

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

SKODA OCTAVIA COMBI

Al volante



PRÁCTICO
COMO SIEMPRE, MÁS
TECNOLÓGICO QUE NUNCA

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 18 DE AGOSTO Nº 1.779 del 21 de julio al 17 de agosto de 2020



PROBAMOS DOS NÚMEROS 1

Ford Kuga

2.5 Duratec PHEV 225 CV

Primer plug in
fabricado en
España



Volkswagen Golf e-TSI

Líder
de ventas
en Europa

COMPRAS MAESTRAS

SELECCIONAMOS LOS 24 COCHES MÁS INTERESANTES POR TECNOLOGÍAS

Aprovecha
el Plan
Renove

Aluvión de
novedades
0 y ECO



Honda Jazz



Renault Captur
E-Tech



DS 9



Mazda MX-30



Nissan Ariya



Audi Q4 e-tron concept

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 ŠKODA AUTO
AÑOS

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 31/08/2020 para clientes particulares que financian 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/100km): 5,9-9,2 l/100km, 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/100km): 4,9-6,4 l/100km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 126-146 g/km, emisiones de CO₂ NEDC: 112-116 g/km.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Al detalle



NACE STELLANTIS, EL CUARTO GRUPO MUNDIAL

Damos la bienvenida a un nuevo nombre en el sector, Stellantis, que es definitivamente como se llamará el grupo automovilístico resultado de la fusión entre PSA y FCA, anunciada el pasado año y que forma el cuarto fabricante mundial. En total, 13 marcas –Peugeot, Citroën, DS, Opel, Vauxhall, Fiat, Abarth, Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Chrysler, Dodge/RAM y Jeep– que tendrán al frente, como CEO, a Carlos Tavares, actual CEO de PSA. La nueva compañía explica que Stellantis procede del latín 'stellus', que significa 'iluminado con las estrellas'. Les deseamos lo mejor.

LA VELOCIDAD, EN EL PUNTO DE MIRA DE TRÁFICO



28.969 denuncias ha generado la campaña de vigilancia y control de la velocidad realizada recientemente por la DGT. Bien está que las autoridades se ocupen de hacer cumplir las normas, pero conviene recordar, aunque sea a contracorriente, que los factores más negativos para la seguridad son dos: las distracciones –léase 'móvil'– y el binomio alcohol/drogas.

Motor 16

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julián Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón

Roca Maseda y Javier Rubio.

Consejo editorial: María Jesús Benoit, Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247/983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Alonso vuelve a casa

En Renault están convencidos de que, por desarrollo del monoplaza y calidad del piloto, podrían conseguir otro título.

Lo que para muchos parecía algo improbable se ha convertido en una realidad. Fernando Alonso regresa a la Fórmula 1 y lo hace, como algunos preveíamos, de la mano de Renault. La escudería con la que conquistó dos títulos mundiales, donde se sintió más realizado y de la que se fue con un apretón de manos amistoso en 2009. Tiempos mágicos y nostálgicos, porque desde aquella separación ninguno volvió a ganar un título. Por eso esta arriesgada apuesta supone cerrar el círculo de la mejor manera posible, en el equipo donde en 2005 y 2006 consiguió ser el rey de los circuitos. Exactamente igual que para la marca del rombo el retorno de Alonso representa el empuje necesario para colocarse en lo más alto cuando llegue el gran cambio de normativa de 2022, ya que el actual dominio de Mercedes-Benz, hoy por hoy, es incontestable. Así, con este horizonte y una nueva ordenanza reglamentaria y técnica que iguala al máximo los coches y limita los presupuestos a 140 millones de dólares por equipo, los responsables de Renault están cada vez más convencidos de que, por desarrollo de monoplaza y calidad del piloto, pueden conquistar un tercer título. Además, como compañeros de viaje del ovetenense están su manager y amigo, Luis García Abad, especialista en marketing, y Alain Prost, tetracampeón del

mundo y asesor y director en la sombra del equipo Renault. Con todo, y teniendo en cuenta que Alonso presume de estar en la mejor forma a sus 39 años y con una gran motivación, no lo tiene nada fácil. Es muy loable intentar situarse en el lugar que tanto él como la marca francesa merecen, pero no todos los regresos fueron exitosos, y casos como los de Alain Jones, Kimi Räikkönen o Michael Schumacher son buena prueba de lo contrario. En todo caso, lo inmediato para Fernando Alonso es conseguir ganar las 500 Millas de Indianápolis, carrera que se celebrará a finales de agosto, y así lograr pasar a la historia como el segundo corredor que, junto a Graham Hill, consiguió la 'triple corona': Mónaco, Le Mans e Indianápolis. Después, ojalá que junto a los bolidos ganadores R-25 y R-26, que hoy descansan en el museo del piloto en Oviedo, un día pueda estar el monoplaza Campeón del Mundo 2022. Una cosa está clara: con Alonso en Renault y Carlos Sainz en Ferrari, además de unos coches que en teoría van a ser similares, nuestros pilotos con preparación y fuerza estarán en el cajón en numerosas ocasiones. Una feliz e histórica circunstancia que todos los aficionados españoles podremos disfrutar después de unas temporadas pasadas, marcadas por el aburrimiento.

El piloto asturiano regresa a la escudería con la que conquistó los títulos mundiales de 2005 y 2006, donde se sintió más realizado y de la que se fue con un apretón de manos amistoso en 2009. Tiempos mágicos y nostálgicos, porque desde aquella separación ni Fernando Alonso ni Renault volvieron a ganar un título.

SUMARIO

Nº 1.770 · 21 julio al 17 agosto de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

GAMA CAMPER VOLKSWAGEN

California y Grand California se suman a la gama camper de la marca alemana.

8.- FORD BRONCO

Un mito de los todoterreno que vuelve... pero solo a EE.UU.

10.- SEAT ATECA

Una renovación en profundidad para seguir siendo líder.

12.- CUATRO RUEDAS

FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV

Con una mecánica híbrida enchufable de 225 CV y 56 kilómetros de autonomía eléctrica, el Kuga es un SUV cómodo, práctico y seguro.

18.- VOLKSWAGEN GOLF 1.5 E-TSI DSG

Volkswagen le da otro empujón al Golf en una nueva generación que avanza en digitalización, equipamiento y en el aspecto mecánico.

24.- LO ÚLTIMO COMPRAS MAESTRAS POR TECNOLOGÍAS

Con la caída de ventas del COVID-19, las ofertas de las marcas y el apoyo del Gobierno, es el mejor momento para comprar coche. Elegimos los tres más recomendables de cada tecnología.

34.- AUDI Q4 SPORTBACK E-TRON

Este concept adelanta el séptimo eléctrico de Audi, el Q4 Sportback e-tron que llegará en 2021.

36.- DS 9

Una amplia y lujosa berlina de representación llena de exclusividad y alta tecnología.

38.- NISSAN ARIYA

Este aparente crossover de línea deportiva es el punto de partida de una gran ofensiva eléctrica en la marca japonesa.

40.- HONDA JAZZ HYBRID

El nuevo Jazz, un utilitario urbano con un consumo ridículo, una practicidad asombrosa y un agrado de conducción sobresaliente.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

ALFA ROMEO	60
AUDI	34
DS	36
FORD	8,12
HONDA	40
HYUNDAI	56
KIA	54
LAND ROVER	52
MAZDA	50
NISSAN	38
RENAULT	44
SEAT	10
SKODA	48
VOLKSWAGEN	6,18

6

38



52



50



48



44



54

44.- GAMA RENAULT E-TECH

Tres modelos y dos tecnologías. Clio híbrido y Captur y Mégane híbridos enchufables forman la gama E-Tech.

48.- SKODA OCTAVIA

El Octavia sigue ampliando su leyenda con una generación más tecnológica y avanzada que nunca.

50.- MAZDA MX-30

Peculiar en su estilo y original en sus soluciones, el primer eléctrico de Mazda ya está aquí.

52.- LAND ROVER DEFENDER

Tras nueve años de espera, el icónico Defender ya tiene sustituto... Y está a la altura.

54.- KIA X-CCEED PHEV

Con 48 km de autonomía eléctrica combina diversión y eficiencia.

55.- KIA OUTLET

Comprar cualquier modelo de la gama Kia sin moverte de casa es más fácil.

56.- VACACIONES EN ELÉCTRICO

Con Iberdrola se puede y el ahorro es sorprendente.

58.- LA SEMANA

60.- ALA ÚLTIMA

62.- DE CARRERAS MERCEDES DOMINA SIN COMPASIÓN

El arranque de la temporada de F-1 deja el dominio absoluto de Mercedes y la debacle de Ferrari.

64.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

SEAT

Único, como todo lo nuestro.

El Nuevo SEAT León es especial. Puede que sea por su tecnología SEAT CONNECT sin cables, sin llaves, sin complicaciones. Quizá es por su iluminación dinámica, que lo hace único. O igual lo que impresiona es saber que cuenta con los sistemas de seguridad más avanzados, como el asistente de salida segura. Sea por lo que sea, el Nuevo SEAT León es más León que nunca.



Nuevo **SEAT León**
Por **15.900 €**.
Sujeto a financiación.

Consumo medio combinado de 4,1 a 6,4 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 107 a 145 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂ de 89 a 115 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado SEAT León FR con opcionales. PVP recomendado en Península desde 15.900 € para un SEAT León 1.0 TSI 66 kW (90 cv) Start/Stop Reference Launch Pack (IVA, transporte, impuesto de matriculación, pack CONFIANZA opcional (300 €), y bonificación de Volkswagen Financial Services incluidos), para clientes particulares que financien con Volkswagen Bank GmbH S.E. Los servicios incluidos en el Pack Confianza son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda) y Extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 km (lo que antes suceda). Oferta válida hasta 31/07/2020. PVP recomendado para Península para clientes particulares. IVA, transporte e impuesto de matriculación y aportaciones comerciales de marca incluidos en el precio.

5 AÑOS GARANTÍA MANTENIMIENTO

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

JEEP WRANGLER RUBICON 392

En respuesta a los seguidores del Wrangler que pedían un motor V8, Jeep acaba de presentar este concept que dará paso a una versión de serie con motor V8 y nada menos que 450 CV de potencia. Para acoplar este propulsor de 6,4 litros de cilindrada han tenido que modificar el chasis y reforzar la suspensión. Acelera de 0 a 100 km/h en menos de 5 s.



SKODA OCTAVIA SCOUT

El nuevo Octavia Scout ofrece por vez primera versiones con tracción delantera opcionales, alternativa a la tracción total de serie. Mantiene los 15 milímetros adicionales de altura libre al suelo del paquete «ma-las carreteras». Y estrena motor TDI de 200 CV.

Volkswagen Vehículos Comerciales

Nueva **gama Camper** y comerciales 100% eléctricos

Volkswagen va a ser la primera marca en ofrecer un modelo cero emisiones en cada uno de sus segmentos de transporte. Se trata de la gama electrificada: e-Caddy ABT, e-Transporter ABT y e-Crafter. Fruto de un acuerdo de colaboración entre Volkswagen y el preparador ABT y su división ABT e-Line, el e-Caddy ABT 100% eléctrico, estará disponible como Maxi de batalla más larga, y el e-Transporter ABT 100% eléctrico, estará disponible también en la versión Furgón. Ambos contarán con una autonomía superior a 120 Km (WLTP)

gracias a la incorporación de una batería de iones de litio de 37,3 kWh de capacidad. Los dos modelos ofrecen 83kW (113 CV) de potencia y un par de 200 Nm y cuentan con tracción delantera y cambio automático DSG. En cuanto a la e-Crafter, ofrece una conducción sin emisiones y entre 115 y 120 kms WLTP de autonomía. Equipa un motor eléctrico con una potencia de 100kW/136CV con una autonomía de entre 115 y 120 kms WLTP. Respecto a la gama Camper, recibe un nuevo diseño exterior y un interior

renovado con controles digitalizados. También monta ya una nueva dirección asistida electro-mecánica que permite el uso de sistemas asistencial a la conducción. Y el Grand California está construido sobre la base del Crafter, es más grande y cuenta con más espacio para dormir, para almacenar cosas y permite incorporar un baño propio con ducha.



▲ Fruto de la colaboración con el preparador ABT y su división e-Line, Volkswagen ya ofrece una versión cien por cien eléctrica del Caddy y del Transporter, además del Crafter.



Volkswagen Tiguan

Llega **electrificado** y con una versión «R»

El nuevo Volkswagen Tiguan llega al mercado con un motor híbrido enchufable además de las versiones

gasolina y diésel. Pero hay más. la división Volkswagen R ha desarrollado una versión R con 320 CV y dotada de tracción total 4Motion con control selectivo de par en cada rueda.

Y en los Tiguan diésel, la dosificación doble de Ad-Blue garantiza que estas mecánicas se sitúen entre las más limpias del mundo. Entre las novedades figura también una nueva generación de volantes con controles táctiles opcionales. Y la marca alemana también ha digitalizado las funciones de control de la temperatura con sensores deslizantes y botones táctiles. Llega en otoño.



BMW iX3

Un **eléctrico** con 460 km de autonomía

Por fin BMW ha dado a conocer la estética de su iX3, un todocamino cien por cien eléctrico basado en el popular X3. Y apenas hay diferencias respecto al modelo con motores térmicos. Salvo una parrilla delantera completamente cerrada y

unos bajos carenados para mejorar mucho la aerodinámica. Con una potencia de 285 CV de un solo motor situado en el eje trasero, y una batería de 80 kWh, el iX3 puede recorrer con una carga hasta 460 km. El iX3 llegará a finales de año.



► El nuevo VW Tiguan llega en otoño con nuevo frontal.



KUGA HYBRID



KUGA HYBRID

APROVECHA LAS AYUDAS DEL GOBIERNO

POR **199€/MES***

Entrada 8.607€. Cuota Final 15.408€. 37 meses. TAE 9,03%.

Ford ACERCANDO EL MAÑANA

GAMA FORD NUEVO KUGA SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 1,4 A 6,8 L/100 KM. EMISIONES DE CO2 WLTP DE 32 A 160 G/KM (DE 26 A 130 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO2 pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.

*Nuevo Kuga Titanium 2.0 Ecoblue mHEV 110W (150cv). La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp. dtos. promocionales, apor. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 12.000€ y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 37 meses y 20.000 Kms/año. Precio Final 27.334,31€. Importe total del crédito 18.727,31€. Comisión de apertura 636,73€. TIN 7,30%. Importe total adeudado 23.208,73€. Operación sujeta a aportación de la marca y del Gobierno cumpliendo las condiciones anunciadas para el Plan Renove, y a disponibilidad de fondos en el mismo, con entrega de vehículo a achatarrar de más de 10 años. Oferta dirigida a particulares y autónomos. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas en el mes. La versión del vehículo visualizada puede no coincidir con la ofertada. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos.

LAMBORGHINI SIÁN ROADSTER

El Sián Roadster presenta la primera aplicación mundial de un supercondensador en un híbrido. Combina un motor V12 de 785 CV con uno eléctrico de 48 voltios, que proporciona 34 CV, para lograr 819 CV. El motor eléctrico permite maniobras a baja velocidad. Pero lo más novedoso es el supercondensador capaz de almacenar hasta diez veces más potencia que en una batería de iones de litio. Se harán 19 unidades y ya están todas vendidas.



Ford Bronco

Vuelve la leyenda al mercado americano, desde 29.995 dólares

La buena noticia es que ya se puede reservar el Ford Bronco dejando una mínima señal de 100 dólares en ford.com. La mala, es que el comunicado de Ford España deja bien claro que el nuevo todocamino

NO se venderá en Europa. Y nosotros añadimos que de momento, porque va a ser extremadamente difícil resistirse a vender un vehículo tan atractivo y divertido a este lado del charco.

El Bronco tiene una historia preciosa ya que en 1966, este peculiar todoterreno se puso de moda entre los amantes de la aventura. Ahora, con un diseño que

recuerda a ese mítico modelo, llega el Bronco más eficiente, digitalizado y eficaz de la historia con el objetivo puesto en modelos de la competencia como el Jeep Wrangler. Para ello cuenta con una altura libre al suelo de 294 mm y una capacidad de vadeo de 851 mm. En los EEUU el Bronco se venderá en base a dos opciones de motor EcoBoost: un 2.3 de 4 cilindros y 270 CV, y un V6 2.7 de 310 CV. Dependiendo del motor el Bronco recurre a un nuevo cambio manual de

7 marchas asociado sólo al motor de 4 cilindros. Y otra automática de 10 velocidades para el V6. A nivel de tracción, el SUV americano también se podrá comprar con dos alternativas 4x4 y un paquete de tecnologías para salir fuera del asfalto con garantías denominado Trail Toolbox. Otra curiosidad del Bronco es que tanto las puertas como el techo se pueden desmontar fácilmente. El Bronco parte de 29.995 dólares (26.000 euros)



INEOS Grenadier

Mucho más que un todoterreno de verdad

INEOS Automotive es una filial de INEOS Group, compañía líder en la fabricación de productos petroquímicos. Este gigante industrial, que cuenta con 22.000 empleados en 34 empresas, con una red de producción que abarca 183

fábricas en 26 países, se ha asociado con Magna Steyr para desarrollar un todoterreno auténtico que llevará motores BMW, cambio de 8 marchas ZF, suspensión Magna y suspensiones Carraro. Se producirá a partir de finales de 2021.

Toyota Corolla Cross

De momento solo a la venta en Tailandia

Toyota se está especializando en versiones todocamino a partir de modelos que no nacieron con ese objetivo. El caso más reciente es el del Toyota Yaris Cross y ahora la marca nipona nos sorprende con este Corolla Cross, de momento solo disponible para el mercado tailandés. El Corolla más aventurero se parece muy poco a cualquiera de

los Corolla conocidos, por altura y presencia, pero parte de la misma plataforma. A nivel mecánico el Corolla Cross llegará a Tailandia con

un motor de gasolina 1.8 de 142 CV y cambio CVT. Y con una alternativa híbrida que combina un 1.8 de 98 CV con otro eléctrico de 72.



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



qué pasa



BENTLEY BENTAYGA

El nuevo Bentayga adopta en su diseño el ADN de Bentley, creando un SUV aún más musculoso y elegante. El interior ofrece nuevos asientos y acabados, y mayor espacio para las piernas detrás. Y el sistema de entretenimiento es de última generación, con pantalla de 10,9 pulgadas. El motor es el V8 de 550 CV.

▲ El interior podrá llevar sólo cuatro asientos con más espacio.

MASERATI GHIBLI HYBRID

En septiembre comienza la producción del nuevo Ghibli Hybrid, el primer modelo electrificado de Maserati. Asocia un motor de gasolina de cuatro cilindros con turbo a un alternador de 48 voltios y un sobrealimentador eléctrico (e-Booster). El Ghibli Hybrid eroga 330 CV y homologa 8,5 l/100 km WLTP.



▲ El nuevo acabado Xperience y el FR serán los de más éxito en el nuevo Ateca. Los 4x4 se llaman 4.

de 110, 150 y 190 CV. Y en diésel, el motor 1.6 TDI de 115 CV ha sido reemplazado por un 2.0 TDI de igual potencia con mejores prestaciones y más par y potencia máxima disponibles en un mayor rango de revoluciones. También se ofrece el motor 2.0 TDI de 150 CV, combinado con el cambio manual o con el DSG. El SUV español también ha mejorado notablemente en calidad, que ya era muy buena, y en seguridad. Y para ello, ahora integra algunos de los sistemas de asistencia al conductor más avanzados. Además, da un salto importante en conectividad. Del nuevo

Nuevo Seat Ateca Salto importante en calidad y tecnología, pero sin subir el precio

En septiembre Seat pone a la venta el nuevo Ateca, que adopta el restyling más profundo que ha hecho Seat jamás en uno de sus modelos. Pero el todocamino español lo merecía tras cuatro años de éxitos. El frontal del coche hereda ahora el aire de familia del León, pero sobre todo del Tarraco, y ahora es mucho

más refinado y Premium. La gama Ateca pasa a ofrecer cuatro acabados: Style, Reference, Xperience y FR. El Xperience sustituye al Xcellence toda vez que desaparece del León. Y ambos serán los más demandados por el público. Pero el Xperience no es un Ateca mejor preparado para salir al campo, sino que

se trata de un acabado estético que realza su imagen musculosa y aventurera. El aire deportivo se deja para el Ateca FR, siempre con ese toque picante que tanto gusta a los clientes. Con el restyling, el equipamiento del Ateca aumenta e incluye desde la versión de acceso faros Full LED. Y en los acabados Xperien-

ce y FR los pilotos traseros también serán de LED y los intermitentes, dinámicos. La pantalla central puede ser ahora de 9,2 pulgadas —antes solo de 8,25— y el Ateca adopta los menús y el volante del nuevo León. Eso sí, mantiene el cambio DSG de palanca y no hereda el electrónico que sí estrenan Golf o León. A nivel mecánico el nuevo Ateca sigue ofreciendo un abanico muy completo de motores de gasolina y diésel, estos últimos con un



▲ Faros Full LED en todos y pilotos LED con intermitentes dinámicos en FR y Xperience. El volante es el del León.

nuevo sistema doble de dosificación SCR, que incluye inyección dual de AdBlue para reducir emisiones. En gasolina, el nuevo Ateca cuenta con propulsores

Ateca todavía no hay precios definidos, pero costará prácticamente lo mismo que el actual o incluso será algo más barato al llevar más equipamiento.



LA SEGURIDAD VIAJA CONTIGO

Con neumáticos MICHELIN estarás siempre preparado para cualquier situación. Elige MICHELIN CrossClimate, el neumático con una excelente duración que te proporciona la máxima seguridad, desde el primer hasta el último kilómetro, y en cualquier condición meteorológica: lluvia, sol o nieve.

NEUMÁTICOS MICHELIN, PRESTACIONES DISEÑADAS PARA DURAR

www.michelin.es



El electrificador de familias

La primera versión del nuevo Kuga que probamos a fondo es la equipada con una mecánica híbrida enchufable de 225 CV que anuncia 56 kilómetros de autonomía eléctrica y recibe la etiqueta '0 Emisiones'. Un SUV práctico, cómodo y seguro que se adapta igual de bien a los movimientos urbanos de lunes a viernes como a las escapadas en grupo del fin de semana.

PRECIO	41.400 €
EMISIONES DE CO ₂ :	26 G/KM (NEDC)
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Eficiente siempre. Autonomía eléctrica. Prestaciones y agrado. Amplitud y versatilidad. Comportamiento. Titanium desde 33.544 euros reales. Etiqueta '0'.
DEBE MEJORAR	
-	Menos maletero que el resto de la gama y altura al suelo más justa. Detalles de acabado. Reducción de la altura al suelo. Modo eléctrico algo particular.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

Salvo el nombre, la tercera generación del Kuga apenas respeta nada de su antecesor, pues crece –89 milímetros más largo y 44 más ancho, y distancia entre ejes estirada 20 milímetros–, estrena la plataforma C2, adopta una imagen más afilada y deportiva –influye que la altura disminuya 20 milímetros– e introduce varias mecánicas nuevas, destacando las electrificadas: un diésel mild hybrid de 150 CV

con etiqueta 'ECO' y el PHEV que nos ocupa, disponible con los acabados Titanium, ST-Line y el ST-Line X protagonista de estas páginas, y cuyos precios se benefician de descuentos que dejan la opción básica en 33.544 euros, y en 38.354 la opción más refinada. Es decir, facturas más atractivas que otros SUV enchufables de potencia y talla similares.

La tapa de recarga eléctrica en la aleta delantera izquier-

da y los emblemas 'plug-in hybrid' delatan a la versión PHEV desde el exterior, aunque los más observadores caerán también en que va más pegado al suelo: altura libre de solo 160 milímetros, frente a los 178 en un ST-Line de mecánica normal o los generosos 190 de los Titanium, que no montan suspensión deportiva. O sea, que si pensamos circular lejos del asfalto, el Kuga PHEV no parece nuestro mejor aliado,

por más que entre sus programas de conducción haya dos –Resbaladizo y Nieve/Arenapensados para la aventura. Sin olvidar que tiene tracción exclusivamente delantera.

En cuanto al interior, y al margen de funciones específicas en instrumentación y pantalla central, o del botón para elegir modo de propulsión, lo que más le distingue de otros Kuga es su maletero algo más pequeño: 64 litros menos. Pe-



LA CLAVE

Ford ha querido dar protagonismo a la versión híbrida enchufable al lanzar su nuevo Kuga. Y hace bien, porque es una compra realmente interesante para esas familias que necesitan un vehículo amplio, versátil, cómodo, seguro y con esa imagen SUV que ahora tanto gusta, pero quieren dar ya el salto a la electrificación con un '0 Emisiones' que, además, sea asequible.



◀ La batería de 14,4 kWh –10,6 útiles– se puede recargar en un enchufe doméstico en menos de 6 horas, y un sistema de luces indica cómo va el proceso. En marcha, la recarga es muy activa, y 'fabrica' mucha electricidad.

ro los 411 disponibles no están nada mal, y como se mantiene la versátil segunda fila corredera –podemos desplazarla hasta 15 centímetros–, el volumen alcanza los 581 litros con cinco plazas en uso. Y en ese supuesto siguen cabiendo bien las piernas en las plazas traseras, pues una de las virtudes del SUV de Ford es la amplitud: 132,5 centímetros de anchura detrás, altura al techo de sobra, unos brillantes 76,5

centímetros de cota entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante... Y el túnel central apenas sobresale, de manera que cinco personas se acomodarán de cine.

Hay bastantes huecos para guardar cosas, los asientos son cómodos y gozamos de buena visibilidad en todas direcciones. Y la calidad general aprueba con nota alta, ya que hay materiales sólidos –nadie debe esperar atmósfera Pre-



▲ Si un Kuga 'normal' tiene 475 litros de maletero ampliables a 645 –avanzando la segunda fila pero conservando las cinco plazas–, en el Kuga PHEV son 411 litros básicos, y ampliables a 581.



