscar una boquilla, fijar una pistola no siempre intuitiva y pulsar un botón hasta finalizar. En la operación suele apreciarse olor a gas.
- ▶ Ligero olor a gas en el interior de algunos modelos de GLP.
- ▶ Valores de consumo 'decepcionantes': la economía de un vehículo de GLP viene del bajo precio del gas, no del bajo gasto. En gasolina consumen lo mismo y con gas, algo más.
- ▶ ¿Picaresca? Mientras que el coche de GNC prioriza el uso de gas, con el GLP lo decide el usuario. Pero siempre es 'ECO'.

ETIQUETA 'ECO' Ecología al alcance de todos



La explosión de las ventas de vehículos animados por GLP en España tuvo lugar en 2018, cuando crecieron un 358 por ciento frente a las del 2017. Y aunque a menor ritmo, en 2019 sus matriculaciones siguieron subiendo, al calor de las limitaciones impuestas al tráfico rodado en localidades como Madrid, cuya comunidad lidera las ventas de coches de gas licuado. Porque el GLP da acceso a la etiqueta 'C' a cambio de una inversión menor que en los híbridos y coches de GNC. Un distintivo ecológico que supone la exención del impuesto de matriculación, o que en grandes urbes como Madrid o Barcelona disfrutemos de una bonificación de hasta el 75 por ciento en el impuesto de circulación –durante los primeros 6 años en modelos de gas–. Y los 'ECO' tienen más movilidad autorizada en el centro de algunas ciudades –'Madrid Central', por ejemplo–, pagan la mitad por estacionar en la zona SER de Madrid y disfrutan de descuentos en ciertas autopistas.

PLAN RENOVE 2020 En coches baratos se nota más

Lo dicho sobre el Plan Renove 2020 en las páginas dedicadas al GNC es aplicable, tal cual, a los modelos alimentados por gas licuado del petróleo –podemos verlo escrito como GLP, LPG, GPL o autogás–, pues si achatarramos un vehículo de al menos 10 años como parte de la operación podremos recibir 1.000 euros de ayuda del Estado. Importante si consideramos el bajo precio de algunos coches de GLP. Son 1.000 para particulares y autónomos que adquieran un modelo 'ECO' con calificación energética A, pues la ayuda baja a 800 euros si la compra de ese modelo fuese realizada por una PYME, y a 700 euros si el comprador es una gran empresa. El concesionario debe aportar una cantidad similar, y en todos los casos se contemplan 500 euros de ayuda extra por razones 'sociales' –ingresos bajos, problemas de movilidad...– o si el vehículo achatarrado tiene 20 años o más.

HASTA 1.000€



DEPÓSITO EN LUGAR DE RUEDA

Para estandarizar en lo posible la instalación del tanque de GLP y abaratar el coste de la transformación –un Dacia Duster TCe 100 GLP cuesta sólo 500 euros más que el Duster TCe 100 de gasolina– se usa la parte inferior del maletero, de modo que la rueda de repuesto cede su hueco.



REPOSTAJE MENOS CÓMODO

Cargar GLP es más incómodo que repostar gasolina, gasóleo o GNC. Primero, porque hay que enroscar a la toma del gas una boquilla que deberemos llevar nosotros –ojo con perderla–; segundo, porque hay que presionar sin interrupción un botón del surtidor durante toda la operación.



ASEQUIBLE RUTA POR ESPAÑA

Al volante del Ford Fiesta GLP 1.1 PFI de 75 CV, dotado de un depósito de gas de 33,6 litros y otro de gasolina de 42, un grupo de periodistas recorrió 3.823 kilómetros en ocho etapas, empleando menos de 34 horas efectivas y gastando 231,86 euros en GLP: 6,06 euros cada 100 kilómetros.

EL CLIENTE IDEAL DE UN VEHÍCULO DE GLP

Hagamos el retrato robot del comprador de un vehículo preparado para usar con gas licuado del petróleo. Debe ser alguien que dé gran relevancia al ahorro económico; en sus dos vertientes: precio de compra bajo –un coche de GLP cuesta poco más que uno de gasolina y menos que uno de gasóleo– y coste por kilómetro asequible. Podríamos estar frente a un conductor urbano, que ante kilometrajes diarios generosos quiera minimizar la inversión en carburante a la vez que se beneficia de la etiqueta 'ECO', tan útil en ciudad. Pero podría tratarse también de un usuario que salga mucho a carretera por motivos profesionales o de ocio, y quiera gastar el menor dinero posible por kilómetro recorrido. A esa persona le atraería también la economía del GNC, pero 'nuestro' conductor valora la completa red de estaciones de servicio de GLP. Un diésel sería buena solución también para él, pero no

disfruta del distintivo 'ECO' que sí tienen los coches de gas licuado, etiqueta a la que este cliente saca provecho o espera hacerlo. Viajeros habituales, representantes y comer-

ciales que viven en la carretera... Sumemos a ellos un último cliente ideal: el que compra el coche de GLP por ser 'ECO' pero hace tan pocos kilómetros que no siempre usa gas.





ASEQUIBLE EL SANDERO ES UN VEHÍCULO SENCILLO, AMPLIO E IMBATIBLE POR PRECIO QUE OFRECE EFICIENTES VERSIONES DE GLP



DACIA SANDERO TCE GLP

Economía de guerra

Pagar 9.620 euros, con todos los descuentos, por un vehículo amplio, robusto, con un motor de 100 CV que puede funcionar con gasolina o GLP –lo que lleva aparejada la etiqueta medioambiental ‘ECO’– y con un equipamiento que cubre el mínimo exigible en cuanto a seguridad y confort no parece estar al alcance de cualquiera... salvo que hablemos del Sandero.

Si buscamos un vehículo sencillo y asequible, y con una relación imbatible entre el precio que paguemos por él y su habitabilidad o potencia, el Dacia Sandero es nuestro vehículo. Y si a eso unimos detalles como un diseño cada vez más cuidado, un aporte tecnológico más generoso de lo esperado y una contrastada gama de propulsores –entre ellos la posibilidad de utilizar el barato gas licuado del petróleo para desplazarnos–, no es extraño que esté siendo uno de los modelos más vendidos en el mercado español durante los últimos tiempos.

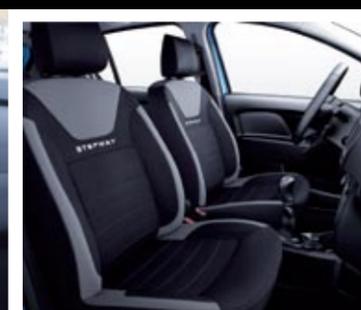
En efecto, el Sandero ofrece una eficiente variante tricilíndrica turboalimentada 1.0 TCE GLP que eroga 100 CV de potencia y se asocia exclusivamente a una caja manual de cinco relaciones. Y podemos



El repostaje de GLP y de gasolina se realiza desde estas dos tomas, que se encuentran bajo la habitual tapa lateral.

elegir esta económica motorización tanto en el Sandero como en la atractiva versión Stepway, que se remata con un ‘look’ crossover.

Ambas versiones cuentan



El interior es sencillo, pero realmente amplio. Y la versión Stepway está mejor equipada. Desde un mando podemos elegir entre circular con GLP o con gasolina.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE GLP	TCE GLP STEPWAY
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999
Potencia máxima/rpm	100 CV / 5.000	100 CV / 5.000
Par máximo/rpm	17,3 mkg / 2.000	17,3 mkg / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Frenos delanteros/traseros	Discos ventil./Tambores	Discos ventil./Tambores
Neumáticos	185/65 R15	205/55 R16
Peso (kg)	1.059	1.090
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.069 / 1.733 / 1.519	4.089 / 1.761 / 1.615
Volumen maletero (l)	320 / 1.200	320 / 1.200
Capacidad depósito GLP / gasolina (l)	32 / 50	32 / 50
De 0 a 100 km/h (s)	11,6	12,4
Velocidad máx. (km/h)	183	180
Consumo mixto de GLP (l/100 km)	7,1 (WLTP)	7,5 (WLTP)
Emissiones CO ₂ (g/km)	115 (WLTP)	122 (WLTP)
Precios desde... (euros)	11.895	12.865



El depósito de gas licuado se ubica en el lugar que normalmente ocuparía la rueda de repuesto, y el precio se incrementa en 500 euros. La variante Stepway ofrece una mayor altura al suelo.

con un depósito de GLP de 32 litros ubicado en el hueco de la rueda de repuesto –que lógicamente desaparece– y se combina con los 50 litros que ofrece el tanque de gasolina.

