1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 8 DE SEPTIEMBRE | Nº 1.780 del 18 de agosto al 7 de septiembre de 2020

AUDI Q5 45TFSI MILD HYBRID

Prueba

EL SUV DE MODA CON ETIQUETA ECO

Probamos el nuevo

Skoda Octavia Combi

La versión más recomendable de un gran viajero

2.0 TDI

- 4,8 l/100 km de consumo medio
- 640 litros de maletero
- 150 CV

Ofensiva electrificada de Ford

Un modelo para cada necesidad

Puma Mild Hybrid | Fiesta Mild Hybrid | Focus Mild Hybrid | Explorer PHEV | Kuga Híbrido, Mild Hybrid y PHEV | Mustang Mach-E Eléctrico

Probamos las últimas novedades

Septiembre llega con ganas

- Volkswagen California - Opel Corsa-e y Grandland X Hybrid - Peugeot e-2008
- Volvo XC60 T6 Recharge - Suzuki Ignis Hybrid - Mercedes GLA 45 S

Citroën C3 | Audi A3 | DS 7 Crossback PureTech 130 EAT8 | Volkswagen Tiguan | Jeep Renegade y Compass 4xe

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

ASEGURA TU COCHE

DESDE SOLO 14€ AL MES

PAGA MES A MES

Línea Directa te ayuda

917 702 787

lineadirecta.com

Fraccionamiento sujeto a condiciones. Pago solo con tarjeta de crédito. Válido hasta 30/09/2020. Precio "desde" calculado para un Terceros Básico, según tarifa y con aplicación de campañas promocionales de Línea Directa. Sujetos a normas de suscripción. Más información en www.lineadirecta.com

Al detalle

¿ECHA A ANDAR, POR FIN, EL PLAN MOVES?

Presentado en junio; aprobado en Consejo de Ministros el 16 de julio, es ahora, en agosto, cuando por fin parece que el Plan Moves II empieza a funcionar. El Gobierno ha transferido los primeros 25 millones de euros –de los 100 con los que está dotado– para la activación de este plan de incentivos a los vehículos más eficientes. Y como en la anterior edición, serán las comunidades autónomas las que gestionen estas ayudas. Hay que confiar que en esta ocasión, aunque las cosas vayan lentas, no se quede ninguna ayuda sin entregar, como ocurrió en el anterior Moves.

EL COVID AFECTA A 1,1 MILLONES DE TRABAJADORES

El sector del automóvil, con fábricas cerradas durante semanas, ha sido un gran afectado por la crisis del COVID-19. Según datos de ACEA, la patronal europea, 1,1 millones de trabajadores en la producción de automóviles, de los 2,7 millones que trabajan en el sector, han sufrido los efectos de esta crisis, de ellos más de 500.000 en Alemania y 60.000 en España.

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 Garnacho - *jgarnacho@motor16.com*
Bryan Jiménez - *bjimenez@motor16.com*
Montse Turiel - *mturiel@motor16.com*
Diseño: Juan González Aso - *jgonzalezaso@motor16.com*
Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.
Consejo editorial: María Jesús Beneit, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - *gsegovia@motor16.com*
Teléfono: 91 685 79 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: M30.2471983

© 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.

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

La irresponsabilidad mata

Los duros mensajes para evitar accidentes sirven más a la notoriedad del político de turno que para concienciar a los ciudadanos

Está escrito y mil veces repetido, pero hay algo que falla en nosotros cuando según una encuesta realizada por la Fundación Línea Directa, quince millones de automovilistas admiten ser reincidentes en faltas graves o muy graves al volante. Un sombrío panorama de actitudes irresponsables que hace que nos preguntemos la utilidad de las campañas de prevención. Por ejemplo, cuando la Dirección General de Tráfico puso en marcha la suya, de cara al verano, para tratar de reducir los accidentes, muchos dudamos de su efectividad y de una puesta en escena que terminaba con la imagen del Palacio de Hielo de Madrid y los restos de 1.146 víctimas de la pandereta, bajo el eslogan 'Este país no puede soportar más muertes'. Es como si le estuviera haciendo la competencia a ese otro realizado por la Comunidad de Madrid sobre la Covid que acababa mostrando unos crematorios bajo el lema 'Hay cosas que dan más calor que las mascarillas'. De ahí que podamos pensar, sin temor a equivocarnos, que este tipo de campañas siniestras sirven más para la notoriedad del político de turno que las presenta a los medios de comunicación que para concienciar y corregir a los ciudadanos. De hecho, según diferentes opiniones de expertos, entre los que se encuentra la de Timanfaya Hernández, del Colegio de Psicólogos de Madrid, son numerosos los estudios que vienen a demostrar que las imágenes impactantes impresionan al principio, pero tienen un efecto menor en el medio y largo plazo. Además, añaden estos especialistas, que cuanto mayor es el grado de irresponsabilidad del individuo, mucho antes se desvanece el mensaje.

> Numerosos estudios vienen a demostrar que las imágenes impactantes impresionan al principio, pero tienen un efecto menor en el medio y largo plazo. Además, añaden estos especialistas, que cuanto mayor es el grado de irresponsabilidad del individuo, mucho antes se desvanece el mensaje.

Sirva como demostración la última memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTC), donde la mitad (45,5 %) de los automovilistas fallecidos había consumido alcohol o drogas. De la misma forma que según el ministro de Sanidad, Salvador Illa, los principales focos de los brotes que se están registrando vienen de una vida social casi siempre regada con alcohol y donde el riesgo a lo personal y a lo ajeno carece de importancia; y, añade, «de poco o nada sirve que se obligue al uso de mascarillas si se hace caso omiso a la hora de beber o hablar en grupos sin guardar la distancia». Resumiendo, y según la opinión de la mayoría de los expertos en la materia, lo que mejor funciona son los mensajes cortos, claros y repetitivos como el de 'si bebes, no conduzcas', a los que podríamos añadir entre otros 'el exceso de velocidad mata', 'sueño o cansancio: accidente', 'la distracción mata' o la 'irresponsabilidad mata'. Claro que este, tal y como indicábamos al principio, depende del sentido cívico de cada uno.

SUMARIO

Nº 1.780 · 18 agosto al 7 septiembre de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	16
CITROËN	18
DS	28
FORD	42
JEEP	30
KIA	41
MERCEDES	32
OPEL	34
PEUGEOT	36
SKODA	8, 24
SUZUKI	40
VOLKSWAGEN	20
VOLVO	38

6

18

16

42

28

36

6.- QUÉ PASA
GORDON MURRAY AUTOMOTIVE T 5.0
El genial ingeniero británico crea un bólido, casi un F-1 de calle, de menos de 1.000 kilos de peso para 663 caballos.

8.- EN PORTADA
SKODA OCTAVIA COMBI 2.0 TDI 150 DSG STYLE
En la cuarta generación del Octavia esta versión es ideal para viajar: carrocería familiar Combi de maletero gigantesco, 150 caballos diésel con buenas prestaciones y gran economía...

16.- CUATRO RUEDAS
AUDI Q5 45 TFSI QUATTRO S TRONIC
Antes de que llegue el nuevo Q5, esta versión, con etiqueta ECO es una gran oportunidad.

18.- NUEVO CITROËN C3
El C3 se actualiza con mejoras en la suspensión y nuevos asientos para ganar comodidad, y aumenta su ya notable capacidad de personalización.

20.- VOLKSWAGEN TIGUAN
Para defender su liderazgo –es el Volkswegen más vendido– el Tiguan se pone al día con importantes mejoras.

22.- COMERCIALES DE VOLKSWAGEN
Versiones eléctricas y los nuevos Camper son grandes novedades en la gama de comerciales VW.

24.- GAMA SUV DE SKODA
Škoda ha configurado una de las gamas SUV más completas. Kamiq, Karoq y Kodiaq son líderes en amplitud y funcionalidad.

26.- AUDI A3
Eficiencia, dinamismo y tecnología son las claves de la cuarta generación del A3. Más vanguardista que nunca.

28.- DS 7 CROSSBACK PURETECH 130 EAT8
Motor tricilíndrico de gasolina y el cambio automático de 8 velocidades para una versión de acceso que es casi tope de gama.

30.- JEEP RENEGADE 4XE / COMPASS 4XE
Jeep lanza sus híbridos enchufables con las versiones 4xe de Renegade y Compass con 190 y 240 CV.

32.- MERCEDES AMG GLA 45 S
Un deportivo disfrazado de inofensivo SUV urbano.

34.- OPEL CORSA-E Y OPEL GRANDLAND X HYBRID
Los dos primeros representantes de la ofensiva electrificada de Opel brillan por su dinamismo.

36.- PEUGEOT E-2008
El SUV eléctrico de Peugeot brilla en la ciudad por su eficiencia. Pero tiene muchos otros atractivos.

38.- VOLVO XC 60 T6 RECHARGE
340 caballos con etiqueta 0 para el plug in de acceso a la gama XC60.

40.- SUZUKI IGNIS Y SWIFT SPORT MILD HYBRYD
Suzuki apuesta por los Mild Hybrid.

42.- BAJO LA LUPA
GAMA ELECTRIFICADA DE FORD
La estrategia de electrificación de Ford incluye desde cien por cien eléctricos como el Mustang Mach-E hasta económicas versiones híbridas en las gamas Fiesta, Focus, Puma, Kuga... Repasamos esa completísima oferta.

54.- LA SEMANA

58.- A LA ÚLTIMA

60.- DE CARRERAS
FORMULA E
La victoria de DS por equipos y pilotos con Antonio Félix da Costa cierran la temporada más atípica del campeonato eléctrico.

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

64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en... Motor16.com Motor16.tv

LIDERANDO EL CAMBIO

TOYOTA RAV4 ELECTRIC HYBRID

4 AÑOS DE MANTENIMIENTO

4 AÑOS DE GARANTÍA

NO PAGUES CUOTAS EN 3 MESES

POR 250€ AL MES

48 cuotas. Entrada: 10.464,20 €.
Última cuota: 15.766,45 €. TAE: 6,18%
3 cuotas de carencia de capital e intereses.
Hasta 31/08/2020 financiando con Toyota Kreditbank GmbH España.

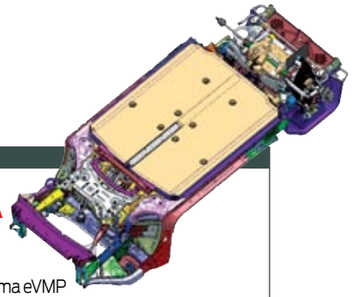
Emisiones CO_2 (g/km): 105. Consumo medio (l/100 km): 4,6.

Toyota RAV4 2WD Advance. PVP recomendado: 32.500 € por financiar. Entrada: 10.464,20 €. TIN: 6,50%. TAE: 6,18%. 52 meses: 3 cuotas de carencia de capital e intereses desde la firma del contrato, 48 cuotas de 250 €/mes y última cuota: 15.766,45 €. Comisión de apertura financiada (2,75%): 605,98 €. Importe total del crédito: 22.641,78 €. Importe total adeudado: 27.766,45 €. Precio total a plazos: 38.230,65 €. Oferta financiera con el producto Pay per Drive de Toyota Kreditbank GmbH suc. en España válida hasta 31/08/2020 en Península y Baleares. Incluido paquete Toyota Easy Plus con 4 años de garantía, 4 primeros mantenimientos y 4 años de asistencia de ctra. Modelo visualizado no coincide con el modelo ofertado. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Más información en toyota.es

CUPRA AL COMPLETO

Cupra, la marca deportiva española, ha reunido por vez primera a todos los modelos que tiene ya listos para la batalla. Son los Cupra Formentor, Cupra León, Cupra León Sportstourer y Cupra Ateca. Y en 2021 llegará el Cupra el-Born, el primer eléctrico de la marca.

NUEVA PLATAFORMA ELÉCTRICA PSA



La nueva plataforma eVMP del Grupo PSA aprovecha el máximo espacio en el piso para alojar la batería y puede ofrecer una autonomía 100% eléctrica de entre 400 y 650 km (ciclo WLTP) en función de la carrocería.

IONIQ, LA SUBMARCA DE HYUNDAI PARA ELÉCTRICOS

Hyundai acaba de anunciar la creación de la submarca Ioniq para todos los eléctricos que lleguen. Que serán no menos de tres nuevos modelos cien por cien eléctricos en los próximos cuatro años.

FIAT 500 ELÉCTRICO Ñ-EDITION

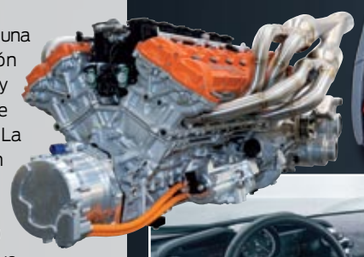
Después de la gran acogida del 500 eléctrico «La Prima» en el mercado europeo, Fiat ha preparado para el mercado español una serie especial del 500 eléctrico denominada Ñ-Edition con un precio de salida de 29.900 euros o 199 euros al mes. Habrá versiones cabrio y berlina.

Gordon Murray Automotive T.50

Pesa sólo **986 kg** y su motor V12 rinde **663 CV**

Gordon Murray lo ha vuelto a hacer. Y se ha superado a sí mismo y a su McLaren F1 de 1992 con esta nueva criatura que hereda muchos de los atributos de aquella joya. Se trata del Gordon Murray Automotive T.50, un 'supercar' de 663 CV pero que pesa tan solo 986 kilos, lo mismo que un Renault Twingo. Murray asegura que el motor Cosworth V12 de 3.9 litros hecho a medida del coche, es el motor atmosférico montado en un deportivo matriculado más ligero, de mayor velocidad y de mayor densidad de potencia del mundo.

Alcanza el récord de 12.100 rpm y parece ser que su sonido estremece. También se ha trabajado la aerodinámica, que es la más avanzada y efectiva jamás vista en un automóvil de carretera, gracias a un exclusivo ventilador de 400 mm montado en la parte trasera. Murray también asegura que lejos de ser una herramienta centrada en la pista, el T.50 ofrece una conducción diaria muy agradable y refinada. La producción del T.50 se ha limitado a solo 100 unidades que se comenzarán a construir en enero de 2022. Justificando su precio de 2,6 millones de euros antes de impuestos, el T. 50 promete ofrecer una experiencia de conducción sin igual.



▼▼El motor V12 firmado por Cosworth y construído a medida rinde 663 CV y puede girar a 12.100 rpm.

▲Con un ligero aire al McLaren F1 de 1992 , el T.50 innova en aerodinámica con un gran ventilador trasero.

PARA **PENSAR**

228

millones de euros ha sido el beneficio operativo de Skoda entre enero y junio

A pesar del impacto negativo de la pandemia en la entrega de coches y las ganancias durante la primera mitad del año, Skoda entregó en este tiempo 426.700 coches y facturó 7.550 millones de euros .

EL **PUNTAZO**

El empresario Michael Fux se ha convertido en el primer cliente estadounidense de Hispano Suiza en la era moderna al comprar un Carmen en color violeta metalizado.

Maserati Trofeo

Ghibli y Quattroporte Trofeo, con motor Ferrari

Maserati ha ampliado su gama Trofeo que engloba a los modelos más poderosos de la marca italiana. Y a la llegada del modelo Levante Trofeo en 2018, se unen ahora los Ghibli y Quattroporte Trofeo con tracción trasera. Los colores elegidos para el lanzamiento de la colección Trofeo son los de la bandera del país: verde para el Quattroporte, blanco para el Levante y rojo para el Ghibli. Los nuevos Maserati cuentan con un V8 Twin Turbo de 3,8 litros de cilindrada con una potencia de 580 CV.

El motor está construido en la planta de Ferrari en Maranello según las especificaciones de Maserati y convierte a las nuevas berlinas de la firma italiana en las más rápidas de la historia, con una velocidad máxima de 326 km/h. Además, el Maserati Ghibli Trofeo acelera de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos.

Lexus LC Cabrio Regatta Edition

Con una **tecnología de pintura** muy particular

Para que luzca en todo su esplendor, Lexus ha creado la versión Regatta Edition de su LC Cabrio, una versión exclusiva que presenta una combinación de colores única, con un azul intenso en la carrocería y el techo, y blanco y azul en el interior, todo con el objetivo de evocar el ambiente de un puerto deportivo de lujo lleno de yates de gran eslora. El color Azul Structural recurre a una tecnología avanzada de pintura con micropartículas en el pigmento cambiando la percepción de luces y sombras al mirar desde distintos ángulos.