▶ A 135 KM/H SIN GASES
**RECORRER MÁS DE 50
 KILÓMETROS EN MODO
 ELÉCTRICO ES PAN
 COMIDO, INCLUSO SI NOS
 METEMOS EN AUTOVÍA
 CALIDAD Y EQUIPAMIENTO
 EL NUEVO KUGA
 ESTÁ BASTANTE BIEN
 HECHO Y PRESUME DE
 TECNOLOGÍA, YA SEA DE
 SERIE U OPCIONAL**



▲ Pantalla táctil y navegador son de serie. En el modo Eco, el cuadro de instrumentos digital prescinde del cuentavueeltas.

▼ Hay cinco modos de conducción –Arena, Deportivo, Resbaladizo...–, y cada uno personaliza la instrumentación de un color.



◀▶ El programa del cambio, de una marcha, se selecciona mediante una rueda; y a su lado van los mandos para elegir modo de propulsión –botón EV– y de conducción. El plástico del módulo cargador es algo 'low cost'.



mium, pero sí robustez y buen gusto– y la construcción parece sólida, aunque nuestra unidad mostraba algún detallito 'de juventud' en los plásticos del revestimiento interior de los pilares.

La pantalla central de 8 pulgadas y la instrumentación digital de 12,3 –no tan configurable como nos gustaría, pues podemos cambiar el color y poco más– aportan bastante información, y nos gusta que la consola conserve mandos 'tradicionales', como los de audio, climatización, calefacción de asientos... Y el selector del cambio, sencillo a más no poder: una rueda para elegir programa con un botón para activar el modo 'L', que poten-

cia la regeneración de energía en frenadas y deceleraciones. Pero no hay levas en el volante ni un modo manual, porque la caja, desarrollada por la propia Ford, es automática y de una sola marcha. Su funcionamiento satisface, pues al acelerar con fuerza no se produce esa molesta 'sobreactuación' de las transmisiones CVT, lo que revierte en mucho agrado de uso tanto en ciudad como atacando un puerto.

Y junto a la rueda del cambio, dos botones clave: el de modos de conducción –son cinco, incluido el Sport, que aviva las reacciones del coche para disfrutar más, y el Eco, que prioriza la eficiencia y elimina el cuentavueeltas–,

y el de modos de propulsión, con cuatro opciones: EV Auto –es en el que arranca, y da libertad a la mecánica para combinar motores y batería de la mejor forma posible–, EV Now –movilidad eléctrica–, EV Later –preserva la carga de la batería existente para usarla después– y EV Charge –intensifica la recarga de la batería durante la marcha, aunque eso eleva el gasto de gasolina–. Pero conviene matizar alguna cosa, como que EV Now no es compatible con Sport –tiene su lógica– o que el conductor pide... y el coche decide. Lo decimos porque en el Kuga PHEV apreciamos más participación del motor de gasolina que en otros híbri-

dos enchufables; y aunque rodemos muy despacio, a veces el 2.5 Duratec funciona –como para coger temperatura– durante uno o dos minutos al empezar a circular –ver cuadro en página 17–. Habrá razones técnicas para ello, pero no nos convence porque ya no resulta tan 'cien por cien eléctrico' en su vertiente EV.

Sin embargo, ayuda a perdonar ese detalle la excelente eficiencia general del coche. Primero, porque hacer sin emisiones los 56 kilómetros WLTP que homologa de media la marca –68 en ciudad– es tarea fácil, pues en nuestro exigente recorrido, sin una irreal conducción 'de laboratorio', completamos 49. Des-



▲ Aunque pesa 1.844 kilos, que no es poco, el Kuga PHEV presume de un comportamiento eficaz, con ágil paso por curva y sólida frenada.

pués, porque partiendo con la batería a tope de carga –bastan poco más de 5 horas en un enchufe normal–, nuestro Kuga se conformó con 3,8 l/100 km

en un circuito de 100 kilómetros que tenía mucha autovía a buen ritmo, ciudad y carreteras que incluían un tramo de montaña. Y en tercer lugar

–es la prueba definitiva sobre economía en un PHEV–, porque si circulamos con la batería descargada el gasto en ese mismo itinerario mixto es de solo 6,2 l/100 km; el mismo valor real que el Toyota C-HR de 122 CV. El secreto para que consuma tan poco es que continuamente genera electricidad y la usa, de manera que 33 de los 100 kilómetros del test 'sin batería' los cubrió apagando el motor de gasolina. Y como caben casi 43 litros en el depósito, hay autonomía para viajar sin parar mucho.

En cuanto a prestaciones, no hay que pensar que se trata de un misil por sus 225 CV de potencia total, pues el conjunto alcanza los 1.844 kilos y eso

se nota, pero le hemos medido una aceleración de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos –como un Puma 1.0 EcoBoost mHEV de 155 CV– y solventa los adelantamientos con seguridad: 5,5 segundos para pasar de 80 a 120 km/h –4,4 medimos hace poco al Volkswagen Passat Variant GTE de 218 CV–.

El típico buen comportamiento rutero de todo Ford pone la guinda, con una dirección rápida y precisa, frenos de gran respuesta –aquí los kilos parecen no afectar– y una estabilidad notable, pues la actitud es noble, hay equilibrio confort/eficacia, tracciona correctamente y, yendo 'alegres', sólo se notan los kilos extra en curvas cerradas.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR DE COMBUSTIÓN	2.5 DURATEC
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/Válvulas	4, en línea / 16
Diámetro x carrera (mm)	87,5 x 103,4
Cilindrada (c.c.)	2.490
Alimentación	Inyección directa. Ciclo Atkinson
Compresión	13,0 a 1
Potencia máxima / rpm	152 CV / N.d.
Par máximo / rpm	N.d.
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono trifásico de imán permanente
Posición	Delantera
Potencia máxima	97 kW / 132 CV
Par máximo	N.d.
BATERÍA	iones de litio
Capacidad (kWh)	14,4
Refrigeración/Calentamiento	Por líquido
Autonomía en modo EV (km)	56 (WLTP)
Potencia máxima conjunta	225 CV
Par máximo conjunto	N.d.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,38
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 330 mm / Discos 302 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	225/60 R18
Llantas, aleación	7,5J x 18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.844
Capacidad del depósito (l)	42,7
Relación peso/potencia (kg/CV)	8,23
Coefficiente aerodinámico (Cx)	N.d.

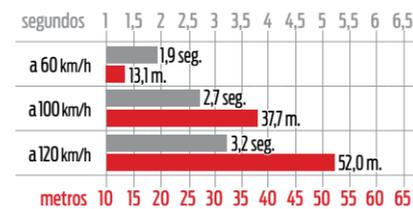
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Instrumentación configurable	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Navegador, radio digital y SYNC 3	▲		
Asientos calefactados del./tras.			▶
Volante calefactado			▶
Cargador inalámbrico para móvil	▲		
Techo panorámico eléctrico			▶
Faros antiniebla función 'cornering'	▲		
Faros Full LED	▲		
Tapicería mixta téxtil y cuero	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Portón trasero automatizado			▶
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbad rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag cortina del./tras.	▲		
Lector de señales de tráfico			▶
Asistente mantenimiento de carril	▲		
Aviso colisión y frenada automática	▲		
Control de ángulos muertos			▶
Detector de fatiga	▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero			▶
Control de cruceo adaptativo			▶
Cámaras de visión del./tras.			▶
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Sensor de parking del./tras.	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Asistente de salida en cuesta	▲		
Llamada de emergencia	▲		

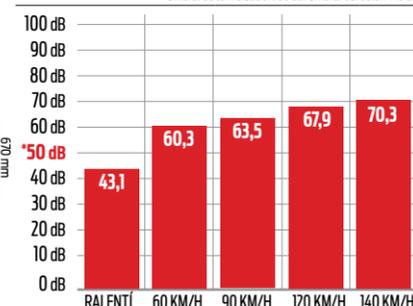
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	201 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,5
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,9 (9,2)
Recorriendo (metros)	137
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	26,9
De 80 a 120 km/h en D	5,5
Recorriendo (metros)	153
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	4,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	2,7
Conducción dinámica	6,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	4,0
A 140 km/h de cruceo	5,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	3,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	737
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	n.d. / n.d.
Ciclo mixto (NEDC)	1,2
Ciclo mixto (WLTP)	1,4

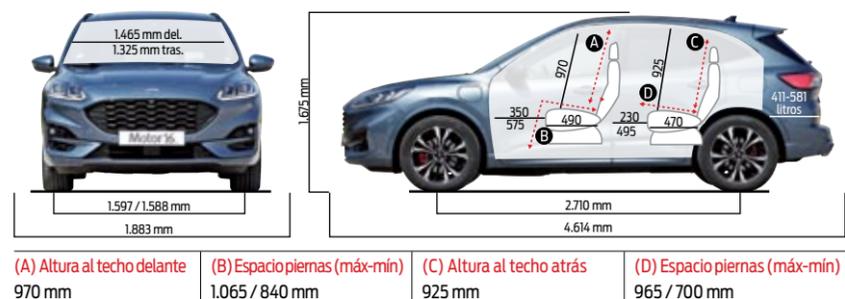
FRENOS



SONORIDAD



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...

	FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV TITANIUM	CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID FEEL	OPEL GRANDLAND X HÍBRIDO ENCHUFABLE SELECTIVE	PEUGEOT 3008 HYBRID 225 e-EAT8 ALLURE
Precio	37.800 euros (34.260 con dto.)	42.150 euros (40.350 con dto.)	43.100 euros (38.555 con dto.)	43.100 euros (39.600 con dto.)
Cilindrada	2.488 cc	1.598 cc	1.598 cc	1.598 cc
Pot. gasolina	152 CV / n.d.	180 CV / 6.000 rpm	180 CV / 6.000 rpm	180 CV / 6.000 rpm
Pot. eléctrico	132 CV	110 CV	110 CV	110 CV
Potencia total	224 CV	225 CV	225 CV	225 CV
Cambio	Automático, 1 velocidad	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades
Batería	iones de litio (14,4 kWh)	iones de litio (13,2 kWh)	iones de litio (13,2 kWh)	iones de litio (13,2 kWh)
Autonomía EV	56 km (WLTP)	55 km (WLTP)	57 km (WLTP)	N.d.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumo	1,4 l/100 km (WLTP)	1,4 l/100 km (WLTP)	1,4 l/100 km (WLTP)	1,4 l/100 km (WLTP)
Emisiones	32 g/km CO ₂ (WLTP)	32 g/km CO ₂ (WLTP)	31 g/km CO ₂ (WLTP)	31 g/km CO ₂ (WLTP)
Vel. máxima	200 km/h	225 km/h	225 km/h	N.d.
0-100 km/h	9,2 segundos	8,9 segundos	8,9 segundos	N.d.
Maletero	411-581 / 1.481 litros	460-600 / 1.510 litros	390 / 1.528 litros	395 / 1.357 litros
Dimensiones	4.614 / 1.883 / 1.675 mm	4.500 / 1.840 / 1.654 mm	4.477 / 1.856 / 1.609 mm	4.447 / 1.841 / 1.623 mm
Depósito comb.	42,7 litros	43 litros	43 litros	43 litros
Peso	1.844 kilos	1.825 kilos	N.d.	1.836 kilos
A favor	Muy eficiente, tanto en conducción eléctrica como en funcionamiento híbrido. Y sigue gastando poco al agotarse la batería. Interior amplio y modulable gracias a la segunda fila móvil. Maletero. Precio bajo, y con descuento. Tres niveles de acabado. Comportamiento y confort general. Agrado de uso.	El maletero más grande del cuarteto. Segunda fila corredera y compuesta por tres butacas independientes. Confort de marcha por sonoridad y filtrado de la amortiguación. Prestaciones. Eficiencia en modo eléctrico y en funcionamiento híbrido. Cambio automático eficaz. Precio con descuento más bajo que sus 'parientes' de PSA. Disponible en versión con tracción total y 300 CV. Maletero al usar solo dos plazas.	Comparte plataforma y mecánica PHEV con Citroën y Peugeot. Prestaciones. Eficiencia en modo eléctrico y en funcionamiento híbrido. Cambio automático eficaz. Precio con descuento más bajo que sus 'parientes' de PSA. Disponible en versión con tracción total y 300 CV. Maletero al usar solo dos plazas.	Adaptación a la ciudad: las dimensiones más compactas del cuarteto. Prestaciones. Eficiencia en modo eléctrico y en funcionamiento híbrido. Cambio EAT8 eficaz. Comportamiento. Disponible en versión Hybrid4 con tracción total y 300 CV. Interior moderno y de alta calidad.
En contra	Disponible solo con tracción delantera. Altura al suelo algo justa. Motor 2.5 Duratec progresivo pero sin turbo. Material de aspecto 'low cost' en el cable de recarga. Activación del motor de gasolina en circunstancias en las que otros PHEV mantienen su condición 'EV'.	Disponible solo con tracción delantera. Poco espacio para piernas en la segunda fila al avanzar las banquetas. El menos deportivo en curva a ritmo 'vivo'. Consumo real algo elevado al agotarse la batería. Diseños de la instrumentación configurable.	Con cinco plazas en uso, el maletero más pequeño de los cuatro modelos comparados pese a no ser el más corto. Consumo real algo elevado cuando se agota la batería. Aspecto interior más clásico y algo menos refinado. Segunda fila no corredera.	Maletero algo justo, y el más pequeño de los cuatro cuando abatimos las plazas traseras. Segunda fila no corredera. Consumo real algo elevado cuando se agota la batería. Puesto de conducción i-Cockpit con admiradores y detractores.



EL DETALLE

FUNCIONAMIENTO EV Cierta vida propia

En contra de lo que sucede en otros PHEV, que si tienen carga suficiente en la batería arrancan siempre en modo eléctrico y mantienen éste si el conductor así lo decide y no se produce una situación que active el motor térmico—acelerón fuerte, velocidad alta...—, en el Kuga PHEV su motor de gasolina toma 'decisiones propias', como encenderse—a veces—nada más arrancar pese a tener cargada la batería, incluso si confirmamos el modo eléctrico 'EV Now' con el botón. Y ocurre—a veces—tras activar el modo 'EV Later' que reserva la carga de la batería: al pedir 'EV Now', el motor de gasolina aguanta encendido un ratito.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,10 euros/km. Coste financiero: 0,84 euros/km. Coste km total: 0,95 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 32719 euros/año. Seguro a todo riesgo: 509,53 euros/año con franquicia de 300 euros.

Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.

DATOS DEL COMPRADOR
FORD
Ford España, S.A. Edificio Miniparc IV. C/ Caléndula, 13. 28109 - Alcobendas (Madrid). Teléfono: 902 442 442

RED DE POSVENTA
600 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilómetros
www.ford.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
44.860 EUROS

Cuanto mejor es un producto, el que sea, más difícil es mejorarlo. Pero como la competencia aprieta nunca hay que estar satisfecho con el resultado porque siempre se pueden hacer mejor las cosas. Esto es un hecho contrastado arruinado solamente por el abrumador éxito de la Coca-Cola que arrasa desde 1892 sin necesidad de cambiar su misteriosa fórmula, un brebaje con el que solo en 2019 sus propietarios ganaron nada me-

nos que 8.100 millones de dólares. Y dos datos curiosos adicionales: Volkswagen vende 2.160 Golf al día en todo el mundo mientras que Coca-Cola vende 1.900 millones de bebidas en el mismo espacio de tiempo. El Volkswagen Golf y la Coca-Cola no se parecen en nada salvo en el éxito que atesoran individualmente a nivel mundial y en la imagen que transmiten, que viene a ser algo así como: «da igual que haya productos parecidos,

no son los auténticos y genuinos». Y lo que genera más admiración en el Golf es que su fórmula no es secreta porque todos conocen sus entresijos, pero nadie en todo este tiempo ha sido capaz de alcanzar el equilibrio, el tacto de conducción y la imagen mostrados por el compacto alemán. Aunque muchos se han acercado. Por eso los ingenieros de Volkswagen que acaban de lanzar la octava generación trabajan ya en la novena. Y el

Golf sigue imparabile su proceso de mejora.

A decir verdad, el Golf 8 no es una novedad revolucionaria porque mantiene la plataforma, las líneas maestras de diseño y otras virtudes que le han hecho famoso a lo largo de la historia, como el comportamiento o la espaciosidad. Sin embargo el nuevo Golf ha evolucionado una barbaridad en el aspecto mecánico, en digitalización y de paso ha enriquecido su equi-

pamiento de serie siempre criticado por escaso.

Probamos el Golf 1.5 eTSI de 150 CV con cambio automático DSG, quizá la versión más acertada y recomendable de la nueva gama. Y es que este modelo electrificado combina una cifra de potencia elevada con un consumo que puede llegar a sorprender por lo bajo. Se trata de un híbrido ligero con sistema de batería de 48 voltios compuesto por un alternador de arranque de

correa y una batería de iones de litio. La energía que se recupera con la frenada regenerativa, que por cierto otorga al pedal de freno un tacto un tanto extraño y confuso hasta que uno se acostumbra, se almacena en la batería de iones de litio de 48 V que alimenta la red de abordo de 12 V y acciona el alternador de arranque. Esta máquina eléctrica hace las veces de alternador y motor de arranque, pero al mismo tiempo funciona como

un motor eléctrico pequeño y ligero que aumenta el par de forma inmediata durante la fase de puesta en movimiento del coche. Asimismo, arranca durante la marcha y de forma casi imperceptible el motor de combustión, que se desconecta tantas veces como resul-

te posible cuando se activa la conducción 'a vela' o el sistema Stop/Start antes de detener del todo el coche al llegar a un semáforo o a una retención. La primera es posible en los modos ECO y Comfort y quizá en Alemania con sus largas y planas autopistas se

Sigue siendo un Golf, pero aún mejor



LA CLAVE

El coche más vendido en Europa es también el compacto que mejor imagen y reputación tiene en España, por algo será. Y ahora el Volkswagen más vendido de todos los tiempos ofrece aún más argumentos para convencer. Sigue siendo más caro que sus rivales, pero con más equipamiento y la calidad de siempre, el valor residual será mayor.

Cuando muchos ya pensaban que era muy difícil mejorar el Golf, llega Volkswagen y le da otro empujoncito situando a su icono un escalón más arriba. En este caso le toca avanzar en digitalización, equipamiento y en el aspecto mecánico, con modelos electrificados como este eficiente eTSI de 150 CV con DSG.



PRECIO		34.370 €
EMISIONES DE CO ₂ : 134 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Consumos. Dotación. Comportamiento con suspensión regulable opcional. Prestaciones. Conectividad. Calidad.	Levas de cambio en el volante muy pequeñas. Tacto de freno regenerativo. Precio respecto a rivales,	



◀ El piso del maletero se puede colocar a dos alturas diferentes. Y los respaldos, abatir por partes asimétricas. Rebosa calidad por los cuatro costados.

▶ En el modo Individual se puede regular la dureza de la suspensión en varios niveles. El modo de conducción a vela se puede aprovechar en ECO y Comfort.

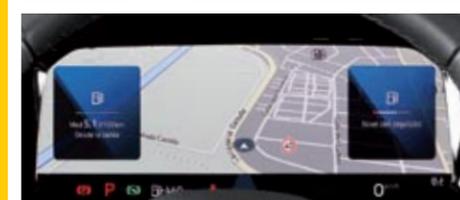
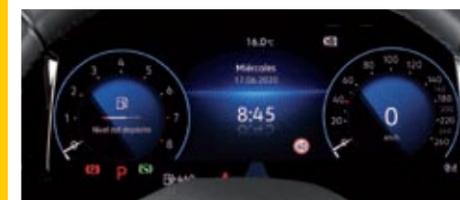


◀ El interior tiene espacio de sobra para cuatro adultos y un niño. A diferencia del Seat León, el Golf ofrece estos mandos agrupados en el centro del cuadro. Todo un acierto.



▶ El Gestor de la Dinámica de Marcha controla la suspensión regulable DCC (830 euros muy bien invertidos) y el ESC para lograr la mejor estabilidad.

◀ **ATLÉTICO Y AERODINÁMICO**
EL DISEÑO DEL NUEVO GOLF 8 NO CAMBIA DEMASIADO EN EL FONDO, SIN EMBARGO SÍ LO HACEN LIGERAMENTE LAS FORMAS. ES MÁS ATLÉTICO
REVOLUCIÓN DIGITAL
EL INTERIOR DEL NUEVO GOLF 8 DEJA DE MOSTRAR LA SOBRIEDAD DE SIEMPRE A CAMBIO DE UN DESPLIEGUE DIGITAL SIN PRECEDENTES
 ▼



▶ El Digital Cockpit permite cambiar la información que visualizamos en el cuadro. En modo Sport el cuadro aparece en color rojo, mientras que en modo ECO elige el tono azul.



▶ El cambio DSG recurre a una palanca de tamaño reducido que funciona de manera electrónica sin conexión mecánica. Las levas del volante son algo pequeñas.

aprovecha poco, pero en España, por su especial orografía, a este sistema se le saca mucho partido. Y es que en cuanto llega un desnivel prolongado y se levanta el pie del acelerador el sistema de hibridación ligera apaga el motor para aprovechar la inercia mientras que la batería de 48 voltios se encarga de nutrir de asistencia a la dirección y de que los periféricos del motor sigan funcionando con normalidad. A veces y en función de la inclinación y de la velocidad el coche circula con el motor parado varios kilómetros con el consiguiente ahorro en el consumo, cifrado por la marca en un 10 por ciento. En general los consumos reales en carretera medi-

dos en nuestro test para este Golf no han superado los 6 l/100 km de media a velocidades legales y en terreno llano. Pero también hemos hecho la prueba en un tipo de carreteras con orografía más cambiante. En este caso hablamos de un recorrido desde Madrid, con sus 667 metros de altitud, a la población de Navacerrada, en la Sierra cercana a la capital, un pueblo situado a una altura de 1.200 metros. Pues bien, en el trayecto de ida el Golf eTSI gastó 5,3 l/100 de media sin pasar de 100 km/h y con poco tráfico. Al volver, el consumo quedó establecido en 3,5 l/100 km, porque una tercera parte del recorrido el coche circuló con el motor apagado.

Y si nos olvidamos del consumo y buscamos prestaciones, el nuevo Golf 8 tiene recursos suficientes como para satisfacer al más exigente. El sistema Mild Hybrid, por mucho que ayude con más par al motor de combustión en el proceso de arranque, no logra que el Golf eTSI rebaje ni una sola décima los tiempos de aceleración de su hermano de 150 CV sin hibridación, pero en cualquier caso las prestaciones son sensacionales. Modo Sport, suspensión regulable con una posición más firme (opción muy recomendable por 830 euros), Modo S del cambio y accionamiento de levas... Cuando el Golf 8 se quita el traje de ahorrador

se convierte en un GTI divertido, con una aguja del cuentavuelvas que cuando se pisa sin dilación hasta las 6.500 rpm y que permite por ejemplo que el coche alcance los 120 km/h en 3ª con el juego que puede dar un motor y una marcha así en una zona salpicada de curvas. El cambio DSG resulta rápido y eficaz, como siempre, y además le pone a este eTSI de baja cilindrada el punto picante que se puede echar de menos con un cambio manual, que de momento es imposible asociar a un Golf Mild Hybrid. Pero los excesos también se pagan con un consumo que, tanto con ese uso como en ciudad pura y dura, rondan los 8 l/100 km.



▶ El aplomo del nuevo Golf no se diferencia mucho del mostrado por el modelo anterior. Es manejable y muy eficaz.

El Golf VII ya iba sobre raíles y lo cierto es que hay que hilar muy fino para encontrar diferencias en este Golf 8. Y las hay porque los ingenieros han mantenido el esquema anterior, ya muy eficaz, pero

han mejorado los silentbloques y los cojinetes hidráulicos con el objetivo de lograr un mayor confort de rodadura aumentando todavía más el exquisito tacto del coche. Además, en el modo de conducción

'Individual' el número de reglajes del tren de rodaje aumentan para poder ajustarlos con mayor precisión a cada gusto. No, no tiene el tacto deportivo que los ingenieros de Seat en Martorell le han dado al nuevo León, sin embargo el equilibrio entre eficacia-agarre-comodidad está un punto más logrado.

En el interior la calidad habitual, pero ahora salpicada de un aire tecnológico y digital que borra de un plumazo la sobriedad que siempre ha caracterizado al compacto alemán. Y todo sin perder ese arte tradicional de conseguir que desde el minuto uno parezca que has estado conduciendo este coche toda

la vida. Por ejemplo se agradece que, respecto al nuevo León, el Golf 8 ofrezca un acceso directo con cinco mandos utilizados habitualmente, agrupados bajo la pantalla central para reducir tiempo y distracciones. Por lo demás, Digital Cockpit y pantalla central de 10 pulgadas, palanca de cambios electrónica, llave digital con el móvil, wireless App-Connect sin cable... y un sinfín de avances para todo un ecosistema digital que termina de rematar el gran trabajo mecánico.