El conductor puede elegir entre una u otra fuente de alimentación con sólo pulsar un mando. Sólo el leve ruido metálico de una válvula nos permitirá percatarnos del cambio, porque no notaremos nada más en cuanto a sonoridad o rendimiento.

El consumo circulando con GLP sí es algo más elevado –en torno al 10 por ciento– que si lo hacemos con gasolina, pero como el precio del gas es prácticamente la mitad, las cuentas salen claramente para nuestro bolsillo. El consumo medio es de 7,1 litros, y de 7,5 en el Stepway.

Ese incremento se debe al mayor peso y a los 4 centímetros extra de altura libre al suelo de esta variante aventurera, y que nos permite afrontar pis-

tas de tierra con mayor solvencia. En cualquier caso, ambos recurren a la tracción exclusivamente delantera.

El interior es muy amplio, resultando cómodas las cinco plazas que ofrece. Es sencillo, pero ha ido ganando

vistosidad en sus últimas actualizaciones, mientras que el maletero cubica 320 litros.

Con un precio tan ajustado –desde 9.620 euros con campañas–, parecería difícil contar con lo último en asistentes de conducción, pero contem-

pla elementos como una pantalla táctil de 7 pulgadas con sistema Media Nav Evolution, cámara trasera, ayuda al arranque en rampa, conexión Android Auto y Apple CarPlay, climatizador, regulador-limitador de velocidad...

RENAULT CLIO HÍBRIDO, GASOLINA, DIÉSEL Y GLP

La nueva generación del Renault Clio trae consigo hasta cuatro tecnologías de propulsión diferentes, un abanico que no contempla la mayoría de sus rivales. Así, podemos elegir entre mecánicas de gasolina con 72, 100 y 130 CV, diésel con 85 y 115 CV, una variante TCE de GLP con 100 CV y, como alternativa más revolucionaria, una versión híbrida E-TECH con 140 CV. El sistema está compuesto por un motor de gasolina de 91 CV, otros dos eléctricos, de 48 y 20 CV, una batería de iones de litio de 1,2 kWh de capacidad y un cambio automático multimodo, también muy novedoso. Etiqueta ‘ECO’, un consumo medio de 4,3 l/100 km y un precio que parte desde los 23.130 euros, o desde 18.118 con todos los descuentos.

Un mando EV fuerza el modo eléctrico en el Clio E-TECH Hybrid. La información del cuadro es específica.



INTERESANTE PESE A QUE LLEGA YA EL NUEVO, EL ACTUAL LEÓN ES RECOMENDABLE Y COMPETITIVO



Compra inteligente

Si el año pasado fue el modelo más vendido en España será por algo. El Seat León III se despidió por la puerta grande para dejar paso a una nueva generación. Pero aún quedan unidades de este fuera de serie a precios de risa. Una compra muy inteligente.

LEÓN III



El Seat León de la tercera generación ha sido durante los últimos tres años el modelo más vendido de la marca, y también el coche más vendido en España. Y no ha sido por casualidad. El León III es un gran producto que merece una despedida a lo grande, justo lo que ha hecho Seat con una oferta sin precedentes en cuanto a variedad y personalización, a un precio de risa que parte de los 5 euros al día o de los 14.600 euros

si se financia –ver cuadro–. Una oportunidad que no se presenta dos veces y que pone en bandeja al comprador poseer un coche con cientos de argumentos a su favor. Pero es que por poco más de 22.000 euros, Seat ha puesto a la venta un León de 5 puertas con carrocería compacta, motor 1.5 EcoTSI de 150 CV en acabado FR Fast Edition y con el equipamiento más completo que se puede tener. Pues incluye, entre

otros, 9 airbags incluido el de rodilla para el conductor, alarma y asistente de cambio involuntario de carril, asistente de distancia de seguridad Front Assist, asistente de luces de carretera, control de crucero adaptativo, diferencial electrónico XDS, cámara de visión trasera, faros Full LED, frenada de emergencia en ciudad con detección de peatones, frenado automático postcolisión, reposacabezas delanteros activos, Seat

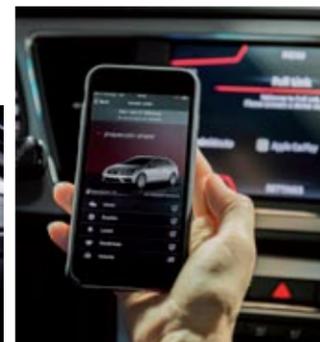
Drive Profile con programas de conducción Normal, Sport y ECO, sensores de aparcamiento delanteros y traseros, suspensión adaptativa DCC, apertura y arranque sin llave, climatizador bizona, freno de mano eléctrico, sensores de lluvia y faros, Digital Cockpit, navegador, equipo de sonido Beats con lector de CD y conectividad total.



◀▶ La vigencia del actual Seat León en cuanto a diseño o tecnología es total. El cambio automático DSG es una de las tecnologías más eficaces.



◀▶▶ La oferta del actual León, en espera de que llegue el nuevo, es muy completa: gasolina, diésel y gas natural comprimido, cambio manual o DSG, y carrocería compacta o familiar ST.



Pero la gama del León que nos deja tiene todavía mucho donde elegir. Porque se puede pedir con carrocería normal compacta o familiar ST –en el nuevo modelo pasa a llamarse Sportstourer–; con gasolina, diésel o gas GNC –ver cuadro–; y con cambio manual o automático DSG. En total hablamos de no menos de 12 versiones en las que el objetivo es la versatilidad,

la eficiencia y la calidad. Por ejemplo, el motor 1.0 TSI de 115 CV homologa un consumo medio de 4,8 l/100 km y acelera de 0 a 100 km/h por debajo de los 10 segundos. Y el 2.0 TDI de 150 CV con caja DSG homologa un gasto medio de 5,1 l/100 km en base a las nuevas pruebas WLTP.

El maletero del León III en su versión compacta cubica 380 litros, exactamente igual

que el del nuevo León. Mientras que la versión familiar cubica 587 litros, frente a los 620 de su sucesor.

La diferencia de precio entre el León de carrocería compacta y el León familiar es de 1.020 euros, una cantidad mínima que permite plantearse la compra de una versión mucho más versátil.

Y en cuanto a los niveles de acabado, el León III ofrece

unas pocas unidades del Reference Edition, pero sobre todo la gama final se centra en los FR Fast Edition y FR Fast Edition Plus, con un equipamiento sensacional difícil de conseguir en la competencia a este precio.

Aunque, sin duda, una de las mayores ventajas de comprar alguna de las más de 12 versiones del León III antes de que se agoten es contar con 5 años de mantenimiento Seat Service u 80.000 kilómetros –lo que antes suceda–, y una extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 de garantía del fabricante o 100.000 kilómetros –lo que ocurra antes–. Un paquete de medidas que, sobre todo, demuestran el compromiso de la marca española en un producto en el que, sin duda, confía plenamente.

OFERTAS IRRESISTIBLES
Desde 5 euros al día

Ahora se puede estrenar en solo 21 días hábiles un Seat León Reference Edition desde 14.600 euros sujeto a financiación, con llantas de aleación de 16 pulgadas, volante multifunción, control de crucero y Bluetooth, entre otros muchos elementos. El coche va equipado con un motor 1.0 EcoTSI de 115 CV y cuenta con una garantía especial de 5 años con mantenimiento incluido. Pero no es el único. También hay un FR Fast Edition con 150 CV, faros Full LED, Full Link, levas en el volante cuando lleva cambio DSG y Dynamic & Comfort Pack. Este coche se puede complementar con numerosas opciones, y con la garantía de que estará listo para la entrega en solo 21 días. También hay un León por 5 euros al día.