Nuevos Mercedes Plug-in

La tecnología **EQ Power** se amplía a los CLA

La tecnología EQ Power sigue permitiendo a Mercedes ampliar su gama 'verde' que ya aumenta hasta 19 versiones híbridas enchufables y 56 con algún tipo de electrificación. La marca de la estrella cuenta con cinco modelos compactos equipados con su tecnología híbrida de tercera generación y los últimos en llegar han sido estos CLA 250 e Coupé y CLA 250 e Shooting Brake.

Estos híbridos enchufables de Mercedes cuentan con hasta 78 km de autonomía eléctrica en el antiguo ciclo NEDC y reciben el distintivo '0 Emisiones' de la DGT. El CLA 250 e, combina el motor de gasolina de 160 CV con la ayuda del módulo eléctrico de 75 kW (102 CV). Cuando trabajan conjuntamente se alcanzan 218 CV y un par total de 450 Nm. La aceleración de 0-100 km/h es de tan solo 6,8 segundos para el Coupé y 6,9 segundos para el Shooting Brake.

Opel Combo Cargo y Vivaro 4x4

Ahora con sistema de **tracción total** Dangel

Los nuevos Combo y Vivaro con tracción total y mayor altura libre al suelo ofrecen los modos de conducción 'Eco' y 'Auto 4WD' mediante un interruptor giratorio en el cuadro. En 'Eco', el sistema 4x4 se desactiva y los vehículos funcionan solo con tracción delantera, lo que reduce el consumo y las emisiones. Y si las cosas se complican, se puede activar el modo 'Auto 4WD' sin tener que detenerse. En condiciones aún más exigentes, los conductores pueden seleccionar 'R. Lock' para bloquear adicionalmente el eje trasero. El Opel Combo 4x4 costará 30.635 euros sin IVA.

Cuantos más kilómet ros, mejor

Nuestro estudio a fondo de la cuarta generación del Octavia arranca con una versión ideal para viajar: carrocería familiar Combi de maletero gigantesco, 150 caballos que garantizan unas buenas prestaciones y economía diésel para hacer muchos kilómetros por poco dinero. Y hay muchas buenas noticias más, como una calidad general estupenda y tecnología o confort de primer nivel.

Con diferencias de pocos meses entre unos y otros, estamos asistiendo al lanzamiento de varios modelos del grupo Volkswagen dotados de la plataforma MQB Evo. Si en el número 1.778 pasaba por nuestras páginas el nuevo Seat León y en el 1.779 lo hacía la última generación del Volkswagen Golf, en este 1.780 probamos a fondo el nuevo Skoda Octavia, cuarta entrega del modelo más exitoso de la firma checa.

Aunque en breve llegan mecánicas de todo tipo –híbridos enchufables PHEV e híbridos suaves mHEV, gas natural G-Tec, propulsores de alto rendimiento para las versiones RS...–, solo cuatro motores componen su gama inicial: en gasolina, 1.0 TSI de 110 CV y 1.5 TSI de 150; y en diésel, el moderno 2.0 TDI –con doble inyección de AdBlue para eliminar las emisiones de NOx, entre otras mejoras–, desdoblado en 115 y 150 CV. Y como el Octavia Combi que nos ocupa es un 'carguero' de 4,69 metros en el que cabrá absolutamente todo cuando viajemos, creíamos que la mejor forma de empezar era hacerlo con el diésel más enérgico, ligado exclusivamente al cambio DSG –automático, de doble embrague y con siete marchas–, que ahora es de mando electrónico.

Lo ves de lejos y sabes que se trata del nuevo Octavia, pues a pesar de unas líneas más vanguardistas y mucho más aerodinámicas –ahí debe hablarse de revolución, con un Cx a partir de 0,24 en el sedán y de 0,26 en el familiar–, se ha preservado bien la identidad de sus antecesores. Las dimensiones apenas varían, aunque todas –salvo la distancia entre ejes– ganan unos milímetros. Y no ha sido estirado, probablemente, para no meterle en el terreno del Superb Combi. O porque realmente no hacía falta, pues estamos ante una de las referencias de la clase en cuestión de amplitud. Ahí están esos 640 litros de maletero con las cinco plazas en uso –nos gusta la bandeja que oculta el equipaje, sólida y que se repliega automáticamente en dos tramos tras presionar el borde–, o los 1.700 litros que se liberan al abatir el respaldo posterior, con división 60:40. Además, el plano de carga queda a solo 63,5 centímetros del asfalto, y pidiendo algunas opciones optimizamos su practicidad: portón eléctrico, suelo reversible, rueda de repuesto, mandos para tumbar la segunda fila desde la zona de carga, un gatillo para que aflore automáticamente el gancho de remolque...

Nos trasladamos a la zona del pasaje y sigue dominando la sensación de espacio. Delante, por ejemplo, se ha ganado anchura –142 centímetros al nivel de hombros– y nos acomodamos a cuerpo de rey, mientras que detrás el Octavia Combi –y el Octavia normal, pues comparten longitud y batalla– brilla por hueco para las piernas –73,5 centímetros de distancia entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante– y altura al techo. Pero, para sorpresa nuestra, le hemos medido 3 centímetros menos de anchura al nivel de la caderas –pasa de 133 a 130 centímetros–, de modo que ahora tres adultos irán algo más apretados; y con el molesto túnel central, que incordia en la quinta plaza.

Cifras a un lado, lo que más llama la atención cuando llevamos dentro un ra-

PRECIO	33.550 €
EMISIONES DE CO_2:	97 G/KM (NEDC)

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

28.975 euros con descuentos. Amplitud y maletero. Calidad general y funcionalidad. Motor agradable. Consumo mínimo. Dotación de serie y opciones.

DEBE MEJORAR

Pérdida de anchura en plazas traseras. Túnel central grande. Suspensión blanda y tacto de frenos. Ciertos mandos y lógica de la pantalla. Sólo caja DSG.

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	★★★½☆
ACABADO	★★★★½
PRESTACIONES	★★★½☆
CONFORT	★★★★½
SEGURIDAD	★★★★½
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★½

LA CLAVE

Si semanas atrás le hacíamos 'la ola' al nuevo León Sportstourer, que nos pareció un producto soberbio, ahora le toca el turno –comparten plataforma y tecnología– al nuevo Octavia Combi, que con el actualizado diésel TDI de 150 CV y la caja DSG –más moderna también– nos parece una de las opciones familiares más racionales del momento. Amplio, cómodo, seguro, bien hecho, con un maletero de 640 litros, un gasto de risa... Y los descuentos le ponen a tiro.

◀▲Enorme maletero de 640 litros y posibilidad de montar rueda de emergencia bajo el suelo de carga. A la izquierda, en azul, la toma de AdBlue.

AERODINÁMICA ES AHORRO

EL COEFICIENTE CX NO ES TAN BUENO COMO EN LA BERLINA, PERO 0,275 ES UN VALOR EXCELENTE. ESO AYUDA A EXPLICAR SU MÍNIMO CONSUMO, AUNQUE HAY ALGUNAS RAZONES MÁS

ATMÓSFERA DISTINGUIDA

SI POR MATERIALES MERECE UN 8 Y POR ACABADO LE DAMOS UN 9, POR ASPECTO GENERAL RONDA EL 10

▲ La instrumentación Virtual Cockpit, con pantalla digital configurable de 10,2 pulgadas, es de serie. Y también lo es la pantalla central de 10 pulgadas, que aglutina muchas funciones... ¿Demasiadas quizás?

▲ Aunque en las plazas traseras se han perdido tres centímetros de anchura al nivel de las caderas, la amplitud sigue siendo excelente, sobre todo a lo largo y a lo alto. Y el habitáculo está lleno de detalles prácticos y refinados, y más aún si recurrimos a la larga lista de opciones, de precios interesantes.

▲ El TDI de 150 CV se asocia exclusivamente a la caja DSG –nuevo mando y tecnología mejorada–; pero hay una versión manual, aunque con 115 CV.

to es la percepción global de calidad. Cierto es que la unidad probada tenía acabado Style –con el Ambition ahorramos 2.300 euros– y montaba opciones por un valor superior a 8.500 euros, pero justo es reconocer el esfuerzo de la firma checa en este capítulo. La atmósfera es refinada y elegante –con la tapicería de cuero claro y el salpicadero parcialmente revestido en piel varias personas llegaron a comparar el aspecto con el de un Audi–, y el acabado también es muy bueno, sin fallos de ensamblaje, sin rebabas, sin grillitos en malas carreteras... Quizás se haya ahorrado un poco materiales –los plásticos superiores de las puertas traseras son duros, y en la zona de la consola también hay algún elemento menos robusto que en un Audi–, pero la nota general es altísima.

Y ocurre lo mismo con el completo equipamiento, aunque para poner un Octavia Style al nivel de un León Xcellence deberemos pagar algunas opciones –no son muy caras– en el familiar checo.

Al volante todo pinta bien: asientos cómodos, buena visibilidad, levas de cambio –el nuevo mando de la caja DSG ya no permite cambiar manualmente, pues no es una palanca–, instrumentación digital configurable, gran pantalla central a mano... Puestos a criticar, diremos que no nos gusta la llegada de tanto mando táctil, como el del volumen de audio bajo la pantalla o los del techo eléctrico, poco visibles y difíciles de manejar sin error. La clásica rueda de luces cede su lugar a tres botones que no aportan mayor ventaja, no podemos resetear el ordenador de viaje desde el volante –debemos hacerlo tras una secuencia de órdenes en la pantalla–, para cambiar el modo de conducción hay que pulsar un botón en la consola y seleccionar el elegido en la pantalla, apagar el aire acondicionado obliga a visitar varios menús... Puede que este sea el futuro, pero hacer esas cosas de noche o en una carretera de curvas tiene su aquel. Y como esa 'logica' de funcionamiento podría cambiarse fácilmente, pues lo contamos.

Y contaremos también que el Octavia Combi 2.0 TDI 150 DSG es un coche fabuloso para afrontar viajes. Puede que no sea un misil, pero baja de 9 segundos para acelerar hasta 100 km/h y ronda los 6 segundos para pasar de 80 a 120 km/h, lo que se traduce en adelantamientos solventes. Además, es un motor silencioso, suave y progresivo, pues da la potencia máxima entre 3.000 y 4.200 vueltas, y eso ha permitido usar desarrollos de cambio larguitos: a 120 km/h, con la séptima engranda, gira a solo 1.740 rpm; y desde 1.600 rpm ya disfrutamos de los 36,7 mkg de par máximo. Entre eso, la depurada aerodinámica, un peso que no se desmadra pese al tamaño y la merecida fama de ahorradores que tienen los Skoda, no extraña lo poco que consume, con 5,3 l/100 km de promedio en nuestro exigente recorrido mixto y unos 4,5 litros reales viajando por autovía a ritmos legales. Lástima que el depósito sea ahora de solo 45 litros.

▲ Frente a los 205/60 R16 del acabado Ambition, el nivel Style apareja unos 225/45 R18, que al agarrar mejor potencian la tendencia al balanceo del Octavia, incluso si equipa la suspensión DCC.

En cuanto al comportamiento, personalidad típicamente Skoda también, con suspensiones que, al límite, priman más el confort o la nobleza que el dinamismo, incluso si el coche monta suspensión adaptativa DCC, que tiene –nos parece una exageración– nada menos que 15 niveles de firmeza. Hay un balanceo marcado en curva y el tacto del pedal de freno debería transmitir más 'mordiente'; aunque hasta en esas tareas cumple, pues la estabilidad es buena y frena en pocos metros.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI 150
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo de geometría variable. Intercooler.
Potencia máxima (CV/rpm)	150 / 3.000-4.200
Par máximo (mkg/rpm)	36,7 / 1.600-2.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	68,9
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera:
Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. DCC opcional.

Trasera
De rueda tirada con elemento torsional, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. DCC opcional.

RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R18
Marca	Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.487
Capacidad del depósito (l)	45 (AdBlue: 12)
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,91
Coeficiente aerodinámico Cx	0,275

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10 pulgadas	▲		
Navegador	▲		
Asientos delanteros calefactados			▶
Volante calefactado			▶
Cargador inalámbrico para móvil			▶
Techo panorámico eléctrico			▶
Aparcamiento asistido			▶
Control y limitador de velocidad	▲		
Faros Matrix LED	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Selector modos de conducción			▶
Suspensión adaptativa			▶
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros			▶
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Lector de señales de tráfico			▶
Asistente mantenimiento carril	▲		
Aviso colisión y frenada automática	▲		
Control de ángulos muertos			▶
Detector de fatiga	▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero		▼	
Control de crucero adaptativo ACC			▶
Cámara de visión trasera	▲		
Retrovisores fotosensibles ext. e int.	▲		
Asistente arranque en pendiente	▲		
Sensor de parking del./tras.	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Información remota del vehículo	▲		
Llamada de emergencia eCall	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

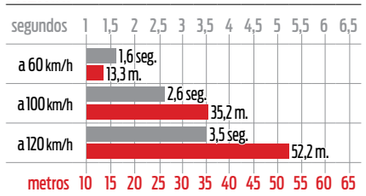
Pintura metalizada: 560. Pintura Blanco Candy o Rojo Fuego: 400. **Rueda repuesto emergencia: 100.** Pack Travel Assist (ACC, reconocimiento señales tráfico, toma corriente 230 V, volante calefactado y tomas USB adicionales): 450. **Aparcamiento asistido: 335.** Pack Tech & Drive (asistente ángulo muerto y selector modos conducción): 425. **Chasis adaptativo (DCC y selector modos conducción): 995.** Head-up Display: 665. **Techo corredizo cristal: 1.105.** Pack Confort (asientos delanteros calefactados, portón eléctrico, cortinillas ventanillas traseras, lavaparabrisas calefactado...): 485.

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	222 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,5
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,9 (8,8)
Recorriendo (metros)	146
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	27,9
De 80 a 120 km/h en D	6,1
Recorriendo (metros)	173
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

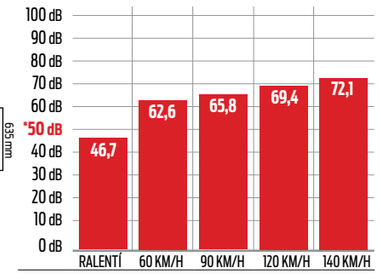
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,5 km/h de promedio	5,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,5
Conducción dinámica	7,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	5,3
A 140 km/h de crucero	6,1
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	849
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	4,4 / 3,4
Ciclo mixto (NEDC)	3,7
Ciclo mixto (WLTP)	4,8

FRENOS

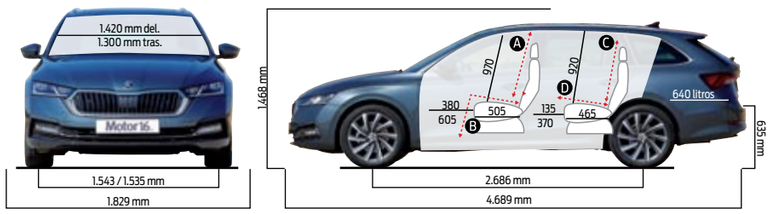


SONORIDAD

* Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
970 mm	1.110 / 885 mm	920 mm	835 / 600 mm

IMPULSADOS POR LA NATURALEZA

NO PAGUES HASTA 2021
SIN ENTRADA, SIN INTERESES
TAE 0,87%, hasta 84 meses

GAMA HÍBRIDA ELÉCTRICA DESDE 6€/DÍA*
*Sujeto a financiación

PACK DEFENCE DISPONIBLE

HYBRID

- Asientos hechos con hilo Sequal que contiene plásticos marinos reciclados
- Llantas de aleación exclusivas de 41 cm (16") • Pantalla TFT de 18 cm (7")
- Acceso a toda la ciudad • 30% menos consumo • 20% menos de emisiones

FIAT
fiat.es

Gama Fiat Híbrida: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 5,3 a 7,4 (l/100km). Emisiones de CO_2: de 119 a 165 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO_2 de 88 a 114 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Oferta válida para Fiat 500 Híbrido Lounge 1.0 Bz 6v 52 kW (70 CV). PVP Recomendado con opcionales sin incluir gastos de financiación ni matriculación: 14.956,40€ y Fiat Panda Híbrido Launch Edition 4x2 1.0 Gse 70 Cv. PVP Recomendado sin incluir gastos de financiación ni matriculación: 14.176,29 €. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante. Financiación lineal sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España E.F.C., S.A.U. No se incluyen los gastos de financiación ni de matriculación. Ejemplo de financiación, sin entrada, por un importe total del crédito de 14.956,40€ con 84 cuotas mensuales de 178,05€ (5,94€/día (calculado a 30 dias/mes), TIN 0%, TAE 0,87%, comisión de apertura (3,00%) 448,69€ al contado, importe total a plazos 15.404,89€, importe total adeudado 15.404,89€. **La opción "No pagues hasta 2021" es válida para particulares y autónomos provistos de NIF, no compatible con empresas. Oferta válida en Península y Baleares hasta el 31/08/2020 o fin de unidades (75 unidades de Fiat 500 Híbrido) y (50 unidades de Fiat Panda Híbrido). Descuento recomendado para vehículos nuevos de la gama FIAT. Incluye descuentos del concesionario y fabricante y la aportación del fabricante o concesionario correspondiente a cualquier incentivo, subvención o ayudas que resulte aplicable al vehículo. El cliente que adquiere el vehículo nuevo deberá entregar un vehículo usado. Oferta válida hasta el 31/08/2020, no acumulable a otras ofertas o descuentos especiales.