Por último, precio más elevado que el de la competencia. Pero ahora en parte justificado por un equipamiento sin precedentes que se agradece.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 eTSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Inyección directa por rail común. Turbo de geometría variable e intercooler.
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. DSG, de 7 vel.
Motor-generador eléctrico/ tipo de batería	Delantero 48 V. De iones de litio.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/ Discos macizos
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, de tipo MacPherson, 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 - Llantas	225/45 R17 - 7,5Jx17"
Neumáticos en el test	Goodyear Eagle F1
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.380
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,2
Coefficiente aerodinámico Cx	0,28

EQUIPAMIENTO

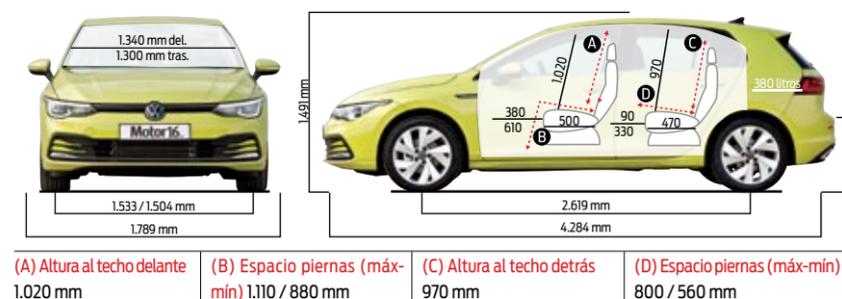
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Navegador	▲		
Asientos delanteros calefactados	▲		
Asiento conductor eléctrico	▲		
Tapicería de cuero parcial	▲		
Techo acristalado panorámico			▶
Faros antiniebla delanteros	▲		
Faros LED	▲		
Climatizador automático	▲		
Amortiguación ajustable DCC			▶
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Frenada activa y detección peatones	▲		
Emergency Assist	▲		
Asistente de salida en pendiente	▲		
Detector de fatiga	▲		
Control de crucero	▲		
Control de crucero adaptativo	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Sensor de parking trasero	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Llamada de emergencia eCall	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Techo solar corredizo: 1.035. Head-up Display: 670. Rueda de repuesto de emergencia: 100. Sistema de navegación Discover pro: 585. Suspensión adaptativa DCC: 830. Paquete Hola Vision (Asistencia para luz de carretera Dynamic Light Assist Faros Matrix LED, Luz de curva dinámica y Pilotos traseros LED con intermitentes dinámicos): 935. Paquete Hola Confort (Acceso y arranque sin llave y sistema de sonido Harman Kardón): 1.290.



MEDIDAS



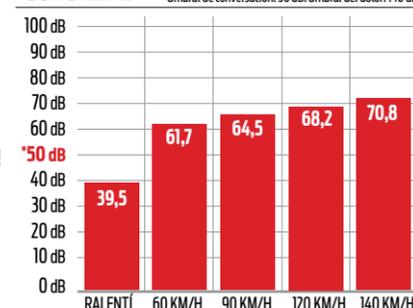
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	224 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,0
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,4 (8,5)
Recorriendo (metros)	135
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,9
1.000 m desde 40 km/h en D	26,8
De 80 a 120 km/h en D	5,4
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	8,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,7
Conducción dinámica	8,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	5,8
A 140 km/h de crucero	6,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	780
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	6,0 / 4,0
Ciclo mixto (NEDC)	4,7
Ciclo mixto (WLTP)	5,9

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...



	VOLKSWAGEN GOLF 1.5 eTSI DSG 150 CV	AUDI A3 SPORTBACK 35 TFSI MHEV 150 CV STRONIC	FORD FOCUS ST-LINE X 1.0 ECOBOOSTY MHEV 155 CV	SEAT LEÓN eTSI 150 CV DSG LAUNCH PACK L
Precio	34.370 euros	31.250 euros	27.125 euros	29.950
Cilindrada	1.498 cc	1.498 cc	998 cc	1.498 cc
Potencia	150 CV / 5.000-6.000 rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm	155 CV / 6.000 rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm
Par máximo	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm	24,0 mkg / 2.000	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm
Cambio	Aut. doble embrague, de 7 vel.	Aut. doble embrague, de 7 vel.	Manual, 6 velocidades	Aut. doble embrague, de 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	5,9 l/100 km (WLTP)	5,6 l/100 km (WLTP)	5,2 l/100 km (WLTP)	5,6 l/100 km (WLTP)
Emisiones	134 g/km CO2	128 g/km CO2	117 g/km CO2	127 g/km CO2
Autonomía	850 kilómetros (WLTP)	895 kilómetros (WLTP)	1.000 kilómetros (WLTP)	895 kilómetros (WLTP)
Vel. máxima	224 km/h	224 km/h	211 km/h	221 km/h
0 a 100 km/h	8,5 segundos	8,4 segundos	9,2 segundos	8,4 segundos
Maletero	380 litros	380 litros	375 litros	380 litros
Dimensiones	4.284 / 1.789 / 1.491 mm	4.343 / 1.816 / 1.449 mm	4.378 / 1.825 / 1.471 mm	4.368 / 1.800 / 1.442 mm
Batalla	2.619 mm	2.636 mm	2.700 mm	2.686 mm
Diámetro giro	10,9 metros	11,1 metros	10,7 metros	10,5 metros
Depósito comb.	50 litros	50 litros	52 litros	50 litros
Peso	1.380 kilos	1.395 kilos	1.354 kilos	1.265 kilos
A favor	El tacto de conducción del Golf se mantiene imbatible. Y el nuevo interior rebosa aire tecnológico. El comportamiento del coche con la suspensión regulable DCC opcional es magnífico y ni siquiera en modo Sport sacrifica demasiado el confort.	El A3 Sportback acaba de recibir una actualización y su diseño entra por los ojos por deportividad. Si se está dispuesto a prescindir de equipamiento, el precio es especialmente competitivo. Y lógicamente tiene derecho a la etiqueta ECO. Rezuma calidad.	Tiene 3.875 euros de descuento sin necesidad de financiar. Por lo que el modelo más barato de la comparativa se quedaría en 23.250 euros, pero con cambio manual. Destaca el consumo homologado que propicia junto con el mayor depósito, la mejor autonomía.	Tiene 1.800 euros de descuento de campaña de lanzamiento a descontar de los 29.950 euros. Disfruta de un interior que en general es generoso y de un maletero muy capaz. Destaca también la calidad de acabado y el comportamiento. Y es el más ligero.
En contra	A pesar del equipamiento más completo el nuevo Golf sigue siendo caro respecto a sus rivales de marcas generalistas. Y el tacto del freno, por su función regenerativa, es algo especial. Las levas de cambio son pequeñas.	Aunque a simple vista parezca que el VW Golf es más caro que este A3 Sportback, es un espejismo ya que si igualamos equipamiento el precio del A3 se dispara. El Audi es el más pesado del grupo aunque este dato no le pasa factura en ningún aspecto.	Tiene el maletero más pequeño del grupo, aunque por muy poco. Y también es el que peor acelera aunque tiene 5 caballos extra. Esta versión no existe con cambio automático. Y el equipamiento habría que completarlo un poco.	El mando de las luces es poco intuitivo. El interior es demasiado minimalista. Y la anchura en las plazas traseras no es su fuerte, una pega incrementada por un túnel central voluminoso. Los eTSI solo se venden con cambio DSG.



EL DETALLE

HOLA VISION Con faros Matrix IQ.Light

El Golf 8 lleva en todas las versiones faros LED Plus, sin embargo el compacto ofrece en opción faros Matrix LED IQ.Light que combinados con el sistema Dynamic Light Assist son capaces de encender 22 leds de cada módulo activando hasta 10 funciones de iluminación en función de la luz ambiente, la si-

tuación del tráfico y los fenómenos atmosféricos. Esta opción de 935 euros incluye: Faros LED con luz día LED y luz de curva, Luz de todo tiempo, de giro y de autopista, Matrix LED, Pilotos traseros LED con indicadores animados, Regulación dinámica del alcance de las luces, con luz de curva dinámica.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,16 euros/km. Coste financiero: 0,65 euros/km. Coste km total: 0,81 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 295,88 euros/año. Seguro a todo riesgo: 457,95 euros/año con franquicia de 150 euros.

Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.

DATOS DEL COMPRADOR

VOLKSWAGEN
VW Group España S.A. Parque de Negocios Mas Blau II C/ de la Selva, 22 08820 Prat de Llobregat Barcelona)

RED DE POSVENTA

274 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.volkswagen.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 38.010 EUROS



Los mejores en cada tecnología



La COVID-19 ha puesto patas arriba el sector y dinamitado las previsiones de ventas. Con varios meses perdidos por el confinamiento durante la pandemia, las ayudas, como el Plan Renove, son vitales para reactivar el mercado. Si estás pensando en cambiar de vehículo, con cualquier tipo de tecnología, sería interesante echar un vistazo por aquí.

La necesidad obliga, pero está claro que estamos ante uno de los mejores momentos para comprar un vehículo. La COVID-19 ha dejado el sector en caída libre, y las ventas estarán a años luz de las previstas, pero el esfuerzo de fabricantes y de la Administración, con la llegada del Plan Renove 2020, impulsará un sector que resulta

vital en la economía de nuestro país. Los descuentos que aplican las marcas son cuantiosos. Y a eso hay que añadir unas jugosas ayudas gubernamentales, que finalmente se aplican a todas las tecnologías disponibles, incluidas las motorizaciones de gasolina y diésel.

Lógicamente la mayor cantidad en las ayudas del

Plan Renove 2020 recaen sobre los vehículos más limpios, como los eléctricos y los híbridos enchufables, con ayudas que pueden llegar hasta los 5.500 euros en los primeros, y hasta 2.600 euros en los PHEV. Todos ellos tienen derecho a la etiqueta 0 emisiones de la DGT.

El segundo escalón recae sobre los híbridos, los deno-

minados mild hybrid y las alternativas alimentadas con GNC (Gas Natural Comprimido) y GLP (Gas Licuado del Petróleo), todos ellos portadores de la etiqueta ECO y con aportaciones que oscilan entre los 600 y los 1.000 euros.

Finalmente las vehículos motorizados con variantes térmicas de gasolina y dié-

sel (etiqueta C) también se benefician de ayudas que oscilan entre los 400 y los 800 euros.

Jugando con todo esto, y cumpliendo con condiciones como la de achatarrar un vehículo en propiedad con más de 10 años de antigüedad, te proponemos una lista con los tres modelos más atractivos e interesantes en cada una de

las tecnologías según nuestros criterios.

Son vehículos que cumplen con la exigencia de no superar los 45.000 euros en los 0 emisiones, y los 35.000 con las etiquetas ECO y C. En la lista contemplamos los 24 modelos más equilibrados y, sí, muchos de ellos hace gala del formato de moda: los SUV.

MÁXIMA AYUDA LOS ELÉCTRICOS  PUEDEN OPTAR HASTA LOS 5.500 EUROS DE AYUDAS EN SU COMPRA. SON LOS MÁS BENEFICIADOS



Eléctricos

Parece que el despegue de los vehículos eléctricos es una realidad, aunque sus ventas todavía son muy testimoniales. La falta de infraestructuras sigue siendo su talón de Aquiles, ya que la autonomía crece día a día y ofrecen distancias que nos permiten afrontar el uso diario y desplazamientos de mayor calado sin problemas. De hecho los tres modelos elegidos por Motor 16 recorren distancias entre 330 y 550 kilómetros.

AYUDAS Plan Renove y Plan Moves

Los eléctricos de hasta 45.000 euros se benefician de ambos planes, aunque son incompatibles. El Plan Renove ofrece ayudas de 5.000 euros y obliga a achatarrar un coche con más de 10 años. Y 500 euros más si cuenta con más de 20 años, el propietario tiene movilidad reducida o sus ingresos son reducidos. Con el Moves se puede llegar hasta los 6.500 euros de ayuda. Y algo más del concesionario.

AYUDAS Hasta los 2.600 euros

Para acceder a la ayuda de 2.600 euros prevista por el Plan Renove para los PHEV, el precio del vehículo no puede superar los 45.000 euros. Se exige achatarrar un automóvil con más de 10 años de antigüedad, y si supera los 20 se añaden otros 500 euros de ahorro. Si nos acogemos al Plan Moves, el descuento gubernamental también es de 2.600 euros, o 1.900 sin achatarramiento.



Híbridos enchufables

El principal atractivo de nuestros tres protagonistas es que pueden circular de manera eléctrica alrededor de 50 kilómetros, cubriendo las necesidades diarias de movilidad de gran parte de los usuarios. Y llegado el caso, sus motores térmicos les permiten llegar al fin del mundo si fuera necesario. Por lo tanto, hacen gala de lo mejor de dos mundos.



Peugeot e-208

Con el galardón de Coche del Año en Europa 2020, la variante eléctrica del 208 contempla un motor de 100 kW (136 CV) y una batería de 50 kWh que le brinda una autonomía de hasta 340 kilómetros. Acelera de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos, presenta tres programas de conducción y la batería se carga al 80 por ciento en apenas media hora en una toma rápida.

VENTAJAS.- La batería, ubicada bajo el piso, preserva el espacio interior y la capacidad del maletero con respecto al resto de la gama térmica. Su mayor peso queda neutralizado por una centro de gravedad más bajo. Es un vehículo ágil, agradable, refinado y silencioso en marcha, con una respuesta inmediata nada más pisar el acelerador. Contempla una dotación tecnológica muy completa, y se puede adquirir con un descuento de hasta 7.500 euros (desde 22.550 euros).



Renault ZOE

Es el eléctrico más vendido en Europa en los últimos años. Ofrece dos variantes: una de 80 kW (108 CV) con batería de iones de litio de 40 o 52 kWh de capacidad, que brinda autonomías de 313 o 390 kilómetros, y la más potente de 100 kW (136 CV) que se asocia a la batería más capaz. Dispone de cinco plazas, un interior digitalizado y un maletero con 338 litros.

VENTAJAS.- Renault fue una de las marcas pioneras en movilidad eléctrica, y la experiencia siempre da confianza extra. El ZOE ofrece la posibilidad de adquirir en propiedad o alquilar las baterías, reduciendo así la tarifa y garantizando poder montar posteriormente nuevas evoluciones con mayor autonomía. Buena visibilidad y buena autonomía, en una toma rápida se puede cargar en 30 minutos energía para recorrer 150 kilómetros. El precio con ayudas parte desde los 28.485 euros.



Volkswagen ID.3

Con este vehículo VW inicia una nueva era eléctrica. Desarrollado sobre la nueva plataforma MEB, mide 4,26 metros, ofrece cinco plazas, un maletero con 385 litros, propulsión trasera y dispone de una amplia gama de versiones. De esta manera se puede elegir entre 126, 145, 150, 160 y 204 CV de potencia, y baterías de 48, 62 y 82 kWh, con autonomías entre 330 y 550 kilómetros.

VENTAJAS.- Prestaciones, dinámica, un interior amplio, navegación con realidad aumentada, una dotación tecnológica muy avanzada en materia de seguridad, asistentes de conducción y conectividad... Admite cargas de hasta 125 kW para que en apenas media hora continuemos la marcha en un viaje. El ID.3 llegará a la vuelta del verano. La versión de acceso 45 Pure de 126 CV y 330 kilómetros de autonomía podría estar por debajo de los 25.000 con las ayudas. Menos que un Golf 8...

Ford Kuga PHEV

Crece en tamaño y en tecnología, como esta variante híbrida enchufable de 225 CV, fruto de combinar un motor de gasolina 2.5 de 154 CV y un propulsor eléctrico de 140 CV. La batería de iones de litio de 14,4 kWh le brinda una autonomía eléctrica de 56 km. Se puede cargar en 3,3 horas en una toma de 3,6 kW. Mide 4,47 metros, recurre a la tracción delantera y homologa 1,4 l/100 km de consumo medio.

VENTAJAS.- La primera es la etiqueta medioambiental 0 emisiones. Ofrece una autonomía eléctrica suficiente para cubrir las necesidades diarias de un conductor medio. Y a la vez nos permitirá viajar al fin del mundo gracias al aporte del motor térmico. El interior resulta ahora más amplio, detrás contempla una banqueta con regulación longitudinal y sigue ofreciendo un tacto general y una dinámica excelentes. Con descuentos el precio es de 33.544 euros.



Hyundai Ioniq Híbrido Enchufable

Confortable y refinado, es una opción muy eficiente gracias al trabajo conjunto de su motor de gasolina 1.6 GDi de 105 CV y al eléctrico de 61, que arrojan una potencia conjunta de 141 CV. El cambio es doble embrague de seis relaciones. La batería de polímeros de litio de 8,9 kWh le otorga una autonomía eléctrica de 52 kilómetros y se carga en 2:15 horas a 7,0 kW.

VENTAJAS.- Puede cubrir hasta 66 kilómetros de manera eléctrica si circulamos en ciudad y la autonomía si sumamos el depósito de gasolina lleno alcanza los 1.100 kilómetros. Las levas del volante pueden cambiar de marcha o activar la intensidad de la frenada regenerativa, según sea el programa de conducción elegido. El consumo medio homologado es de sólo 1,1 litros. La dotación en materia de seguridad y multimedia es muy completa y con descuentos está a la venta desde 27.315 euros.



Kia Ceed Tourer 1.6 GDi PHEV

Combina una carrocería familiar de 4,61 metros, cinco plazas y hasta 1.506 litros de maletero con la eficiencia de su sistema híbrido PHEV de 141 CV, compuesto por un motor de gasolina de 105 CV y otro eléctrico de 61. La autonomía eléctrica es de 50 kilómetros y el consumo medio homologado de 1,4 litros. El cambio es de doble embrague con seis relaciones.

VENTAJAS.- Es una de las opciones PHEV más económicas del mercado. Aplicando descuentos y ayudas está disponible desde 25.850 euros con el acabado de acceso eDrive. Además de su habitabilidad, confort de marcha y eficiencia, añade una dotación tecnológica muy avanzada, como el sistema de conectividad UVO Connect, frenada de emergencia, control de velocidad adaptativo y de ángulo muerto, reconocimiento de señales, estacionamiento autónomo... y 7 años de garantía.





Híbridos

Resultan una opción muy eficiente, sobre todo en el ámbito urbano, sin necesidad de recurrir a puntos de recarga, cables..., ya que la batería se recarga por efecto de la frenada regenerativa. Además, se benefician de la etiqueta ECO. Nuestros tres protagonistas recurren a la tecnología híbrida, pero por caminos diferentes. Y cuentan con la etiqueta A que otorga el IDAE para conseguir la máxima ayuda para híbridos del nuevo Plan Renove.

AYUDAS Entre 600 y 1.000 euros

El Plan Renove 2020 contempla ayudas de hasta 1.000 euros en la compra de un vehículo híbrido. Es el caso de los que portan la etiqueta A que otorga el organismo gubernamental IDAE. Si la etiqueta es B la ayuda se limita a 600 euros. El requisito pasa por achatarrar un vehículo con más de 10 años de antigüedad. Si supera los 20 se añaden otros 500 euros de ayuda.

AYUDAS Entre 600 y 1.000 euros

El Plan Renove 2020 ofrece hasta 1.000 euros de ayuda para los vehículos con hibridación ligera, sea de 12, 24 o 48V, siempre que porten la etiqueta A del instituto gubernamental IDAE. Si la etiqueta es B la ayuda se limita a 600 euros. Para ello es indispensable achatarrar un vehículo con más de 10 años de antigüedad. La ayuda se incrementa en 500 euros si el usado tiene más de 20 años de vida.



Híbridos suaves

Algunos recelan de esta tecnología por su escaso aporte eléctrico, pero si anuncian ahorros de combustible cercanos al 10%... habrá que tenerlos en cuenta. El sistema híbrido cuenta con baterías de 12, 24 o 48 V que alimentan un pequeño generador eléctrico. Este apoya al motor térmico, pero el vehículo no se impulsa de manera eléctrica exclusivamente.



Honda Jazz e:HEV

Amplio como pocos, ha ganado en eficiencia y confort, y cedido algo en deportividad. Sólo se comercializa con una variante híbrida de 109 CV que prima la conducción eléctrica. Ofrece tres modos de uso: EV Drive –se activa por defecto–, Hybrid Drive y Engine Drive. Ofrece una avanzada carga tecnológica y dispone de una variante Crosstar de corte más aventurero.

VENTAJAS. El conductor no tiene que activar los modos de conducción porque los selecciona el propio vehículo. El consumo en ciudad es muy bajo porque prima la conducción eléctrica. El modo híbrido arranca el motor térmico de gasolina de 1.5 litros, pero para generar energía eléctrica. En carretera el modo Engine Drive sí que conecta el propulsor de gasolina con las ruedas para impulsarse. El consumo medio es de 4,5 litros y arranca en los 20.900 euros aplicando el Plan Renove.



Fiat Panda Hybrid

El mejor ejemplo de que la tecnología tiene que ser accesible. Este modelo presenta un sistema híbrido ligero formado por un motor de gasolina 1.0 de 70 CV y un generador eléctrico de 3,6 kW (4,9 CV) que se alimenta desde una red de 12V, energía que se almacena en una pequeña batería de iones de litio. El cambio es manual de seis relaciones y el consumo medio homologado, de 3,9 litros WLTP.

VENTAJAS. A sus aptitudes urbanas y a un precio realmente atractivo –por debajo de los 10.000 euros en su versión de entrada–, el nuevo Panda con hibridación ligera añade unos consumos realmente ajustados, casi un 30 por ciento menos que con el motor 1.2 de 69 CV. La nueva caja manual de seis relaciones apaga el motor por debajo de los 30 km/h al insertar punto muerto. La hibridación ligera conlleva la etiqueta medioambiental ECO.



Hyundai Kona Híbrido

Formato de moda, atractivo, bien hecho, confortable y eficiente gracias a su sistema híbrido compuesto por un motor de gasolina 1.6 GDi de 105 CV y otro eléctrico de 43,5 CV que suman 141 en total. La batería tiene una capacidad de 1,56 kWh y se carga por efecto de la frenada regenerativa. Muy agradable en marcha, ofrece un gran rendimiento y un consumo medio de 5,0 litros.

VENTAJAS. El sistema híbrido se gestiona por medio de una transmisión automática de seis relaciones con doble embrague, más agradable y rápida que otras soluciones CVT de algunos de sus rivales. El interior es amplio y agradable, su dinámica estable y confortable y se rodea de una avanzada tecnología en seguridad gracias al sistema Hyundai SmartSense. Tiene cinco años de garantía y una agresiva política de descuentos. Está a la venta desde 20.180 euros.



Ford Puma 1.0 EcoBoost mHEV 125

El Puma resurge con este original SUV de 4,19 metros, un tacto general muy agradable y una dinámica muy ágil. El interior contempla una puesta en escena totalmente digital y el maletero ofrece un práctico cofre bajo el piso con desagüe para poder lavarlo. El motor 1.0 tricilíndrico con hibridación ligera rinde 125 CV, se asocia a un cambio manual de seis relaciones y homologa un consumo de 5,5 litros.

VENTAJAS. La hibridación ligera añade un pequeño generador de 16 CV alimentado por un sistema eléctrico de 48V que asiste al bloque tricilíndrico en aceleraciones y recuperaciones. Reduce el consumo en 0,3 litros respecto al mismo bloque sin ‘hibridar’ con la misma potencia, conquista la etiqueta ECO y la diferencia de precio es solo 350 euros (parte desde 17.792 euros sin los descuentos del Plan Renove). Su dotación tecnológica es muy completa, heredada en parte de sus hermanos mayores.



Toyota Corolla Touring Sports Hybrid

La carrocería familiar es más práctica y amplia que la de berlina, ya que ofrece más espacio en las plazas traseras y el maletero ofrece hasta 598 litros. Sólo se comercializa con dos variantes híbridas autorrecargables, con 122 o 184 CV, respectivamente. El cambio es por variador continuo en ambas. La nueva plataforma TNGA consigue un gran equilibrio entre confort y dinámica.

VENTAJAS. El refinamiento en marcha y un consumo medio que parte desde los 4,3 litros son sus principales armas. El interior es espacioso y su presentación agradable y ergonómica. La amplia experiencia de Toyota a la hora de desarrollar sistemas híbridos es toda una garantía. También incorpora la versión ‘aventurera’ Trek, que incrementa en 20 milímetros la altura libre al suelo y se rodea de protecciones. El precio de la gama, con promoción, parte desde los 23.200 euros.



Kia Sportage 1.6 Híbrido 48V 136 CV

Cinco amplias plazas y una gran relación calidad-dotación de serie-precio. Confortable en marcha, su versatilidad de uso le permite salir del asfalto con ciertas garantías gracias a las variantes 4WD. El sistema mild hybrid de 48V cuenta con un generador eléctrico de 16 CV que apoya al bloque diésel 1.6 de 136 CV. También hay una variante con el mismo motor de 115 CV.

VENTAJAS. Elegimos la variante diésel con 136 CV porque resulta más solvente en un vehículo ya de peso y dimensiones a tener en cuenta. Son 1.000 euros más que la de 115 CV, porta la etiqueta ECO y ofrece un mayor rendimiento. Además la variante más potente se puede elegir con tracción delantera o total y cambio manual o automático. El consumo homologado es de 6,0 litros WLTP en 4x2 y caja manual. La garantía es de siete años y el precio parte desde 22.298 euros con descuentos.



LA OTRA 'HIBRIDACIÓN' EL ATRACTIVO PRECIO DEL GNC Y DEL GLP REPERCUTE EN QUE EL COSTE DE USO SEA MUY ECONÓMICO



GNC

El Gas Natural Comprimido (GNC) ha cobrado un gran protagonismo en los últimos años, impulsado sobre todo por modelos del Grupo Volkswagen. Su particularidad reside en que sus propulsores funcionan siempre con gas, y cuando se agota pasa automáticamente a hacerlo con gasolina, aunque su autonomía con este último combustible es bastante limitada. La economía de uso y la etiqueta ECO son sus grandes atractivos.

AYUDAS Entre 600 y 1.000 euros

El Plan Renove 2020 contempla ayudas de 1.000 euros si el vehículo cuenta con la etiqueta A del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía), y de 600 euros si porta la etiqueta B. Son las mismas ayudas que las previstas para los híbridos y mild hybrid, y obliga, igualmente, a achatarrar un coche con más de 10 años. Si este supera los 20 se añaden otros 500 euros de ayuda.