SEAT León Edition

1.5 EcoTSI 110kW (150CV) FR

5 AÑOS GARANTÍA MANTENIMIENTO



TGI EL SEAT LEÓN HÍBRIDO CON GAS NATURAL GNC

El gas natural comprimido (GNC) es, en la gama del León III, la opción más económica del mercado para un motor térmico, en términos de coste por kilómetro recorrido, coste de adquisición y coste total de propiedad (TCO), un valor que utilizan las empresas de flotas y que tiene en cuenta: precio de adquisición + mantenimiento + seguro + impuestos + coste de energía utilizada. La gama TGI dispone de etiqueta ECO con ventajas ecológicas y fiscales. Y la tecnología TGI resulta un 50 por ciento más económica que un modelo homólogo de gasolina, un 30 por ciento más barata que un diésel, 10 por ciento frente al gas licuado del petróleo (GLP) y un 25 por ciento más económica respecto a un híbrido eléctrico no enchufable. La gama TGI del León III, disponible desde 23.300 euros, proporciona más autonomía gracias a un tercer depósito de GNC, instalado en respuesta a la demanda de los clientes de aumentar la autonomía en modo gas.



Lo tiene todo para volver a triunfar

LEÓN IV



La cuarta generación del León recurre a la avanzada plataforma MQB Evo, pieza fundamental de la combinación de diseño y practicidad del nuevo modelo. Un compacto que aumenta de tamaño en cuanto a longitud y batalla. Esto supone ganar unos centímetros valiosísimos en cotas donde muchos modelos de la competencia tropiezan, como es el caso del espacio longitudinal en las plazas traseras. Allí el nuevo León ha ganado 49 milímetros, que suponen más comodidad para los pasajeros tanto en trayectos urbanos cortos como en viajes de largo recorrido. Asimismo, estas dimensiones también permiten aumentar la carga del maletero: la capacidad de la versión 5 puertas sigue siendo de 380 litros, pero el Sportstourer ofrece ahora un espacio

No hay un solo aspecto en el que el nuevo Seat León flojee. Y es que el compacto español se renueva para ofrecer lo mejor en tecnología, seguridad, conectividad, calidad, espacio o comportamiento; por lo que vuelve a tener todos los argumentos necesarios para triunfar.

de almacenaje de 620 litros, 33 más que el familiar de la generación anterior. Y todo ello manteniendo el aire inconfundible que siempre le ha caracterizado, pero ahora con unas líneas más atrevidas, un aspecto más deportivo y un sistema de iluminación avanzado. Y es que el nuevo León tiene una luz trasera infinita LED que le otorga una gran personalidad. El Seat León IV mejora en diseño, en amplitud y en variedad de motorizaciones

—ver cuadro—, pero también se convierte en un alumno aventajado en conectividad y digitalización. Porque la nueva generación del superventas de Seat está totalmente conectada, por lo que, entre otras cosas, se pueden dar muchas órdenes remotas desde nuestro smartphone, como comprobar el estado de las luces y la climatización, conocer la ubicación exacta del vehículo o el consumo de los últimos recorridos, recibir alertas si el coche

está detectando un posible robo... Y con sólo apretar un botón, se puede contactar con el servicio de atención telefónica para solicitar ayuda en caso de avería. El cuadro de mandos, dotado del sorprendente Digital Cockpit, es personalizable, y el sistema de navegación con pantalla de 10 pulgadas va orientado hacia el conductor. Pero hay más sorpresas. Por primera vez, el nuevo Seat León incluye calefacción mientras está estacionado, lo que permite calentar el habitáculo del vehículo antes de acceder a él, una característica ideal para los días más fríos del año, donde también el volante y los asientos calefactables se activarán. Y más adelante, el nuevo León contará con un asiento calefactable inteligente para el conductor,



▲▼ La calidad y el salto tecnológico destacan en el interior del nuevo Seat León. Pantallas de gran tamaño, Digital Cockpit, cambio de gestión electrónica... Y la amplitud del habitáculo sigue siendo destacable.



que aprende las preferencias del mismo, y calienta el asiento de forma predictiva. La caja automática DSG incluye ahora la tecnología de

cambio por medio de gestión electrónica, para que el selector de marchas, de nuevo diseño y mucho más pequeño, ya no esté conectado a la caja de

5 A ELEGIR DOS SON 'ECO' Y UNO TIENE ETIQUETA '0'

El León llega con una extensa gama de motores, con casi todas las tecnologías disponibles en el mercado. Porque ofrece motores diésel, de gasolina, de gas natural comprimido (GNC), con hibridación suave (MHEV) o híbrido enchufable (PHEV). En gasolina estrena el bloque tricilíndrico 1.0 TSI con 90 o 110 CV. A continuación aparece el 1.5 TSI de cuatro cilindros, con 130 y 150 CV, que cuenta con un sistema de desactivación de cilindros para aumentar la eficiencia. Y también hay un 2.0 TSI con 190 CV. En diésel se ofrece un 2.0 TDI con 115 y 150 CV. Hay también un León de GNC, el 1.5 TGI de 130 CV, con 440 kilómetros de autonomía en modo gas y etiqueta 'ECO'. El León eTSI será el híbrido suave (MHEV) con 110 y 150 CV, que también es 'ECO'. Y habrá un eHybrid, híbrido enchufable, con 204 CV y alcance eléctrico de 60 kilómetros, ya con etiqueta '0 Emisiones' de la DGT.



TSI



TGI



eTSI



eHybrid

cambios de forma mecánica, algo muy útil para que funcionen mejor los sistemas de asistencia de aparcamiento. Por otro lado, el climatiza-

dor automático puede ser ahora trizona, de manera que los ocupantes pueden elegir la temperatura para cada zona. Con el Seat Drive Profile el conductor puede escoger entre los perfiles de conducción Eco, Normal, Sport e Individual, mientras que el Control de Chasis Adaptativo (DCC) tiene dos programas: Sport y Confort. El control de cruce adaptativo predictivo, que recurre a un nuevo radar frontal, utiliza también las cámaras y el sistema de navegación para analizar las curvas y los límites de velocidad permitidos para ajustar la velocidad. El nuevo Seat León está disponible desde 24.730 euros en versión 1.5 TSI de 130 CV con el acabado especial de lanzamiento Style Launch Pack, que incluye más equipamiento a menor coste.



◀▶ El maletero cubica 380 litros en el Seat León compacto y 620 litros en el Sportstourer. Sin embargo el diseño del León familiar adopta un estilo coupé muy que se aleja del típico diseño de los familiares al uso.





PLAN DEL GOBIERNO PARA IMPULSAR LA AUTOMOCIÓN

3.750 millones de euros en ayudas al automóvil

El Gobierno ha presentado un plan integral de ayuda al sector del automóvil dotado con 3.750 millones de euros, que incluye varias medidas de tipo fiscal, normativo, logístico, de competitividad y de formación. Con un mercado a la baja tras la crisis económica derivada de la pandemia del coronavirus, el plan tratará a corto plazo de impulsar el consumo, con ayudas a la compra de automóviles. A medio y largo plazo, se incluyen medidas para la reorientación de la industria hacia objetivos de sostenibilidad, apoyo a la investigación, incentivos fiscales para impulsar la movilidad sostenible o un plan masivo de desarrollo de competencias profesionales que sea capaz de generar mano de obra cualificada.

El plan del Gobierno tiene el consenso de todo el sector de la automoción y, tanto las asociaciones de fabricantes de vehículos y componentes, Anfac y Sernauto, como las de distribución y comercialización de vehículos, Faconauto y Ganvam, han mostrado su apoyo a las medidas propuestas para reactivar un sector que consideran clave como tractor de la economía y que supone el 10% del PIB y el 9% del empleo en nuestro país. Por lo que respecta al objetivo más inmediato, los incentivos a la compra, el Gobierno ha dotado con 100 millones de euros el Plan Moves II de impulso a la movilidad eléctrica y sostenible para la compra de vehículos movidos por energías alternativas (eléctricos o vehículos de transporte pesado de mercancías impulsados por

gas natural), y el despliegue de una infraestructura de la red de recarga de vehículos eléctricos, bicicletas compartidas... Este programa será cogestionado por las comunidades autónomas y las ayudas ya se pueden solicitar. Por otra parte, habrá otros 250 millones de euros (Plan Renove 2020) para la compra de un coche de cualquier tecnología —no excluye ningún tipo de propulsión— que disponga de etiqueta medioambiental —C, Eco o Cero—. La ayuda se establecerá en función de esta etiqueta y de la eficiencia energética —identificada con la clasificación energética, A o B, del IDAE—. Esta ayuda estará supeditada al achatarramiento de un coche de más de diez años de antigüedad.