FCA CAPITAL España

EN COMPARACIÓN CON...

	SKODA OCTAVIA COMBI 2.0 TDI 150 DSG AMBITION	FORD FOCUS SPORTBREAK 2.0 ECOBLUE 150 AUT.8 TITANIUM	RENAULT MÉGANE SPORT TOURER BLUE DCI 150 EDC ZEN	SEAT LEÓN SPORTSTOURER 2.0 TDI 150 DSG XCELLENCE PACK M
Precio	31.250 euros (26.645 con dto.)	30.350 euros (26.475 con dto.)	32.670 euros (28.796 con dto.)	32.100 euros (30.300 con dto.)
Cilindrada	1.968 cc	1.995 cc	1.749 cc	1.968 cc
Potencia	150 CV / 3.000-4.200 rpm	150 CV / 3.500 rpm	150 CV / 3.500 rpm	150 CV / 3.000-4.200 rpm
Par máximo	36,7 mkg / 1.600-2.750 rpm	37,8 mkg / 2.000-2.500 rpm	34,7 mkg / 1.750-2.750 rpm	36,7 mkg / 1.600-2.750 rpm
Cambio	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático, 8 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	4,8 l/100 km (WLTP)	4,9 l/100 km (WLTP)	5,5 l/100 km (WLTP)	4,9 l/100 km (WLTP)
Emisiones	97 g/km CO_2 (NEDC)	111 g/km CO_2 (NEDC)	124 g/km CO_2 (NEDC)	97 g/km CO_2 (NEDC)
Autonomía	937 kilómetros	824 kilómetros	803 kilómetros	1.111 kilómetros
Vel. máxima	222 km/h	205 km/h	214 km/h	218 km/h
0 a 100 km/h	8,8 segundos	9,5 segundos	8,8 segundos	8,9 segundos
Maletero	640 / 1.700 litros	608 / 1.653 litros	521 / 1.695 litros	620 litros / n.d.
Dimensiones	4.689 / 1.829 / 1.468 mm	4.668 / 1.825 / 1.469 mm	4.626 / 1.814 / 1.457 mm	4.642 / 1.799 / 1.448 mm
Batalla	2.686 mm	2.700 mm	2.712 mm	2.686 mm
Diámetro giro	10,4 metros	10,7 metros	11,4 metros	10,5 metros
Depósito comb.	45 litros (AdBlue: 12 litros)	47 litros (AdBlue: 10,5 litros)	45 litros (AdBlue: 16 litros)	50 litros
Peso	1.487 kilos	1.559 kilos	1.455 kilos	1.501 kilos
A favor +	Tiene el maletero más grande de su clase y su interior es muy amplio, propone infinidad de detalles prácticos y presume de más calidad y tecnología que nunca. Gasta poco, tiene buenas prestaciones y se beneficia de descuentos que lo ponen a tiro.	Aunque el maletero no es tan grande como el del Skoda o el Seat, es enorme también. Habitáculo amplio y sin apenas túnel central, y muy buena calidad general. Interior muy ergonómico. Comportamiento de primera. Disponible con cambio manual y automático. Precio bajo.	A punto de llegar el modelo renovado, puede ser buen momento para encontrar unidades del actual a buen precio. Gran equilibrio entre estabilidad y confort, y frenada potente. Ofrece buenas prestaciones.	Puesta a punto más dinámica que en el Skoda: estabilidad, dirección, tacto de frenada... Interior amplísimo y maletero enorme. Calidad general y confort de marcha. Equipamiento completísimo. Prestaciones altas y consumo muy bajo. Depósito.
En contra −	La puesta a punto del chasis está más enfocada a lograr un comportamiento noble y cómodo que a buscar eficacia deportiva. El depósito es algo justo y tiene un exceso de funciones agrupadas en la pantalla. Solo cambio DSG.	Gasta en la práctica un poco más que el Skoda, y como pesa más, las prestaciones del Ford son algo inferiores. Depósito algo justo también. La sonoridad a alta velocidad es mayor que en el Octavia Combi.	Tiene el maletero más pequeño del cuarteto seleccionado, y el motor diésel de 150 CV solo se asocia al cambio automático. Depósito algo justo, y consumo más alto que sus rivales. Calidad de acabado solo correcta.	Por ahora la gama no incluye los niveles de acabado menos equipados y más asequibles, y por eso el precio, descuento incluido, es alto. Interior demasiado minimalista. El motor TDI 150 solo se ofrece con cambio DSG.

EL DETALLE

SIMPLY CLEVER Todos tienen sentido

Hay un Pack Simply Clever en opción –90 euros– que incluye moqueta reversible del maletero y soporte para dispositivos multimedia en las plazas traseras. Pero Simply Clever es mucho más, pues Skoda bautizó así a su programa de soluciones ingeniosas y prácticas, muy presentes también en el nuevo Octavia. Desde el rascador de hielo que va en la tapa de repostaje –sirve también para verificar la profundidad del dibujo de los neumáticos– hasta el hueco con desagüe para guardar el paraguas en el canto de las puertas, pasando por los revisteros de los respaldos con zona especial para el móvil y anclaje para la funda gris –abajo– donde va guardada la mantita de viaje.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,14 euros/km. Coste financiero: 0,68 euros/km. Coste km total: 0,82 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 295,05 euros/año. Seguro a todo riesgo: 457,48 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

SKODA

VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (Barcelona) Tlf: 934 028 967

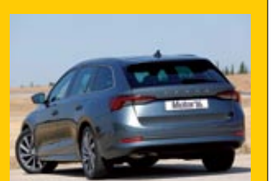
RED DE POSVENTA

160 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.skoda.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: **42.150 EUROS**

Es su momento

Sí, ya sabemos que este otoño llegará un actualizado Audi Q5. Pero que eso no arruine tus ganas de hacerte con uno. Y es que si te decides por el que aún se vende, tendrás muchas de las ventajas que atesora el renovado... Pero a un precio mucho más interesante.

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Si entras en un concesionario Audi este próximo otoño verás un Q5 ligeramente diferente al que ahora tienes delante. Eso sí, deberás ser un lince para percatarte de sus nuevos faros –sobre todo si no lo adquieres con los sensacionales Matrix LED– o de sus pilotos OLED Digital que se cobrarán aparte y no serán baratos. Este nuevo Q5 estrenará además llantas, colores, tapizados...

Pero ya te digo que no son razones de peso para decir que el actual está obsoleto. Ni mucho menos. Si te gusta el Audi Q5 que sepas que no habrá un mejor momento que el actual para hacerte con uno.

Técnicamente, ese que viene en camino no conlleva una evolución salvaje, porque tendrá la misma plataforma, los mismos motores, las mismas transmisiones o idénticos sistemas de tracción que nuestro protagonista, un magnífico vehículo que muchos ya quisiéramos tener en casa y que desde el primer instante sorprende por su calidad, con materiales y ajustes de primer nivel.

▲ 2.475 euros vale la suspensión neumática, que sube su carrocería por si salimos del asfalto y absorbe irregularidades como si nada.

PRECIO 58.970 €

EMISIONES DE CO_2 WLTP: **188** G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Calidad. Dinámica. Conjunto motor, cambio y tracción. Etiqueta ECO. Amplitud interior.	Precio. Consumo sensible al uso. Detalles de equipamiento. Manejo del sistema MMI.

Su interior es realmente espacioso, además cuenta con un maletero más que correcto para una familia y se puede personalizar a la carta. Pero en este apartado conviene no emocionarse mucho, porque su precio final puede dispararse.

El Q5 que llegue también estará disponible en esta versión 45 TFSI, que esconde un motor de cuatro cilindros que añade la tecnología híbrida suave –en este caso de 12 voltios–, de forma que tiene asegurada la etiqueta ECO de la DGT. Y no es solo 'atrezzo', porque gracias a ello también minimiza su gasto con una media homologada de 8,5 l/100 km en ciclo WLTP.

Cierto es que no se puede considerar un mechero –para esto tienes los TDI–, pero también pesa lo suyo y esta unidad equipa neumáticos 255/40 R21, que le quedan perfectos a la vista, pero que no son los más recomendables para reducir consumos –y ojo el día que haya que cambiarlos–, por confort o por si se nos pasa por la cabeza abandonar el asfalto.

▲ Ajustes y materiales rozan la perfección, y es realmente espacioso. Hay que adaptarse al manejo del MMI porque la pantalla no es táctil. Ofrece hasta siete modos de conducción.

◀ Esta unidad equipa neumáticos 255/40 R21, que ofrecen un magnífico aspecto pero no son los más acertados. El respaldo trasero 40:20:40 es de serie.

Precisamente en cuanto a confort, si lo equipas con la suspensión neumática mejor que mejor. No es barata, pero en modo off-road eleva su distancia al suelo mientras que en carretera será como viajar encima de una alfombra voladora. Ninguna irregularidad se transmite a su interior, mientras que en el modo Dynamic te permite ciertas alegrías al negociar curvas ayudado por una dirección muy precisa, y por su efectivo sistema de tracción a las cuatro ruedas, toda una institución en la firma de los cuatro aros.

Y no solo eso, esta unidad nos ha dejado atónitos con su capacidad de frenado, con distancias mejores que las arrojadas por muchos deportivos que triplican su factura de compra.

El 2.0 TFSI ofrece muy buenas prestaciones y se las entiende de maravilla con el sensacional cambio S tronic de 7 velocidades.

Si no eres un apasionado de tener la última tecnología, este Q5 casará a la perfección contigo, porque el nuevo es cierto que, entre otras cosas, estrena una pantalla central táctil, mientras que en este se controla desde el mando MMI central, al que te acostumbras enseguida. Es uno de los muchos detalles que lleva el Q5 que llega en otoño, pero incluso prescindiendo de ellos yo me compraría el 'viejo' Q5 con los ojos cerrados.

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

El ciclo de vida de los vehículos hace que cada cuatro años aproximadamente reciban ligeros toques de diseño, tecnología... Ese momento le ha llegado al Q5, que se pone al día. Si bien, esas mejoras no dejan al actual obsoleto, ni mucho menos, además de que seguro te puedes ahorrar un buen pellizco si compras ahora.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TFSI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Iny. dir. e indir, turbo e intercooler. Sistema Mild Hybrid de 12 voltios
Potencia máxima/rpm	245 CV / 5.000 - 6.500
Par máximo/rpm	37,7 mkg / 1.600 - 4.300
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	58,8 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos (Unidad de Prueba)	235/65 R17 (255/40 R21)
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.825
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.663 / 1.893 / 1.653
Capacidad del maletero (l)	550 - 1.550
Capacidad del depósito (l)	70

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	237 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,0
De 0 a 50 km/h	2,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,6 (6,4)
Recorriendo (metros)	112
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,5
1.000 m desde 40 km/h en D	26,2
De 80 a 120 km/h en D	4,9
FRENOS (en sengundos/metros)	
Desde 60 km/h	1,9 / 13,9
Desde 100 km/h	2,8 / 34,6
Desde 120 km/h	3,3 / 48,9
SONÓMETRO (en decibélios)	
Al ralentí / A 90 km/h / A 120 km/h	39,8/59,9/64,8

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	11,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,0
En conducción dinámica	16,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,9
A 140 km/h de crucero	9,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	804
CONSUMOS OFICIALES (WLTP)	
Vel. baja / Vel. media	11,4 / 8,4
Vel. alta / Vel. muy alta	7,4 / 8,3
Media	8,3

SUS RIVALES

MERCEDES GLC 300 4MATIC

Su motor es magnífico y tiene cambio de 9 marchas, tracción total y tecnología de 48 voltios, por lo que suma etiqueta ECO. Amplio, bien acabado y en precio.

Precio	59.125 €
Potencia	258 CV
Consumo	8,2 l/100km
0 a 100 km/h	6,2 s.

PORSCHE MACAN

Comparte chasis, motor, cambio y mucho más con este Q5, pero no tiene tecnología Mild-Hybrid. Por eso gasta más y se conforma con la etiqueta C. Pero claro, es un Porsche.

Precio	67.152 €
Potencia	245 CV
Consumo	10,0 l/100km
0 a 100 km/h	6,7 s.

HAY 97 COMBINACIONES DE PERSONALIZACIÓN EXTERIOR, AL OF RECERSE 7 COLORES DE CARROCERÍA, 4 TECHOS BITONO Y 4 PACKS COLOR

No hay cambios en la gama mecánica, con motores de gasolina y diésel entre 83 y 110 CV, pero el C3 adopta mejoras en la suspensión y nuevos asientos para ganar comodidad, y aumenta su ya notable capacidad de personalización, al tiempo que estrena frontal y refuerza su equipamiento.

El estilo es su fuerza

Las cifras dan la razón a Citroën, que tiene en el C3 su 'best seller' internacional. Las más de 750.000 unidades vendidas de esta generación hasta la fecha –72.000 de ellas en España– han servido, por ejemplo, para entrar en el 'Top 5' europeo de su clase en 2019, o en el 'Top 3' español del segmento B ese mismo año. Y como la cosa funciona, para qué cambiar demasiado.

De ahí que estemos ante una renovación y no frente a una revolución. Además, la firma francesa ha estudiado lo que atrae del C3 –un 65 por ciento de las matriculaciones son carrocería bitono, un 55 por ciento equipa Airbump, un 40 por ciento de los clientes prefieren el equipamiento más completo...– y han potenciado esa faceta. Es decir, que en el C3, que estrena diseño frontal con nuevos faros LED y ya está disponible con precios desde 12.600 euros –C3 PureTech 83 S&S Live–, hay más estilo, más equipamiento y más posibilidades de personalización que nunca, lo que ya es decir. Así, de los siete colores de carrocería a elegir dos son nuevos –rojo Elixir y azul Spring–, y si queremos un exterior bitono, ahora podemos escoger entre cuatro colores de techo, incluido el nuevo Esmeralda.

Uno de los ingredientes esenciales del programa Citroën Advanced Comfort son los asientos Advanced Comfort, usados ya en modelos como el C5 Aircross o el C4 Cactus y que desde ahora están disponibles también en el C3 junto a los interiores personalizados Ambiente Esmeralda y Ambiente Techwood. Estas cómodas butacas, que aparejan apoyacodos central en la plaza del conductor y soporte lumbar, generan un efecto acolchado al contar con espuma adicional: 15 milímetros de grosor, en lugar de los 2 milímetros en los asientos normales.

Y Citroën permite ahora personalizar más todavía el techo con tres decoraciones inéditas –Rojo, Techwood y Esmeralda–, al margen de los denominados Packs Color, de los que hay cuatro a elegir. Y sin encorsetamientos, pues el usuario puede combinar colores distintos en los diferentes detalles exteriores del coche, como carcasas de los espejos, soportes de los faros antiniebla... Además, los Airbump laterales han sido rediseñados, el doble chevrón trasero va en negro cromado y hay nuevas llantas: Hellix de 16 pulgadas y Vector de 17.

Esa mayor capacidad de customización se extiende al interior, pues si no nos convence el ambiente de serie, de diseño clásico y limpio inspirado en el mobiliario escandinavo, podemos solicitar el Techwood, con tapizado claro y toques de madera en el salpicadero, o el Esmeralda, que combina ese color azul con tonos oscuros y un tejido específico de estilo 3D.