AYUDAS Entre 600 y 1.000 euros

Como en el caso de los modelos alimentados por GNC el Plan Renove contempla ayudas entre 600 y 1.000 euros, según sea la etiqueta B o A del IDAE. El requisito pasa por achatarrar un coche con más de 10 años de antigüedad y el precio del vehículo nuevo no puede superar los 35.000 euros. Si el vehículo que 'jubilamos' tiene más de 20 años tendremos una ayuda adicional de 500 euros.

GLP

El Gas Licuado del Petróleo es una tecnología muy extendida en Europa desde hace muchos años. En nuestro mercado han crecido extraordinariamente desde 2018, animado en muchos casos por vehículos muy accesibles de Dacia y Renault. Nuestros tres protagonistas comparten el mismo bloque 1.0 TCe tricilíndrico de 100 CV que puede funcionar con gasolina o GLP a elegir.



Seat Arona 1.0 TGI

Este SUV urbano de 4,14 metros recurre a un voluntarioso motor tricilíndrico de un litro que eroga 90 CV y puede funcionar tanto con GNC (Gas Natural Comprimido) como con gasolina. Siempre lo hará con GNC hasta que se agote. Este se almacena en tres tanques que van ubicados debajo del asiento trasero y del maletero, que reduce su capacidad hasta los 282 litros.

VENTAJAS.- A la sensación de amplitud y agradable tacto dinámico que Seat imprime en sus vehículos, se une un buen rendimiento y una economía de uso realmente espectacular. Para sacar un mayor partido al motor de tres cilindros cuenta ahora con una caja manual de seis relaciones. Alcanza los 172 km/h y acelera de 0 a 100 en 13,2 segundos. El precio de salida de esta versión es de 17.670 euros, con los descuentos de la marca.



Dacia Duster GLP

Su gran éxito comercial se debe a que ofrece 'mucho' a un precio muy accesible. La versión 1.0 TCe GLP eroga 100 CV, cuenta con un cambio manual de cinco relaciones y sólo se asocia a la tracción delantera. Mide 4,34 metros, contempla cinco plazas y un maletero con 353 litros. El consumo medio es de 7,9 litros con GLP y de 6,4 circulando con gasolina.

VENTAJAS.- Su versatilidad de uso le permite ir bien ciudad, en carretera y en pistas. Como es habitual en este tipo de vehículos, el conductor puede elegir entre circular con GLP o gasolina con sólo accionar un botón. El GLP se almacena en un tanque ubicado en el hueco de la rueda de repuesto que, lógicamente, desaparece. El interior se remata con rigor, es robusto y muy fiable, y contempla una digna dotación tecnológica. Aplicando descuentos y financiación se puede adquirir desde 12.910 euros.



Skoda Kamiq 1.0 G-TEC

Hermano gemelo del Seat Arona, ambos comparten motor, tecnología y plataforma. Los 90 CV del propulsor alimentado por GNC o gasolina se gestionan con una caja manual de seis relaciones y se transmiten a las ruedas delanteras. También contempla una generosa dotación en materia de seguridad y conectividad. El consumo medio es de 5,4 kilos cada 100 kilómetros.

VENTAJAS.- Es uno de los SUV urbanos más equilibrados del mercado. El interior es amplio y resulta imbatible a la hora de ofrecer detalles prácticos y funcionales. En marcha es confortable y está bien insonorizado y, como es habitual en los vehículos del Grupo Volkswagen, funcionará siempre con gas hasta que se agote. En ese instante pasará al modo gasolina automáticamente, sin que el conductor lo detecte por su suavidad. Está disponible con tres acabados y desde 15.450 euros con descuentos.



Dacia Logan MCV GLP

No es fácil, o casi imposible, encontrar un vehículo familiar de 4,50 metros, cinco plazas, un amplio maletero de 573 litros, con etiqueta ECO gracias al uso compartido del GLP y la gasolina... por 11.440 euros gracias a los descuentos de la marca. El propulsor tricilíndrico 1.0 TCe ofrece 100 CV y se combina con un cambio manual de cinco relaciones.

VENTAJAS.- No hay que esperar grandes lujos en el interior, pero engancha por su robustez, fiabilidad y se rodea de lo necesario a nivel de confort, seguridad o conectividad, aunque su limitado precio le impide contar con asistentes de conducción de última generación. Prima lo esencial. Ofrece un rendimiento más que correcto y un consumo medio de 7,1 litros en ciclo WLTP. También se puede combinar con el aparente acabado Stepway de corte más aventurero.



Volkswagen Caddy Maxi 1.4 TGI

Siete plazas repartidas en un interior amplio, práctico y confortable. Mide 4,88 metros de longitud, las puertas traseras son correderas y el puesto de conducción goza de la ergonomía de un turismo. En este caso el motor de GNC es un 1.4 que ofrece una potencia de 110 CV y el cambio es manual de seis relaciones. El consumo es de 5,0 kilos por cada 100 kilómetros.

VENTAJAS.- La versatilidad de uso es uno de sus grandes atractivos. Se puede compartir en familia con sus siete plazas, y a la vez, destinarlo al ocio o al trabajo gracias a un maletero que puede ofrecer hasta 3.880 litros debido a la gran modularidad de la que hace gala, con asientos abatibles y algunos extraíbles. No tiene nada que envidiar a un turismo a nivel de equipamiento de seguridad o en infotretenimiento. El precio sin descuentos y ayudas es de 30.890 euros.



Renault Captur GLP

Presenta versiones de gasolina, diésel, una sofisticada versión híbrida enchufable... y mantiene la opción GLP, la manera más asequible de conquistar la etiqueta ECO. El propulsor también es el ya mencionado 1.0 TCe tricilíndrico de 100 CV, el consumo medio es de 7,5 litros y alcanza los 173 km/h. Confortable en marcha, ha ganado puntos en su dinámica en esta nueva generación.

VENTAJAS.- El salto cualitativo dado por el nuevo Captur es extraordinario, hasta el punto de que parece un vehículo de un segmento superior. Está muy bien hecho, es amplio, la banqueta trasera se puede desplazar longitudinalmente y el conductor puede elegir impulsar el vehículo con gasolina o, a menor coste, con GLP. También ha incrementado de manera notable su dotación tecnológica y el precio, con descuentos y financiación, parte desde los 16.551 euros.



GASOLINA Y DIÉSEL FINALMENTE ESTAS MECÁNICAS ENTRARON EN LAS AYUDAS DEL PLAN RENOVE, PERO CON UN MENOR APORTE



Gasolina

El éxito actual que vive la gasolina se debe a varios factores. Uno es la 'demonización' que se hace desde la Administración al diésel. Pero ojo, que también triunfa por méritos propios, con mecánicas que, sin ceder rendimiento, han sido capaces de reducir el consumo y las emisiones drásticamente. Y el 'downsizing' tiene mucho que ver. De hecho nuestros protagonistas cuentan con bloques tricilíndricos.

AYUDAS Entre 400 y 800 euros

Los vehículos de gasolina con etiqueta C también reciben ayudas del Plan Renove 2020. El precio del vehículo adquirido no puede superar los 35.000 euros y las emisiones de CO₂ no pueden superar los 120 g/km. Si es así la Administración nos dará 800 euros de ayuda si porta la etiqueta A del IDAE y 400 euros si lleva la B. Es obligado achatarrar un vehículo con 10 años. Si tiene 20 se dan otros 500 euros extra.



Audi A3 Sportback 30 TFSI

La cuarta generación crece hasta los 4,34 metros y se puede adquirir desde 27.770 euros sin ayudas. Precisamente lo hace con el motor tricilíndrico 1.0 TSI de 110 CV, asociado a una caja manual de seis relaciones. Pueden parecer pocos, pero mueve con soltura el conjunto, superando los 200 km/h y homologando un consumo de 5,4 litros. Dinámica, confort, calidad y tecnología a raudales.

VENTAJAS.- La última escenificación de este modelo acaba de llegar al mercado con los mismos argumentos de siempre, es decir, sin encontrar fisura alguna en todos los frentes. El interior es impecable y puede estar totalmente digitalizado. El confort de marcha es muy elevado, su dinámica ágil y estable y el 'modesto' propulsor de acceso ofrece un gran rendimiento, con unos consumos muy atractivos. La dotación tecnológica abruma, aunque mucha se ofrece en la carta de opciones.



Citroën C3 PureTech 110 CV

También se ha actualizado recientemente. Su fuerte 'look' exterior y generosa oferta de personalización se complementa con un interior amplio y confortable, y se remata con un maletero de 300 litros. El propulsor tricilíndrico 1.2 PureTech de 110 CV se puede asociar a una caja manual o automática, en ambos casos de seis relaciones. El consumo medio es de 5,7 litros.

VENTAJAS.- El propulsor de 110 CV resulta muy solvente en un conjunto que mide cuatro metros y pesa 1.165 kilos en orden de marcha. Alcanza los 198 km/h y recupera con fuerza desde bajo régimen. Destacable también es su confort de marcha, incrementado con unos nuevos asientos y los suaves tarados de la suspensión. Además contempla hasta 12 avanzados asistentes de conducción y amplias soluciones en cuanto a conectividad. El precio parte desde 19.050 sin descuentos.



Honda Civic 1.0 Turbo

Mide 4,52 metros para situarse en la media-alta en cuanto a tamaño de su segmento. Ofrece un tacto general muy agradable, un gran equilibrio entre confort y dinámica y sólo contempla motores de gasolina. Entre ellos el 1.0 VTEC, tricilíndrico y turboalimentado, que ofrece 126 CV y se asocia a una caja manual de 6 relaciones o a una automática con variador continuo.

VENTAJAS.- Es un vehículo que apetece conducir, con un gran tacto en la dirección, la palanca del cambio y con un chasis muy afinado. La presentación del interior es muy vanguardista y se rodea de una gran dotación tecnológica en su dotación de serie. El propulsor 1.0 de entrada hace gala de un gran rendimiento, alcanza los 207 km/h y el consumo medio homologa 5,9 litros en ciclo WLTP. Con la aportación de la marca esta versión está disponible desde 20.700 euros.

AYUDAS Entre 400 y 800 euros

La compra de un vehículo diésel cuenta con las mismas condiciones que los modelos de gasolina. Al portar la etiqueta medioambiental C se benefician de ayudas entre 400 y 800 euros, según la calificación del IDAE. El importe máximo del vehículo nuevo no puede superar los 35.000 euros y hay que dar de baja un vehículo en propiedad con más de 10 años. Si tiene 20 años serán 500 euros más.

Peugeot 2008 BlueHDI 100 CV

Ha crecido en todos los sentidos, en tamaño para ofrecer un habitáculo más amplio y un maletero con 434 litros, y tecnológicamente, con asistentes que le permiten disfrutar de una conducción semiautónoma. El bloque diésel de 1.5 litros eroga 100 CV, sólo se asocia a una caja manual de seis relaciones y presume de un consumo de 4,5 litros. Esta disponible desde 21.350 euros con el descuento de la marca.

VENTAJAS.- Es un vehículo que gusta estéticamente y con esta variante diésel el consumo es sumamente comedido. El cuadro de mandos tiene efecto 3D y se integra en el personal puesto de conducción i-Cockpit. Tiene ahora tacto de coche más grande y contempla una opción Grip Control que nos sacará de apuros en nieve, arena o barro pese a su condición de tracción delantera. En su dotación presenta elementos y asistentes de conducción muy avanzados.



Seat León 2.0 TDI 115 CV

El nuevo León alcanza su plena madurez, en parte al nacer desde la plataforma MQB EVO. Es más grande para ofrecer más espacio en las plazas traseras y conserva los 380 litros del maletero. Se remata con más esmero e incorpora avances tecnológicos de peso. El motor de entrada en diésel es agradable, ofrece un notable rendimiento y homologa 4,2 litros de consumo.

VENTAJAS.- La dinámica sigue siendo uno de sus puntos fuertes y aunque en esta versión prima la economía de uso, el motor 2.0 TDI de 115 CV brinda unas notables prestaciones, alcanzando los 201 km/h. El cambio es manual de seis relaciones, muy preciso, y toda la iluminación es Led. En su dotación contempla faros Full Led, asistente de aparcamiento automatizado, control de crucero adaptativo, reconocimiento de señales, asistente de luces de carretera... El precio: 23.420 euros con descuentos de la marca.



Volkswagen Golf 2.0 TDI 115 CV

Todo lo comentado en el Seat León se puede aplicar tal cual en el Golf 8, ya que ambos modelos comparten plataforma, motor, cambio, tecnología, asistentes... El propulsor anuncia un consumo de 4,1 litros y de momento sólo se combina con un cambio manual de seis relaciones. También presume de una dotación tecnológica espectacular.

VENTAJAS.- El interior siempre es digital, los faros Led y el tacto del conjunto es muy agradable y tremendamente equilibrado en cuanto a confort y dinámica. Es un gran rodador que hace gala de unos consumos muy comedidos y el interior está muy bien insonorizado. Y de serie incorpora control adaptativo Stop&Go, reconocimiento de señales, navegador Discover Media, luces de carretera inteligentes, frenada autónoma, detector de fatiga... En este caso el precio es de 30.875 euros.



Diésel

A pesar de que las mecánicas diésel no tienen un buen cartel en los últimos años, algo alentado injustamente desde algunas administraciones, lo cierto es que los propulsores de última generación son realmente limpios. Y si a eso añadimos un uso intensivo del vehículo y muchos kilómetros por recorrer, los diésel siguen siendo una gran alternativa por su gran equilibrio entre rendimiento y economía de uso.

cuatro ruedas **LO ÚLTIMO AUDI Q4 SPORTBACK E-TRON**

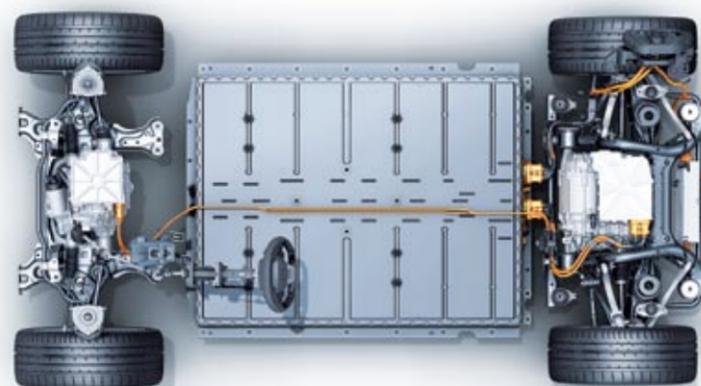
Es todavía un 'concept car', pero ya sabemos que el Q4 Sportback e-tron de serie llegará en 2021 y será muy similar. Se convertirá en el séptimo eléctrico de Audi, y su anuncio coincide con la aparición de los brutales e-tron S, con 503 CV.



▲ El techo cae mucho en la parte trasera, que termina en un alerón horizontal en el borde inferior de la luneta. Y como en el Q4 e-tron concept ya conocido, los pilotos posteriores quedan conectados por una banda luminosa.

Séptimo y caballería

Ambiciosos son los planes de Audi, que para 2025 quiere ofrecer en los distintos mercados mundiales 20 vehículos con propulsión totalmente eléctrica. Y en el calendario de la firma alemana, el Q4 Sportback e-tron ocupa la séptima posición, pues llegará en 2021 –pocos meses después que el Q4 e-tron definitivo– y será muy parecido al 'concept car' que acaba de ser desvelado, un SUV coupé de 4,60 metros de largo, 1,90 de ancho y 1,60 de alto que tiene una generosa batalla de 2,77 metros y parte, lógicamente, de la plataforma MEB, reservada a eléctricos puros y destinada también a otros productos del grupo: Volkswagen ID.3, Skoda Enyaq, Cupra Tavascan, Seat el-Born...



▲ Potencia de 306 CV al combinar los 102 del motor eléctrico delantero y los 204 del trasero. La batería de 82 kWh da para cubrir 450 kilómetros.

El Q4 Sportback e-tron, todavía un prototipo, destaca por el perfil claramente coupé y por su zaga rematada por un generoso alerón en la base de la luneta. Las llantas del modelo presentado son de 22 pulgadas, y en el frontal se dan cita todos los rasgos de los nuevos

Audi eléctricos, en especial la parrilla Singleframe cerrada y con marco octogonal.

Para la parte mecánica no hay sorpresas porque ya en marzo de 2019 se dieron a conocer las características esenciales del Q4 e-tron de carrocería 'normal', con una

batería de 82 kWh que ocupa el suelo entre las cuatro ruedas y dos motores –uno delante con 102 CV y otro detrás con 204–, que además de sumar 306 CV se traducen en tracción total quattro. No hay ninguna conexión mecánica entre los ejes; y, en su lugar, un control electrónico asegura que la distribución del par se coordine de forma óptima en fracciones de segundo. En condiciones normales será el motor trasero el protagonista de la impulsión, pero si el conductor acelera con mucha fuerza o hay baja adherencia –el sistema predictivo llega a prever inminentes pérdidas de motricidad, subvirajes o sobrevirajes–, el motor delantero actúa también para que 'sus' ruedas traccionen.

Y en cuanto a prestaciones,

▼ Respecto al Q4 e-tron concept desvelado en 2019 –izquierda–, el coupé Sportback –derecha– es un centímetro más bajo y largo.



▲ Gracias a la generosa distancia entre ejes –2,77 metros– y a la ausencia de túnel central, se anuncia una amplitud excelente. La pantalla central táctil es de 12,3 pulgadas, y la instrumentación, el Audi Virtual Cockpit.

la marca anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos, mientras que la velocidad se limitará a 180 km/h de cara a maximizar la autonomía, superior a 450 kilómetros WLTP. Pero tanto el Q4 Sportback e-tron como el Q4 e-tron tendrán versiones con tracción exclusivamente trasera, y en ese caso el alcance superará los 500 kilómetros.

El coeficiente aerodinámico Cx del Q4 Sportback e-tron es 0,26; aún mejor que el 0,27 anunciado para el Q4 e-tron.

E-TRON S Y E-TRON S SPORTBACK **LOS TRIMOTORES**

De los eléctricos e-tron y e-tron Sportback había ya versiones 50 quattro y 55 quattro –313 y 408 CV, respectivamente–, pero ambos modelos reciben ahora las esperadas versiones deportivas S, también eléctricas. Y tanto el e-tron S –98.030 euros– como el e-tron S Sportback –100.330 euros– presumen de tracción quattro con vectorización eléctrica de par, de 503 CV y de 99,3 mkg, que es el fruto de combinar tres motores eléctricos –primicia mundial– en vez de los dos que llevan sus hermanos de gama. En concreto, un motor delantero –se trata de una evolución adaptada del motor trasero del e-tron 55– y dos en el eje trasero –es el motor delantero del e-tron 55, pero modificado y por partida doble–. Cuando dan su máxima potencia –durante un máximo de 8 segundos y siempre que circulemos en modo S– permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos, mientras que la velocidad máxima ha sido limitada a 210 km/h. En cuanto a la batería, se recurre en ambos a una de 95 kWh –86 utilizables– con la que podemos cubrir una media de 360 kilómetros en el e-tron S y de 365 en la variante Sportback.

Para mejorar la eficiencia, en conducción normal solo se activan los dos motores traseros –cada uno envía el par

► El consumo de electricidad medio WLTP es algo mayor que en los otros e-tron: desde 27,2 kWh/100 km el e-tron S y desde 26,8 el e-tron S Sportback.

a una rueda, sin necesidad de diferencial mecánico–, pero el delantero entra en liza si el conductor exige más rendimiento o se prevé una pérdida de adherencia. Además, si el estabilizador ESC está en modo Sport y hemos elegido el programa Dynamic del Audi Drive Select –siete perfiles de conducción distintos–, el comportamiento se vuelve más radical, pues consiente incluso derrapes controlados. Además, la suspensión neumática deportiva varía la altura de la carrocería hasta en 76 milímetros según los ajustes escogidos y la situación.

Audi monta llantas de 20 pulgadas en sus e-tron S, aunque se pueden pedir las de 21 y en el futuro habrá incluso de 22 pulgadas. Y exteriormente se caracterizan también por sus pasos de rueda ensanchados 23 milímetros a cada lado –es 5 centímetros más ancho–, los paragolpes delantero y trasero con contornos más pronunciados, y una aerodinámica específica –entradas de aire más amplias y activas, canalización del flujo



en los pasos de rueda...– que deja el índice Cx del e-tron S en 0,28, y en 0,26 del e-tron S Sportback.



► En el interior de las versiones S mandan los tonos oscuros. De serie equipan asientos deportivos y eléctricos en cuero y Alcántara.



EN LAS DOS CARROCERÍAS DEL Q4 E-TRON PODRÁ ELEGIRSE ENTRE VERSIONES QUATTRO Y DE TRACCIÓN TRASERA, ÉSTAS MÁS EFICIENTES



◀ Un guiño estético al DS de 1955 son las luces de posición situadas en lo alto de los montantes posteriores.

DS refuerza su ofensiva en el mercado Premium con el DS 9, una amplia y lujosa berlina de representación que rivalizará con reputados productos alemanes. Exclusividad y alta tecnología para un modelo disponible en versiones híbridas enchufables de hasta 360 CV, aunque el primer DS 9 E-Tense llegará a final de año con 225 CV y 50 kilómetros de autonomía eléctrica.

La cumbre francesa

Tras presentar su candidatura Premium en 2018 en el segmento del Audi Q3 con el DS 7 Crossback y hacer lo mismo en 2019 en la clase del Audi Q2 con el DS 3 Crossback, la firma de PSA anuncia que plantará cara desde diciembre a BMW Serie 3, Mercedes Clase C, Audi A4 y compañía con el DS 9, berlina ejecutiva de 4,93 metros –de 17 a 24 centímetros

más larga que los rivales citados– con 1,85 de ancho, 1,46 de alto, distancia entre ejes de 2,90 metros –entre 5 y 8 centímetros mayor que en los Premium alemanes– y maletero de 510 litros incluso en las versiones híbridas enchufables E-Tense, únicas que llegarán a España –en China, donde se fabrica, también se ofrece un Puretech 225 de gasolina–.

Pero la fórmula no es solo dar ‘más coche’ –las plazas traseras son excelentes, pues las tres cotas básicas son generosas y el túnel central sobresale poco–, sino que también se apuesta por la elegancia, el lujo o la tecnología, como corresponde a un producto en la cumbre de la industria gala. Elegancia porque los diseñadores han dibujado una ex-

clusiva ‘piel’ para su estilizado sedán tricuerpo, destacando su calandra de efecto diamante, los faros DS Active LED Vision, ópticas LED traseras esculpidas, manetas de puertas enrasadas o detalles únicos como la banda ‘guilloché’ que recorre el capó o unas luces de posición sobre los montantes C que rinden tributo al ‘Tiburón’ de 1955.

En cuanto al lujo, el interior habla por sí solo. La marca lo llama DS Lounge, refiriéndose a unos asientos traseros que ofrecen idéntico confort que los delanteros –incluido masaje, calefacción y ventilación–, el apoyabrazos central posterior con huecos, tomas USB y controles, una iluminación ambiental policromática o mucho material noble: salpicadero en cuero Nappa, tapicería de asientos Bracelet –replican el diseño de las correas de reloj–, detalles de cristal, techo y parasoles tapizados en Alcántara negra... Y el cliente podrá escoger entre varios ambientes o ‘inspiraciones’, bautizados con nombres

▶▶ Se estrena en el DS 9 una parrilla frontal con efecto de diamante tridimensional. Y las ópticas LED traseras están esculpidas como escamas.



◀◀ Los 4,93 metros de largo se traducen en un interior amplísimo y en un maletero de 510 litros. Y en cuanto a acabado, salpicadero completamente revestido en cuero Nappa, tapicería Bracelet en los asientos, reloj B.R.M., techo negro en Alcántara...



de barrios parisinos: Bastille, Opera y Rivoli. A los que se suma el Performance Line.

Y la tecnología es también protagonista en el DS 9, que recurre a la polivalente plataforma EMP2 –la del Peugeot 508, entre otros–, pero alargada para crear un modelo de categoría superior. Ofrece la suspensión pilotada DS Scan Suspension, que escanea la carretera para adaptar la amortiguación de cada rueda al firme; el DS Drive Assist, que hasta 180 km/h procura conducción semiautónoma Nivel 2 al ajustar la velocidad y la

trayectoria; el DS Park Pilot, que se ocupa de toda la maniobra de estacionamiento, o el DS Night Vision, que de noche ‘ve’ peatones, ciclistas o animales hasta 100 metros.

La primera versión disponible será el E-Tense de 225 CV,

que combina un Puretech 1.6 Turbo de gasolina y 180 CV con un motor eléctrico de 110 CV, un cambio automático de 8 velocidades y una batería de 11,9 kWh. En modo eléctrico se podrán recorrer entre 40 y 50 kilómetros, de acuerdo con

el ciclo WLTP, y a una velocidad ‘sin emisiones’ de hasta 135 km/h. Y hay tres programas de conducción a elegir: Eléctrico, Híbrido y Deportivo. En cuanto a la recarga, bastarán 90 minutos usando el cargador de 7,4 kW.

Y después llegarán otras dos versiones E-Tense del DS 9: una con 250 CV y autonomía extendida, también de tracción delantera, y otra con 360 CV y tracción inteligente a las cuatro ruedas.

▶ Las manetas de las puertas van enrasadas, y cuando nos aproximamos al coche se despliegan.



EL DS 9 E-TENSE DE 225 CV, PRIMERO EN LLEGAR, TIENE UNA BATERÍA DE 11,9 KWH QUE SE CARGA EN 90 MINUTOS. NO RESTA MALETERO



CROSSOVER, COUPÉ Y ELÉCTRICO LA VERSIÓN 87 KWH PERFOR MANCE DE 394 CV ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN SÓLO 5,1 SEGUNDOS

Nueva era eléctrica



◀ El interior es minimalista y recurre a dos pantallas digitales de 12,3 pulgadas. La consola central se regula de manera eléctrica y ubica una mini-palanca del cambio.