Para desarrollar este plan y los siguientes pasos a seguir, el Gobierno reunió el día 29 la Mesa de la Automoción, en la que van a estar presentes todas las asociaciones del sector automovilístico para elaborar una hoja de ruta que permita la reactivación de un sector clave para la economía española.

◀ El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, fue el encargado de anunciar las líneas básicas de las nuevas ayudas.



Fábricas Producción y exportación siguen cayendo

Las fábricas españolas de automoción han vuelto al trabajo de forma progresiva tras el cierre forzoso impuesto por el estado de alarma, pero el regreso a la actividad sigue muy lejos de los volúmenes normales de producción. En mayo se fabricaron en nuestro país 92.900 vehículos, un 68,4% menos que en el

mismo mes de 2019. Esto deja el acumulado del año con 744.959 vehículos ensamblados y una caída del 41,6%. Por segmentos, la producción de turismos (73.322 unidades) cayó un 68,3% en mayo. En lo que

de año se han fabricado 586.708 turismos, un 41% menos. La producción de vehículos todoterreno sigue paralizada, con 5.696 unidades fabricadas este año, un 69,6% menos que en 2019. La reapertura de los

LO QUE HAY QUE SABER SOBRE EL RENOVE

¿Qué tipos de coches incluyen las ayudas?.- No excluyen ninguna tecnología —diésel, gasolina, etc.— y afectan tanto a los coches nuevos como a aquellos que los concesionarios hayan automatriculado desde el 1 de enero de 2020 y tengan en stock.

Se establece un tope máximo de precio, que serán 35.000 euros. Hay dos excepciones en el que el límite sube a 45.000: en el caso de personas con movilidad reducida o de vehículos 0 emisiones: 100% eléctricos, de pila de combustible, eléctricos de autonomía extendida o híbridos enchufables con más de 40 kilómetros de autonomía.

¿Qué requisitos debe cumplir el vehículo?.- Que sus emisiones de CO₂ sean inferiores a 120 g/km (155 g/km si se trata de una furgoneta ligera) y la calificación A o B de eficiencia energética concedida por el IDAE, y las etiquetas C, Eco o 0 de la DGT.

¿Quiénes se benefician de las ayudas?.- Particulares, autónomos, pymes y grandes empresas. Las personas físicas podrán adquirir un solo coche con ayudas; y las jurídicas, un máximo de 30.

¿Qué debe entregar el comprador?.- Debe dar de baja un coche de al menos 10 años de antigüedad (siete años en el caso de las furgonetas) que haya comprado él o que haya tenido en propiedad un familiar de primer grado durante al menos un año.

¿En qué consiste la ayuda?.- Los modelos con etiqueta C y calificación energética B recibirán 400 euros; con etiqueta C y calificación energética A, 800 euros; los de etiqueta ECO recibirán 600 euros si tienen calificación energética B y 1.000 euros con calificación A; y los de etiqueta 0 (eléctricos, híbridos enchufables y de pila de combustible) recibirán 4.000 euros. Los fabricantes añadirán la misma cantidad que pone el Gobierno en el caso de los modelos con etiqueta C y ECO (400, 600, 800 o 1.000 euros en función del tipo de coche). Para los coches con etiqueta 0, los fabricantes aportarán 1.000 euros.

¿Cuándo está disponible la ayuda?.- Ya se puede pedir y, cuando se publique la normativa que la regule, tendrá carácter retroactivo desde el 16 de junio. Los compradores tendrán que acogerse al Plan Moves o al nuevo Renove —si se va a achatarrar un coche—, para el que todavía no se ha publicado la regulación pertinente. Los concesionarios están a la espera de conocer los trámites para aplicar los descuentos.



Plan de Carreteras seguras, verdes y conectadas Doce medidas para reactivar la economía

La Asociación Española de la Carretera ha presentado el 'Plan de Carreteras Seguras, Verdes y Conectadas', que incluye doce áreas en las que se podría actuar para superar la crisis económica derivada de la pandemia del coronavirus. Calculan que requeriría una inversión de 32.000 millones de euros y generaría más de un millón de empleos.

Esta asociación estima que las inversiones en el sector de la construcción tienen un retorno fiscal estimado del 49%. Esto supone que, de los 32.000 millones de euros de inversión, 15.680 millones revertirían en las arcas públicas, lo que puede convertir a la carretera en una 'tabla de salvación' para la economía que ayude a superar la crisis.

Estas son las doce medidas que contemplan:

Medidas en el ámbito interurbano

1. Mejora de la seguridad de las carreteras convencionales.
2. Repavimentación para la reducción de emisiones de CO₂.
3. Adaptación progresiva de la red a la movilidad conectada.
4. Despliegue de infraestructuras de recarga de energías alternativas.
5. Itinerarios preferentes para la movilidad de mercancías en el entorno rural.
6. Creación de una Red de Movilidad Turística en la España vacía.

Medidas en el ámbito urbano

1. Ampliación de aceras y peatonalización.
2. Diseño y construcción de carriles para bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP).
3. Redistribución de estacionamientos.
4. Definición y gestión de áreas libres de emisiones.
5. Despliegue masivo de puntos de recarga eléctrica.
6. Vías prioritarias exclusivas para transporte colectivo.

los, un 66% menos que el año pasado. En el conjunto del año se han exportado 614.930 vehículos, lo que supone un descenso del 40%.

Nombramiento Nuevo presidente de Hyundai

Michael Cole acaba de ser nombrado presidente y director general de Hyundai Motor Europa. Cole ha estado los últimos once años vinculado a Kia, el último de ellos como presidente de la marca en América, cargo al que suma otros como el de director de Operaciones de Kia Mo-



tors Europa y el de director general de Kia Motors Reino Unido.

Durante este 2020, Hyundai tiene previsto renovar gran parte de su gama en Europa. El fabricante ya ha lanzado el

nuevo i10 y presentará en breve la renovación del i20 y el Santa Fe.

Máximo responsable José Vicente de los Mozos, en la cúpula de Ifema

José Vicente de los Mozos ha sido nombrado presidente del Comité Ejecutivo de Ifema, el recinto ferial de Madrid, cargo al que suma la presidencia de Renault en España, la vicepresidencia ejecutiva de Producción y Logística del grupo Renault a nivel mundial y la presidencia de Anfac, la patronal del automóvil.

La cifra

9,6

Son los millones de coches que la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles prevé que se venderán en todo el año 2020 en Europa. Esta estimación supone que el mercado caería un 25% con respecto a 2019, en el que se comercializaron 12,8 millones de unidades. Las medidas de confinamiento en el continente y la crisis económica derivada del coronavirus han provocado que, en lo que va de año, la ventas desciendan un 41,5%, lo que sitúa las cifras en el nivel más bajo desde 2013.



Sustituye en el cargo a Clemente González Soler, uno de los principales empresarios españoles del sector del aluminio, que en

cuatro años ha duplicado la cifra de negocio de Ifema y al que le tocó asumir el reto de convertir el recinto ferial madrileño en un gran hospital durante la crisis sanitaria provocada el coronavirus.

De los Mozos, que ha sido nombrado por unanimidad de la Junta Rectora de Ifema, será el encargado de liderar el plan de expansión de Ifema Espacio Valdebebas, y dar continuidad a los avances del recinto ferial en materia de diversificación de la oferta, internacionalización o digitalización.

Empleo Sigue la incertidumbre en Nissan

La multinacional japonesa Nissan inicia estos días las negociaciones con los comités de empresa de sus plantas en Barcelona para concretar cómo se producirá el cierre de las mismas —a finales de año—, anunciado el pasado mes de mayo por la marca. La compañía ha decidido que solo mantendrá en Cataluña el almacén de recambios, situado en El Prat de Llobregat, mientras que en España permanecerán operativas las plantas de Cantabria y Ávila.

El cierre de Nissan en Barcelona afecta a unos 3.000 trabajadores directos, cuya salida tendrá que negociar Frank Torres, originario de Tarragona y actualmente vicepresidente ejecutivo de Nissan para Rusia.