◀▼▶ El cliente no solo dispone de tres ambientes interiores –a la derecha, el Techwood–, sino que ahora también puede solicitar tres decoraciones distintas para el techo –izquierda–. Y es nuevo el Airbump lateral, el 'sticker' decorativo del pilar trasero, hay dos nuevas llantas...

Según el acabado –ahora son Live, Feel, Feel Pack, Shine y Shine Pack–, el C3 ya puede equipar asientos Advanced Comfort –ver página anterior–, y es nueva también la pantalla central satinada de 7 pulgadas.

Siguiendo con el equipamiento, a las 11 ayudas de conducción ya presentes se suman los sensores frontales de estacionamiento, y en materia de conectividad llegan nuevas funciones –Connect Assist, Connect Nav y Connect Play– y se simplifica el uso, ya sea mediante la pantalla táctil o las órdenes de voz.

Citroën ha aprovechado para modificar la suspensión –los amortiguadores siguen siendo 'tradicionales', y no los Progresivos Hidráulicos de C4 Cactus o C5 Aircross–, mientras que en el apartado mecánico no hay novedades, limitándose la gama a tres motores: dos de gasolina y uno diésel. Este último es el BlueHDi 100 S&S, un cuatro cilindros 1.5 de 102 CV que homologa 3,2 l/100 km de media NEDC y tiene caja manual de 5 marchas, mientras que los PureTech tricilíndricos de gasolina son el atmosférico de 83 CV –cambio manual de 5 marchas– y el turboalimentado de 110 –caja manual de 6 marchas o automática EAT6–.

▲ Es novedad que se puedan combinar colores en los detalles externos: por ejemplo, retrovisores negros y antinieblas en blanco.

El Tiguan se ha convertido en el modelo más popular de Volkswagen, pues solo el año pasado se vendieron más de 910.000 unidades en todo el mundo. Para defender ese liderazgo se pone al día con importantes mejoras, como la llegada de una deportiva versión R o un eficiente eHybrid con 50 kilómetros de autonomía eléctrica.

◀ En el interior del Tiguan aparecen nuevos sistemas multimedia, con pantallas de hasta 9,2 pulgadas. Y ahora, hasta el climatizador automático o los mandos del volante son digitales.

Revalida su título

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Cada 35 segundos se ensambla un Volkswagen Tiguan. Y es que este SUV compacto –mide 4,49 metros de longitud– se fabrica en cuatro plantas repartidas por todo el mundo, y se ha convertido en una pieza clave para la firma alemana, que ahora, casi cinco años después de la presentación de esta segunda generación –apareció en septiembre de 2015–, lo pone al día para mantenerlo en plenas facultades frente a la atroz competencia en su segmento.

Estéticamente cambia lo justo para refrescarse, pero es cierto que ahora hay un frontal completamente nuevo, que puede contar con los avanzados faros LED IQ Light, compuestos cada uno por 24 LED que se activan de forma dinámica para ofrecer una sensacional visión en todo momento.

Conviene aclarar que la mayoría de las imágenes adelantadas por la marca de Wolfsburg corresponden a la terminación deportiva R-Line –llegarán además los acabados Tiguan, Life y Elegance–, que tiene los detalles pertinentes para enfatizar el dinamismo de este Tiguan, que más adelante también ofrecerá la funcional y práctica versión Allspace, que ahora es 215 milímetros más larga, tiene espacio para hasta siete ocupantes en sus tres filas...

Y Volkswagen también ha aprovechado la ocasión para revisar sus emblemas, pilotos, colores...

Dentro, aunque aparentemente todo sigue igual, este renovado Tiguan luce unos nuevos mandos digitales para el climatizador, botones táctiles para el volante, tapizados distintos... Y también llegan nuevos sistemas de infoentretenimiento con la tecnología MIB3 para el Tiguan más conectado de la historia, porque ofrecerá servicios de streaming, conexión Apple CarPlay y Android Auto, actualizaciones online... además de estrenar un control por voz natural. Y por si fuera poco, se puede combinar con un avanzado sistema de sonido Harman Kardon con diez altavoces y 480 vatios de potencia.

Sobre el capítulo mecánico, Volkswagen no ha dado por ahora muchos detalles, pero ofrecerá los conocidos motores TSI y TDI. Estos últimos estrenan la dosificación doble de AdBlue, que inyecta este aditivo en dos catalizadores específicos para minimizar al máximo las emisiones de NOx y hacerlos más respetuosos que nunca con el medioambiente.

Al igual que sucede con el actualizado Arteon, este Tiguan nace sobre la plataforma MQB de primera generación, que no es compatible con la tecnología híbrida suave de 48 voltios que estrena el Golf, de forma que no habrá versiones con etiqueta ECO.

Pero si habrá un Tiguan '0 Emisiones', el denominado eHybrid, que tiene una mecánica híbrida enchufable con 245 CV de potencia –27 más que un Passat GTE o un Arteon eHybrid–. Es la misma combinación –1.4 TSI de gasolina más motor eléctrico– que usará también el Cupra Formentor, por ejemplo, y se asocia a un cambio DSG de 6 marchas y una batería con 13 kWh de capacidad, que se traducirá en 50 kilómetros de alcance en modo eléctrico.

Novedad también en la familia Tiguan es la deportiva versión R, que apuesta por un 2.0 TSI con 320 CV y 420 Nm, enviados al sistema 4Motion con vectorización del par motor para optimizar su dinámica, por medio de un cambio DSG de 7 velocidades. Este picante Tiguan R tiene un chasis DCC específico, modo Race y, como guinda del pastel, un escape Akrapovic... en opción.

◀◀ Los Tiguan eHybrid combinan un 1.4 TSI de gasolina y un motor eléctrico para ofrecer 245 CV y recorrer 50 kilómetros en modo eléctrico.

▶▼ El escape firmado por Akrapovic o las llantas Estoril de 21 pulgadas delatan a la deportiva versión R –ambos elementos serán opcionales–, que equipa un 2.0 TSI con 320 CV de potencia.

RESERVAS DESDE VERANO, PERO SE ENTREGARÁN EN OCTUBRE. AH ORA BIEN, LOS eHYBRID Y R ATERRIZAN A FINALES DE ESTE AÑO

GAMA COMERCIAL ELÉCTRICA **LOS NUEVOS e-CADDY Y e-TRANSPORTER RINDEN 113 CV Y SU AUTONOMÍA RONDA LOS 120 KILÓMETROS**

Ofensiva eléctrica

La gama de vehículos comerciales crece con la llegada del e-Caddy y del e-Transporter, dos modelos cero emisiones que comparten la misma tecnología eléctrica. Se suman al e-Crafter que ya se vendía desde hace meses para completar una gama totalmente libre de humos.

Volkswagen ofrece un vehículo con cero emisiones en toda su gama de comerciales ligeros. Esto da una idea del compromiso de la marca y del Grupo VW, que pasa por el lanzamiento de 75 modelos eléctricos hasta el año 2029, con unas ventas estimadas de 22 millones de unidades.

Y en esa expansión es vital la nueva plataforma MEB, que dará vida a una gran variedad de modelos eléctricos de la nueva familia ID, como el Buzz, una versión eléctrica de 8 plazas del icónico T1 y que tendrá también su variante Cargo. Será en 2022.

Actualmente la apuesta por la línea e-commerce tiene a tres vehículos bajo su paraguas. Al conocido e-Crafter lanzado a finales de 2019, suma ahora el e-Caddy ABT y el e-Transporter ABT. Si el primero es cien por cien VW, en los dos recién llegados se ha recurrido al preparador externo ABT, especialista en movilidad eléctrica, para el montaje del motor, las baterías y todo el conglomerado electrónico.

Tanto el e-Caddy como el e-Transporter se ofrecen con dos longitudes de carrocería, gracias a una larga en las variantes Furgón, y comparten la misma tecnología eléctrica. El motor rinde 83 kW (113 CV), 200 Nm de par máximo y se asocia a una caja automática y a la tracción delantera. Ambos montan la misma batería de iones de litio de 37,3 kWh de capacidad, ubicada bajo el piso, que otorga una autonomía que ronda los 120 kilómetros en ciclo WLTP. En una wallbox de 7,2 kW se pueden recargar en 5 horas y 30 minutos. Si lo hacemos en una toma rápida de 50 kW, en apenas media hora se puede almacenar hasta un 80 por ciento de su capacidad.

La velocidad máxima en los dos modelos eléctricos está limitada a 90 km/h, aunque en opción se ofrece la posibilidad de llegar hasta los 120 km/h. También se puede elegir entre dos o tres plazas en sus variantes Furgón. El e-Caddy ABT tiene una capacidad de carga de 651 kilos o 4,2 m³, mientras que el e-Transportes ABT incrementa esos números hasta 1.091 kilos o 6,7 m³.

Y como ocurre ya desde hace tiempo, estar al volante de un vehículo comercial no significa renunciar al equipamiento y al confort que ofrecen la mayoría de los turismos. El precio del e-Caddy arranca en los 37.700 euros, y el del e-Transporter desde 49.350 euros, en ambos casos sin impuestos ni descuentos. El Plan Moves contempla ayudas de hasta 6.000 euros para particulares o autónomos.

Por último, el e-Crafter sí que se desarrolla y monta íntegramente en Volkswagen. En este caso el motor eléctrico rinde 100 kW (136 CV) y 290 Nm de par máximo (es el mismo del e-Golf), mientras que la batería de iones de litio de 43 kWh de capacidad le brinda una autonomía de hasta 173 kilómetros en ciclo NEDC.

El incremento de peso respecto a una variante TDI es de 480 kilos, 350 por la batería y el resto debido a la instalación de otros componentes, cableado… En este caso la capacidad de carga es bastante más generosa, ya que ofrece una carga útil de hasta 1.709 kilos o 10,7 m³ de volumen. Su precio PFF es de 53.920 euros, sin descuentos, impuestos ni ayudas del Plan Moves.

◀ El cuadro de mandos se adapta para ofrecer información eléctrica.

◀ Las baterías de iones de litio de 37,3 kWh de capacidad se ubican bajo el piso.

▲ El e-Caddy ofrece una autonomía de 120 kilómetros, la misma que el e-Transporter. Se ha recurrido al preparador externo ABT.

▲ El e-Crafter sí que es un vehículo cien por cien Volkswagen. Ofrece 136 CV y tiene una autonomía de 173 kilómetros en ciclo NEDC.

◀▲ La gama más aventurera se somete a una actualización de la popular T6 California, y al estreno de la Grand California, modelo con el que la marca debuta en el segmento de más de 6 metros.

GAMA CAMPER

Mejoras en la California y debut de la Grand California

Volkswagen Vehículos Comerciales también ha aprovechado para actualizar o poner en liza nuevos miembros de su gama Camper. De esta forma, el popular T6 California, con más de 30 años de experiencia en el mercado y más de 185.000 unidades vendidas, recibe un nuevo impulso gracias a un diseño renovado, mejoras en la cocina y en las camas, incorpora una unidad de control digitalizada más intuitiva y estrena el cuadro de mandos Digital Cockpit.

Además, la dirección asistida es ahora electromecánica y se nutre con nuevos asistentes de conducción. Disponible con los acabados Beach Tour, Beach Camper y Ocean, ofrece entre 4 y 7 plazas. El propulsor en todos los casos es un 2.0 TDI con 150 o 198 CV, caja DSG7 y la posibilidad de montar tracción 4Motion. Está disponible desde 59.930 euros.

Novedad de más peso es el lanzamiento del nuevo Grand California, con el que la marca debuta en el segmento Camper de más de seis metros. Construido sobre la base del Crafter, ofrece dos longitudes –6,0 y 6,8 metros–, dos o cuatro plazas, baño independiente y hasta cuatro días de autonomía camper. En este caso el propulsor es un 2.0 TDI con 177 CV, cambio automático de 8 relaciones y tracción delantera o total 4Motion. También contempla una generosa dotación en materia de seguridad y conectividad. A la venta desde 72.630 euros.

KAMIQ, KAROQ Y KODIAQ **FORMAN UNA GAMA QUE SE ADAPTA A C ADA NECESIDAD**

Por partida triple

En pocos años, Škoda ha configurado una de las gamas SUV más completas del mercado. Kamiq, Karoq y Kodiaq son líderes en amplitud y funcionalidad, se benefician de lo último en tecnología y disfrutan ahora de condiciones de compra muy ventajosas.

Con precios que ahora arrancan en 14.900 euros y condiciones de compra a la medida de cada cliente que incluyen el FlexiRenting, la familia SUV de Škoda se adapta como pocas a las necesidades del público. En el caso del Kamiq, primer escalón de la gama, podemos escoger entre el motor diésel TDI de 115 CV y los TSI de gasolina con 95, 115 y 150 CV; y los que busquen un SUV con etiqueta ECO pueden optar –desde 15.450 euros– a las versiones G-TEC, con 90 CV y que pueden usar gasolina o gas natural GNC.

A su vez, la gama Karoq se compone de seis motores: tres diésel TDI –116, 150 y 190 CV– y tres TSI de gasolina –115, 150 y 190 CV–. Škoda ofrece versiones 4x2 y 4x4, y, como en el Kamiq, podemos escoger entre el cambio manual y el automático DSG de doble embrague.

En cuanto al Kodiaq, también con versiones 4x2 y 4x4, y cambios manual o DSG, aquí los motores que componen la gama son cinco: dos TSI de gasolina, con 150 y 190 CV, y tres diésel TDI, con 150, 190 y 240 CV, en este último caso para la deportiva versión RS.

DESDE 14.900 EUROS **TRES OPCIONES DE COMPRA A LA MEDIDA**

◀▼ Plan Renove incluido, el Kamiq está disponible ahora por 14.900 euros, o desde solo 168 euros al mes.

Hacerse con uno de los tres SUV de Škoda está ahora más al alcance que nunca. En el caso del Kamiq, por ejemplo, el precio de la compra tradicional arranca en 14.900 euros –versión Active 1.0 TSI 70 kW de 95 CV con cambio manual–, mientras que si preferimos la adquisición por cuotas podemos disfrutar del SUV urbano de la marca por 168 euros al mes, pues al financiar un mínimo de 12.500 euros disfrutaremos de una reducción del 50% aplicable a las seis primeras cuotas. Y existe una tercera fórmula: el FlexiRenting, que es el renting de Škoda contratado con Volkswagen Bank. En este caso, el Kamiq está disponible desde 205 euros al mes, y el cliente puede cancelarlo para su devolución transcurrido el primer año.

Si preferimos el Karoq, esas tres posibilidades están abiertas también de cara a su adquisición: compra tradicional desde 20.000 euros –versión Ambition 1.0 TSI 85 kW de 115 CV–, por 207 euros al mes mediante cuotas –rebajadas también un 50% hasta 2021– y desde 250 euros al mes si elegimos la opción del FlexiRenting.

Y el Kodiaq, por último, también se pone muy a tiro por las excepcionales condiciones comerciales ahora aplicadas: compra tradicional a partir de 24.900 euros –versión Ambition 1.5 TSI 110 kW 4x2 de 150 CV–, 267 euros al mes si lo compramos mediante cuotas –reducción del 50% en las seis primeras mensualidades– y 280 euros al mes si preferimos el FlexiRenting.

HABITÁCULO Y MALETERO **LÍDERES POR ESPACIO Y VERSATILIDAD**

◀▶ De izquierda a derecha, las amplísimas plazas traseras del Kamiq, el maletero enorme y modulable del Karoq y la tercera fila de asientos del Kodiaq.

Tres tallas distintas pero una filosofía común: ofrecer la mayor habitabilidad y capacidad de carga dentro de sus respectivos segmentos. El Kamiq, un SUV de carácter urbano –mide 4,24 metros–, propone un maletero de 400 litros, ampliable a 1.395 litros si abatimos la segunda fila. Y gracias a su distancia entre ejes –2,65 metros– presume de plazas posteriores con más espacio longitudinal que sus rivales.

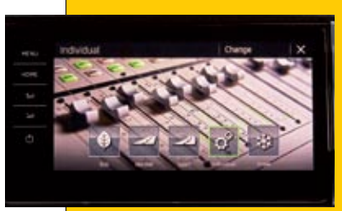
En el caso del Karoq, situado en el centro de la gama y equilibrado por otras muchas razones, su carrocería de 4,38 metros le sigue haciendo tan apto para la ciudad como para el campo o los viajes, y además de un amplio interior modulable –ofrece la segunda fila corredera VarioFlex–, cuenta con un maletero líder: 521 litros, ampliables a 1.630 si se abate la segunda fila. Con VarioFlex el maletero oscila entre 479 y 588 litros con cinco plazas, y alcanza los 1.810 litros si se extraen las tres butacas traseras.