▶ El diseño es muy original y el interior se presume amplio. Admite cargas rápidas de hasta 130 kW para que los viajes no sean un problema.



abánico de versiones –ver fichas–. Las versiones con tracción total, denominada e-4ORCE, recurren a un segundo motor eléctrico que da vida a las ruedas traseras. El peso del Ariya oscila entre 1.800 y 2.300 kilos.

El conductor puede elegir entre los modos Normal, Sport y ECO; los modelos e-4ORCE añaden un modo Snow

de baja adherencia. Las versiones de 63 kWh incorporan un cargador de 7,4 kW para uso doméstico, mientras que

las de 87 kWh incluyen un cargador trifásico de 22 kW. El Ariya puede soportar una carga rápida de hasta 130 kW que en media hora almacena energía para recorrer 375 kilómetros.

Por último, destacar su gran compromiso en aspectos como la seguridad y la conectividad. Incorpora la última evolución del avanzado sistema ProPILOT, que ofrece soluciones de conducción semiautónoma, la función e-Pedal que genera gran intensidad de retención y el escudo de protección inteligente.

El Ariya es el primer modelo de Nissan con actualizaciones inalámbricas y automáticas del software, con el fin de poder funcionar siempre a su máximo potencial.

Este aparente crossover de línea deportiva es el punto de partida de una gran ofensiva eléctrica en la marca japonesa. Contempla cinco versiones entre 217 y 394 CV y una autonomía de hasta 500 kilómetros WLTP. Presenta un interior muy minimalista y se rodea de una gran carga tecnológica.

rente'. Nissan destaca su habitabilidad, facilitada por la plataforma eléctrica y un piso totalmente plano gracias a la ubicación de las baterías en la base del chasis, entre ambos ejes.

La presentación es minimalista y totalmente digital. No hay mandos visibles, salvo en el volante multifunción. En el salpicadero 'aparecen' sólo cuando se pone en marcha, son hápticos y nos permiten regular la climatización. Detrás el SUV japonés anuncia un generoso espacio para las piernas y el maletero ofrece 468 litros en la versión con tracción delantera, y 415 si cuenta con tracción total.

La oferta del Ariya contempla un amplio

tores Full Led y un renovado logo de la marca que se ilumina con 20 leds cuando el vehículo está listo para iniciar la marcha. Los cortos voladizos, las llantas de hasta 20 pulga-

das y la pronunciada caída de techo marcan su vista lateral, mientras que en la zaga destaca una tira de luz led que va de 'costa a costa'.

El interior también es 'dife-

◀ La tracción total e-4ORCE añade un segundo motor eléctrico en el eje trasero.



Nissan presentó el Tama, su primer vehículo eléctrico, en 1947 y ha consolidado con gran éxito el Leaf. Ahora inicia una auténtica ofensiva eléctrica con el Ariya como primera piedra del proyecto. Se acaba de presentar en Japón y llegará a Europa a lo largo de 2021.

Se trata de un crossover de estilo coupé que se sitúa por tamaño más cerca del X-Trail que del Qashqai. Contempla variantes con tracción delantera o total, ofrece dos capacidades de batería –63 y 87 kWh con hasta 500 kilómetros de autonomía WLTP– y cinco niveles de potencia –entre 217 y 394 CV–.

El diseño futurista y contundente del Ariya no pasa desapercibido. Gustará más o menos, pero nadie puede negarle personalidad y originalidad. El punto de partida de la nueva era se sustenta sobre la nueva plataforma EV desarrollada por la Alianza, junto a Renault y Mitsubishi.

El frontal es poderoso. Presenta proyec-

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	63 KWH	87 KWH	63 KWH	87 KWH	87 KWH PERFORMANCE
Capacidad nominal de la batería	65 kWh	90 kWh	65 kWh	90 kWh	90 kWh
Capacidad útil de la batería	63 kWh	87 kWh	63 kWh	87 kWh	87 kWh
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio	iones de litio	iones del litio	iones de litio
Potencia máxima (kW)	160 (217 CV)	178 (241 CV)	205 (278 CV)	225 (306 CV)	290 (394 CV)
Par máximo (mkg)	30,6 (300 Nm)	30,6 (300 Nm)	57,1 (560 Nm)	61,2 (600 Nm)	61,2 (600 Nm)
Acceleración 0-100 km/h	7,5 s	7,6 s	5,9 s	5,7 s	5,1 s
Velocidad máxima	160 km/h	160 km/h	200 km/h	200 km/h	200 km/h
Autonomía WLTP (kms)	360	500	340	460	400
Tracción	Delantera	Delantera	Total e-4ORCE	Total e-4ORCE	Total e-4ORCE
Longitud (mm)	4.595	4.595	4.595	4.595	4.595
Anchura (mm)	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850
Altura (mm)	1.660	1.660	1.660	1.660	1.660
Distancia entre ejes (mm)	2.775	2.775	2.775	2.775	2.775
Maletero (l)	468	468	415	415	415
Tipo de carga	CCS	CCS	CCS	CCS	CCS
Neumáticos	235/55 R19	235/55 R19	235/55 R19	235/55 R19	235/55 R19

JAZZ CROSSTAR ES LA VERSIÓN CROSSOVER DEL NUEVO JAZZ. AUNQUE COMPARTE CON ÉL TODA LA TECNOLOGÍA DE HIBRIDACIÓN



◀ El salpicadero del nuevo Jazz es minimalista y muy tecnológico. La pantalla central tiene muy buen tamaño. El cambio automático de una sola marcha tiene modo B con mayor retención al decelerar. Los asientos «Magic seats» proporcionan una versatilidad sorprendente, única en el sector de automoción.

que retiene más y permite generar más energía para recargar la batería. Y aplauso para el tacto de frenos, idéntico al de cualquier otro modelo sin hibridar.

El nuevo Jazz adopta un diseño vanguardista sin perder el aire de familia y, sobre todo sin dejarse por el camino nada de versatilidad. Y vuelven a acaparar casi todo el protagonismo esos asientos traseros modulares y plegables en vertical y una amplitud bárbara. A nivel estructural los pilares A son ahora la mitad de anchos que los del modelo anterior, lo que aumenta la superficie de la



La ciudad es suya

Honda ya se ha especializado en lanzar híbridos que de verdad funcionan. Lo hizo con el CR-V y lo repite con el nuevo Jazz, un utilitario urbano con un consumo ridículo, una practicidad asombrosa y un agrado de conducción sobresaliente. Lo hemos probado.

Honda ya ha puesto a la venta los nuevos Jazz Hybrid con una variante estilo crossover que se ofrece como un acabado más, y que se denomina Crosstar. Esta tiene un aspecto más robusto y aventurero, con una llamativa parrilla delantera, un revestimiento en negro alrededor de los pasos de rueda, y unos paneles laterales además de las barras de techo. Las llantas de aleación en acabado negro y plateado son específicas del Crosstar, con unos neumáticos 185/60 R16. Y al margen de la estética específica –en el interior echamos de menos una mayor diferenciación–, el nuevo Jazz Crosstar tiene 39 mm más de altura libre al suelo a plena carga, una diferencia fruto de contar con más rueda y con unos muelles específicos de cara a mejorar



▲ El Jazz Crosstar tiene 39 milímetros más de altura libre al suelo.

el comportamiento del coche fuera del asfalto.

Pero nosotros en esta primera toma de contacto hemos notado diferencias incluso en la conducción diaria en carretera y ciudad, sobre todo un mayor aplomo y algo menos de balanceo en curva respecto a su hermano. El sistema e:HEV del nuevo Jazz Hybrid se compone de dos motores eléctricos (generador e impulsor) de alta densidad energética, un motor de gasolina i-VTEC 1.5 muy eficiente, una batería de litio de 1 kWh y un cambio e-CVT de una sola marcha. La potencia total conjunta del nuevo Jazz es de 109 CV, con una aceleración de 0 a 100 km/h en 9,4 segundos (9,9 en el Crosstar).

El funcionamiento es similar al del CR-V Hybrid y en ciudad, entre 0 y 40 km/h, el

Jazz circula un 86 por ciento del tiempo en modo exclusivamente eléctrico EV con un importante ahorro de gasolina. De hecho nuestras primeras mediciones en una utilización básicamente urbana pero también con algo de autovía a 100 km/h hemos medido un consumo de 3,9 l/100 km. Y en ciudad pura y dura esta cifra ha bajado hasta los 3,7 l/100 km, consumos sorprendentes que coinciden con los homologados en el nuevo ciclo WLTP. La batería que mueve el coche en modo EV, de muy baja capacidad, se descarga

muy rápido, pero se carga casi a la misma velocidad por lo que resulta fácil circular en modo eléctrico muy a menudo. Y el cambio, que sigue sin convencernos al cien por cien aunque no resbala al acelerar tanto como los CVT de los rivales, cuenta con una posición B

luna triangular y mejora claramente la visibilidad horizontal delantera con hasta 90 grados de visibilidad a lo ancho respecto a los 69 anteriores. En la práctica, el diseño de la luna delantera del Jazz es una genialidad que no tiene rival en el mercado. Tiene una super-

luna triangular y mejora claramente la visibilidad horizontal delantera con hasta 90 grados de visibilidad a lo ancho respecto a los 69 anteriores. En la práctica, el diseño de la luna delantera del Jazz es una genialidad que no tiene rival en el mercado. Tiene una super-

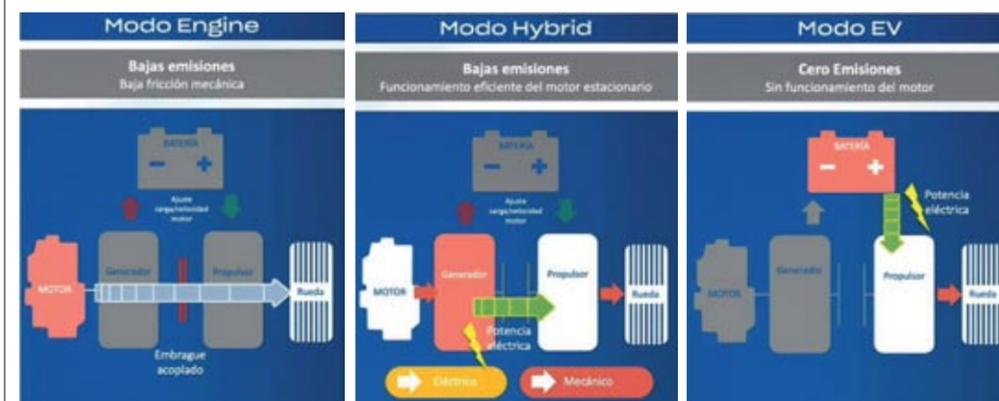
FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.498
Potencia máxima/rpm	98/5.500-6.400
Par máximo/rpm	13,4/4.500-5.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	109 kW
Par	253 Nm
Pot. máx. total	109 CV
Par máx. total	n.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 1 velocidad
Frenos del/tra.	Discos vent./Disc.
Peso (kg)	1.253
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.090/1.725/1.556
Maletero (l)	298 / 1.199
Capacidad del depósito (l)	40
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,9
Velocidad máx. (km/h)	173
Vel. máx. en eléctrico	n.d.
Consumo mixto (l/100 km)	4,8
Emissiones CO2 WLTP	110 g/km
Alcance en eléctrico (km)	Variable
Ubicación motor eléct.	Del. transversal
Precios desde... (euros)	26.400

TÉCNICA HÍBRIDA DE HONDA CASI SIEMPRE EN ELÉCTRICO

El Honda Jazz cuenta con tres modos de conducción que el sistema activa de forma automática en función de las circunstancias pero sin que el conductor sea consciente de esos cambios. En el modo EV la batería de iones de litio suministra alimentación al motor de propulsión eléctrica directamente, por lo que el coche circula en modo estrictamente eléctrico sobre todo en ciudad. En el modo Hybrid, el

motor de combustión suministra energía al motor generador eléctrico, que transmite a su vez energía al motor eléctrico que es el que mueve las ruedas del coche. Y por último, en modo Engine, el motor de gasolina se conecta directamente con las ruedas por medio un mecanismo de bloqueo del embrague, de modo que la potencia se trasmite directamente del motor de combustión a las ruedas.



PRECIO DESDE 21.900 €

EMISIONES DE CO₂ DESDE: **102 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Calidad. Consumo bajísimo. Versatilidad interior. Agrado de uso. Amplitud. Visibilidad.</p>	<p>Cambio con resbalamiento inicial. Pocas diferencias interiores entre Crosstar y el resto.</p>

CLIMATIZADOR CON MANDOS DE REGULACIÓN ESPECÍFICOS

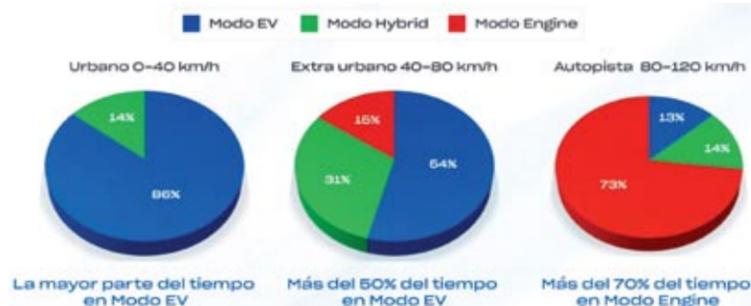


◀ Una de las mayores ventajas del nuevo Honda Jazz Hybrid es su comodidad y la luminosidad de su habitáculo. Los asientos delanteros sujetan de maravilla.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.498
Potencia máxima/rpm	98/5.500-6.400
Par máximo/rpm	13,4/4.500-5.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	109 kW
Par	253 Nm
Pot. máx. total	109 CV
Par máx. total	n.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 1 velocidad
Frenos del./tra.	Discos vent./Disc.
Peso (kg)	1.228
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.044/1.694/1.526
Maletero (l)	304/1.205
Capacidad del depósito (l)	40
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	1 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	9,4
Velocidad máx. (km/h)	175
Vel. máx. en eléctrico	n.d.
Consumo mixto (l/100 km)	4,5
Emissiones CO2 WLTP	102 g/km
Alcance en eléctrico (km)	Variable
Ubicación motor eléct.	Del. transversal
Precios desde... (euros)	21.900

▶ El sistema híbrido del Jazz permite circular en ciudad casi todo el tiempo en modo eléctrico, de ahí los increíbles consumos que hemos medido en la primera toma de contacto.



ficie muy generosa, los limpias quedan ocultos a la vista de los pasajeros y esa menor anchura de los pilares A proporciona una sensación de claridad y visibilidad limpia sin obstáculos muy rara de ver en el sector.

A ello se le une un interior tremendamente amplio en relación a esos 4 metros que mide. Y es que situando el asiento para que un conductor de 1,86 metros vaya cómodo al volante, detrás quedarían 11 cen-

tímetros de sobra para las rodillas de ese mismo adulto, y 9 centímetros de sobra de la cabeza al techo, es decir el espacio de un modelo posicionado dos segmentos por encima. Además, el ángulo de apertura de las puertas traseras es muy generoso lo que junto con la altura a la que se encuentran los asientos, más altos que en las plazas delanteras, facilita mucho bajar o subir al coche. Y el portón trasero se abre lo

suficiente como para que una persona de 1,86 no roce con la cerradura y pueda cargar el coche sin miedo al chichón.

En este sentido ha sido clave la colocación del depósito de combustible en la parte central del chasis, bajo los asientos delanteros, una característica única en su clase a la que ya recurría el Jazz anterior. Esto le permite mantener la excelente versatilidad de esos denominados Honda Magic Seats

traseros manteniendo también un buen espacio de carga ocupado mínimamente por las baterías. En concreto hablamos de 304 litros en el Jazz y 298 litros en el Crosstar debido a que como este acabado lleva aparejado el sistema de audio Premium, el subwoofer va instalado en el hueco de carga.

El Jazz está disponible desde 21.900 euros (26.400 euros para un Crosstar mucho más equipado) y su dotación de seguridad o conectividad están al nivel del modelo premium más preparado. Pero sin duda lo que más ha cuidado Honda en su nuevo Jazz es la habitabilidad, el agrado de conducción y el consumo, al margen de ofrecer la calidad habitual.



◀ El espacio necesario para situar las baterías bajo los asientos traseros y parte del maletero, no ha sido obstáculo para ofrecer mucho espacio.



#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

CAPTUR Y MÉGANE, CON MODO PURE PARA CONDUCCIÓN 100% ELÉCTRICA Y UNA TECLA E-SAVE PARA GUARDAR LA CARGA DE LA BATERÍA

Sabiduría eléctrica

Con su experiencia en Fórmula 1, la hibridación no tiene secretos para Renault. Y eso se demuestra en su gama E-Tech, donde el Clio híbrido o el Captur y Mégane híbridos enchufables dan una lección. Eficiencia, rendimiento, sencillez de uso y suavidad de marcha se suman a las virtudes clásicas de estos tres modelos aptos para todos los bolsillos.



Que Renault es una potencia en la tecnología eléctrica no es nuevo. Desde hace años –cuando otras marcas aún ni se lo planteaban– la marca francesa apostaba ya por modelos 0 emisiones como el Twizy o el Fluence. Y por supuesto el Zoe, el eléctrico más vendido de Europa que ahora forma la gama ZE –Zero Emissions– con el Kangoo o el Master a los que muy pronto se sumará la versión eléctrica del Twingo, con 250 kilómetros de autonomía.

Por este potencial y por su bagaje en la F-1, que desde hace años ha apostado por motores híbridos, sorprendía que Renault no se hubiera lanzado a crear variantes con esta tecnología. Pero ya está aquí la gama E-Tech para acabar con ese déficit y ampliar la gama del fabricante francés con modelos de bajas emisiones pero carácter –y precio– más popular que los eléctricos puros.

La gama E-Tech con sus tres modelos y dos tecnologías, supone un mundo de la electrificación y el de la combustión para dar respuesta a todas las necesidades. Para crearla, Renault ha desplegado todo su potencial de innovación y toda su experiencia acumulada en la Fórmula 1.

PRECIO DESDE 21.533 €

EMISIONES DE CO₂: DESDE 28 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

+ Prestaciones y consumo. Agrado de uso. Protagonismo de la parte eléctrica. Etiquetas 0 y ECO.	- Recarga Captur y Mégane con cable de serie. En Mégane solo con carrocería familiar.
--	--

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	CAPTUR 1.6	MÉGANE 1.6
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.597	1.597
Potencia máxima/rpm	91 CV	91 CV
Par máximo/rpm	14,6/3.200	14,6/3.200
MOTORES ELÉCTRICOS		
Motor 1 (e-motor)	36 kW (49 CV)	36 kW (49 CV)
Motor 2 (generador)	25 kW (33 CV)	25 kW (33 CV)
Pot. máx. total	140 CV	160 CV
Par máx. total	N.d.	N.d.
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut. multimodo	Aut. multimodo
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.564	1.603
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.227/1.797/1.566	4.626/1.814/1.449
Maletero (litros de agua)	379	447
Capacidad del depósito (l)	39	39
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	9,8 kW/h	9,8 kW/h
Peso de la batería (kg)	N.d.	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	10,1	9,8
De 80 a 120 km/h (s)	7,5	6,6
Velocidad máx. (km/h)	173	173
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,4	1,3
Emisiones CO ₂ (WLTP)	32	28
Alcance en eléctrico (km)	50/65 en ciudad	50/65 en ciudad
Precios desde... (euros)	31.024	30.900

Esa innovación se resume en las más de 150 patentes generadas con estos E-Tech.

Innovación pero sencillez, porque aunque sean tres modelos y dos tecnologías, la base es común. Todo parte de las modernas y electrificadas plataformas –CMF-B en Clio y Captur y CMF C/D en Mégane– sobre las que Renault ha creado un grupo motopropulsor que asocia un motor de gasolina –de 91 CV– a dos motores eléctricos y un cambio multimodo sin embrague. Y por supuesto, una batería. Y aquí es donde radica la diferencia entre los dos tipos de tecnologías. Porque mientras la del Clio es de menor capacidad (1,2 kWh), para los híbridos enchufables se opta por una batería de 9,8 kWh.

Con ello cambian los rendimientos que ofrecen ambos, sobre todo en su vertiente eléctrica. Porque el Clio va usando y recargando la batería de forma permanente mientras circulamos hasta poder recorrer hasta el 80 por ciento de los trayectos en ciudad en 0 emisiones. Para el Captur y el Mégane –ambos fabricados en España, lo mismo que las baterías que se ensamblan en Valladolid–, esa capacidad de batería permite que podamos cargarla –aun-



◀▶ No hay cambios en el salpicadero, pero el cuadro adapta la información al tipo de tecnología de propulsión. Con el cable de carga de serie, el coche solo se recargará a 3,4 kWh.



▲▲ El Captur sigue manteniendo su capacidad de carga y habitabilidad. Los cables, bajo el maletero; no hay rueda de repuesto.

que solo a 3,4 kWh con el cargador de serie– para conseguir 50 kilómetros de autonomía eléctrica y hasta 65 en circulación urbana bajo el ciclo de homologación WLTP.

La combinación de estos tres motores hace que puedan funcionar de forma independiente o conjunta dirigiendo su energía hacia las ruedas o hacia la batería todo gestiona-

do de manera inteligente en función de las necesidades de aceleración y potencia en cada momento con hasta 15 combinaciones de funcionamiento entre los distintos motores y marchas engranadas. Su capacidad de regeneración de la batería en marcha es destacable, tanto cuando levantamos el pie del acelerador o pisamos el freno y sobre todo cuando colocamos en la palanca de cambios el modo B.

El resultado es una alta eficiencia en la gestión de la

energía, con valores homologados en los tres modelos que los sitúan entre los mejores de sus segmentos. Los 1,3 l/100 km que homologa el Mégane E-Tech, con solo 28 g/km de emisiones dan fe del trabajo realizado. O la reducción de consumo, que en ciudad puede llegar a un 40 por ciento en el Clio respecto a un gasolina equivalente.

Todo ello sin perder carácter pues los 140 caballos de Clio y Captur y los 160 del Mégane E-Tech permiten una



◀▶ En el interior no hay grandes cambios. En la pantalla se seleccionan los modos de conducción y se ve el uso de la energía.



▲▲ No pierde maletero ni espacio interior respecto al Mégane de combustión. La tapa de carga en la parte trasera derecha.



80% EN CIUDAD PUEDE CIRCULAR EL CLIO E-TECH EN ELÉCTRICO



◀ El emblema E-Tech delata a este modelo. En el interior, la pantalla ofrece información sobre el uso de la energía en cada momento.



▲ Dinámicamente el Clio E-Tech mantiene las mismas virtudes que sus hermanos de combustión.

conducción en todos los casos donde el dinamismo está garantizado. Y así nos lo han demostrado los tres modelos en una primera toma de contacto en Madrid.

El Clio híbrido es el primero en caer en nuestras manos; no cambia respecto a un Clio tradicional. La conducción y sensaciones al volante no se diferencian de un Clio tradicional de combustión pues el peso se incrementa solo unos 10 kilos. Recorremos con él alrededor de 45 kilómetros que combina zona urbana con autovías y carreteras, donde apreciamos su suavidad general, tanto en la marcha como en los cambios, donde la caja multimodal trabaja de ma-

nera inteligente para buscar la mejor relación en cada momento. Cuenta con tres modos de conducción, MySense (que busca el equilibrio entre prestaciones y consumo), Eco (apuesta por la eficiencia) y Sport (prima las prestaciones) para adaptarse a lo que quiera el conductor en cada momento. Es capaz de circular en eléctrico y en silencio o de mostrar carácter si se le exige. Dirección, frenos y suspensiones como en el Clio, lo que garantiza un dinamismo elevado. El balance del recorrido con el Clio dice que hemos consumido una media de 4,1 l/100, lo que mejora incluso el consumo homologado.

Mégane y Captur son nues-

tros siguientes compañeros. Comparten todo el esquema mecánico, pero el crossover se limita a 140 caballos frente a los 160 del Mégane.

Ambos ofrecen las mismas alternativas y suman un nuevo modo de conducción a los que ofrecía el Clio. La opción Eco aquí se llama Pure para moverse solo en eléctrico. Y la nueva función llamada e-Save permite guardar la carga de la batería para utilizarla por ejemplo al entrar a la ciudad. El recorrido, diferente, nos proporciona sensaciones similares en cuanto al rendimiento y al comportamiento del sistema de propulsión. La suavidad marca en todo momento cada kiló-

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.597
Potencia máxima/rpm	91 CV
Par máximo/rpm	3.200
MOTORES ELÉCTRICOS	
Motor 1 (e-motor)	36 kW (49 CV)
Motor 2 (generador)	15 kW (20 CV)
Pot. máx. total	140 CV
Par máx. total	N.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. multimodo
Frenos del./tra.	Discos vel./Discos
Peso (kg)	1.274
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.050/1.798/1.440
Maletero (litros de agua)	318
Capacidad del depósito (l)	39
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	1,2 kW/h
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	9,9
De 80 a 120 km/h (s)	6,9
Velocidad máx. (km/h)	180
Vel. máx. en eléctrico	75
Consumo mixto (l/100 km)	4,3
Emisiones CO2 (WLTP)	96
Alcance en eléctrico (km)	3-4+
Precios desde... (euros)	21.533

metro. Aquí el coche no solo arranca en eléctrico sino que podemos elegir cuándo mantener o apostar por este tipo de propulsión, disponible hasta los 135 km/h. Y cuando se pide, el motor de combustión, en ambos, entra con fuerza para mejorar el rendimiento.