OFERTAS TRAS EL COVID



Busca, compara... y compra coche con grandes ventajas

Las marcas han puesto en marcha todo tipo de iniciativas para reactivar el mercado del automóvil. Desde descuentos directos hasta ofertas de financiación pasando por liquidación de stocks, aplazamiento de cuotas o interesantes campañas de promoción online.

Comprar coche ahora puede suponer grandes ventajas. A las ayudas del 'Plan de apoyo a la automoción' recién presentado por el Gobierno se suman las numerosas campañas comerciales que las marcas han puesto en marcha para recuperar el mercado perdido en los meses de la pandemia. Estos son los descuentos, promociones y propuestas

que están vigentes actualmente y de las que se pueden aprovechar los compradores que quieran adquirir coche ya. **BMW.** Ha digitalizado por completo el proceso de compra de sus vehículos (pedido, financiación, firma del contrato, etc...) y ha habilitado un asistente digital operativo las 24 horas para consultas. La posibilidad de compra

virtual está disponible también para unidades en stock (<https://stock.bmw.es>), que se entregan en el domicilio del cliente. **HYUNDAI.** Ha puesto en marcha un plan para fomentar la venta de sus modelos cien por cien eléctricos, llamado 'Full Electric. Full Care' (www.hyundai.com/es/fullelectricfullcare), que incluye ventajas como la instalación de un

punto de recarga gratis, 8 años de garantía para la batería, 8 años de asistencia en carretera, vehículo de préstamo gratuito, compromiso de devolución del coche si el cliente no está satisfecho o la disponibilidad del sistema de emergencia e-call y de la aplicación de conectividad Bluelink.

KIA. Ha renovado su outlet virtual (www.kia.com/es/quiero-un-kia/kia-outlet), de forma que permite consultar toda la oferta de coches de la marca con entrega inmediata, es decir, los que están disponibles físicamente en el concesionario seleccionado por el cliente. Todos tienen 7 años de garantía.

LEXUS. Toda su gama de modelos cuenta con 2.000 euros de descuento hasta la aprobación del nuevo plan Renove, independientemente de que el cliente entregue un vehículo para su achatarramiento.

MERCEDES-BENZ. La marca ofrece financiar sus modelos en stock por solo 1 euro al mes durante los tres primeros meses. Además, incluye la extensión de la garantía a tres o cuatro años sin coste o acceder al servicio CompleteCare (la marca se hace cargo del mantenimiento durante los tres o cuatro primeros años –en función del modelo– cubriendo todo excepto el cambio de neu-



▲▼ Lexus se ha adelantado al nuevo Plan Renove ofreciendo 2.000 euros de descuento en su gama, y Hyundai ha puesto en marcha una campaña con ventajas para comprar sus modelos electrificados.



▲ La gama Z.E. se suma a la oferta de Renault Selection, en la que figuran VO de menos de cinco años o 100.000 kilómetros.

pierde su trabajo. Toda su gama tiene una versión Hybrid y una variante Hybrid con tracción total AllGrip, que cuentan con etiqueta ECO de la DGT.

TOYOTA. Ha actualizado su web de vehículos de ocasión (www.toyota.es/coches-segunda-mano) con nuevas funcionalidades y desde la misma se puede acceder a toda la oferta VO –tanto de la marca como de otros fabricantes– disponible en sus concesionarios. Además, ha diseñado una oferta exclusiva para los híbridos eléctricos: Corolla, RAV4, Yaris y C-HR.

GRUPO VOLKSWAGEN. Das WeltAuto (www.dasweltauto.es), la marca de coches de ocasión del Grupo Volkswagen (Seat, Skoda, Volkswagen y

Volkswagen Vehículos Comerciales) ofrece la posibilidad de rebajar hasta un 50% la cuota mensual de financiación durante todo este año. De esta forma, por ejemplo, se podría comprar un Volkswagen Golf de entre 2 y 5 años de antigüedad por unos 120 euros mensuales hasta diciembre. Además, se puede completar el proceso de compra de forma totalmente digital y con entrega del coche a domicilio.

Los descuentos para estos modelos pueden llegar hasta los 4.000 euros, y el cliente puede beneficiarse de ventajas como una extensión de garantía durante un máximo de dos años, el servicio de mantenimiento hasta dos años y un seguro gratuito durante el primer año.

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com

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



El stock de Kia se puede consultar de forma virtual y Das Welt Auto tiene una interesante oferta de financiación.

Reserva online
Ahora puedes reservar tu coche de ocasión en un solo clic en Dasweltauto.es



NUEVO MODELO DE DIRECCIÓN Y LIDERAZGO

Hacia un futuro totalmente digitalizado

En Dealerbest apostamos por el crecimiento profesional de todos nuestros empleados. Por ello, hemos diseñado un nuevo modelo de dirección y liderazgo formado por un equipo joven y dinámico, enfocado en potenciar nuestro desarrollo tecnológico para una total digitalización.

Guillermo Díaz Flores, Ana Arnaldo y David López Arias pasan a formar parte del comité directivo de Dealerbest como responsables de las áreas de Operaciones; Financiero, Legal y Recursos Humanos, y Comercial y Estrategia respectivamente. Los tres representan perfectamente nuestra filosofía 'Fresh People': personas comprometidas, creativas, apasionadas y auténticas.

Guillermo Díaz Flores lleva 6 años trabajando en Dealerbest. Ha participado en el desarrollo estratégico, comercial y operativo de diferentes proyectos en la empresa como **Papel Cero o Concesionario Verde**. Como director de operaciones se encargará de coordinar cada área de negocio consiguiendo una armonía perfecta desde el instante en que la parte comercial vende, hasta que se integra el servicio en el cliente.

Aunque solo lleva 2 años con nosotros, Ana

Arnaldo ha demostrado pertenecer a la 'Fresh People' que buscamos en Dealerbest y, por eso, pasa a liderar el Área Financiero, Legal y de Recursos Humanos con Yolanda Fernández como mentor. Esta dirección no es de implicación interna solamente, ya que Ana está teniendo cada vez más una alta participación en el negocio y creará una estructura que la va a permitir tocar más la realidad de la calle.

David López Arias entró a formar parte de Dealerbest en diciembre de 2018 y su buen hacer y empatía le han llevado a convertirse en director del Área Comercial. La labor de David se centrará en conseguir ser imprescindibles para nuestros clientes y líderes en nuestras áreas básicas de negocio, buscando siempre la proactividad de los empleados.

Guillermo, Ana y David son la prueba de que en Dealerbest crecer está al alcance de las personas, poniendo énfasis en nuestro decálogo 'Fresh People' y siempre disfrutando mientras lo hacemos.

Con estos cambios, nos adelantamos al futuro, con un equipo joven y preparado, para enfocarnos en nuestro desarrollo tecnológico y continuar siendo referentes en el camino hacia la digitalización total.

Además, la marca cuenta con el programa específico Toyota Se Adapta, que ofrece una amplia gama de preparaciones y soluciones personalizadas. Incluye adaptaciones sobre cabina plataforma, para profesionales de la construcción, el transporte de paquetería y la distribución de alimentos, entre otros; vehículos isotermo o preparados para prestar servicio de taller móvil, modelos para el transporte de productos farmacéuticos, etc.



FORD

FINANCIACIÓN DE REPARACIONES SIN INTERESES

Ford no quiere que ningún cliente deje de acudir al taller porque su situación económica no se lo permita. Por eso ha lanzado la Tarjeta Ford, una VISA que sirve para financiar el coste de las reparaciones del vehículo sin coste adicional.

La tarjeta no tiene comisión de apertura, ni cuotas, ni requiere que el usuario realice ningún cambio de entidad bancaria, y permite financiar las operaciones de taller y pagar en un plazo de 3 a 6 meses –a partir de 90 euros–, que es posible ampliar hasta 9 y 12 meses para facturas superiores a 1.500 euros. Además, la marca ofrece a los clientes un crédito adicional de 300 euros para realizar cualquier operación.