Y el Kodiaq, pensado para viajar a lo grande, traduce sus 4,70 metros en una amplitud récord y un maletero donde cabe todo: 650 litros si optamos por una versión de cinco plazas –hasta 2.065 litros si se abate la segunda fila– y 560 litros –con cinco plazas en uso– si elegimos la de siete, con tres filas de asientos.

TECNOLOGÍAS

Todas las del grupo Volkswagen

El Virtual Cockpit es un cuadro de instrumentos digital configurable que permite al conductor elegir el diseño y la cantidad de información, llegando a mostrar el mapa de navegación para evitar que tengamos que desviar mucho la vista.



Al volante de un Škoda podremos seleccionar el modo de conducción, desde uno de estilo ecológico al más deportivo, pasando por otros ideados para circular fuera de carretera o sobre nieve. Y el programa Individual se ajusta a voluntad.

Detector de ángulo muerto Side Assist –derecha–, asistente automático de luces de carretera, control de crucero adaptativo ACC, asistente de carril Lane Assist, detector de fatiga, cámara trasera... Un arsenal de ayudas a la conducción.

El sistema de infoentretenimiento nos permite tener todo controlado tanto si conducimos el coche como si estamos fuera de él. Care Connect, por ejemplo, permite el acceso remoto para conocer la posición del vehículo y otros muchos datos.

SIMPLY CLEVER **SOLUCIONES INGENIOSAS Y PRÁCTICAS**

En cuestión de asientos, nada se deja al azar. Podemos encontrar desde el respaldo abatible en la plaza del copiloto a sistemas para fijar pantallas en el apoyabrazos –derecha–, pasando por el Jumbo Box, que permite almacenar objetos, o paragüeros camuflados.

Por el interior se distribuyen todo tipo de tomas eléctricas o USB, y eso incluye enchufes de 230 voltios –derecha–. También es posible la carga inductiva del móvil, y las luces del maletero son en realidad linternas extraíbles recargables.

Ganchos de remolque hay muchos, pero Škoda se inclina solo por los más cómodos de usar: plegables y con accionamiento eléctrico, controlable desde un interruptor en el lateral del maletero. Y podemos fijar al gancho un sólido portabicicletas.

El portón del maletero puede tener apertura y cierre eléctricos, controlándose desde el mando remoto, un botón en la puerta del conductor y otro en el propio portón. Y la función 'Pedal Virtual' permite abrirlo o cerrarlo pasando el pie por debajo del paragolpes trasero.

LA GAMA DEL NUEVO AUDI A3 OFRECE AHORA CINCO VARIANT ES, ENTRE ELLAS UN MILD HYBRID DE 150 CABALLOS CON ETIQUETA ECO

▲ La nueva parrilla Singleframe lleva siempre diseño de nido de abeja. Todo el coche tiene un estilo muy deportivo.

▲▶ El cuadro cuenta con una pantalla táctil, pero también con botones clásicos. Estupenda calidad de acabados y unos asientos muy cómodos. Las versiones de cambio automático eliminan la palanca.

En vanguardia

Como es norma en su historia, el nuevo Audi A3 se sitúa en vanguardia. Conectividad, digitalización o eficiencia son algunos de sus rasgos clave, sin olvidar, por supuesto, ni el dinamismo ni la deportividad. Estrena un nuevo motor diésel 2.0 TDI de gran andar y bajo consumo.

En 1996 Audi decidió poner un modelo 'popular' en su gama con el A3, el primer compacto premium del mercado. Un coche que situaba a la marca de los aros en el foco de los clientes del segmento más importante del mercado. Les daba la oportunidad de distinguirse de la pléyade de rivales generalistas y, de paso, creaba un auténtico problema a sus rivales naturales –BMW y Mercedes–, que tardaron un tiempo precioso en reaccionar para dar réplica a este A3 del que se han vendido más de cinco millones de unidades.

Eso es el pasado; porque ahora el futuro está en las manos de esta nueva generación, la cuarta, que significa una pequeña revolución en la historia de este modelo. Apuesta por la deportividad, tanto en diseño como en comportamiento o dinámica; también por la máxima digitalización y conectividad. Y, por supuesto, por la eficiencia en una gama de motores que ofrece el nivel de emisiones más bajo del segmento. Entre los motores, una novedad absoluta, el 2.0 TDI de 116 CV, que sustituye al 1.6 TDI con la misma potencia pero tiene un par máximo superior y que se entrega antes.

Es ese el modelo que probamos en nuestro recorrido por carreteras de Guadalajara, donde se desarrolla la presentación. Nuestro A3 30 TDI cuenta con el acabado S Line, que da un plus de deportividad a su estilo exterior y también al interior, donde cuenta con asientos deportivos con reposacabezas integrado en los que uno se acomoda a la perfección. El interior cuenta con un salpicadero en disposición horizontal en el que la pantalla central tiene gran protagonismo. Aunque no el único en el control de funciones del coche, pues bajo ella hay botones clásicos para el manejo de la climatización y una fila más abajo el Drive Select con el que se seleccionan diversos modos de conducción –Dynamic, Confort, Individual...– y otros mandos de control.

Frente al conductor, un cuadro de instrumentos que en todos los casos ofrece de serie Audi Virtual Cockpit –con dos tamaños de pantalla– y a ambos lados del cuadro, las salidas de aireación exclusivas del conductor. Un cuadro que parece concentrar nuestra atención en la carretera. La primera impresión es que todo está en su sitio y rápidamente uno se siente en el A3 como si llevara toda la vida con él.

Iniciamos el recorrido, que combina todo tipo de carreteras y presenta buen asfalto en general. Hay zonas de curvas enlazadas y también algún puerto con curvas cerradas más exigentes. Y por supuesto, un tramo de autovía para calibrar las posibilidades viajeras de este A3. Y el nuevo motor demuestra que dejar atrás las épocas del downsizing ha merecido la pena; con más cilindrada, demuestra más capacidad de recuperación. Empuja con fuerza desde abajo, es muy progresivo y suave en su rendimiento y recupera con brío. Solo se ofrece con cambio manual de seis velocidades, con una palanca precisa y de recorridos cortos.

Los 116 caballos son más que suficientes para el usuario medio de este Audi A3. Y el comportamiento es intachable, con una suspensiones que filtran bien, cómodas pero con un punto de dureza que transmite firmeza y precisión. La dirección es precisa y con el grado de dureza justa. Y los frenos cumplen con nota en el recorrido. El chasis del A3 –recordemos que comparte la plataforma MQB Evo con los nuevos Seat León, Skoda Octavia y VW Golf– ofrece un comportamiento dinámico intachable como en ellos y unas excepcionales sensaciones. Con un enfoque deportivo, recorremos una zona de curvas enlazadas, con cambios de apoyo, por las que el A3 parece ir navegando como si fuera entre las olas. Traza las curvas con precisión gracias al perfecto tacto de la dirección. Y la zona del puerto de montaña, con horquillas cerradas, pone a prueba la capacidad de recuperación del motor, que salda con nota, aunque hay que jugar con el cambio para que no baje mucho de las 2.000 vueltas, pues por debajo le cuesta un poco más reaccionar. Y cuando llega la autovía, vemos cómo el diésel se encuentra en su salsa.

Y si brilla en comportamiento, el consumo también es notable. En los 118 kilómetros de nuestra toma de contacto nos deja un consumo medio de 6 litros justos. Una cifra muy aquilatada teniendo en cuenta que el ritmo ha sido vivo y el trazado, exigente con el rendimiento del motor. Y en los 22 kilómetros de autovía el ordenador nos ha marcado cifras por debajo de los 4 litros. Un broche de oro para este nuevo A3.

▲ El maletero parte de unos correctos 380 litros y se amplía hasta los 1.200.

PRECIO	DESDE **27.770** €
EMISIONES DE CO_2: DESDE **92** G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Calidad de acabado. Comportamiento dinámico. Confort de marcha. Consumo.	Plaza central trasera. Sin cambio automático en 2.0 TDI. Precio elevado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	30 TFSI	35 TFSI	35 TFSI MHEV	30 TDI	35 TDI
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.498	1.498	1.968	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	110 / 5.500	150 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000	116 / 2.750-4.250	150 / 3.000-4.200
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 2.000-3.000	25,5 / 1.500-3.500	25,5 / 1.500-3.500	30,6 / 1.600-2.500	36,7 / 1.700-2.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel.	Man. 6 vel.	Aut. 7 vel. S-Tronic	Man. 6 vel.	Aut. 7 vel. S-Tronic
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.295	1.355	1.395	1.420	1.485
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.343 / 1.816 / 1.525	4.343 / 1.816 / 1.525	4.343 / 1.816 / 1.525	4.343 / 1.816 / 1.525	4.343 / 1.816 / 1.525
Volumen maletero (l)	380 / 1.200	380 / 1.200	380 / 1.200	380 / 1.200	380 / 1.200
Capacidad depósito (l)	45	50	50	45	50
De 0 a 100 km/h (s)	10,6	8,4	8,4	10,1	8,4
Velocidad máx. (km/h)	204	224	224	206	224
Consumo mixto (l/100 km) WLTP	5,4	5,8	5,6	4,2	4,5
Emisiones CO_2 (g/km) NEDC	106	111	109	92	103
Precios desde... (euros)	**27.770**	**29.070**	**31.250**	**30.010**	**33.490**

PURETECH 130 CON CAMBIO AUTOMÁTICO ES EL ACCESO A LA GAMA DE COMBUSTIÓN. Y EL E-TENSE 225, LA ENTRADA A LOS PHEV DE DS

La gama del DS 7 Crossback tiene una nueva versión de acceso. Con el motor PureTech de 130 CV y el cambio automático EAT8, la eficiencia, el refinamiento y el dinamismo están asegurados. Y también un precio mucho más ajustado sin renunciar en ningún momento al estilo DS de hacer coches premium.

◀▲ El interior ofrece máxima calidad en acabados y materiales. Y un estilo muy peculiar, 100% DS.

La gran pareja

La sofisticación y exclusividad son pilares con los que DS ha llegado al segmento premium para demostrar que hay una manera 'no alemana' de entrar en esta pelea. Pero eso no es incompatible con intentar ofrecer ese 'savoir faire' a un amplio espectro de clientes. Por eso, además de modelos y versiones tope de gama con avanzados sistemas de propulsión o exclusivos dispositivos de ayudas a la conducción en la marca francesa proponen versiones más populares, aunque siempre con un toque de distinción. Eso es este DS 7 Crossback PureTech 130 EAT8.

Un coche eficiente, seguro y confortable; con la más alta tecnología y a un precio que lo hace accesible a un mayor número de personas. Un modelo que nace de combinar las avanzadas tecnologías disponibles en el Grupo PSA. Para empezar el motor 1.2 PureTech de gasolina, un tricilíndrico que en esta configuración ofrece 130 caballos suaves y de excelente rendimiento, un motor elegido el mejor de su categoría durante varios años. Por otro lado, el cambio automático EAT8 por convertidor de par, ejemplo de refinamiento y delicadeza. Si a eso unimos el exquisito trabajo de DS el resultado es una versión de acceso a la gama que muchos otros considerarían un auténtico tope de gama. Sus acabados siguen siendo un exquisito trabajo artesano; su estilo es pura distinción, y sus equipamientos pueden incorporar todos los elementos tecnológicos tanto de seguridad, confort o comunicaciones.

Derroche en calidad, lujo y distinción a cambio de racionalidad en los números, pues los 130 caballos son una cifra ideal para un uso como vehículo familiar, cómodo, amplio y para una conducción relajada. Lo comprobamos en un recorrido por los alrededores de Madrid, con autovías y carreteras de doble sentido. En las primeras demuestra sus dotes de gran rodador pensado para hacer muchos kilómetros de la manera más placentera. Y al cambiar de escenario tiene carácter y dinamismo sin necesidad de ser radicales. El cambio es rápido y suave en las transiciones entre marchas y gracias a las levas del volante se puede apostar por una conducción con un cierto aire deportivo, aunque no sea esta su prioridad.

Todo eso con unas cifras de consumo de lo más racional –homologa 5,2 l/100 km de consumo medio– y también en la factura a pagar, pues desde 34.600 euros ya está disponible y sin renunciar a los ambientes y acabados más lujosos y exclusivos también disponibles para esta versión que ya está a la venta.

PRECIO DESDE	34.600 €
EMISIONES DE CO_2: 152 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Confort. Acabado de lujo. Eficiencia. Precio. Cambio y motor.	Consumo sensible al uso. Balanceo en curva. Sin tracción total.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURETECH
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199
Potencia má. (CV/rpm)	130 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	23,4 /1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/55 R19
Peso (kg)	1.498
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.570/1.895/1.654
Volumen maletero (l)	555/1.752
Capacidad depósito (l)	62
De 0 a 100 km/h (s)	9,9
Velocidad máx. (km/h)	195
Consumo mixto (l/100 km)	6,7
Emisiones CO_2 (g/km)	152
Precios desde.... (euros)	34.600

DS 7 CROSSBACK E-TENSE 225 PUERTA DE ENTRADA A LOS DS 'PLUG IN'

Con solo dos modelos en su gama –hasta que a final de año llegue el nuevo DS 9– ya son tres las versiones electrificadas en DS. El tercer miembro de la familia E-Tense es, además, el modelo de acceso a la tecnología híbrida enchufable del fabricante francés. El DS 7 Crossback E-Tense 225 monta un motor de gasolina de 180 CV y 300 Nm, unido a un único propulsor eléctrico de 110 CV, integrado con la caja de cambios automática. La potencia total disponible es de 225 CV. Y cuenta con una batería de 13,2 kWh que le permite almacenar energía para recorrer hasta 55 kilómetros en modo eléctrico –hasta 135 km/h de velocidad máxima cuando circulamos con el motor eléctrico– o llega a 72 kilómetros en uso urbano. Con un consumo medio de entre 1,4 y 1,6 l/100 sus emisiones de CO_2 oscilan entre los 31 y los 36 por kilómetro, cifras homologadas bajo el protocolo WLTP.

El DS 7 Crossback E-Tense 225 cuyos pedidos ya se pueden formalizar aunque la entrega de los primeros modelos no será hasta finales de 2020, incorpora de serie el sistema de amortiguación DS Active Scan Suspensión. Este sistema permite que mediante una cámara, ubicada detrás del parabrisas, junto a cuatro sensores, analice el estado del firme y las reacciones del vehículo, transmitiendo estos datos, en tiempo real, a un ordenador, que actúa sobre cada rueda de un modo independiente para mejorar el confort de marcha en todo momento. También se ha trabajado mucho en la insonorización e incorpora lunas de vidrio laminado de serie, tanto delante como en la zaga, para atenuar los ruidos exteriores.

El nuevo DS 7 Crossback E-Tense 225 está disponible en cuatro niveles de acabado (Be Chic, So Chic, Performance Line y Grand Chic) con precios que arrancan en los 42.500 euros y garantizan la etiqueta 0.

▲▶ Con un solo motor eléctrico, este DS 7 Crossback E-Tense se configura como tracción delantera. Para la carga, en una toma de 7,4 kWh bastan 2 horas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 PURETECH
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.598
Potencia máx. CV/rpm	180/5.500
Par máx. mkg/rpm	30,6/3.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	109 CV
Par	32,7 mkg
Potencia máxima total	225 CV
Par máximo total	n.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.835
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.570/1.895/1.620
Maletero (l)	555/1.752
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Velocidad máx. (km/h)	225
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emisiones CO2	32 g/km
Alcance en eléctrico (km)	55 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 horas (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	42.500

HAY TRES MODOS DE USO ELECTRIFICADO: HYBRID, ELECTRIC Y E-SAVE. Y CONSERVAN LOS CUATRO (O CINCO) DEL JEEP SELEC-TERRAIN

Jeep se suma al mercado de los híbridos enchufables con etiqueta '0' con las versiones 4xe de Renegade y Compass, disponibles con 190 y 240 CV. Son los modelos más eficientes en la historia de la marca americana y no renuncian a ingredientes como la agilidad 'off road' o la tracción total.

◀▲ El cuadro de instrumentos digital y la pantalla central de 8,4 pulgadas ofrecen mucha información sobre flujos de energía, eficiencia, consumo... Los mandos de los modos de conducción quedan algo bajos.