El remate final viene con los consumos. Con el Mégane, con el que hemos recorrido 17,1 de los 35,5 kilómetros en eléctrico, el consumo ha sido de 3,2 l/100 km. Y para el Captur, con el que hacemos un 70 por ciento del recorrido en eléctrico, dejamos el gasto en unos estupendos 1,8 l/100 km. Todo eso con un uso normal, a ritmos normales, lo que demuestra que estos E-Tech son capaces de conseguir grandes ahorros en circunstancias reales de conducción.

Los nuevos E-Tech ya están disponibles con precios que, sin incluir las ayudas del Gobierno -2.600 euros para los híbridos enchufables y hasta 1.000 euros en los híbridos- en el Clio parten de 21.533 euros; en el Captur empieza en los 31.024 y para el Mégane habrá que desembolsar 30.900 euros.



“LAS NOCHES DEL JARAMA”, NUEVA PROPUESTA DE OCIO Y EXPERIENCIAS EN EL CIRCUITO

El Jarama – RACE acaba de reforzar su propuesta de actividades de ocio y diversión con un nuevo programa en horario de tarde – noche que hará aún más inolvidable la visita al trazado madrileño. La programación de “Las Noches del Jarama” se concentra en torno a la Zona de Ocio del Circuito, en la que se ubica la Pista de Karting que acaba de estrenar nueva flota de karts y un recorrido más divertido y técnico. Junto a esta pista de Karting, el espacio Royal Experience, en el que se puede disfrutar haciendo «drift» al volante de los genuinos Westfield Aerorace. Dos experiencias de conducción a las que desde ahora, se suma la posibilidad de salir a la pista principal del Circuito en una nueva actividad de copiloteo extremo, acompañando a pilotos profesionales al volante de icónicos coches de carreras como el Mazda RX8 CUP o el superdeportivo Ginetta. Y para recuperar adrenalina, la nueva Terraza Jarama Chill Out, inaugurada el pasado 20 de junio, con sesiones de música en directo y una variada oferta gastronómica de la que disfrutar hasta la medianoche. Reserva de mesa: 669 53 43 00 Información General: 616 88 18 09.

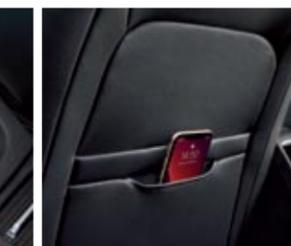
Para rematar, Autocine Madrid RACE abrió su segunda sede

en el Circuito del Jarama el pasado 14 de julio incorporándose a la oferta de ocio de ‘Las Noches del Jarama’. El Circuito del Jarama – RACE ha sido, desde su inauguración hace más de 50 años, una referencia en el mundo del ocio vinculado al motor, los eventos y la competición con una variada oferta de actividades en horario diurno. Tras el éxito cosechado por el Autocine Madrid RACE, ubicado a la entrada de Madrid (calle Isla de Java), los promotores de este recinto, junto con el RACE, patrocinador principal del proyecto, han decidido inaugurar su segunda sede en el Circuito, que amplía así su oferta de ocio con un espectacular autocine al aire libre. Ubicado en el Paddock 3 del Circuito, en las inmediaciones de la mítica curva de Le Mans, el nuevo autocine tiene capacidad para 170 vehículos que podrán disfrutar del sonido de la película sintonizando en la radio la emisora FM de Autocine Madrid RACE. El nuevo Autocine Madrid Jarama – RACE cuenta también con servicio de restauración y cafetería americana, así como un original “Dinner Car”, un servicio de reparto de comida en los coches una vez que ha comenzado la proyección de la película. En definitiva, todo lo necesario para pasar un rato inolvidable en un entorno privilegiado y único.





▲ Un salpicadero llamativo y funcional en el que destaca la gran pantalla central. El cambio shift by wire elimina la clásica palanca. Y entre otros detalles, un bolsillo para el móvil.



▲ Asientos ergonómicos con el sello de calidad de la Campaña Alemana por unas Espaldas más Saludables. Y una sobresaliente amplitud interior.

100% Octavia

Decir Octavia es casi denominar a una categoría de coches: aquellos que combinan sabiamente robustez, fiabilidad, practicidad o espacio interior. Si le sumamos diseño renovado, tecnologías de vanguardia o la más amplia gama de sistemas de propulsión tenemos el nuevo Octavia.

Con cada modelo que Skoda trae al mercado da un paso adelante y acumula méritos para ser una de las marcas preferidas en Europa. Ahora ha concentrado todos sus esfuerzos en el nuevo Octavia, un modelo que con más de 7 millones de unidades, si-

gue siendo el coche más vendido de la marca. Por eso, en esta nueva entrega, le ha puesto más de todo: más tamaño, más practicidad, más tecnología, más motores o más versiones gracias a su carrocería berlina, familiar, el deportivo RS o el aventurero Scout.

En dimensiones crece unos dos centímetros de longitud y 1,5 en anchura. El maletero incrementa su capacidad 30 litros en el Combi hasta los 640 y 10 en la berlina, que llega a los 600 litros. Su distancia entre ejes, de 2,868 metros convierte a su interior en uno de los más espaciosos que se puedan encontrar no solo en su segmento sino también, incluso en el segmento superior. Más espacio y más comfortable con nuevos materiales que

le dan un aspecto premium, nuevos asientos ergonómicos y otros elementos como el Climatronic o las ventanillas acústicas delanteras que reducen al máximo el nivel de ruido en el habitáculo.

La tecnología brilla en elementos de comunicación y entretenimiento con cuatro sistemas con pantallas de entre 8,25 y 10 pulgadas que se pueden operar por voz. Puede contar con Virtual Cockpit de 10,25 pulgadas y está disponible, por primera vez, un head up display en el que se pueden configurar las funciones y las informaciones que el conductor quiere tener a la vista. Además cuenta con una eSIM integrada para estar siempre conectado, con lo que se puede acceder en todo momento a los servicios móviles online de Skoda Connect. Y echa el resto en sistemas de



seguridad donde estrena dispositivos como el Asistente de Prevención de Colisión, Asistente de Giro, Alerta de Salida y la función de Alerta de Tráfico local, Area View, Side Assist y Control de Cruce Predictivo.

Y en la parte tecnológica no podemos olvidar otro avance que Skoda incorpora por primera vez en uno de sus modelos, la tecnología shift-by-wire para el cambio automático DSG, que comunica qué marcha ha sido seleccionada de

forma electrónica y elimina la clásica palanca de cambios.

Y la traca final viene en el apartado de motores. Nunca un Skoda tuvo tantas alternativas de propulsión. A los clásicos diésel y gasolina se suma la tecnología Mild Hybrid de hibridación ligera tanto en diésel como en gasolina, el GNC que sigue teniendo su cuota y la gran novedad está en la tecnología híbrida enchufable que llegará con dos alternativas, el Octavia IV con 204

caballos y hasta 60 kilómetros de autonomía eléctrica o en la variante iV RS con 245 caballos de potencia.

Para el lanzamiento, la marca checa va a contar con dos alternativas en diésel – 2.0 TDI de 115 caballos con cambio manual y el 2.0 TDI de 150 con cambio automático DSG – y otras dos en gasolina – 1.0 TSI de 110 caballos y el 1.5 TSI de 150 caballos –.

El diésel de 150 caballos con cambio DSG es el modelo que probamos durante la presentación en Madrid que incluye todo tipo de trazados, desde retorcidos puertos de montaña hasta autovías. Aquí demuestra ser un rodador de categoría, a pleno confort devora los kilómetros con gran facilidad. Y en el puerto, las curvas cerradas no le asustan,

cumple con nota y muestra un perfecto equilibrio y aplomo.

El motor diésel es un portento de empuje; el cambio es rápido, suave y muy eficaz y las levas en el volante hacen muy sencillo jugar con las reducciones para sacar todo el jugo. Dirección y frenos, perfectos. Y en cuanto a las suspensiones, juegan a la comodidad y el confort interior, pero con el punto de dureza justa.

Remata el conjunto un precio que parte de 20.100 euros para el Combi – 19.300 – y si se aplica el descuento del Plan Renove II.



► Enorme maletero que crece 30 litros hasta los 640.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TSI	2.0 TDI 115	2.0 TDI 150
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.968	1.498
Potencia máxima/rpm	150/5.000-6.000	115/2.750-4.250	150/3.000-4.200
Par máximo/rpm	25,5/1.500-3.500	30,6/1.500-2.500	36,7/1.700-2.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel	Man. 6 vel	Aut. 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	N.D.	N.D.	N.D.
Peso (kg)	1.550	1.635	1.677
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.689/1.829/1.468	4.689/1.829/1.468	4.689/1.829/1.468
Volumen maletero (l)	640/1.700	640/1.700	640/1.700
Capacidad depósito (l)	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	8,3	10,4	8,8
Velocidad máx. (km/h)	224	205	222
Consumo mixto (l/100 km) WLTP	5,3-6,7	3,9-5,1	4,3-5-4
Emissiones CO ₂ (g/km)	120-153	102-135	112-141
Precios con dto desde... (euros)	21.900	21.900	24.900

PRECIO	20.100 €
EMISIONES DE CO ₂ : 102 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Amplitud y espacio y calidad de acabado. Comportamiento. Precio. Motor diésel.</p>	<p>Túnel central voluminoso. Diseño aún discreto. Cambio DSG solo con diésel 150.</p>





Marcando estilo

Mazda lanza su primer eléctrico con el nombre de MX-30. Tiene un motor con el equivalente a 145 CV, 200 km de autonomía media homologada y está disponible desde 34.375 euros sin ayudas.

El 68 por ciento de los coches que vende Mazda en España ya son híbridos ligeros electrificados. Pero es la primera vez que la marca japonesa se pone las pilas con un eléctrico puro y duro. Un eléctrico diferente por diseño gracias a sus puertas sin pilar central.

A nivel técnico llama la atención la suavidad en la entrega de potencia o en las deceleraciones, que son muy progresivas. Y lo parecida que es su conducción a la de un coche 'normal' de combustión. También sorprende la reducida capacidad y autonomía de su batería de 35,5 kWh, cuando lo habitual en el segmento es una media de 50 kWh. No obstante la marca prepara para dentro de un año una versión de autonomía extendida del MX-30 con un pequeño motor rotativo de combustión que generará electricidad.

Sobre el papel, con una potencia máxima de 107 kW/145 CV y una entre-

ga de par máxima de 270,9 Nm, el MX-30 acelera de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos y su consumo se ha homologado en 19 kWh/100 km (ciclo combinado en WLTP), con una autonomía media de 200 km (262 km en ciudad).

Y es en este entorno urbano donde el MX-30 se mueve como pez en el agua y sus 4,39 metros de largo no suponen problema alguno para callejear de una forma natural y segura. El coche se deja domar enseguida, con algu-

nos detalles de calidad que se agradecen. Es el caso del magnífico tacto de la dirección. O el de los frenos, con un recorrido efectivo del pedal desde el primer centímetro. La aceleración no tiene la contundencia que lleva aparejada ya de partida cualquier eléctrico, pero tampoco es mala y permite salir el primero de un semáforo o cambiar de carril con agilidad. Y las levas que monta en el volante permiten ajustar en cuatro posiciones el nivel de recuperación de energía cuan-

do se deja de pisar el acelerador, pero también modifican las características de par.

Probamos el MX-30 en Madrid un día de diario y con un recorrido urbano lento, con algo de autovía de circunvalación. Partimos con la batería cargada al cien por cien y recorreremos 50 km en una hora y cuarenta y cinco minutos a una media de 29 km/h, terminando con un consumo de 16,9 kWh/100 km, una autonomía de 122 km y la batería al 73 por ciento de su capacidad. Es decir que hemos gastado un 27 por ciento de carga de la batería para recorrer 50 km y visto lo visto la autonomía real en el entorno urbano se acerca más a los 200 km que a los 262 homologados. El coche va ocupado por una sola persona, se ha realizado una conducción normal y la temperatura ambiente es de 33 grados. Pero con más ocupantes y mayor peso o en invierno estas cifras podrían

PRECIO SIN AYUDAS DESDE **34.375 €**

EMISIONES DE CO₂: **0 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Agrado de uso. Calidad de rodadura y acabado. Diseño original. Precio competitivo. Dotación.

DEBE MEJORAR

- Acceso y espacio en plazas traseras. Autonomía. Puertas traseras poco prácticas.



▲ Para acceder a las plazas traseras conductor o copiloto tienen que abrir sus puertas y quitarse el cinturón. Detrás es algo claustrofóbico.



▲ La instrumentación es sencilla pero ofrece toda la información. Incluso la temperatura de la batería.

ÚNICO SU ESTÉTICA COUPÉ Y SUS PUERTAS ENFRENTADAS SIN MARCO CENTRAL OTORGAN AL MX-30 UNA GRAN EXCLUSIVIDAD. LÁSTIMA QUE SE SACRIFIQUE ESPACIO Y PRACTICIDAD. EL COCHE PISA MUY BIEN



reducirse considerablemente. En cualquier caso recorriendo una media de 30 km diarios, el propietario de un MX-30 podría estar casi una semana moviéndose sin cargar su coche.

El MX-30 ofrece un interior agradable en cuanto a materiales, calidad y disposición

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	105 kW (143 CV)
Par máximo	265 Nm (270 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso en vacío (kg)	1.720
La./An./AL (mm)	4.395/1.795/1.570
Maletero (l)	366/1.171
Neumáticos	215/55 R18
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	35,5 kWh
Peso de la batería (kg)	315
De 0 a 100 km/h (s)	9,7
Vel. máxima (km/h)	140
Cons. mix. (kWh/100km)	19
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	200
Alcance máximo urbano WLTP (km)	262
Cargador a bordo	6,6 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	4 horas (a 6,6 kW)
Precios desde... (euros)	34.375



▲ A diferencia de otros eléctricos, el MX-30 se conduce casi como un crossover con motor de combustión. De hecho incluso se le ha asociado un ligero sonido a motor de gasolina que se agradece.

de los mandos y se alcanza rápido la mejor posición al volante. Sin embargo las plazas traseras no son excesivamente holgadas si viajan adultos en ellas, además de contar con un túnel central grande para lo que es habitual en un eléctrico que suele tener un piso trasero plano. Y el acceso a la parte trasera a través de las originales puertas de apertura enfrentada, no es cómodo ya que el conductor o el copiloto tienen que abrir su puerta y quitarse el cinturón para permitirlo. Y la propia concepción de esas puertas traseras, con ventanillas pequeñas, su-

mado a una cintura alta y un techo descendente por su estilo coupé, crean una atmósfera de seguridad pero también algo agobiante atrás.

La zona de carga ofrece 366 litros, de sobra para traslados urbanos. El maletero tiene cuatro argollas metálicas para sujetar bultos grandes pero hemos echado de menos alguna percha para colgar bolsas o un sistema de compartimentación que facilite los traslados en la urbe, tales como una compra de supermercado. Eso sí, se agradece el compromiso de la marca con el medio ambiente recurriendo a materia-

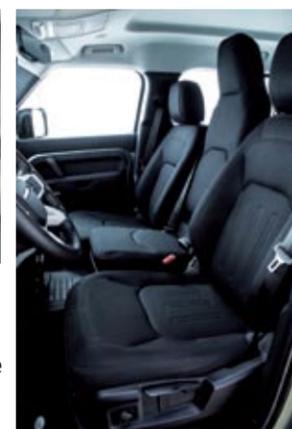
les reciclados como la fibra empleada en las molduras de las puertas o el corcho natural de la consola central.

El precio del MX-30 parte de los 34.375 euros aunque con las ayudas, el eléctrico de Mazda se quedaría en 27.665 euros con 3 años de garantía o 5 si se financia incluyendo mantenimiento gratuito. Y la batería tiene una garantía de 8 años o 160.000 km. La marca japonesa ha lanzado un plan en colaboración con Iberdrola para ofrecer ventajas a sus compradores y popularizar la movilidad eléctrica.

TERRAIN RESPONSE LAS TECNOLOGÍAS OFF ROAD DEL DEFENDER LO HACEN CASI IMBATIBLE



El nuevo Land Rover Defender es un digno sucesor del icono de la marca británica. Se vende desde 54.980 euros en versión de 3 puertas, aunque nosotros hemos probado el Defender 110 de 5 con un motor turbodiésel de 240 CV. Y es una auténtica bestia parda.



▶▶ El nuevo Defender puede llevar un asiento adicional entre los asientos delanteros. Y una de las novedades de las que presume es el capó transparente. No lleva levas de cambio en el volante.



DEFENDER 90
Desde 55.000 euros

El Land Rover Defender 90 de tres puertas llegará a España a finales de año aunque ya se conoce la gama completa. El modelo de acceso, el 2.0 SD4 200 AWD Auto, costará 54.980 euros convirtiéndose así en el Defender más económico que se puede comprar con un precio que supone gastar 6.500 euros menos que el Defender 110 largo más barato. El interior del 90 podrá llevar una configuración de asientos con 5 o 6 plazas. Y la gama (muy parecida a la del 110) comprenderá 19 versiones fruto de combinar 7 acabados y 4 motorizaciones, incluidas dos diesel de 4 cilindros con 200 y 240 CV y dos de gasolina, con 300 y 400 CV. Esta última con un 6 cilindros en línea y un sistema de hibridación ligera MHEV de 48 voltios. Las versiones híbridas enchufables de los Defender 90 y 110 llegarán a finales de año junto con el Defender 90.



La fortaleza

Los primeros compases a bordo del nuevo Land Rover Defender no se olvidan fácilmente porque uno parece ir sentado en un tanque de lujo que transmite una clara sensación de superioridad, de modelo invencible. Incluso más que la que transmite cualquier Range Rover. Y francamente no era fácil compatibilizar lujo con las mejores capacidades «off road» y con durabilidad. Pero ya desde fuera la impresión es la de ir a entrar en una fortaleza rodante, y dentro nos damos cuenta enseguida

de que Land Rover ha tirado la casa por la ventana en su nuevo icono poniendo a disposición de su propietario toda la tecnología disponible para que nada ni nadie le detenga, una manera de afianzar el trono frente a modelos como el Mercedes G o el Jeep Wrangler, y también de demostrar que la larga espera (el primer concept de este modelo es de 2011) ha valido la pena.

El interior del nuevo todoterreno británico (aunque construido en Eslovaquia), es una delicia por la disposición de los elementos, su diseño minimalista, la comodidad general, la amplitud y la practicidad. Huecos y más huecos por todas partes para dejar desde un móvil a una tablet

pasando por llaves, botellas, juguetes... Y enchufes, tomas USB, tomas de corriente. Apenas hay túnel central en el piso trasero y todas las plazas sin excepción son tamaño XXL. No en vano el Defender 110 mide 4.758 mm, y su distancia entre ejes supera los tres metros (2,89 un Mercedes G). Pero estas cifras llevan aparejado irremediablemente un mayor peso. Nuestra unidad en concreto pesa 2.323 kg, eso sí, 128 kg menos que el modelo de la estrella equivalente, y la sensación inicial es la de que va a costar arrastrar esos kilos. Sin embargo a medida que se recorren kilómetros esa sensación va desapareciendo porque el Defender 110 con motor turbodiésel de 240 CV

se mueve con la solvencia de un todoterreno menos pesado o más potente, incluso cuando llegan curvas y se defiende como gato panza arriba con mucho menor balanceo del esperado, al menos con la suspensión neumática de nuestra unidad. El cambio automático, de convertidor de par, es rápido y aprovecha bien los recursos del 4 cilindros, aunque sería perfecto si llevara levas en el volante. El coche está bien insonorizado y el motor apenas se percibe, sin embargo hemos detectado ruidos aerodinámicos que afean un poco el refinamiento general.

Como es lógico los consumos no son bajos. Circulando a 90 km/h es la única manera de bajar de 9 l/100 km. Y a 120 km/h el gasto se eleva casi a 10 l/100 km. En carretera de montaña o haciendo todo terreno radical (no solo cami-



nos) la media se eleva hasta los 14 l/100 km sin ningún tipo de problema. Y hablando de caminos, rotos y negociados a buena velocidad, sorprende y mucho la respuesta de la amortiguación que se come los baches sin despeinarse otorgando al pasajero una comodidad de lujo. La lista de recursos de cara a meterse en harina por el campo es interminable y más, como es el caso, si lleva neumáticos todoterreno (los ha hecho Goodyear a medida para este modelo y permiten alcanzar su velocidad máxima normal) y tras someterlo a una prueba en situación límite podemos asegurar que estamos ante un Defender de pura raza. No esperábamos menos.

▶ Un monocoque de aluminio ligero consigue la carrocería más rígida que haya llevado jamás un Land Rover. El nuevo Defender tiene 500 mm de recorrido de suspensión y puede vadear hasta profundidades de 900 mm a 7 km/h.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1102.0D SD4
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.999
Potencia máxima/rpm	240/4.000
Par máximo/rpm	43,9/1.400
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., de 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent.
Neumáticos	255/60 R20
Peso (kg)	2.323
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.758/2.008/1.967
Volumen maletero (l)	857
Capacidad depósito (l)	85
De 0 a 100 km/h (s)	9,1
Velocidad máx. (km/h)	188
Consumo mixto (l/100 km)	8,9
Emissiones CO ₂ (g/km)	234
Precios desde... (euros)	66.080

PRECIO UNIDAD PROBADA **82.480 €**

EMISIONES DE CO₂: **234 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Aplomo y comportamiento. Posibilidades «off road». Espacio. Versatilidad. Calidad.</p>	<p>-</p> <p>Peso elevado. Consumo. Ruidos aerodinámicos. Sin levas de cambio en el volante.</p>





▲ En una toma de 7,4 kW la batería se carga en 2 horas y 15 minutos. El color Orange Fusion es exclusivo para esta versión.

Deportivo eficiente

El Xceed estrena una variante híbrida enchufable con 48 kilómetros de autonomía eléctrica. A finales de año llegarán los mild hybrid de 48V.

El Kia Xceed se ha convertido en el modelo más vendido de la gama Ceed y ahora refuerza su posición con el lanzamiento de la versión híbrida enchufable. Estaba cantado porque la tecnología ya estaba en 'casa'.

Hereda, por tanto, los mismos argumentos ya conocidos en el Niro y (y compartidos también en el Ceed Tourer), es decir, un motor de gasolina 1.6 GDi de cuatro cilindros de 105 CV y un propulsor eléctrico de 44,5 kW (60,5 CV). La potencia conjunta del sistema es de 141 CV.

El motor eléctrico se alimenta con la energía que le proporciona una batería de polímeros de iones de litio de 8,9 kWh de capacidad, aspecto que le brinda una autonomía exclusivamente eléctrica de hasta 48 kilóme-

tros en ciclo WLTP (42 si las llantas son de 18 pulgadas en lugar de 16). Puede circular en modo eléctrico hasta los 120 km/h.

La capacidad máxima de la toma de carga es de 3,3 kW y el tiempo de recarga con un cable de tipo 2 Mennekes sería de 2 horas y 15 minutos. Y para evitar sus-

tos, cuando se circula de manera eléctrica el vehículo emite un sonido que avisa a los peatones.

Para gestionar todo ese potencial híbrido se recurre a una transmisión automática de seis relaciones con doble embrague. Las levas cambian de marcha en el modo Sport y regulan la intensidad de la



▲ El interior presenta información específica para esta versión. A finales de año llegarán las versiones mild hybrid de 48V.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	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)	1.594
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)	160
Vel. máx. en eléctrico	120 (aprox.)
Consumo mixto (l/100km)	1,4 (WLTP)
Emissiones CO ₂	29 g/km (NEDC)
Alcance en eléctrico (km)	48 (WLTP)
Tiempo de recarga	2h 15' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	36.125

frenada regenerativa en modo Eco. Además contempla un modo eléctrico EV.

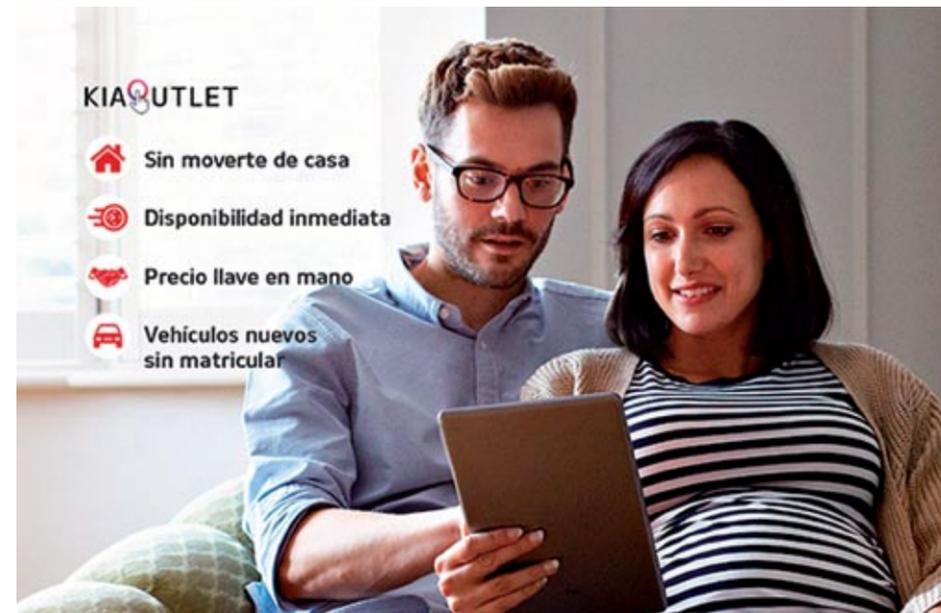
El peso se ha incrementado en 190 kilos con respecto a un Xceed térmico con similar equipamiento. Por ese motivo se han recalibrado ligeramente los ajustes de la dirección y de la suspensión.