VOLVO

SERVICIO GRATUITO PARA LLEVAR EL COCHE AL TALLER

Volvo estrena en España su servicio Valet, que ofrece a sus clientes la posibilidad de realizar el mantenimiento de su vehículo sin necesidad de moverse de casa. Gracias a este servicio, el cliente solo tendrá que concertar la cita de mantenimiento o revisión de su vehículo, y la marca se encargará de recoger el coche a domicilio y devolverlo una vez realizado el mantenimiento.

Volvo Valet incluye también una app en la que los clientes pueden hacer un seguimiento en tiempo real de la ubicación de su vehículo y el progreso de la revisión.

En Europa, Volvo Valet funciona ya en Reino Unido, y llegará en breve a Alemania, Bélgica, Francia y Suiza.



Las ventajas del renting flexible en época de incertidumbre

La incertidumbre ante el control de la pandemia deja la puerta abierta a futuras interrupciones de la economía, lo que, en términos empresariales, trae consigo nuevos retos, pero también nuevas oportunidades.

Antes de la irrupción del Covid-19 en nuestras vidas ya asistíamos a un cambio de paradigma en la movilidad en el que cada vez más primaba la sostenibilidad. Esta inquietud por alcanzar una forma de transporte respetuosa con el medioambiente no se ha visto frenada por el virus, lo que nos deja un nuevo y complejo desafío: aunar sostenibilidad y abaratamiento de costes. Ahora, nos aventuramos hacia un futuro donde las respuestas creativas al nuevo 'status quo' van a estar más cotizadas que nunca, siendo las favoritas aquellas que permitan una mayor flexibilidad a los usuarios. En este contexto, la fórmula del renting flexible se consolida como la mejor alternativa para empresas y pymes, puesto que les permite retomar su actividad sin riesgos, desde la eficiencia, el ahorro de costes, la seguridad de evitar engrosar los gastos fijos a largo plazo y la sostenibilidad de disponer de una amplia oferta de vehículos eléctricos.

Un servicio de renting flexible como el que ofrece Northgate a

las grandes empresas, PYMES y autónomos, supone una apuesta por ser un sistema que aúna las ventajas competitivas del renting tradicional, desde la externalización de la gestión de multas hasta la deducción del IVA al 100% en la declaración de la renta, con la maleabilidad

que aporta emplear el pago por uso en el ámbito privado al transporte profesional de manera que permite a sus clientes gestionar y adaptar su flota conforme a las exigencias de su demanda. Las ventajas de un sistema tan innovador como sencillo se ba-

san en garantizar la mayor eficiencia y ahorro de costes en la movilidad de empresas de cualquier tamaño o sector mediante la completa flexibilidad en la adaptación de tu flota, tanto en términos de tamaño como de temporalidad. De manera que la incertidumbre sobre el control y la evolución de la pandemia no condicionen la vuelta a la actividad de los empresarios



▲ Northgate ha implementado protocolos de desinfección para ofrecer la máxima seguridad en todos sus coches.

que lo deseen, pues tienen la posibilidad de contratarlo sin plazos fijos ni permanencia a partir de un mes.

NUEVOS CANALES ONLINE

En el contexto de la realidad post Covid-19 se nos presenta la oportunidad de emprender la marcha hacia la innovación en procesos operacionales que, además de velar por la seguridad de todos, ayudarán a promover la eficiencia de los servicios. En Northgate somos conscientes de la importancia de la innovación y hemos lanzado nuevos canales online de cita previa y área web de cliente que nos permiten reducir al máximo las gestiones presenciales, dar un servicio 100% digital y fortalecer nuestra estructura de seguridad sanitaria protegiendo a clientes y empleados del riesgo de contagio. Así, con un nuevo diseño y funcionalidades, el cliente tiene acceso fácil, cercano, directo y en tiempo real a través de cualquier dispositivo a toda la información de su cuenta y vehículo, desde la descarga de facturas hasta la gestión de multas, revisiones de mantenimiento o pre-ITV, con un máximo de antelación de 48 y 72 horas.



Audi A4 1.9 TDi frente a BMW 318 TDS

El nuevo Audi A4 venía de la mano con la tecnología de inyección directa en su versión diésel. Para valorar sus posibilidades lo enfrentábamos al Serie 3 de BMW.

Hace 25 años, Renault presentaba el proyecto de un nuevo centro de innovación, el Tecnocentro de París, con pretensiones de ser la joya tecnológica del fabricante francés.

Una anticipación nos llevaba a descubrir el Mercedes español. El nuevo Viano, un monovolumen que se fabricaría en Vitoria.

Más novedades con el primer contacto con



el nuevo Rover 620 SDi con un nuevo motor diésel íntegramente británico. Y de Italia, Alfa Romeo nos ponía al volante de los renovados 155 y de sus nuevos deportivos -Spider y GTV- que compartían el motor 2.0 16V Twin Spark de 150 caballos.

Desde Corea nos llegaba el Aranos, lo más grande de Daewoo, que probábamos a fondo. Nos gustaba su habitabilidad y malet-

ro, precio y confort de marcha.

Y la comparativa enfrentaba a dos clásicos premium: Audi y BMW. La marca de los aros estrenaba el A4 que traía su motor TDI de inyección directa. BMW ponía en liza el 318 TDS. Ambos con 90 caballos, del Audi -3,3 millones- nos gustaba el consumo y la capacidad de recuperación; del BMW -3,8 millones- la estabilidad y el confort de marcha.



LA PORTADA
Nº 599
FECHA
11-4-1995
HABLAMOS DE

La inyección directa diésel era una de las grandes novedades hace 25 años; y el nuevo A4 uno de los modelos que la popularizó. La comparativa entre este y el 318 TDS con inyección indirecta era la protagonista de la portada. Junto a los alemanes, los nuevos Alfa 155, Rover 620 SDi y el Daewoo Aranos, probado a fondo.



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

Número 600: 130 coches, a fondo

Llegábamos a un número redondo en nuestra historia. Las 600 semanas en el mercado nos llevaban a una revista que recopilaba los 130 coches probados en el último año.

Para empezar, las novedades de una semana que en nuestra revista estaba marcada por la celebración de esas 600 semanas en el kiosco. Conducíamos por primera vez el nuevo Maserati Quattroporte, el

primer modelo de la marca del tridente tras su integración en Fiat.

Además, las primeras informaciones sobre el Rover 400, la familia compacta del fabricante inglés que la marca había desarro-



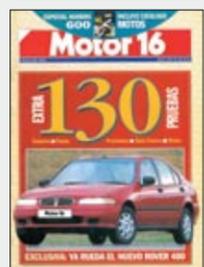
llado en colaboración con Honda, con lo que hablábamos del gemelo del Civic.

Un Civic, por cierto, era el protagonista de la prueba a fondo de esa semana. Con la sorprendente tecnología de distribución variable, el compacto japonés -90 caballos y dos millones de pesetas- lograba consumos de diésel.

Pero la parte importante de este número era el repaso a todos los

modelos probados en el año. 130 coches habían pasado por nuestras manos. Con ellos habíamos recorrido más de 450.000 kilómetros, habíamos realizado 18 comparativas, ocho pruebas de gama, tres test de 30.000 kilómetros y 54 pruebas a fondo individuales.

Para terminar, un 'Fórmula 1' sorprendente: Renault rodaba con el Espace F1 con el motor V10 de su monopla. Un misil.



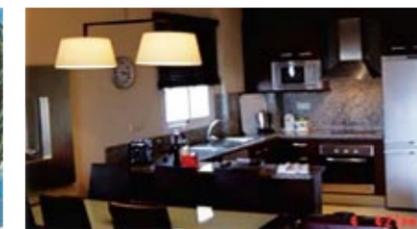
LA PORTADA
Nº 600
FECHA
18-4-1995
HABLAMOS DE

El número que celebraba las primeras 600 semanas de Motor16 en el mercado se centraba en recopilar todas las pruebas realizadas en el año. 130 coches habían pasado por nuestras manos y sometidos a nuestros test. Y aquí estaba el resumen de ese año. La imagen, para el nuevo Rover 400.

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

Si todo vuelve a medias, **tu cuota también al 50%***



Ahora con My Renting paga solo la mitad de la cuota hasta 2021.
Gama SUV Volkswagen desde 174 € al mes*.
Sin entrada. Con IVA. Todo incluido.