◀▲ Cargando a 2,3 kW en una casa, 'llenar' la batería puede llevar menos de 5 horas. Y menos de 2 a 7,4 kW.

Con todo el carácter

Dos modelos, y cada uno en versiones de 190 y 240 CV, elevan a cuatro las posibilidades de elección. Y como la variante más briosa permite optar entre acabado S –más deportivo– y Trailhawk –aventurero–, al final son seis los Jeep 4xe que llegan, con precios desde 39.750 euros en el caso del Renegade 4xe 190 CV Limited y 43.200 en el Compass 4xe 190 CV Limited. Aunque la oferta de lanzamiento suena más atrayente, partiendo de 220 euros al mes en el primero y 275 en el segundo.

Los dos SUV compactos de Jeep –4,24 metros mide el Renegade y casi 4,40 el Compass– comparten plataforma y mecánica; e incluso fábrica, pues desde hace unos meses el más grande se hace también en la planta italiana de Melfi, y no en México. Esa mecánica común se traduce, en el caso de esta versiones 4xe, en el motor 1.3 GSE T4 de gasolina delante –rinde 130 CV en la versión 4xe 190 y 180 CV en la 4xe 240–, así como un motor eléctrico trasero de 60 CV, un segundo motor eléctrico que actúa como generador, un cambio automático de seis marchas y una batería de 11,4 kWh ubicada bajo el suelo y entre los ejes, de forma que no resta capacidad al maletero: 330 litros en el Renegade y 420 en el Compass.

◀ El Renegade pesa 90 kilos menos que el Compass y es 16 centímetros más corto, lo que le convierte en una opción algo más urbana.

PRECIO	DESDE **39.750** €
EMISIONES DE CO_2: DESDE **47** G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Dos niveles de potencia. Tracción total. Tecnología. Mismo maletero. Facilidades de compra.	Sonido de las alertas de los ADAS. Acabado y tacto general. Depósito justo. En 4x4 no es EV.

Y es común el funcionamiento del sistema, que podemos controlar desde una instrumentación y una pantalla central con funciones específicas. En la consola central, quizás demasiado abajo, van los botones de los modos de conducción –Electric, Hybrid y e-Save–, y aunque seleccionemos Hybrid, los Jeep funcionarán siempre en modo eléctrico mientras tengan carga en la batería, no superemos los 130 km/h o no aceleremos con mucha fuerza. Así tenemos garantizados unos 50 kilómetros de autonomía eléctrica –curiosamente el Renegade anuncia algo menos–, aunque si activamos e-Save conservaremos la carga que hay en la batería, e incluso podremos aumentarla, porque e-Save también admite esa posibilidad.

En nuestro test por las inmediaciones del circuito del Jarama usamos los tres programas y las dos funciones de e-Save, y todo concuerda con la teoría, siendo posible firmar promedios de consumo bajísimos. ¿Cómo de bajos? Pues lógicamente, hasta de 0,0 l/100 km. Aunque para largos viajes, los 36,5 litros de gasolina que admite el depósito de ambos sí pueden ser un inconveniente, aunque deberemos comprobar más adelante cuánta gasolina gastan los Jeep 4xe una vez se ha agotado la batería.

Virtud reseñable es que las versiones 4xe conservan los cuatro programas del Jeep Selec-Terrain –Auto, Sport, Snow y Sand/Mud–, que son cinco –añade el Rock– en las versiones Trailhawk, de manera que las capacidades 'off road' están aseguradas. Incluso vadeos de agua, pues la mecánica eléctrica ha sido aislada. Aunque, eso sí, como la tracción trasera es eléctrica y de la delantera se ocupa el 1.3 turboalimentado, circular en 4x4 requiere llevar encendido el motor de gasolina.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	RENE. 4xe 190	RENE. 4xe 240	COMP. 4xe 190	COMP. 4xe 240
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.332	1.332	1.332	1.332
Potencia máx. (CV/rpm)	130 / 5.500	180 / 5.750	130 / 5.550	180 / 5.750
Par máximo (mkg/rpm)	27,6 / 1.850	27,6 / 1.850	27,6 / 1.850	27,6 / 1.850
MOTOR ELÉCTRICO				
Potencia	60 CV	60 CV	60 CV	60 CV
Par	25,5 mkg	25,5 mkg	25,5 mkg	25,5 mkg
Potencia máxima total	190 CV	240 CV	190 CV	240 CV
Par máximo total	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 6 vel.	Aut., 6 vel.	Aut., 6 vel.	Aut., 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.770	1.770	1.860	1.860
Largo/Ancho/Alto (mm)	4236/1.805/1.692	4236/1.805/1.692	4.394/1.874/1.649	4.394/1.874/1.649
Maletero (l)	330 / 1.277	330 / 1.277	420 / 1.230	420 / 1.230
Capacidad del depósito (l)	36,5	36,5	36,5	36,5
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,4 kW/h	11,4 kW/h	11,4 kW/h	11,4 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	7,5	7,1	7,9	7,3
Velocidad máx. (km/h)	182	199	183	200
Vel. máx. en eléctrico	130	130	130	130
Consumo mixto (l/100 km)	2,1	2,2	2,1	2,1
Emisiones CO2	49 g/km	50 g/km	47 g/km	47 g/km
Alcance en eléctrico (km)	43	44	52	52
Tiempo de recarga	1 h 40' (a 7,4 kW)	1 h 40' (a 7,4 kW)	1 h 40' (a 7,4 kW)	1 h 40' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	**39.750**	**42.400**	**43.200**	**45.400**

◀▲ La tracción total siempre está disponible; incluso si se agota la batería, pues ésta deja siempre una reserva.

PRECIO	84.875 €
EMISIONES OFICIALES (WLTP): 215 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

\+ Prestaciones de deportivo. Calidad. Dinámica. Más funcional y amplio que antes. Tecnología.

DEBE MEJORAR

– Precio elevado. Detalles de equipamiento. Depósito de combustible justo.

Disfrazado de SUV

Que no te engañe su silueta todocamino, porque esta versión del nuevo GLA ofrece emociones fuertes. No en vano tiene 421 caballos.

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

La segunda generación del GLA es muy superior a su antecesor. A pesar de ser 14 milímetros más corto que antes, es más ancho y alto, de forma que ahora su interior gana un espacio más que agradecido –también ofrece más opciones para aumentar su funcionalidad– y se posiciona como un duro competidor en su segmento, pues el anterior GLA se quedaba algo rezagado en este apartado.

Además de ello, la firma de la estrella traslada la última tecnología a su GLA, por lo que hay pantallas digitales –dos de siete o dos de 10,25 pulgadas–, sistema MBUX, iluminación ambiental o los últimos asistentes a la conducción, de los que algunos, como el asistente de cambio de carril, debería transmitir un feeling mejor al conductor.

Y al igual que su antecesor, este GLA también ofrece una impresionante versión firmada por los expertos de Affalterbach. Hablamos de este GLA 45 S 4Matic+, que recurre al motor 2.0 Turbo de cuatro cilindros más potente del mercado. Y es que proporciona una potencia específica de 211,4 CV por litro de cilindrada.

A España solo llegará la versión 'S', pues en otros mercados también hay una variante 'descafeinada' con 387 caballos de potencia, pero el cliente de este tipo de vehículo lo quiere todo. Por ello también ofrece un avanzado sistema de tracción con vectorización del par motor y un rapidísimo cambio de doble embrague y 8 velocidades con función Launch Control para realizar unas aceleraciones fulgurantes.

Su puesta a punto es como la de un deportivo purasangre y su dinámica camufla sus 1,61 metros de estatura. No en vano AMG se ha esmerado para que este SUV deleite a los más exigentes y para ello frenos, suspensión, dirección o programas de conducción se han diseñado a conciencia.

Ahora bien, toda esa deportividad tiene un precio... y no es barato.

▲ Los gráficos de sus pantallas son específicos para los AMG, así como el volante con mandos para seleccionar ajustes de motor, suspensión... Los detalles estéticos delatan a esta criatura con 421 caballos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TURBO
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991
Potencia máx. (CV)/rpm	421 / 6.750
Par máximo (mkg)/rpm	51,0 / 5.000
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent.
Neumáticos	255/40 R20
Peso (kg)	1.765
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.436/1.849/1.585
Volumen maletero (l)	435/1.430
Capacidad depósito (l)	51
De 0 a 100 km/h (s)	4,3
Velocidad máx. (km/h)	270
Consumo mixto (l/100 km)	9,5
Emisiones CO_2 (g/km)	215
Precios desde.... (euros)	84.875

EN USO REAL EL CORSA e PUEDE RECORRER UNOS 400 KM EN CI UDAD CON UNA CARGA. EN CARRETERA LA AUTONOMÍA SE REDUCE

El Corsa-e está fabricado a conciencia en la factoría de Figuruelas, en Zaragoza. Allí se construye en exclusiva para todo el mundo.

PVP DESDE **31.200** €

EMISIONES OFICIALES: DE **0** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Tres niveles de potencia con solo apretar un botón. Autonomía. Calidad. Espacio. Aceleración.

DEBE MEJORAR

– Peso elevado. Sin opción a rueda de repuesto. Consumo a alta velocidad. Suspensión más firme.

Rápido y eficiente

El Corsa eléctrico destaca por rendimiento, calidad y autonomía. Y con las ayudas del Plan Moves, tiene un precio que parte de 23.000 euros. Una cifra muy competitiva respecto a sus rivales.

Como todos los eléctricos que hemos probado hasta ahora, el Opel Corsa-e sorprende por el silencio de rodadura, por la sencillez de utilización y por la inmediatez en la respuesta a la presión sobre el acelerador. Sin embargo en este caso nos ha gustado especialmente el poder seleccionar tres modos de conducción con tres potencias diferentes. En el modo «ECO» tenemos 81 CV pero el coche corre bastante y el consumo se reduce notablemente. En modo «Normal» la potencia baja a 109 CV. Y en modo «Sport» sí tenemos la totalidad de la potencia, es decir 136 CV. Y la verdad es que las diferencias son salvajes. En modo «ECO» y circulando por ciudad el consumo que hemos medido ronda los 12 kWh/100 km por lo que se podrían recorrer alrededor de 400 km con una sola carga. Mientras que en carretera sin pasar de 100 km/h hemos medido 16,5 kWh/100 km de media, por lo que recorreríamos con una carga alrededor de 300 km. Hay que saber que la marca homologa los consumos y la autonomía en el modo «Normal» por lo que queda margen en el modo «ECO» para mejorar los datos. Pero sin duda la sorpresa llega cuando se activa el modo «Sport» porque el Corsa-e se convierte en un deportivo que acelera de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos, más rápido que el Opel Corsa GSi de la 5ª generación e igual que un Insignia 2.0 CDTi de 170 CV. El cóctel deportivo se completa con un centro de gravedad 6 centímetros más bajo y una rigidez torsional mejorada un 30 por ciento. Claro que en modo «Sport» y pisando sin piedad el acelerador el consumo como, no podía ser de otra manera, se dispara, aunque más de lo esperado.

El Corsa-e parte de los 31.200 euros pero con las ayudas de la marca más las del Gobierno, esta cifra podría bajar hasta los 23.000 euros.

▶ El comportamiento del Corsa-e es fantástico. Tiene el centro de gravedad 6 cm más bajo y un 30 por ciento más de rigidez torsional.

▲ La palanca de cambios tiene una posición B que permite aprovechar mejor la energía de la deceleración.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW (136 CV)
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent/Discos
Peso en vacío (kg)	1.530
La./An./Al. (mm)	4.060 / 1.765 / 1.435
Maletero (l)	267/1.042
Neumáticos	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh
Peso de la batería (kg)	345
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo mixto (Wh/km)	17,0 kWh/100 km
Emisiones CO_2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	337
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.
Cargador a bordo	7,4 kW
Tiempo de recarga (hasta el 100 %)	7 horas 30 minutos (a 7,4 kW)
Precios desde (sin ayudas)	**31.200**

OPEL GRANDLAND X HYBRID4 **YA EN ESPAÑA**

El Plan Moves y los descuentos de Opel dejan el precio 'real' de salida del Grandland X Híbrido Enchufable en 33.800 euros, factura correspondiente a la versión de 225 CV con tracción delantera y nivel Selective, disponible de forma inminente. También podremos elegir la variante de 225 CV con el acabado superior Ultimate, único ligado a la versión de 300 CV con tracción total, a la venta desde febrero –las entregas han comenzado hace poco– y que acabamos de conducir de nuevo. Porque si hace meses teníamos un primer contacto con ese Grandland X Hybrid4 fuera de España, ahora el test ha tenido lugar por la ciudad de Madrid, sus vías de circunvalación y algunas carreteras de la Sierra de Guadarrama; es decir, un escenario más realista para medir sus posibilidades.

Hay que recordar que esos 300 CV son el fruto de combinar los 200 del motor 1.6 Turbo de gasolina con los 110 CV del motor eléctrico delantero –común a la versión Hybrid 4x2– y los 113 del motor eléctrico trasero, que garantiza la motricidad en ese eje. Y hay cuatro modos de conducción –Electric, Hybrid, 4WD y Sport–, un programa 'B' en el cambio EAT8 para reforzar la recarga en las deceleraciones y una función e-Save para, si así lo deseamos, conservar carga de la batería para después: 10 kilómetros, 20 kilómetros o el máximo posible.

Durante la prueba vamos alternando distintos modos de conducción, incluso reservando la batería durante muchos kilómetros por autovía, y al final de la jornada firmamos un gasto medio de 4,95 l/100 km. Opel ha homologado una autonomía eléctrica de 57 kilómetros –curiosamente 3 más que la versión Hybrid de 225 CV, pues el motor trasero del Hybrid4 aporta eficiencia extra en ciertas situaciones–, y en la práctica podemos incluso superar esa distancia a poco que las condiciones de tráfico y orografía ayuden. De ahí que la marca hable de ahorros de 2.100 euros anuales si el usuario hace unos 100 kilómetros diarios por el bajo coste de la electricidad doméstica –la recarga a 1,8 kW lleva 7 horas y 10 minutos, y sólo 4 horas a 3,7 kW–. Y con un 'wallbox' de 7,4 kW, la recarga se terminará en algo menos de 2 horas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 TURBO 4X2	1.6 TURBO 4X4
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	180 / 6.000	200 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 3.000	30,6 / 3.000
MOTORES ELÉCTRICOS		
Potencia	110 CV	110 + 113 CV
Par	32,7 mkg	32,7 + 16,9 mkg
Pot. máx. total	225 CV	300 CV
Par máx. total	N.d.	53,1 mkg
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Peso (kg)	N.d.	1.875
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.477 / 1.856 / 1.609	4.477 / 1.856 / 1.609
Maletero (l)	514	514
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kW/h	13,2 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	6,1
Velocidad máx. (km/h)	225	240
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,3 (WLTP)	1,2 (WLTP)
Emisiones CO2	34 g/km (NEDC)	33 g/km (NEDC)
Alcance en eléctrico (km)	54 (WLTP)	57 (WLTP)
Tiempo de recarga	1h 50' (a 7,4 kW)	1h 50' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	**43.525**	**53.425**

▲▶ La opción de capó y techo en negro es exclusiva de las versiones híbridas del Grandland X. Las prestaciones del Hybrid4 son excelentes, y también su confort. Cuadro de instrumentos y pantalla central generan bastantes reflejos cuando incide luz directa.

312 KM ES LA AUTONOMÍA HOMOLOGADA POR EL e-2008. P ERO EN CIUDAD SU EFICIENCIA LE DEJARÁ HACER MÁS KILÓMETROS

▲▶ La pantalla central ofrece mucha información. Estrena el nuevo i-Cockpit en 3D, cuya visión a veces es un poco extraña.

▲Maletero amplio, aunque pierde 30 litros respecto al 2008.

Rey de la ciudad

Cuando otras marcas aún están definiendo planes de electrificación, Peugeot ya tiene en el mercado toda una flota de modelos de 0 emisiones que no deja de crecer. Y entre ellos, un e-2008 que se desenvuelve como pez en el agua en la ciudad y mucho más allá.

Peugeot ha llegado a la hora en punto a la electrificación. En el año clave para la popularización de los 0 emisiones, ya tiene en el mercado toda una flota de modelos en varios segmentos y que van a convertir a la marca del león en una de las punteras en ese futuro eléctrico. Una posición que se empieza a advertir en los datos. Porque aunque el mercado este año es incierto, la realidad es que en este convulso panorama, Peugeot ya es líder en ventas de PHEV entre enero y junio, mientras que en eléctricos se sitúa en segunda posición en este periodo, por detrás de Renault y por delante de Tesla.