Con respecto al resto de la gama esta variante PHEV incorpora una rejilla frontal cerrada y la toma de carga lateral. El maletero cede 135 litros debido a la batería y el interior cuenta con información específica (también el sistema multimedia UVO Connect).

El abanico de precios oscila entre 36.125 y 39.175 euros.



▲ Esta versión PHEV homologa un consumo medio de 1,4 litros. Agotando la batería y los 37 litros del depósito de gasolina la autonomía total ronda los 700 kilómetros.



La mejor forma, y más barata, de comprar un Kia

Comprar cualquier modelo de la gama Kia (Picanto, Rio, Stonic, Xceed, Niro, Sportage, Stinger, etc) sin moverte de casa es más fácil.

La marca ha renovado su outlet virtual, de forma que ahora se puede acceder a toda la oferta de coches nuevos sin matricular de sus concesionarios.

En el outlet online de Kia se puede consultar la oferta de

coches de la marca con entrega inmediata, es decir, los que están disponibles físicamente en el concesionario seleccionado. Al igual que el resto de modelos de la marca, todos ellos tienen 7 años de garantía de fábrica.

El precio de estos vehículos es un precio llave en mano aplicable a clientes particulares que incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte, gastos vinculados a la matriculación, descuento exclusivo Kia Outlet y un descuento vin-

SON MODELOS CON ENTREGA INMEDIATA, ESTÁN DISPONIBLES FÍSICAMENTE EN EL CONCESIONARIO SELECCIONADO.

culado a la financiación a través de Banco Cetelem S.A.U. (excluyendo vehículos 100% eléctricos).

Para buscar, solo es necesario acceder al Kia Outlet y seleccionar la provincia y el modelo deseado. Después habrá que rellenar un breve formulario de contacto y el centro de atención al cliente de la marca se pondrá en contacto con el comprador para formalizar la reserva, sin ningún compromiso ni pago de una señal. De este modo, durante el plazo de 48 horas, el vehículo seleccionado será bloqueado en Kia Outlet, no pudiendo ningún otro interesado solicitar la reserva del mismo.

Tras esta primera llamada, la marca pondrá en contacto al cliente con el correspondiente concesionario para cerrar la compra, donde también podrán ofrecer una tasación de su vehículo si así lo desea.

SEIS COSAS QUE DEBES SABER

1.- Los modelos del Kia Outlet están ofrecidos por la Red de Concesionarios Oficiales de Kia. Solo se puede acceder a estas ofertas a través de la página web de Kia.

2.- Son coches totalmente nuevos, sin matricular y en stock en el concesionario correspondiente. El precio es para particulares e incluye todo: IVA, impuesto de matriculación, transporte, gastos vinculados a la matriculación, descuento exclusivo Kia Outlet y un descuento vinculado a la financiación.

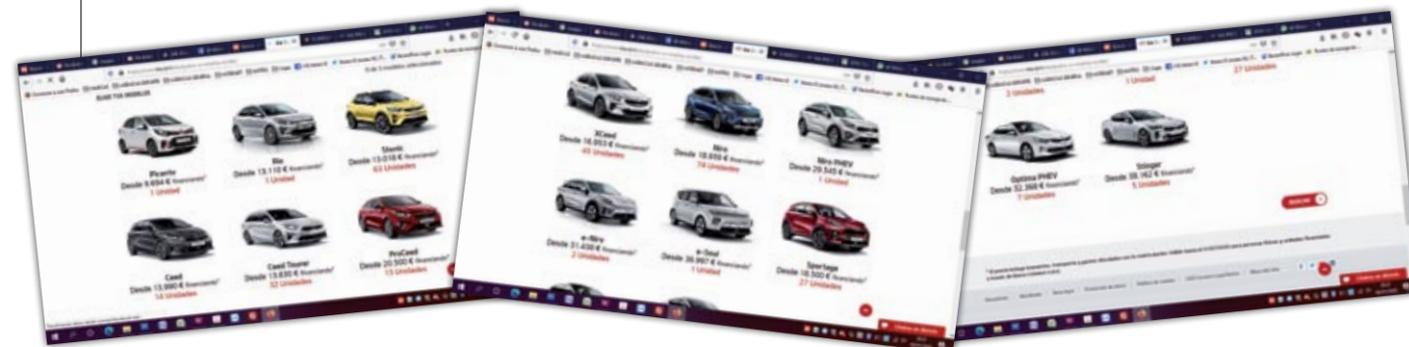
3.- Para acceder a tu coche, busca en la web el modelo que más te guste y rellena un formulario de contacto. Desde el Centro de Atención al Cliente te llamarán para ampliar la información y formalizar la reserva, sin ningún compromiso ni pago de una señal, durante el plazo de 48 horas, tiempo en el que ese coche queda reservado para ti.

4.- Para formalizar la compra, el concesionario donde está tu coche elegido contactará contigo para informarte de los trámites para cerrar

la compra, tasar tu vehículo y ofrecerte otros accesorios o servicios que pudieran interesarte.

5.- Como cualquier otro Kia, los modelos de este Outlet se benefician íntegramente de los 7 años de garantía de fábrica que Kia ofrece en todos sus modelos.

6.- Si necesitas más información puedes contactar con el servicio de atención telefónica en el 902 22 52 82 o través del formulario online en la página web de Kia.





Vacaciones en eléctrico: sí se puede... y el ahorro es sorprendente

Los nuevos modelos eléctricos, con autonomías por encima de los 300 kilómetros en condiciones de consumo real, y la red de cargadores de Iberdrola, cada vez más extendida y con más alternativas de velocidad de carga, hacen que viajar en vacaciones con 0 emisiones no sea una utopía. Y con la mitad de coste respecto a modelos de combustión.

Ya no hay excusas. La movilidad eléctrica va a cambiar la manera en la que nos movemos, también en situaciones que, aparentemente, parecen menos favorables: los viajes largos. Con el impulso que está tomando el desarrollo de la red de recarga y las baterías de los coches que siguen aumentando

su capacidad, ofreciendo una autonomía real suficiente, el clásico viaje de vacaciones se pueda hacer con un eléctrico sin renunciar a nada... Y además, con un ahorro importante.

Tanto si utilizamos la recarga en casa con el Plan de Vehículo Eléctrico de Iberdrola (permite re-

cargar cada kWh por solo 0,0381 euros/kWh impuestos incluidos entre la 1 y las 7 de la mañana, lo que equivale a un coste de 57 céntimos/100 km impuestos incluidos), como si nos apoyamos en la red de recarga pública que Iberdrola está creando (con más de 400 cargadores de carga rápida

y otros 1.600 en avanzado estado), viajar más barato está garantizado.

La infraestructura estará en su pleno desarrollo en los próximos cinco años, con los 150.000 puntos de recarga que instalará Iberdrola. Pero antes de que llegue ese momento, en el que posiblemente la movilidad eléctrica esté en su apogeo, con la red actual de cargadores ya se puede afirmar que el viaje de vacaciones veraniegas está plenamente garantizado. No solo eso, también sumando argumentos que ponen en valor el coche eléctrico frente a los clásicos de combustión. Porque con el eléctrico no se tarda más en un viaje de este tipo y el coste es inferior en el 0 emisiones frente a un diésel o un gasolina.

En Motor16 hemos querido cuantificar y comparar cómo sería ese viaje, incluyendo una parada para recargar el coche y quitar así, miedos a los posibles usuarios. Para ello, hemos tomado como base un modelo similar, disponible en versiones diésel, gasolina y eléctrica. El Hyundai Kona es ese coche que nos va a permitir analizar su comportamiento y sus posibilidades con sus tres sistemas de propulsión. Por un lado tenemos un Kona de gasolina, con motor 1.0 TGDI de 120 caballos; en

el apartado diésel el 1.6 CRDI de 136 caballos y en la parte eléctrica, la versión de acceso a la gama EV, el Kona de 136 caballos con 289 kilómetros de autonomía homologada en modo WLTP –hay un Kona eléctrico con 204 caballos y 449 kilómetros de autonomía que no tendría ningún problema para un viaje Madrid-Valencia sin necesidad de recargar–.

¿Cómo hemos planteado el recorrido? Pues sencillo. Los tres inician el viaje en las mismas condiciones desde Madrid, con los depósitos cargados, y el mismo recorrido indicado por Google Maps manteniendo idéntica velocidad media. Para analizar el consumo de los tres, se toma como referencia el coste combinado homologado bajo el ciclo WLTP. En el Kona diésel ese consumo acreditado es de 5,4 l/100 km; en el gasolina es de 6,3 l/100 km y en el caso del eléctrico hablamos de 15 kWh cada 100 kilómetros.

El tiempo de parada lo marca en el caso de los de combustión las indicaciones de la DGT que recomienda, para evitar la fatiga, descansar 20 minutos cada dos horas de conducción o cada 150/200 kilómetros. Y en el caso del eléctrico, decidimos parar media hora, lo que nos permitirá rellenar la batería con otros 25 kWh en un cargador rápido de 50 kW.

Para realizar la parada de recarga de nuestro Hyundai Kona eléctrico, contamos con un aliado, la

App Recarga Pública de Iberdrola. Gracias a ella, podemos monitorizar en tiempo real los cargadores y su estado, tanto los de esta compañía como los de otros operadores. Y podemos reservarlos para no perder ni un minuto más del tiempo estrictamente necesario en la operación de recarga.

Los 289 kilómetros de auto-

descanso y llegan con más autonomía: en concreto el diésel tiene todavía combustible para recorrer 566 kilómetros, mientras el gasolina, al llegar a Valencia, marca una autonomía de 434 kilómetros.

Hemos llegado a nuestro destino y es hora de hacer balance: el resumen suma aún más argumentos a favor del coche eléctrico. Con



HYUNDAI KONA, EL SOCIO PERFECTO DE IBERDROLA
Iberdrola ha elegido el Hyundai Kona eléctrico para equipar su flota y 75 empleados de la compañía conducen ya este modelo. La marca les hizo entrega de los vehículos ecológicos en las sedes de la compañía eléctrica en Madrid y Bilbao. Previamente, los trabajadores recibieron un curso de formación para profundizar en el funcionamiento del eléctrico coreano para sacarle el máximo rendimiento. La flota de la compañía está formada por Kona eléctricos con batería de 64 kWh y 150kW (204 CV). Esta versión permite circular hasta 449 kilómetros en uso combinado y hasta 619 kilómetros en ciudad.

mía con los que salimos de Madrid, más esa recarga de media hora que nos da otros 166 kilómetros extra de autonomía nos permiten llegar hasta Valencia con 96 kilómetros de autonomía en nuestra batería. Los Kona de combustión han parado 20 minutos para ese

este, nuestro viaje a Valencia nos ha costado 8,993 € (1,493 € de la recarga en casa y 7,5 pagados en carretera). En el caso del Hyundai Kona diésel, el coste total ha sido de 19,38 € y para el gasolina el gasto sube hasta los 22,61 €. Con el eléctrico hemos ahorrado más

de la mitad de dinero. Y en tiempo, la ventaja de los de combustión solo es de 10 minutos. Es decir, ambos han llegado en 3 horas y 54 minutos mientras que el Kona eléctrico ha invertido 4 horas y 4 minutos.

Y eso porque hemos utilizado el Kona eléctrico de 136 caballos y 289 kilómetros de autonomía... Porque si nos hubiéramos decantado por el de 204 caballos con 449 kilómetros de autonomía, el tiempo de parada hubieran sido los 20 minutos reglamentarios para descansar y los tres coches hubieran llegado a la vez y el coste de la electricidad, al haber cargado en casa, hubiera sido solo de 2,04 euros para los 359 km de distancia.

Un último dato que es demolidor a favor del eléctrico: el coste de la energía por cada kilómetro recorrido. En el diésel, cada kilómetro cuesta 0,061 €; y en el gasolina el gasto es de 0,076 €/km. ¿Y en el eléctrico? Si cargamos en casa, con la ventajosa tarifa del Plan de Vehículo Eléctrico de Iberdrola, el coste por kilómetro es de solo 0,005 €. Y en carretera, a un precio de 0,30 €/kWh, ese coste sube hasta los 0,040 €. Un ahorro de más de 20 céntimos en cada kilómetro respecto al diésel y más de 36 comparándolo con el gasolina.

¿Todavía hay dudas?
Tras 359 kilómetros, llegamos a Valencia. Solo hay 10 minutos de diferencia en el tiempo empleado. Y el coste, se duplica en los de combustión frente al eléctrico.

MADRID

Viaje 0 emisiones

Madrid-Valencia es un trayecto típico de vacaciones. Y un buen test para comprobar si un eléctrico puede ser alternativa a los clásicos de combustión. Con tres Hyundai Kona –diésel, gasolina y eléctrico– el 0 emisiones sorprende a sus hermanos.

Salimos de Madrid con los tres coches cargados. La batería del Kona eléctrico da para 289 kilómetros. Con el diésel y el gasolina se llegaría a Valencia sin repostar.

7,5€ 30 min

A mitad de camino, para 30 minutos para una recarga rápida: 25 kWh en un cargador de 50 kW.



Los Hyundai Kona diésel y gasolina no necesitan repostar, pero paran para descansar, tal como recomienda la DGT: 20 minutos cada dos horas de conducción.

VALENCIA

1,493€

KONA EV. - Batería de 39,2 kWh cargada en casa a 0,0381 €/kWh con el Plan Vehículo Eléctrico de Iberdrola.

KONA DIÉSEL
Sale cargado de casa (50 litros de depósito por 56,45 €. Precio del litro: 1,129 €).

KONA GASOLINA
Sale cargado de casa (50 litros por 60,95 €. Precio del litro 1,219 €).

CON IBERDROLA, TODO SON VENTAJAS

- Energía cien por cien renovable.
- Puntos de recarga 'lave en mano'
- Red de recarga por toda España
- Precio imbatible: 100 km por 0,50 euros
- Apps para controlar el proceso de recarga

20 min

8,993€

COSTE TOTAL

4 Horas 4 min

TIEMPO DE VIAJE

22,610€

COSTE TOTAL

3 Horas 54 min

TIEMPO DE VIAJE

19,380€

COSTE TOTAL

3 Horas 54 min

TIEMPO DE VIAJE



LOS FABRICANTES HACEN BALANCE DE SU COMPROMISO CON NUESTRO PAÍS

La industria del automóvil facturó casi 70.000 millones en 2019

La industria del automóvil sigue comprometida con nuestro país, y así lo demuestran sus cifras. La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac, presentó su balance de 2019, en el que se recogen datos que corroboran este compromiso. El primero: los productores establecidos en España facturaron 69.500 millones de euros en 2019, un 9% más que el año anterior.

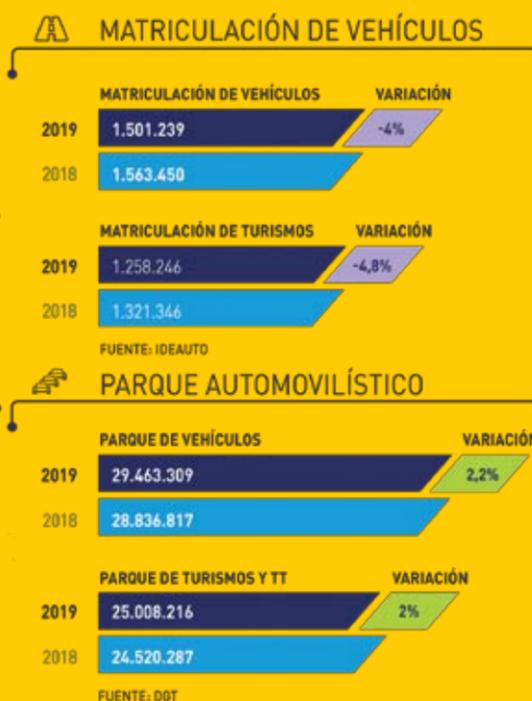
A esto se suma que la recaudación fiscal de la industria del automóvil fue de 30.888 millones de euros –con un incremento del 3%– y la inversión llegó hasta los 2.700 millones de euros, una cifra superior a la media de inversión de los últimos seis años –alrededor de 2.000 millones–. Eso significa que en los últimos siete años las marcas de automoción han invertido en el país cerca de 16.000 millones de euros en la mejora de sus fábricas e instalaciones.

Según José Vicente de los Mozos, presidente de



Anfac, estos datos «son reflejo del esfuerzo que la industria ya está haciendo en el país para su transformación hacia la movilidad del futuro, una transformación

que el impacto de la crisis del coronavirus no frena y sobre la que el Plan Auto 2020-40, hoja de ruta estratégica de ANFAC, busca seguir avanzando».



MOVILIDAD ELÉCTRICA

El informe de Anfac dedica por primera vez un capítulo a la electromovilidad, en el que se constata que las plantas españolas han producido en 2019 vehículos de todas las tecnologías disponibles: gasolina, diésel, gas natural, gas licuado, híbrido convencional, híbrido enchufable y eléctrico puro. Además, las previsiones para este año también son positivas, ya que las fábricas españolas pasarán de 8 a 16 líneas de producción de vehículos alternativos en los

próximos meses. España, sin embargo, sigue estando a la cola en lo que se refiere tanto a matriculaciones de vehículos electrificados como a infraestructuras de carga. «Con 7.607 puntos de recarga, de los que un mínimo porcentaje son de recarga rápida, estamos muy lejos de alcanzar los 110.000 puntos en 2025 y 340.000 en 2030, necesarios para cumplir nuestros objetivos de descarbonización del parque», explicó José López-Tafall, director general de Anfac.

de Barcelona, han querido poner en valor las operaciones comerciales en España, donde Nissan cuenta con 4.000 empleados: «mantenemos la sede central de las operaciones comerciales y tenemos más de 200 puntos de venta y asistencia en taller en Península, Canarias y Baleares», ha afirmado Toro.

CAMBIO EN LA CÚPULA

Marco Toro hizo estas declaraciones tras su nombra-

El director general de Nissan Iberia, nuevo jefe de la marca en Italia Marco Toro: «Nissan no se va de España ni de Europa»

España es uno de los mercados más importantes para la marca Nissan en Europa, donde tiene la cuota de mercado número 1 en ventas a particulares; es número 1 en volumen de ventas por concesión; es número 1 en satisfacción de ventas y de postventa, es número 1 en opinión de marca y es el segundo país en cuota de mercado total.



▲ A la izquierda, Marco Toro, nombrado presidente y consejero delegado de Nissan Italia. Le sustituye en España, desde el 1 de agosto, Bruno Mattucci –derecha–.

Con estas contundentes cifras, Marco Toro, consejero director general de Nissan Iberia, ha querido trasladar a la sociedad española un mensaje de tranquilidad que ha subrayado con las palabras: «Nissan no se va de España ni de Europa».

Desde la marca, donde se encuentran actualmente negociando el cierre de la factoría de la Zona Franca

LA FOTO



Renault produce su vehículo 10.000.000 en Valladolid

Desde que el 12 de agosto de 1953 salieron los once primeros Renault 4 CV de la línea de producción de la factoría de Montaje 1 de Renault en Valladolid, la marca ha fabricado ya en esta ciudad 10 millones de vehículos. La unidad que corresponde a esta emblemática cifra ha sido un Renault Captur e-Tech, la nueva versión híbrida enchufable del crossover, fabricada en la planta de Carrocería y Montaje desde el pasado mes de mayo, y adquirida por un cliente italiano. En la factoría de Montaje 1, Renault fabricó algo más de 2,4 millones de unidades entre 1953 y 1991, año en que se cerró. En 1972 se inauguró la factoría de Montaje 2 –actual planta de Carrocería y Montaje–, con la producción del popular R8.

miento como presidente y consejero delegado de Nissan Italia. A partir del 1 de agosto, le sustituirá Bruno Mattucci, hasta ahora máximo responsable de Nissan en Italia. Marco Toro vuelve a Italia tras casi siete años al frente de las operaciones comerciales en España y Portugal.



NUEVO LOGOTIPO

Por otra parte, la marca ha presentado su nuevo logotipo, que se ha visto por primera vez en el frontal del nuevo SUV eléctrico Ariya. Este emblema se incorporará, tanto de forma digital como física, en todos los ámbitos donde la marca esté presente. Los eléctricos contarán con una versión exclusiva del mismo compuesta por 20 LED, el número de años transcurridos entre los rediseños del

logotipo y una forma de subrayar que el futuro de la marca será eléctrico.

Dispositivo de la DGT 1.324 radares, entre ellos 12 helicópteros y 11 drones

El verano del año pasado fallecieron 215 personas en accidentes de tráfico (117 fallecidos en julio y 98 en agosto) y 891 resultaron heridos graves. Fue el verano con menos fallecidos desde que se dispone de estadísticas y el Gobierno se ha propuesto seguir rebajando esas cifras. Recientemente, ha presentado su dispositivo de vigilancia para estos meses y su campaña de concienciación, que cuenta como protagonista con el patinador olímpico Javier Fernández.

Para vigilar las carreteras este verano, la DGT cuenta con 1.324 puntos de control de velocidad, entre ellos 548 radares

móviles, 12 helicópteros, 764 puntos fijos –80 de ellos de tramo– y 15 furgonetas camufladas.

Potenciar la electrificación Seat invertirá 5.000 millones de euros

Seat ha afianzado el futuro de la compañía en España con el anuncio de una inversión de 5.000 millones de euros hasta 2025. Este dinero se destinará a nuevos proyectos de I+D para el desarrollo de vehículos, sobre todo electrificados, en el Centro Técnico de Seat, y también a equipos e instalaciones en las plantas de Martorell, Barcelona y Componentes.

La marca española tiene previsto producir en Martorell vehículos exclusivamente eléctricos en cinco años, para lo que pide el apoyo de las instituciones. Según explicó Carsten Isensee, presidente de Seat, el objetivo de la marca es «impulsar la transformación del sector de la automoción en España. Para garantizar el futuro de la industria del automóvil, necesitamos la colaboración de la Administración central, autonómica y local. No podemos hacerlo solos. En este sentido, el plan presentado por el Gobierno español va en la línea correcta para seguir desarrollando el sector del automóvil».

Seat engloba las marcas Seat y Cupra, cada una con un rol definido y personalidades propias. «Seat es la puerta de entrada

la cifra

15

millones de conductores (el 55%) confiesa haber reincidido en alguna infracción grave o muy grave en el último año, según un estudio sobre la reincidencia vial que la Fundación Línea Directa ha realizado en colaboración con Fesvial. De esos 15 millones, 12 millones (43%) afirman conducir habitualmente por encima de los límites; 7 millones (26%) no respeta la distancia de seguridad; 3,7 millones (14%) conduce hablando por el móvil y 2,8 millones (10%) afirma hacerlo bajo la influencia del alcohol. Sin embargo, solo el 22% de ellos reconoce haber sido sancionado alguna vez.

Tribunal Supremo Llevar una pegatina falsa de ITV es delito

El Tribunal Supremo ha establecido en una sentencia que la utilización no autorizada del distintivo oficial de haber superado favorablemente la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) es constitutiva del delito. Así lo confirma condenando a una multa de 720 euros a un automovilista que llevaba pegada en la luna delantera una pegatina de ITV que tenía como fecha de validez septiembre de 2019, cuando el vehículo tenía caducada la ITV desde 2016.

También hay 216 cámaras que controlarán el uso del móvil al volante y 11 drones destinados a ac-

tividades de regulación y ordenación, tres de ellos con capacidad de denuncia.



al Grupo Volkswagen, al tener los clientes de menor edad –de media, 10 años más jóvenes– y muchos de ellos son clientes que realizan su primera compra. Cupra apunta a un segmento que está entre el mercado masivo y el premium tradicional», ha explicado Wayne Griffiths, vicepresidente comercial y de Marketing y CEO de Cupra.

Esta marca entra de lleno en la estrategia de electrificación de la compañía con el lanzamiento del modelo el-Born, el primer eléctrico diseñado y desarrollado enteramente en nuestro país. Se fabricará en Zwickau, Alemania, y llegará al mercado en 2021.

SOSTENIBILIDAD



MANZANAS CON EL ADN DE LEXUS

Como prueba de su compromiso con la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente, Lexus se ha implicado en un proyecto de agricultura ecológica poniendo su logo a las manzanas que se cultivan en una finca de la Sierra de Alcarama (La Rioja), declarada por la Unesco Reserva de la Biosfera; un entorno natural con un microclima único. Las manzanas son de la variedad Fuji –muy popular en Japón– y, por supuesto, su sabor, color y aroma son premium, igual que los coches de la marca.

MARIO SANDOVAL EL CHEF DE LA MARCA DS

DS ha elegido al chef Mario Sandoval como nuevo embajador de marca. Una unión que se ha sellado con la elaboración -en un show cooking, en directo- de un plato muy original: Curry verde con gamba



de Motril, agua de chufa y ajoblanco. Sandoval, que tiene dos estrellas Michelin en su restaurante Coque (Madrid), ya conduce el el SUV híbrido enchufable DS 7 Crossback E-tense.



LA MARCA SE FUNDÓ EL 24 DE JUNIO

110 AÑOS DE ALFA ROMEO



Si a cualquier entusiasta del motor le preguntaran ¿qué le inspiran los coches de Alfa Romeo? Seguro que las respuestas repetirían mucho las palabras “deportividad”, “pasión”, “diseño”, “belleza”, características que definen a la perfección los automóviles de Alfa Romeo. Repasamos los 110 años de historia de la marca a través de algunos de sus modelos más icónicos y deseados del mundo.



▲ El primer automóvil, el 24 HP, alcanzaba los 100 km/h, con lo que Alfa dejaba clara cuáles eran sus intenciones. En 1913 nació el 40/60 HP, una creación bastante futurista que experimentaba con la aerodinámica.



▲ El 6C 1750 de 1930 aportaba por una combinación perfecta entre peso-potencia y equilibrio. Se convirtió en el automóvil más rápido, con Tazio Nuvolari al volante, y también triunfó en los concursos de belleza.