*Cuota de 347,8 € (IVA incl.) para un T-Cross Edition 1.0 TSI 70 kW (95 CV) 5 vel. a 48 meses y 10.000 km/año, existiendo un descuento del 50% en las cuotas mensuales durante 8 meses a partir de la primera mensualidad completa inclusive. Oferta Volkswagen Renting S.A. (Av. de Bruselas 34, Alcobendas), válida para toda la gama excepto Sharan, Arteon y Touareg. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo con franquicia. Sin entrada. Gama Volkswagen (excepto Sharan, Arteon y Touareg): consumo medio WLTP (l/100 km): de 4,7 a 9,3. Emisión de CO₂ WLTP (NEDC) (g/km): de 122 (101) a 214 (176). Oferta válida hasta el 31/07/2020. Incompatible con otras ofertas. Consulta condiciones en tu Concesionario Volkswagen.

volkswagen.es/myrentingamedias



Iberdrola crea el primer mapa de puntos de carga para eléctricos en España

Iberdrola quiere liderar la movilidad sostenible y la electrificación en el transporte impulsando acciones como la creación del primer mapa de los puntos de recarga para vehículos eléctricos existentes en España. La compañía ha contabilizado más de 3.600 cargadores en la vía pública en 1.200 ubicaciones, que ya se pueden consultar en su App Recarga Pública.

Una veintena de personas del equipo Smart Mobility de Iberdrola han trabajado durante siete meses para completar este mapa de la red de recarga para vehículos eléctricos en España. Por primera vez, han verificado tanto la existencia como la operatividad de los cargadores y sus características técnicas. En el recuento se han excluido las instalaciones de uso privado, aquellas donde no había un punto de recarga, sino simplemente un enchufe, o los que están apagados o fuera de servicio.

Para consultar esta información, Iberdrola pone a disposición de todos los usuarios de vehículos eléctricos su App de Recarga Pública, que incorpora información actualizada de todos los cargadores, tanto de la compañía como los del resto de operadores de movilidad.

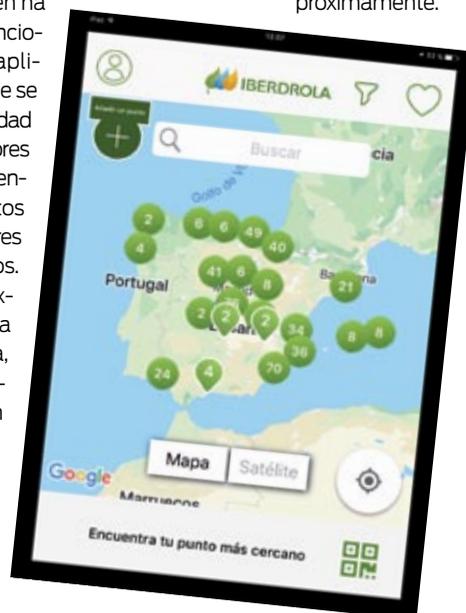
La aplicación está disponible en Google Play y en App Store, y cuenta ya con 40.000 usuarios únicos. Permite geolocalizar, reservar un punto de recarga ges-

tionado por la eléctrica y pagar a través del móvil, siendo o no cliente. La compañía tiene previsto realizar un plan de chequeo periódico de estos puntos de recarga para constatar que siguen estando operativos y que los datos de la app, por tanto, son correctos.

Iberdrola también ha añadido nuevas funcionalidades a esta aplicación, entre las que se encuentra la posibilidad de que los conductores informen de la existencia de nuevos puntos de recarga o de errores en los ya publicados. En este caso, los expertos de la eléctrica realizarán una visita, capturarán la información y validarán los datos antes de cargarlos en la App. Asimismo, se ha habilitado la posibilidad de reportar errores en los da-

tos, que también serán verificados antes de su actualización.

El estudio de campo realizado por los técnicos de Iberdrola también ha recogido datos sobre cargadores de motos o bicis eléctricas, una información que la empresa prevé también hacer accesible a través de la aplicación próximamente.



Plan de movilidad sostenible
150 millones de euros de inversión y 150.000 puntos de recarga

Iberdrola ha apostado fuerte por su Plan de movilidad sostenible y ha anunciado que invertirá 150 millones de euros para desplegar 150.000 puntos de recarga en los próximos cinco años. Se instalarán tanto en hogares como en empresas, vías urbanas, ciudades y en las principales carreteras y autovías. Esto supone multiplicar por seis los objetivos de la compañía en este sentido, que hasta 2021 preveía la instalación de hasta 25.000 puntos de recarga.

Las infraestructuras de recarga que instalará Iberdrola comprenden estaciones de carga ultrarrápidas (350 kW) cada 200 kilómetros, súper-rápidas (150 kW) cada 100 kilómetros y rápidas (50 kW) cada 50 kilómetros.

La energía que suministra Iberdrola es 100% verde y procede de fuentes de generación limpia que cuentan con certificados de garantía de origen renovable (GdOs). La compañía ha instalado ya unos 5.000 cargadores eléctricos en nuestro país. De ellos, 400 son puntos de recarga rápida, que están operativos en carreteras y autovías. Además, cuenta con otros 1.600 cargadores aproximadamente en diferentes etapas de desarrollo en vías públicas. De ellos, unos 400 estarán operativos en fechas próximas y ya se pueden consultar en la App Recarga Pública.





Table with columns: DIRECCIÓN, Número estaciones, Doméstico (2,3kW), Tipo2 (7,4kW), Tipo2 (22kW), Tipo2 (43kW), Combo (50kW), Chademo (50kW), Combo (150kW). Rows include ALAVA, ALBACETE, ALICANTE, LA CORUÑA, CUENCA, GERONA, GUIPÚZCOA, GRAN CANARIA, HUELVA, LA RIOJA, MADRID, MÁLAGA, MURCIA, BARCELONA, BURGOS, and BADAJOZ.

Table with columns: DIRECCIÓN, Número estaciones, Doméstico (2,3kW), Tipo2 (7,4kW), Tipo2 (22kW), Tipo2 (43kW), Combo (50kW), Chademo (50kW), Combo (150kW). Rows include CÁDIZ, CANTABRIA, CASTELLÓN, CIUDAD REAL, LA CORUÑA, CUENCA, GERONA, GUIPÚZCOA, GRAN CANARIA, HUELVA, LA RIOJA, MADRID, MÁLAGA, MURCIA, BARCELONA, BURGOS, and BADAJOZ.



Table with columns: DIRECCIÓN, Número estaciones, Doméstico (2,3kW), Tipo2 (7,4kW), Tipo2 (22kW), Tipo2 (43kW), Combo (50kW), Chademo (50kW), Combo (150kW). Rows include Hotel Executive Sport, Hotel Jardines de Amaltea, Avenida Juan Carlos I, Z, Caravaca de la Cruz, Irel, Madrid-Cartagena, 351, Cieza, Atalayas Business Center, Condomina, 3, Murcia, Hospital Reina Sofía, Intendente Jorge Palacios, 25, Murcia, Aparcamiento Centro Fama, Teniente General Gutiérrez Mellado, Parking Libertad, Libertad, 1, Murcia, Parking La Vega, Torre de la Marquesa, 1, Murcia, Marqués de los Vélez, 25, Murcia, Hotel Campanille, Juan Carlos I, 77, Murcia, IKEA Murcia, NAVARRA, Oñe, Canal de Tauste, 3, Tudela, ES Zona Auto Tudela, Corella, 10, Tudela, ES Tudela, Polígono 24, 61, Restaurante Jiménez, Zaragoza-2, Tiebas, ES Aralar Soto, Juan Pablo II, 4, Pamplona, Esquiroz 10, Pamplona, Arcadio María Larraona, 1, Pamplona, Intia Serapio Huici, 20, Villava, ES Hijos de Luis Velaz, Carlos VII, 22, Estella, ES Olazagutia, N-1398, Olazti-Olazagutia, Balneario Elgoguiarraga, Enotra Bidea, 1, Elgogiarraga, PALENCIA, Cereaduey, Francia 35, Palencia, PONTEVEDRA, Alcampo Vigo, Vigo de Madrid N/A, Vigo, Burger King Vigo, Avenida de Madrid, 124, Vigo, SALAMANCA, Paseo de la estación, 11, Salamanca, Paseo Rector Esperabé, 18, Salamanca