Precisamente han sido los eléctricos con los que ha empezado esta tendencia. Los nuevos 208 y 2008 apostaron claramente por versiones cien por cien eléctricas pero con rendimientos y autonomías que acabaran con ese sambenito de coches para la ciudad, aunque sea la urbe uno de los hábitat ideales para este tipo de propulsión.

PRECIO DESDE	33.200 €
EMISIONES DE CO_2: 0 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Amplitud interior. Acabados. Rendimiento y dinamismo. Consumo	Consola central con muchos botones. Efecto 3D del I-Cockpit.

Tanto el e-208 como el e-2008 parten de la nueva plataforma CMP del Grupo PSA que permite la producción en la misma línea de montaje de las versiones de combustión y de las eléctricas. Cuentan con un motor eléctrico de 100 kW (136 caballos) y una batería de 50 kWh. Con ello ofrecen unas prestaciones sobresalientes gracias al empuje instantáneo de la propulsión eléctrica. Una aceleracion de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos en ambos es un dato muy a tener en cuenta. Lo mismo que su eficiencia con los 312 kilómetros de autonomía WLTP en el e-2008.

Comparten tecnología tanto en el apartado de la propulsión como en el de las comunicaciones, el infotainment o las ayudas a la conducción y ambos estrenan el nuevo cuadro de instrumentos digital Peugeot i-Cockpit con instrumentación en 3D.

Además, disponen de varios modos de conducción que permiten ajustar el rendiento del coche al estilo de conducción de cada momento o las exigencias que busque el conductor. El modo Eco da prioridad a optimizar la autonomía, mientras que el modo Normal está pensado para ofrecer el máximo confort para un uso diario. Y queda el modo Sport para potenciar las sensaciones y el dinamismo.

En nuestro caso, el recorrido por Madrid ha tratado de demostrar las virtudes para el tráfico urbano. Por eso, la ruta, que se inicia en la estación de Atocha y recorre zonas del centro de la ciudad, como el Paseo de Recoletos, la Calle Serrano, Alcala o Goya, se hace en modo Eco.

Y entre el tráfico urbano nuestro e-2008 demuestra sobresalientes virtudes. Para empezar una gran comodidad interior con un habitáculo muy amplio, nada lejos de lo que ofrece su hermano mayor, el 3008. Y en marcha una gran agilidad. La respuesta instantánea del sistema de propulsión es ideal para el tráfico urbano.

Gran maniobrabilidad, un tacto de dirección perfecto y unos frenos que, aprovechando el modo B que aumenta la retención, casi no hemos tenido que utilizar, pues solo cambiando a ese modo en la palanca se puede parar en los semáforos en cuanto uno le coge el aire al sistema.

Tras recorrer unos 20 kilómetros, con diversas paradas en las que hemos aprovechado algunas de las ventajas de los eléctricos, como aparcar en zona de estacionamiento regulado sin pagar ni preocuparte de tener que sacar ticket, hemos consumido exactamente la misma autonomía de la batería, lo que dice mucho en favor de la eficiencia de un modelo listo para marcar tendencia entre los 0 emisiones.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW (136 CV)
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos 305/Discos 300
Peso en vacío (kg)	1.548
La./An./Al. (mm)	4.375 / 1.805 / 1.560
Maletero (l)	405
Neumáticos	215/55 R17
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh (útil 46)
Peso de la batería (kg)	356
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150 (en modo Sport)
Cons. mixto (kWh/100 km)	17,6
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	312
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.
Cargador a bordo	7,4 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	42 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	33.200

Para refrescarnos la memoria y volver a valorar las virtudes ciudadanas de sus dos modelos eléctricos Peugeot organizó una jornada de pruebas urbana, en Madrid. Era un momento perfecto también para celebrar el Premio al Coche del Año en Europa 2020 que había cosechado el Peugeot 208 y que no había sido posible festejar ya que se anuló el Salón de Ginebra del mes de marzo, donde se iba a hacer público el galardón.

Eficiente, dinámico y seguro

Volvo es líder en electrificación gracias a un abanico de modelos híbridos enchufables que llega a todas las familias de su gama. Entre ellos, el XC60 T6 destaca por su equilibrio general; un modelo familiar que brilla por un dinamismo y una eficiencia fuera de toda duda, aunque el precio a pagar se antoja alto.

Volvo está listo para el presente y para el futuro. Con su gama de híbridos enchufables, se ha convertido en líder del mercado, pues ya ofrece al menos un plug in en cada una de sus familias de modelos. Con los Recharge combina lo mejor de la tecnología de combustión clásica con lo mejor de la electrificación. Porque la autonomía eléctrica que ofrecen –entre 45 y 59 caballos en función del modelo– permiten un uso diario con cero emisiones y todas las ventajas que eso conlleva. Y el motor de combustión ofrece libertad absoluta para viajes largos, vacaciones, etc...

En el primer caso, los trayectos son con absoluta suavidad, en silencio y con un confort de marcha y acústico, sobresaliente. En el segundo, el confort está garantizado, la suavidad también, pero el motor de combustión le añade nuevas posibilidades y más carácter al combinar su rendimiento con el de la parte eléctrica.

Esa combinación de motores, con la que se puede jugar gracias a varios modos de conducción –Pure para un uso cien por cien eléctrico, Hybrid para optimizar combustión y electricidad de la manera más eficiente y Power para sumar la potencia de ambos motores y maximizar el rendimiento– consigue además unos consumos medios sorprendentes. Además la conducción más deportiva, segura y dinámica se refuerza con un cuarto modo AWD, con una tracción total constante para optimizar la motricidad y la estabilidad en carreteras en malas condiciones. Y en algunos casos se ofrece también el modo Individual, con el que se pueden combinar elementos favoritos de los demás modos para crear uno personal con una experiencia de conducción verdaderamente a medida.

Todas estas características las ponemos a prueba sobre el XC60 T6 de 340 caballos. Combina un motor de gasolina de 253 caballos con uno eléctrico de 87 para lograr esa potencia conjunta. Y con ello el rendimiento es sobresaliente, como comprobamos en un recorrido que nos lleva desde Madrid hasta la provincia de Valladolid. En la parte de autopista, el XC60 se muestra como un viajero exquisito. Combina el uso de combustión y electricidad en cada momento para mantener cruceros con el mínimo consumo. Y la gestión de los motores hace que el sistema esté atento en cada momento para que ambos se apoyen si así se requiere.

Entonces, si pisamos el acelerador con decisión vemos cómo el empuje se multiplica gracias a la potencia instantánea del motor eléctrico. En la salida de la autovia, en una ruta que nos lleva a través de pueblos castellanos, activamos el modo Pure y entonces pasamos por ellos sigilosamente, en un ambiente de absoluto refinamiento.

La conducción de este modelo, su comportamiento y reacciones son similares a cualquiera de los XC60 de combustión tradicional, aunque es cierto que en algún momento se nota el mayor peso de las baterías, pero su ubicación en el piso hace que el coche ofrezca un mayor aplomo. Cambio, dirección y frenos son de primera. Y en cuanto a las suspensiones, tienden al confort, aunque en nuestro recorrido, casi todo por carreteras de buen asfalto, llanas y con pocas curvas, no se le ha exigido excesivamente.

El resultado es formidable y el XC60 T6 se nos muestra como una alternativa clara para todos aquellos que no renuncian a una conducción limpia por su lado eléctrico ni a la diversión clásica de los potentes motores de combustión.

▲▶ La tapa del cargador sobre la rueda delantera denota su carácter enchufable.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.0
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.969
Potencia máxima/rpm	253/5.500
Par máximo/rpm	35,7/1.700-5.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	65 kW (88 CV)
Par máximo	24,4 mkg
Potencia máxima total	340 CV
Par máximo total	60,2 mkg
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut, 8 vel.
Frenos delanteros/tras.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	N.D.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.688/1.902/1.658
Maletero (l)	468/1.395
Capacidad del depósito (l)	70
Tipo de batería	Ion litio
Capacidad de la batería	11,6 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	5,9
Velocidad máx. (km/h)	180
Vel. máx. en eléctrico	N.D.
Consumo mixto (WLTP)	2,3 l/100 km
Emisiones CO2 (WLTP)	53 g/km
Alcance en eléctrico (km)	54
Tiempo de recarga	4 h a 2,3 kW
Precios desde... (euros)	**59.750**

GAMA RECHARGE

Un 'enchufado' en cada familia

La gama de híbridos enchufables de Volvo cuenta con versiones de carrocerías, tamaños y potencias que permiten ofrecer un plug-in adaptado a cada necesidad . Porque en eso Volvo ha sido absolutamente democrático. Con la base de la plataforma SPA que permite la utilización tanto de motores de combustión como eléctricos y la experiencia de la tecnología Twin Engine que la firma sueca lleva utilizando desde hace años en el XC90, Volvo ha creado una gama con múltiples opciones. Así, entre los Recharge vemos berlinas como el S60 y el S90, familiares, como el V60 y el V90 además de tres SUV, desde el más pequeño, el XC40 hasta el imponente XC90, pasando por el paso intermedio, el XC60. Todos ellos cuentan con la etiqueta 0 de la DGT y disponen de potencias que oscilan entre los 262 caballos del XC40 T5 y los 390 de los modelos con la configuración T8 Twin Engine. En el punto medio, las versiones T6 Twin Engine con 340 caballos.

▲▶▼ El XC60 brilla en su interior por la calidad de acabados y la sencillez de su uso. La pantalla central permite acceder a todas las funciones del coche. El espacio interior es amplio, pero la plaza central trasera, incómoda por el túnel de transmisión.

PRECIO	**59.760** €
EMISIONES DE CO_2: **53** G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Rendimiento y consumo. Suavidad de marcha. Confort. Tecnología y seguridad.	− Precio elevado. Túnel de transmisión voluminoso. Maletero justo de capacidad.

CON 340 CV ESTE XC60 T6 ES LA VERSIÓN MÁS EQUILIBRADA. PERO LA GAMA DEL SUV SUECO OFRECE TAMBIÉN UN T8 DE 392 CV

El Ignis renueva su imagen exterior, con una parrilla más vistosa. Toda la gama está hibridizada con 12V.

DESDE **16.125** €

EMISIONES OFICIALES: DE **89** A **106** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Deportividad del Swift Sport. Tacto general del Ignis. Dotación de seguridad en ambos. Etiquetas ECO.

DEBE MEJORAR

– Maletero y cuatro plazas en el Ignis. Swift Sport sin caja automática y plazas trasera estrechas.

Motivación híbrida

El Ignis y el Swift Sport incorporan sendos sistemas mild hybrid, de 12V y de 48V, y aprovechan para actualizar su imagen y dotación.

La hibridación no es una moda, es una necesidad para cumplir con la normativa en emisiones. Por eso los modelos de acceso a la gama Suzuki incoporan eficientes sistemas mild hybrid. En el caso del Ignis es de 12V, que pasa a ser de 48V en el Swift Sport. En cualquier caso son sistemas de asistencia al motor térmico y nunca podrán impulsar de manera exclusivamente eléctrica el vehículo.

El Ignis aprovecha la ocasión para retocar su imagen exterior, con una parrilla al estilo Vitara, nuevos paragolpes, colores... y matizar ligeramente el interior. Mantiene las cuatro plazas, la banqueta trasera deslizable, los 3,70 metros de longitud, los 18 milímetros de altura al suelo y sigue ofreciendo versiones con tracción delantera o total.

Bajo el capó porta un propulsor de gasolina 1.2 con 83 CV, al que le asiste un generador eléctrico de 10 kW que se alimenta desde una batería de iones de litio de 12V. El cambio es manual de cinco relaciones y aprovecha la ocasión para estrenar una transmisión automática CVT con variador continuo, no disponible con 4WD. El sistema mild hybrid firma un ahorro de hasta el 10 por ciento en el consumo –desde 5,1 litros WLTP–.

Por su parte, el Swift Sport incorpora un motor 1.4 Boosterjet –el mismo del Vitara– que eroga 129 CV y un generador eléctrico de 10 kW (13,6 CV) alimentado por una batería de ion-litio, en este caso de 48V. El cambio es manual de seis relaciones.

Lo cierto es que el consumo se ha rebajado hasta los 5,6 litros, pero mantiene las sensaciones del anterior 1.4 de 140 CV. Además, incorpora nuevos asistentes en seguridad, como reconocimiento de señales de tráfico, control del ángulo muerto o una alerta de tráfico cruzado en la zaga.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	IGNIS 1.2 12V	IGNIS 1.2 12V 4WD	SWIFT S. 1.4 48V
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.197	1.197	1.373
Potencia máxima/rpm	83 CV / 6.000	83 CV / 6.000	129 CV / 5.500
Par máximo/rpm	10,9 mkg / 2.800	10,9 mkg / 2.800	24,0 mkg / 2.000
MOTOR ELÉCTRICO			
Potencia	10 kW (13,6 CV)	10 kW (13,6 CV)	10 kW (13,6 CV)
Tensión nominal	12V	12V	48V
Potencia máxima total	83 CV	83 CV	129 CV
Par máximo total	10,9 mkg	10,9 mkg	24,0 mkg
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 o Aut.	Manual, 5 velocid.	Manual, 6 velocid.
Frenos delanteros/traseros	Discos ve./Tambor	Discos ve./Tambor	Discos ven./Discos
Peso (kg)	860 (Aut. 890)	910	1.020
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.700/1.690/1.605	3.700/1.690/1.605	3.890/1.735/1.495
Maletero (l)	260 / 1.100	204 / 1.086	265 / 947
Capacidad del depósito (l)	32	30	37
Tipo de batería	Ion-litio	Ion-litio	Ion-litio
Capacidad de la batería	0,12 kW/h	0,12 kW/h	0,38 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	12,7 (Aut. 12,4)	12,8	9,1
Velocidad máxima (km/h)	165 (Aut. 155)	165	210
Vel. máx. en eléctrico	-	-	-
Consumo mixto (l/100 km)	5,1 (Aut. 5,5) WLTP	5,4 (WLTP)	5,6 (WLTP)
Emisiones CO_2 (NEDC)	89 g/km (Aut. 97)	95 g/km	106 g/km
Alcance en eléctrico (km)	0	0	0
Tiempo de recarga	-	-	-
Precios desde... (euros)	**16.125**	**17.625**	**23.680**

El interior del Ignis se actualiza ligeramente. Ofrece 4 plazas.

El Swift Sport incorpora un eficiente sistema mild hybrid de 48V, pero no pierde un ápice en rendimiento y sensaciones al volante.

Una gama variada y ecológica para todos

Kia cuenta ya con una de las gamas más completas al ofrecer modelos de gasolina, diésel, híbridos, híbridos enchufables y 100 % eléctricos.

Mientras que en julio el mercado de particulares en España ha crecido un 8 por ciento, en Kia han experimentado un crecimiento espectacular del 41 por ciento. Y en esto ha tenido mucho que ver el mayor peso de la gama electrificada de la marca, un 21 por ciento. Y es que como dice Rafa Nadal en el eslogan del fabricante de los 7 años de garantía, «En Kia, tú eliges lo que conduces». Y hay mucho y bueno donde elegir. Porque a los motores tradicionales de gasolina o diésel, se le han ido sumando tecnologías que permiten reducir la media de emisiones y aprovechar las ventajas de las etiquetas ECO y 0 de la DGT. Hablamos de los híbridos, híbridos enchufables y eléctricos cuya gama se ha multiplicado recientemente con la llegada de modelos como el Kia XCeed PHEV o el nuevo Sorento con versiones híbridas y PHEV. Pero sin duda dos de los motores clave de la marca son el Niro y el Ceed. El primero se ofrece con tecnologías híbrida, híbrida enchufable y eléctrica, el más accesible desde poco más de 19.900 euros.

Y el Ceed, con motores de gasolina, turbodiésel e híbrido enchufable, anuncia algunos datos dignos de mención, como los 4,6 l/100 km de consumo medio del Ceed diésel de 115 CV. O los 5,5 l/100 km homologados por el Kia Ceed 1.0 T-GDi de gasolina. Aunque sin duda resultan imbatibles los 1.3 l/100 km de consumo medio del Kia Ceed Tourer 1.6 PHEV o los 15,6 kWh/100 km del Soul eléctrico. La gama Kia comprende modelos con estilos para todos los gustos, desde el pequeño Picanto con un precio que parte de los 8.600 euros financiando, hasta el deportivo Stinger con hasta 366 CV. Entre medias, vehículos compactos, modelos todocamino, familiares, urbanos... y todos con un denominador común, calidad y tecnología a un precio muy competitivo.