▲ Tras la II Guerra Mundial, Alfa retoma la producción del 6C 2500, coche al que Battista 'Pinin' Farina convierte en el preferido de actores como Rita Hayword o personajes públicos como Rainiero de Mónaco o Juan Perón.



▲ La marca gana el primer Campeonato de Fórmula 1 en 1950 con Nino Farina al volante de un Alfa Romeo Gran Premio Tipo 158 Alfetta. El éxito se repitió en 1951 con Juan Manuel Fangio y el Alfetta 159.



▲ En la Italia de la posguerra, las fuerzas de seguridad eligieron a Alfa Romeo para sus vehículos de intervención rápida. Los de la policía se conocían como 'Panteras' y los de los Carabinieri como 'Gacelas'.



▲ Con el 1600 Spider nació un mito. A comienzos de los 60, el cine se rindió ante este modelo, apodado 'hueso de sepia' por su forma. Ha sido el más fabricado: cuatro generaciones y 124.000 unidades.



▲ El 33 Stradale y el Carabo partían de la misma base. El primero fue el deportivo más caro del momento. El Carabo llevó al extremo la idea de nave espacial del 'Disco volante' (derecha) con un diseño en cuña.



▲ El Alfa Romeo 156 se presentó en 1997 y tuvo un gran éxito. Con 680.000 unidades vendidas, fue Coche del año en 1998. En el deporte, se alzó con 13 títulos en diez años de carreras de Gran Turismo.



▼ Con el 8C Competizione, la marca regresa a sus raíces, pero también este coche es un laboratorio en el que basar futuros modelos, como el MiTo o el Giulietta. Su hermano menor, el 4C (derecha), siguió su estela.



▲ En sus versiones Quadrifoglio, el Giulia y el Stelvio han batido los récords de sus categorías en el circuito de Nürburgring. Con 170 títulos, son los modelos más galardonados de la historia de la marca.

UNO CADA SEMANA RETOS DE SKODA PARA AFICIONADOS AL CICLISMO

Después de meses de parón forzoso por el confinamiento, los aficionados al ciclismo han vuelto a rodar con el apoyo de Skoda. A través del Club Skoda We Love Cycling de Strava, la red social para amateurs, la marca propone a los amantes de las dos ruedas tres retos a la semana. Los participantes podrán ganar un maillot de ciclismo oficial de la marca e inscripciones a diferentes pruebas.



COCHE OFICIAL

El Formentor, primer modelo desarrollado específicamente por Cupra, será el coche oficial del FC Barcelona. La plantilla blaugrana es protagonista de su campaña de lanzamiento.

CAMPAÑA DE RACE Y BP EMOJIS PARA CONCIENCIAR SOBRE SEGURIDAD VIAL

El RACE y BP han lanzado una campaña que utiliza emojis con mensajes viales para concienciar a los automovilistas sobre los riesgos a la hora de ponerse al volante y contribuir a la reducción de la siniestralidad. La campaña 'Da la cara por la Seguridad Vial' propone compartir en redes sociales, bajo el hashtag #emojisRACEbp, hasta 18 emojis que se podrán



descargar de forma progresiva. Además, los impulsores de la iniciativa facilitarán 12.000 cursos online a los clientes de estaciones de servicio BP para ayudarles en su formación vial y sortearán entre las personas que realicen los cursos 60 experiencias de conducción en el Circuito del Jarama.

SAINZ, PADRE E HIJO, Y FERNANDO ALONSO TRES PILOTOS SOLIDARIOS CONTRA EL HAMBRE

Carlos Sainz y su hijo, Carlos Sainz Jr, y Fernando Alonso son protagonistas en España de una campaña internacional para recaudar fondos a favor de Acción contra el Hambre. La iniciativa ha sido creada por la Fundación LAPS, de Lapo Elkann, el heredero del grupo FCA. La campaña





SÓLO TRES CARRERAS DISPUTADAS Y MERCEDES PARECE TENER YA VÍA LIBRE PARA GANAR EL TÍTULO



Las primeras carreras de 2020 arrojan un aplastante dominio de Mercedes al que no parecen dar respuesta sus rivales; un hecho al que se añade el desplome y la espectacular crisis de Ferrari, que ha dejado a la Fórmula 1 con escasos alicientes.

Ferrari: tocado y hundido, pero no por Mercedes

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Motorsport Images

Gran Premio de Austria de 2019: Charles Leclerc lograba la pole con 1.03.003. Un año después, el monegasco sellaba 1.03.923. Casi un segundo perdido. Gran Premio de Hungría de 2019: Valtteri Bottas era el más rápido de Mercedes con 1.14.590. La pole de Lewis Hamilton en esta reciente edición proporcionaba también el récord de la pista -1.13.447-, con su compañero tan solo una décima por detrás. Cuando en la Fórmula 1 se llega al final de un ciclo reglamentario los principales protagonistas tienden a converger, aun matizados por los recursos técnicos y económicos. Pero la presente temporada ha comenzado con una gran evolución de Mercedes y un espectacular retroceso de Ferrari. Si el potencial de un monoplaza depende

de su carga aerodinámica, el drag, la potencia del motor y el rendimiento de sus neumáticos... ¿qué factores están noqueando a la Scuderia y catapultando a Mercedes en este arranque de 2020?

El coronavirus ha propiciado un certamen de ritmo frenético, carreras seguidas y repeticiones en distintos circuitos. La primera fotografía provisional, proporcionada por el Red Bull Ring y Hungaroring, necesita tiempo pa-

ra ganar nitidez, pero no en el caso de Mercedes. "Luego vamos a Silverstone, que es de baja carga, y veremos quién está delante. Necesitamos estos tres circuitos para valorar quién está por delante", explicaba Carlos Sainz antes de afrontar la carrera magiar. Con su rendimiento, el equipo alemán parece tener el campeonato ya casi sentenciado ante el escaso margen de maniobra en 2020 para recortar tan espectaculares diferencias.

Mientras, Ferrari se ha mudado por el momento al barrio de la clase media en esta primera jerarquía de la Fórmula 1. Porque el rendimiento del equipo italiano es una de las grandes noticias en este inicio del certamen. Desde la carrera húngara, también Red Bull parece haberse unido provisionalmente a Ferrari, aunque no con su nivel de descalabro.

En 2019, Leclerc alcanzaba 325,7 km/h de velocidad máxima en Red Bull Ring,



▲ El McLaren de Sainz pisa los talones al Ferrari de Vettel en Hungría. Los dos coches parecen al mismo nivel.



▲ Mascarillas y distancia social. Aunque, para distancias, las que está estableciendo Mercedes frente a sus competidores.

mientras que en 2020 Vettel solo llegaba a 313,2 en la primera cita de la temporada. Ferrari confirmaba la cruda realidad sospechada por tantos desde finales del año pasado: las sucesivas directivas técnicas de la FIA enviaban un torpedito a la línea de flotación del motor italiano. Ferrari ha perdido alrededor de un segundo con Mercedes en el Red Bull Ring, seis décimas con Red Bull y entre dos y cuatro con el grupo que definía Sainz. La configuración de Hungaroring redujo las diferencias porque podría ser una de las pistas que más maquillasen el desplome del SF1000. La pérdida de unos 50 caballos en 2020 ha afectado al rendimiento aerodinámico del monoplaza italiano. En Hungría, Ferrari introducía una amplia evolución para corregir el impacto. Los dos monoplazas rojos fueron doblados por Hamilton y Bottas en Hungaroring.

Varias cuestiones de fondo acompañan al futuro inmediato del equipo italiano y, por ende, al del campeonato ante la aplastante superioridad de Mercedes ¿Serán las primeras carreras un ejercicio de limitación de daños? ¿Pueden recuperarse semejantes diferencias durante la comprimida temporada actual? ¿O el impacto provocado en Ferrari es de tal calibre que incluso está comprometido también 2021 ante el enorme déficit de los monoplazas italianos?

Tanto Ferrari como sus rivales cuentan, además, con me-

nor margen de maniobra que otros años ante las medidas introducidas durante el confinamiento de los equipos, tanto en el terreno de los motores como en el chasis. En el primer apartado solo se permiten hasta final de año actuaciones puntuales en MGU-K, la batería y la electrónica. En el terreno del chasis también se establece un sistema que obliga a concentrarse en determinadas áreas de evolución en detrimento de otras. Desde el punto de vista técnico, se reduce igualmente el tiempo disponible de trabajo en el túnel de viento la próxima temporada.

Ante semejantes desafíos, las diferencias en la pista y el impacto técnico de la FIA, quizás en Maranello se hayan resignado ya a concentrarse en el nuevo ciclo de 2022, capeando el temporal de esta temporada y la de 2021 de la mejor manera posible, dado que los actuales monoplazas seguirán en activo el próximo año. Entonces entrará en vigor el tope presupuestario bajo el que desarrollará el nuevo proyecto de 2022, con menores recursos de los esperados esta temporada y un mayor efecto igualador entre los equipos. Que Sebastian Vettel fuera inesperadamente licenciado a favor de Carlos Sainz es una decisión que habla de ese nuevo proyecto de futuro al que se ha referido Binotto en los últimos tiempos. Quizás Ferrari haya cerrado internamente este ciclo actual tras los acontecimientos de los últimos tiempos. Pero, desde



FERNANDO ALONSO Crónica de un retorno anunciado

"Mi retorno a la Fórmula 1 y con Renault ha sido decidido con calma". Y con anticipación, cuando Fernando Alonso se despedía con un "hasta luego" en el Gran Premio de Abu Dabi de 2018. Pero el destino y la edad arrojan elementos que aportan más intensidad e incertidumbre a su vuelta en 2021. Por un lado, tendrá casi cuarenta años en una parrilla con la edad media más baja de su historia, y con un equipo aún pendiente de subir al tren de Ferrari, Red Bull o Mercedes desde su retorno en 2016.

En la era moderna, solo Nigel Mansell ha logrado ganar pasados los 40 años (Williams, 1994). Michael Schumacher volvió con 41, pero sus tres años con Mercedes pasaron sin pena ni gloria. Alonso ya ha declarado que su visión está situada en 2022 y más allá, cuando superará la cuarentena. El reloj es lo único que importa, no la edad, nunca he visto una clasificación basada en la fecha de nacimiento, siempre en el crono", reivindicaba al anunciar su fichaje.

Pero no se tratará solo de la motivación y estado físico. Será necesario un equipo que desde 2016 aún no ha cumplido ninguna de las expectativas y objetivos. "Vengo a construir e instalar en todos los aspectos mi cultura ganadora en el equipo y en el Grupo Renault", proclamaba el español, quien apuesta al nuevo contexto de 2022. El tope presupuestario de 145 millones de dólares entrará en juego para diseñar los nuevos monoplazas "en los que el piloto contará más para su rendimiento", dibujándose en una hoja en blanco y, previsiblemente, una nueva jerarquía en la que Renault y un piloto de su calibre puedan contar con opciones de victoria como en sus viejos tiempos. Todos alrededor del piloto coinciden: Fernando Alonso ha vuelta para ganar. Su tercer título, los mismos que Ayrton Senna, uno de los grandes objetivos de su carrera. Pero antes, en agosto, quiere tachar otra casilla de su particular lista: las 500 Millas de Indianápolis.

luego, nunca se reconocerá públicamente.

"Parece que se han formado tres grupos en la F1 actual, Mercedes y Red Bull delante, luego parece que estamos los Racing Point, Ferrari, McLaren y Renault, y luego el resto; por detrás las carreras son un poco diferentes a las del año pasado, cuando había solo dos grupos y separados", resume Sainz durante el Gran Premio de Hungría. Sin embargo, en el Red Bull Ring surgieron dudas. El equipo austríaco batía a Mercedes en las dos últimas temporadas, pero caía rotundamente con casi medio segundo de diferencia en los entrenamientos. "Su ve-

locidad en recta es impresionante, estamos cerca en las curvas, pero dieron un gran salto en el invierno", reconocía sorprendido el primero. Honda, que se mostraba confiada en su evolución técnica, también quedaba sorprendida por la evolución en este apartado del equipo alemán. El tema empeoró en Hungría ante el desconcierto del equipo y Verstappen. Solo la segunda posición del holandés el domingo maquilló uno de los peores fines de semana de Red Bull en mucho tiempo. Queda confirmar si fue o no una excepción. De lo contrario, Mercedes tiene vía libre ya desde la tercera carrera de 2020.



eléctrico, etc... El vehículo se puede adquirir de forma directa, por renting o leasing y tiene que haber sido matriculado a partir del 15 de junio. También se incluyen los seminuevos que los concesionarios hayan matriculado después del 1 de enero. Respecto a las categorías, se incluyen los turismos, vehículos comerciales ligeros, industriales pesados, autobuses o motocicletas. Los turismos no deben sobrepasar unas emisiones de 120 g de CO₂ por kilómetro.

QUIÉN SE BENEFICIA

Cualquiera que pretenda comprar coche y achatar otro, los autónomos y las empresas privadas, pero no los concesionarios.

ESTOY OBLIGADO

A achatar y dar de baja definitiva otro vehículo de al menos diez años de antigüedad si se trata de un turismo (7 para furgonetas), que tenga la ITV en vigor (al menos hasta el 14 de marzo). El destinatario de la ayuda deberá haber tenido el coche achatarado en propiedad al menos durante un año antes de la fecha de solicitud del Renove.

compra de turismos, 25 millones a las furgonetas ligeras y 5 millones a las motocicletas. Otros 20 millones serán para autobuses y autocares. Los compradores se podrán beneficiar del programa hasta que se agote el presupuesto o el tiempo (31 de diciembre).

QUÉ PUEDO COMPRAR

Las ayudas se conceden para comprar un vehículo nuevo y no se excluye ninguna tecnología: gas, híbrido, diésel,



CUANTÍA

Se establece una ayuda de hasta 4.000 euros para particulares o autónomos que compren un vehículo de cero emisiones con un precio máximo de 35.000 euros (45.000, en el caso de personas con movilidad reducida). En el caso de vehículos de GLP, GNC, GNL, o bifuel gasolina-gas que no disponen de etiqueta, las ayudas serán de 800€ para particulares, 700€ para pymes y 600€ para grandes empresas.

MÁS DESCUENTOS

En la compra de un turismo o un comercial ligero, los concesionarios deberán hacer un descuento obligatorio de la misma cuantía que la ayuda estatal, con un límite máximo de 1.000 euros. Esto supone que si el Gobierno pone 400 euros, la marca añade otros 400, pero si el coche es un cero emisiones, se podrá beneficiar de 4.000 euros del Estado, pero solo 1.000 de la marca.

Además, se añaden otros 500 euros para aquellos que achatarren un coche de más de 20 años, para adaptar el vehículo en el caso de personas con movilidad reducida o para los compradores que tengan unos ingresos mensuales inferiores a 1.500 euros.

DÓNDE Y CÓMO SE GESTIONA LA AYUDA

Las solicitudes serán atendidas por riguroso orden de presentación. La gestión de las ayudas se realizará a través de un sistema electrónico y se estima que no será hasta la segunda quincena de septiembre cuando se abra la ventani-

lla que posibilite la realización de las solicitudes.

Los concesionarios podrán facilitar al interesado los medios electrónicos para tramitar la solicitud, para lo que este deberá contar con certificado de firma electrónica avanzada. El comprador también podrá nombrar un representante para la realización de la solicitud y gestión de la documentación, que deberá estar autorizado.

Junto con la solicitud de ayuda, el comprador deberá aportar el documento de compra del vehículo y del pago al concesionario, el documento que acredite el achatarramiento y la factura de las ayudas adicionales que haya recibido. Las solicitudes para entregar toda la documentación tendrán un plazo de hasta 120 días en el caso, por ejemplo, de los turismos.

WEB DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA

La fecha de activación del sistema telemático de gestión de ayudas será anunciada a través del portal del Programa Renove, ubicado en la página web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (www.mincotur.gob.es). Además, se ha habilitado un correo electrónico (consultas_renove@mincotur.es) para aquellos que necesiten aclarar alguna duda sobre el Renove con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Noviembre es la fecha que estima el Gobierno para habilitar las funciones adicionales del sistema que permitan al solicitante del Renove la subida de la documentación exigida en el Real Decreto Ley para la percepción de las ayudas, así como su posterior pago.



Burgos se mueve a ritmo de Quikly y GJ Automotive

La nueva movilidad llega a Burgos. Quikly y el concesionario GJ Automotive se unen para ofrecer a los burgaleses nuevas soluciones de movilidad urbana con la posibilidad de disponer del coche que necesitan cuando lo necesitan.

Los servicios de carsharing están a la orden del día. Los clientes ya no solo buscan comprar un coche sino también alquilar vehículos en función de distintas necesidades. La propiedad comienza a ceder paso al uso y en Quikly lo sabemos bien. Por eso, aterrizamos en Burgos de la mano de GJ Automotive para ofrecer un servicio pionero en la ciudad y responder a las necesidades de movilidad de sus habitantes.

¿Quieres moverte por Burgos con total flexibilidad pero te preocupa tu huella medioambiental? El biplaza eléctrico de GJ Automotive es para ti. ¿Necesitas un vehículo para trabajar? Tenemos vehículos comerciales como el Opel Combo o el Hyundai H1. ¿Estás pensando en una escapada de fin de semana? Un Opel Corsa o un SUV como el Kia Xceed te llevarán a donde quieras.

Los moteros burgaleses también podrán aprovecharse de Quikly ya que, próxima-

mente, disfrutarán de nuestro servicio en moto. Además, los clientes de GJ Automotive cuentan con un 20% de descuento alquilando cualquier vehículo con Quikly.

Asimismo, el concesionario GJ Automotive está inmerso en el impulso de la movilidad sostenible con la creación de Invicta Electric, una gama 100% eléctrica que los usuarios podrán disfrutar también con Quikly.

¿Cómo funciona?

Hasta ahora, si querías alquilar un coche, tenías que recurrir a las empresas tradicionales, con los trámites y costes que ello conlleva. Con Quikly todo es mucho más sencillo y está al alcance de tu mano. Nuestro dispositivo se puede instalar en cualquier coche y funciona mediante una aplicación web para los concesionarios, con la que podrán controlar en todo momento el estado de su flota de vehículos y una aplicación móvil para clientes.

A través de nuestra aplicación móvil, el usuario puede escoger el vehículo que mejor responda a sus necesidades y reservar el lugar, día y hora de recogida y devolución, de un modo totalmente intuitivo y digital. Asimismo, la apertura y cierre del coche se realizan desde la propia aplicación.

Con Quikly moverte por Burgos es ahora más fácil que nunca. Ya sea por motivos personales o laborales, podrás disfrutar del coche que quieras cuando quieras. ¡Súbetec con nosotros!

¿BUSCAS EMPLEO?
Encuétralo en el mundo del motor.

Mádanos tu CV a: seleccion@dealerbest.com
O entra en: dealerbest.com/ofertas-de-empleo

|

Verano 1995: cargado de novedades

Se avecinaba un verano caliente este de 1995, con grandes novedades en el mundo del automóvil. De ellas elegíamos los más adecuados para cada tipo de uso.

Para empezar, el Salón de Barcelona que se iba a celebrar en unas semanas, nos iba a traer novedades de entidad. Entre ellas, anotábamos los más adecuados para cada tipo de uso.

Para empezar, el Salón de Barcelona que se iba a celebrar en unas semanas, nos iba a traer novedades de entidad. Entre ellas, anotábamos los más adecuados para cada tipo de uso.

Era el aperitivo de un verano que se anunciaba caliente en no-

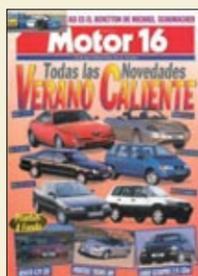


vedades. Y nosotros analizábamos las más llamativas y elegíamos los modelos más interesantes. Para los de espíritu más deportivo, estaban el Alfa Spider y el Fiat Barchetta. Para viajar el nuevo Mercedes Clase E; el Seat Alhambra era ideal para la familia, lo mismo que el Daewoo Nexia para los que buscaban el máximo ahorro o el Toyota RAV4 entre los aventureros.

Tres pruebas a fon-

do se publicaban esta semana.

El llamativo Pontiac TransAm -5,6 millones y 261 caballos- nos gustaba por su motor elástico y potente. El Ford Scorpio, la berlina tope de gama de Ford con motor V6 de Cosworth -6,4 millones y 207 caballos- nos gustaba por comportamiento y equipamiento. Y por último el Rover 620 SDi -3,4 millones y 105 caballos- por su bajo consumo.



LA PORTADA

Nº 601

FECHA

25-4-1995

HABLAMOS DE

Seis modelos resumían las novedades que nos aguardaban este verano: Alfa Spider, Daewoo Nexia, Fiat Barchetta, Mercedes Clase E, Seat Alhambra y Toyota RAV4. Eran protagonistas junto a las pruebas del Ford Scorpio, Pontiac TransAm y el Rover 620 SDi.



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

Clase E, llega la nueva era a Mercedes

Hace 25 años Mercedes protagonizaba una pequeña revolución en su estilo con la llegada del Clase E, que abandonaba su clásico faro cuadrado. Pero había mucho más...

La principal novedad de la semana era la llegada del nuevo Mercedes Clase E, una berlina de gran porte con la que la marca de la estrella daba un giro importante a su gama, con un diseño más moderno, joven

y deportivo. Ese doble faro redondo caracterizaba a un modelo que llegaba con una gama de ocho motores y hasta 279 caballos de potencia bajo el capó.

No era la única novedad, pues también dos



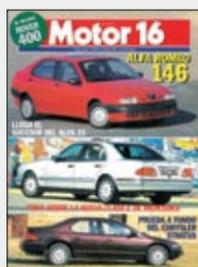
compactos de aire diferente se asomaban a nuestras páginas. Alfa Romeo ponía en liza el nuevo 146, versión de cinco puertas del 145.

Y en Rover conducíamos el nuevo 400, el compacto de cinco puertas desarrollado entre la firma británica y los japoneses de Honda, que habían creado el Civic, aunque era innegable que el Rover tenía ese aire tan británico.

Chrysler ponía en li-

za el tercer modelo de su ofensiva europea. El Stratus -berlina de 4,1 millones y 160 caballos de potencia- llamaba la atención por su estilo y nos gustaba su equipamiento y confort de marcha.

El Nissan Maxima, tope de la gama japonesa era probado a fondo en su versión 2.0 V6 de 140 caballos. Con un precio de cuatro millones, el sedán de Nissan nos gustaba por su relación calidad-precio.



LA PORTADA

Nº 602

FECHA

2-5-1995

HABLAMOS DE

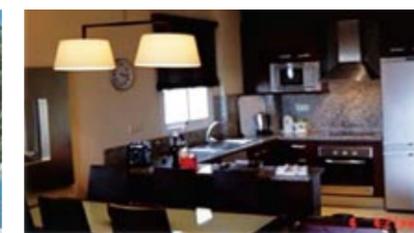
Tres modelos eran protagonistas principales de nuestra portada. De arriba a abajo veíamos el nuevo Alfa 146, la versión de cinco puertas del exitoso 145. El siguiente era el Mercedes Clase E, renovación de la berlina alemana y por último la prueba a fondo del Chrysler Stratus.

MOTOR16 TE REGALA TUS VACACIONES SUBVENCIONADAS

Afílate a ver el mundo

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

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



ESTE VERANO, MOTOR16 CON INTERTOUR7 TE PROPONEN UNAS VACACIONES SEGURAS

MOTOR16 tiene el gusto de adjudicarle su invitación con CÓDIGO VIP DE RESERVA PATROCINADO Y SUBVENCIONADO para promover el Turismo Familiar, y así puedan disfrutar de 7 días (UNA SEMANA DE VACACIONES) con su familia o amigos en APARTAMENTOS CON COCINA Y TOTALMENTE EQUIPADOS Y DESINFECTADOS PARA SU DISFRUTE FAMILIAR Y HASTA PARA 6 PERSONAS en más de 3.500 COMPLEJOS TURÍSTICOS DE LUJO y a elegir en más de 100 PAÍSES.

El precio especial para los USUARIOS una vez AFILIADOS y por reserva validada (para hasta 6 personas), será de solo: FIN DE SEMANA de hasta 3 días: 125€ por alojamiento, (7€ por persona/día). PUENTES de hasta 5 días: 199€ por alojamiento, (7€ por persona/día) SEMANA DE 7 días: 247€ por alojamiento, (6€ por persona/día). También quedarán EXENTOS de la obligación de consumos mínimos.

Oferta especial con descuentos de hasta un 80% de su valor real, (que suele ser de entre 1.200 a 1.500€ por semana de estancia).

SOLO EN ESPAÑA Y PORTUGAL CONTAMOS CON MÁS DE 200 COMPLEJOS TURÍSTICOS.

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

PROMOCIÓN LIMITADA: PARA RECIBIR SU CERTIFICADO VACACIONAL PATROCINADO-SUBVENCIONADO SOLO DEBE REGISTRARSE ENTRANDO EN LA URL DE ARRIBA Y VALIDAR SU INVITACIÓN ANTES DE QUE LE CADUQUE SU PLAZO.

- 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, por 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...

INFÓRMESE DE NUESTRA PROMOCIÓN ESPECIAL EXCLUSIVAS PARA EMPRESAS

- Regalo muy emocional para los que lo reciben y que siempre agradecerán.
- Regalo de muy alto valor añadido percibido y con bajo coste real para su empresa.
- Posibilidad para las empresas de exclusiva para su ciudad y sector.

intertour
Semana Vacacional

INFÓRMESE 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 sin franquicia. Sin entrada. Gama Volkswagen (excepto Sharan, Arteon y Touareg): consumo medio WLTP (l/100km): 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 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas. Consulta condiciones en tu Concesionario Volkswagen.