Table with columns: DIRECCIÓN, Número estaciones, Doméstico (2,3kW), Tipo2 (7,4kW), Tipo2 (22kW), Tipo2 (43kW), Combo (50kW), Chademo (50kW), Combo (150kW). Rows include Madrid 2, Calvarrasa de Abajo, ES Encinas de abajo, Madrid 14, Encinas de Abajo, SEVILLA, AUSSA Plaza Altozano S/N, Sevilla, AUSSA Genil, 222, Sevilla, AUSSA José Laguillo, Sevilla, EYSA Campamento, Sevilla, TARRAGONA, IKEA Valls, C/ Blanquers, 71, Valls (2 puntos), Restaurante Oleus, Area Coop. Cambrils, 41, Cambrils, TOLEDO, ES Oropesa, C-5105, 1, Oropesa, VALENCIA, Paseo de la Piscina, 7, Benageber, C/ Jesús Balanzá, 19, Benifairó de les Valls, ES Adenor Canet d'Enberenguer, Mediterráneo, 16, Canet d'Enberenguer, Piza, Ayuntamiento, 1, Albuñoch, Escuela Negocios Cámara Valencia, Avda. Benjamin Franklin, 8, Paterna, Balearia, Muelle de la Aduana, 1, Valencia, ES Ballenoi Paiporta, Acequia de Favara, 5, Paiporta, Avda. Miguel Hernández, 35, Aldaia, Corts Valencianes, 1, Carcaixent, C/ Marquesa de Montortal, 2, Carcaixent, C/ Maestro Giner, 48, Carcaixent, C/ Gandía, 74, Carcaixent, VALLADOLID, ES El Brizo, Autovía A 601, 13, Aldeamayor de San Martín, Plata 41, Valladolid, Los patillos 86, Valladolid, Felipe Sánchez Román, 850, Valladolid, Agencia de Innovación y Desarrollo, Vega Sicilia, 2, Valladolid, Vega Sicilia, 1, Valladolid, Museo de la Ciencia, Salamanca, 59, Valladolid, Puente Colgante, 55, Valladolid, Casa de Indias, La India, 4, Valladolid, Monasterio de Silos, 1, Valladolid, Plaza Milenio exterior, Valladolid, Plaza Milenio interior, Valladolid, Doctrinas, Valladolid, Pio del Río Hortega, 2, Valladolid, Feria de Muestras, Ramón Pradera, 3, Valladolid, Centroid, Euro, 2, Valladolid, VIZCAYA, Foru Enparantza, 15, Orduña, Tartanga, 14, Erandio, IKEA Barakaldo, Ugarteke, 1, Bilbao, Palacio Euskalduna, Bilbao, Plaza Euskadi, 1, Bilbao, Elkano, 9, Bilbao, Paseo de Uribitarte, 3, Bilbao, Gernika Lorategia, 25, Bilbao, Parking Karmelo, Karmelo 17, Bilbao, Parking Zabalburu, Zabalburu 2, Bilbao, ZAMORA, ES Castillo Benavente, Américas, 7, Benavente, Plaza Mayor, 1, Vezdemarban, ZARAGOZA, ES Cetina, N-II, 200 Cetina, N-330, 445, Cariñena, Rural 30, Almonacid de la Sierra, IKEA Zaragoza

Así funciona la App Recarga Pública de Iberdrola

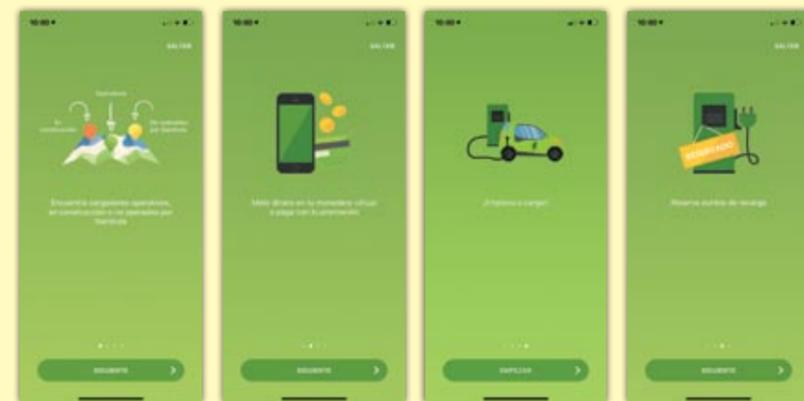
- 1.- Descargar la app Recarga Pública Iberdrola desde Google Play Store para Android o desde App Store para iOS.
2.- Registrarse con NIF y correo electrónico.

- 3.- Los clientes de Iberdrola serán reconocidos y solo necesitarán confirmar un usuario y contraseña.
4.- Los que no son clientes deberán rellenar datos personales, dirección de facturación, además de usuario y contraseña.
5.- Recarga de saldo, para utilizar cargadores con coste.

- Basta acceder a la cuenta de usuario, seleccionar 'Mi saldo', elegir el importe a cargar, seleccionar una tarjeta de crédito y pagar.
6.- Puedes reservar el cargador que necesitas. Con un plazo de 30 minutos, asegúrate de que el punto de recarga está preparado para ti. Un proceso que es gratuito si empiezas a recargar el coche en esa media hora reservada.

- 7.- Para recargar el coche hay dos métodos: escanear el código QR que encontrarás en el cargador o seleccionar el punto de recarga en el mapa de la aplicación.
8.- Elige el tipo de cargador que se adapta a tu coche -Tipo 2, Combo, Chademo...-, selecciona la cantidad de dinero que vas a recargar -solo se cobrará lo que finalmente

- gastes, no la cantidad que hayas seleccionado si esta es superior-.
9.- Enchufa tu coche... Y a cargar.
10.- Para finalizar la recarga puedes hacerlo desde la app Recarga Pública, desde tu coche o esperar la finalización automática una vez haya acabado todo el proceso.



«Cuatro sencillos pasos, realizados desde la pantalla de tu móvil, son los que permiten cargar tu coche eléctrico a través de la App Recarga Pública de Iberdrola.

Las **5** claves de la estrategia Smart Mobility de Iberdrola



Iberdrola está comprometida al máximo con la movilidad eléctrica y su estrategia se centra en las grandes obras y también en los pequeños detalles. El objetivo es construir una movilidad más sostenible y, al mismo tiempo, con las mejores soluciones y al mejor precio, para los usuarios.

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.

La red de Iberdrola ya dispone de una cantidad de puntos de recarga repartidos por todo el territorio que permiten recorrer España de una punta a otra con total seguridad. 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.- Control total desde el móvil.

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.

App Recarga Pública de Iberdrola Todos los cargadores, en tu mano

La app Recarga Pública de Iberdrola es la herramienta perfecta para planificar viajes con tu coche eléctrico y controlar absolutamente todo el proceso desde tu smartphone. Una aplicación que monitoriza todos los puntos de recarga disponibles en nuestro país; no solo los de Iberdrola. Controla su estado y si están operativos o siendo usados por otra persona en tiempo real. Además, indica cuántos y qué tipo de cargador tiene cada estación y el precio a pagar por la recarga. Y ese pago se hace desde el móvil, a través del cual también se puede reservar el cargador. La App tiene más funciones, pues permite la interacción entre los usuarios y la actualización permanente de la red. Porque los usuarios

de la App Recarga Pública pueden añadir nuevos puntos de recarga o reportar averías en los puntos que no funcionen. Todo ello para que los usuarios tengan la mejor información posible. A través de la app Recarga Pública ya puedes acceder a las más de 470 estaciones de carga y los más de 660 cargadores de uso público que Iberdrola ya tiene desplegados en la actualidad por toda la geografía española. Y ya se pueden monitorizar también, las más de 430 estaciones de carga que Iberdrola ya está montando y que en breve plazo de tiempo estarán disponibles para garantizar la movilidad eléctrica a todos los usuarios en todos los territorios. Pero, además, desde la App



Recarga Pública también se puede acceder a los más de 3.600 puntos de recarga de todo tipo de entidades y empresas ya desplegados por toda nuestra geografía.

▲ La App Recarga Pública de Iberdrola permite monitorizar y utilizar todos los puntos de recarga de nuestro país.