La gama Kia, apoyada por el tenista español Rafa Nadal, cuenta con todo tipo de tecnologías. Y hay mucho donde elegir.

7 AÑOS DE GARANTÍA
COMPROMISO DE CALIDAD KIA

7 AÑOS
La mejor garantía

Kia es el único fabricante de vehículos de Europa que ofrece una garantía de 7 años o 150 000 km. La garantía es válida en más de 20 países europeos. Y si se realiza el mantenimiento periódico del coche, se podrá transferir la garantía a posteriores propietarios. Con esta oferta, el coste del mantenimiento de cualquier Kia será más bajo y es probable que su valor de reventa sea mayor.

De izquiera a derecha y de arriba a abajo la gama Kia está compuesta por los Picanto, Rio, Stonic, Ceed, Ceed Tourer, Ceed Tourer Híbrido PHEV, Ceed GT, ProCeed, XCeed, XCeed Híbrido PHEV, Niro, Niro PHEV, e-Niro, e-Soul, Sportage, Sorento, Optima PHEV y Stinger.

FORD SE HA PROPUESTO LOGRAR LA NEUTRALIDAD DE CARBON O A NIVEL MUNDIAL DE AQUÍ A 2050. Y EN EUROPA LO CONSEGUIRÁ ANTES

El futuro se ha hecho presente

◀▼ Ford, que está invirtiendo más de 10.000 millones de euros en vehículos eléctricos hasta 2022, se ha comprometido a ofrecer una versión electrificada de cada modelo que saca al mercado en Europa, donde tendrá 18 vehículos electrificados a la venta antes de finalizar 2021.

El 2 de abril de 2019 es ya una fecha para la historia de Ford. Porque ese día, en Amsterdam, el gigante automovilistico desveló su futura estrategia de electrificación, basada en una nueva generación de vehículos que incluye desde modelos cien por cien eléctricos como el Mustang Mach-E hasta eficientes y económicas versiones híbridas en las gamas Fiesta, Focus, Puma, Kuga... Repasamos esa completísima oferta.

Aquel evento 'Go Further' de Amsterdam se convirtió en un incesante trasiego de futuros vehículos electrificados por el escenario, ante la atenta mirada de cientos de periodistas de todo el mundo que apenas tenían tiempo para digerir semejante ofensiva. Y es que Ford había preparado una verdadera revolución eléctrica para los próximos años que incluye modelos eléctricos, híbridos enchufables, híbridos, mecánicas Mild Hybrid... Y en todos los segmentos, desde utilitarios como el Fiesta y compactos como el Focus hasta vehículos comerciales, deportivos crossover y familiares monovolumen, pasando por los SUV de todas las tallas: Puma, Kuga, Explorer...

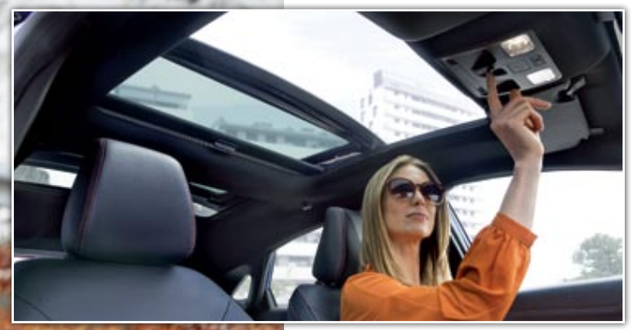
Y ahora, cuando no se ha cumplido año y medio desde aquella masiva revelación, la mayor parte de los modelos anunciados están ya a la venta o llegarán en breve a los concesionarios. Buen momento, por tanto, para repasar esa completa gama electrificada, capaz de adaptarse a cada necesidad.

El pasado mes de enero, Ford anunciaba la inversión de 42 millones de euros en su fábrica de Valencia para apoyar la estrategia de electrificación de la compañía, que incluye una instalación de ensamblaje de baterías de última generación, además de los nuevos modelos S-Max Híbrido y Galaxy Híbrido, que serán presentados a principios de 2021 y se producirán, como el resto de las gamas S-Max y Galaxy, en dicha factoría.

Ambos vehículos compartirán la mecánica, protagonizada por un motor de gasolina de ciclo Atkinson de 2,5 litros, un motor eléctrico, un generador con batería de iones de litio y la transmisión automática. El resultado, mayor eficiencia de combustible, menores emisiones de CO_2 y un refinamiento superior, convirtiéndose en alternativas a las versiones con motor diésel EcoBlue. Las dos nuevas líneas de producción de baterías para vehículos electrificados serán compartidas también por el Kuga Híbrido Enchufable y el nuevo Kuga Híbrido, que llega tras el verano.

MUSTANG MACH-E 1400 UN 'COHETE' ELÉCTRICO

Ford ha presentado el Mustang Mach-E 1400, prototipo totalmente eléctrico –desarrollado por Ford Performance en colaboración con RTR– que demuestra las posibilidades de rendimiento de la propulsión eléctrica. Creado a partir de un Mustang Mach-E GT de carrocería blanca, el Mach-E 1400 totaliza los 1.400 CV de potencia que le dan nombre gracias a la combinación de siete motores eléctricos –cinco más que el Mach-E GT de calle–, de los que tres van unidos al diferencial delantero y cuatro se unen a la parte trasera, con un único eje de transmisión que los conecta a los diferenciales, configurables a voluntad –puede tener tracción delantera, trasera o total– según lo que deseemos hacer: desde exhibiciones de 'drifting' hasta carreras de alta velocidad. En ese sentido, la aerodinámica también ha sido trabajada a fondo, y el Mach-E GT es capaz de generar más de 1.000 kilos de apoyo aerodinámico al circular a 257 km/h. Su batería, de níquel, manganeso y cobalto, tiene 56,8 kWh de capacidad.



▲ En el interior, una dotación de nivel: asientos con masaje, techo solar eléctrico, instrumentación digital, pantalla de 8 pulgadas...

Ford Puma

El Puma se encargó de estrenar los motores EcoBoost mHEV de gasolina con etiqueta ECO y potencias de 125 y 155 caballos, cuyo sistema híbrido de 48 voltios mejora la eficiencia y reduce las emisiones, al tiempo que optimiza el agrado y las prestaciones.

Los beneficios de conducir un vehículo con etiqueta ECO son muchos, destacando entre ellos la exención del impuesto de matriculación y hasta un 75% de bonificación en la tasa municipal IVTM, así como descuentos en autopistas de peaje y zonas de estacionamiento regulado en determinadas ciudades o acceso libre sin restricciones al centro de las grandes urbes. Y disfrutar de todo eso al volante de un Ford Puma es posible, pues su gama incluye las versiones EcoBoost mHEV, cuya mecánica parte del premiado tricilíndrico 1.0 EcoBoost de gasolina. Con el sistema de desconexión temporal de cilindros, la función automática de arranque y parada del motor y la colaboración de la moderna transmisión manual de seis velocidades la eficiencia ya parece asegurada; aunque esa ventaja ecológica se acrecienta con el aporte del sistema híbrido de 48 voltios, dotado de un pequeño motor eléctrico –11,5 kW– y una batería adicional que apoyan al motor de gasolina cuando es necesario, de modo que a igualdad de potencia requerida el consumo y las emisiones son más bajas –5,5 l/100 km homologa la versión de 125 CV en el realista ciclo mixto WLTP y 5,6 la variante de 155 CV–, aunque también podemos disfrutar de un mayor empuje, pues la arquitectura eléctrica eleva el par máximo y eso se traduce en una respuesta más instantánea, e incluso más deportiva, lo que cuadra con la dinámica personalidad del nuevo SUV urbano de Ford, tan ágil callejeando por ciudad como afrontando un tramo de curvas de montaña.

Y por supuesto no es necesario conectar el Puma a una fuente de alimentación externa, ya que la batería de 48V que alimenta al motor eléctrico se recarga mientras conduces, pues la función de frenado regenerativo redirige la energía producida en las frenadas a esa batería híbrida, que acumula la electricidad a la espera de su próximo uso.

Pero el sistema mHEV es solo una de las muchas tecnologías aplicadas al Puma, que cuenta por ejemplo con cinco modos de conducción seleccionables: Normal, ECO, Sport, Suelo deslizante y Trail. Sin olvidar modernas ayudas a la conducción como el control de crucero adaptativo, el lector de señales de tráfico con ajuste automático de la velocidad o un asistente de frenada de emergencia que llega a agilizar el giro del volante cuando esquivamos un obstáculo.

▲ Deportivo en carretera, ecológico en ciudad... Pero también se puede enfrentar a retos complicados, como suelos deslizantes y pistas de tierra.

◀▲ El Puma disfruta de modos de conducción seleccionables y del conjunto de avanzadas tecnologías de asistencia Ford Co-Pilot360.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ECOBOOST mHEV 125	ECOBOOST mHEV 155
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	998
Potencia máxima (CV/rpm)	125 / 6.000	155 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	21,4 / 1.750	22,4 / 3.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17
Peso (kg)	1.280	1.280
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.186 / 1.805 / 1.536	4.186 / 1.805 / 1.536
Volumen maletero (l)	402 / 1.161	402 / 1.161
Capacidad depósito (l)	42	42
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	9,0
Velocidad máx. (km/h)	191	205
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	5,5	5,6
Emisiones CO_2 NEDC (g/km)	96	99
Precios desde... (euros)	19.840	20.410

MEGABOX, PORTÓN ELÉCTRICO, HASTA 456 LITROS...

Un maletero sin igual dentro de su categoría

Pese a ser un compacto SUV urbano de 4,19 metros, el Puma presume de un cómodo interior de cinco plazas y un maletero sin igual en su clase. Porque homologa un volumen de 456 litros y puede ampliarse a 1.216 litros abatiendo el respaldo posterior, con división asimétrica. Acceder a la zona de carga es fácil incluso con las llaves en el bolsillo o dentro del bolso, pues un simple movimiento del pie bajo el paragolpes trasero activa el portón manos libres; y como la bandeja cubremaletero no va fijada al respaldo de la segunda fila, se levanta a la vez que sube el portón. Además, los ingenieros han ideado el práctico 'Megabox', un compartimento cúbico de 81 litros bajo el suelo que cuenta con un revestimiento impermeable e incluso un orificio de drenaje con tapón roscado en la base, de manera que podemos usar ese espacio para duchar a una mascota o transportar plantas o utensilios sucios, para después lavarlo con una manguera. Las versiones EcoBoost mHEV, que tienen un maletero de 402 litros, conservan el 'Megabox', aunque con unos centímetros menos de anchura.

▶ Abatiendo la segunda fila, la zona de carga es enorme. Y el 'Megabox' permite llevar cosas altas.

EL FORD PUMA CON MOTOR HÍBRIDO DE 48V ARRANCA EN 19.840 E UROS. HAY ACABADOS TITANIUM, ST-LINE, ST-LINE X Y VIGNALE

▶ El Fiesta Active también se beneficia de la nueva tecnología EcoBoost Hybrid, que reduce gasto y emisiones pero puede aumentar la respuesta del motor.

Ford Fiesta

Los motores EcoBoost mHEV de 125 y 155 caballos estrenados por el Puma llegan ahora al Fiesta, que también aplica la eficiente hibridación de 48 voltios al Fiesta Active, de fuerte personalidad crossover. La ciudad se convierte en un escenario para disfrutar.

Ford acaba de introducir motorizaciones electrificadas en el Fiesta, el modelo más vendido de la marca en Europa. Disponibles como en el Puma con 125 y 155 CV, aplican la tecnología EcoBoost Hybrid de 48 voltios, que ofrece un 5% de mejora en la eficiencia del combustible y basa su funcionamiento en la incorporación al premiado 1.0 tricilíndrico de gasolina de un arrancador/generador integrado impulsado por correa (BISG) en lugar del alternador tradicional, lo que permite la recuperación y almacenamiento de la energía que normalmente se pierde durante el frenado y el arranque para cargar una batería de 48 voltios de iones de litio refrigerada por aire. Además, el BISG actúa también como motor –su potencia es de 11,5 kW–, integrándose con el propulsor de gasolina y utilizando la energía almacenada para proporcionar asistencia de par durante la conducción normal y las fases de aceleración, así como para hacer funcionar los auxiliares eléctricos del vehículo.

En realidad, este sistema mild hybrid se autorregula continuamente para procurar el máximo beneficio, pudiendo operar de dos maneras. La primera sería sustituyendo par del motor de gasolina por par –hasta un máximo de 24 Nm– del BISG, reduciendo así el esfuerzo de la mecánica de combustión para que emita y gaste menos, de modo que se homologan 91 g/km de CO_2 NEDC y un consumo medio WLTP de 5,0 l/100 km, llegando a ser la reducción de hasta un 10%, según Ford, en conducción urbana si comparamos con el motor 1.0 EcoBoost convencional.

Y la segunda manera de funcionar del sistema mild hybrid sería aportando par extra para aumentar el total de par máximo disponible, de modo que los 220 Nm –22,4 mkg– del motor EcoBoost Hybrid de 155 CV pueden alcanzar momentáneamente los 240 Nm –24,5 mkg–, si bien a regímenes inferiores la ganancia de par llega a alcanzar el 50%.

Asimismo, la presencia del BISG ha permitido a los ingenieros reducir la relación de compresión del motor EcoBoost 1.0 y usar un turbocompresor mayor pero mitigando el efecto 'turbo-lag' –retraso en la respuesta– mediante aporte extra de par. Y el BISG sirve también para que la función de ahorro Auto Start-Stop actúe en una gama más amplia de escenarios, incluso cuando se hace una parada por debajo de los 25 km/h, lo que disminuye el consumo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ECOB. mHEV 125	ACTIVE mHEV 125	ECOB. mHEV 155
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	998	998
Potencia máxima (CV/rpm)	125 / 6.000	125 / 6.000	155 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	21,4 / 1.750	21,4 / 1.750	22,4 / 3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Tamb.
Neumáticos	195/60 R15	205/45 R17	205/45 R17
Peso (kg)	N.d.	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.040/1.735/1.476	4.068/1.756/1.498	4.065/1.735/1.466
Volumen maletero (l)	311 / 1.093	311 / 1.093	311 / 1.093
Capacidad depósito (l)	42	42	42
De 0 a 100 km/h (s)	9,4	9,4	8,9
Velocidad máx. (km/h)	203	203	219
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	5,0	5,3	5,0
Emisiones CO_2 NEDC (g/km)	91	92	91
Precios desde.... (euros)	15.552	17.332	17.532

▲▶ El Fiesta también adopta innovadores asistentes, como el Control de Crucero Adaptativo (ACC), el Reconocimiento de Señales de Velocidad o el nuevo Park Assist .

TOURNEO CUSTOM Y GAMA COMERCIAL **LÓGICA PURA**

La electrificación de la gama Ford se extiende también a sus modelos de mayor tamaño, como el Tourneo Custom, un vehículo amplio y versátil con capacidad de hasta nueve pasajeros que recibía recientemente avanzadas versiones híbridas de bajo consumo. La primera, que cuenta con etiqueta ECO, emplea la mecánica EcoBlue Hybrid (mHEV), en la que el motor diésel se complementa con un motor de arranque/generador integrado que recupera la energía mientras se conduce –aprovechando la energía cinética y el frenado regenerativo– y la guarda en una batería de 48V. Esa energía se emplea después para apoyar al diésel y ayudar a los sistemas eléctricos del vehículo. La segunda opción electrificada, esta con etiqueta 0 Emisiones, es el Tourneo Custom Plug-In Hybrid, dotado de un inteligente funcionamiento basado en dos fuentes de alimentación: un motor eléctrico a batería impulsa el vehículo mientras que un motor de gasolina EcoBoost 1.0 actúa para cargar la batería híbrida y aumentar la autonomía del vehículo. El conductor puede elegir entre cuatro modos eléctricos EV, incluido el 'EV Ahora', que sirve para circular sin emisiones usando únicamente energía eléctrica, hasta un máximo –homologado– de 56 kilómetros. No obstante, la batería PHEV también se puede cargar en la mayoría de los puntos de la red eléctrica.

En cuanto a la gama de vehículos comerciales, aquí las alternativas electrificadas tambien son varias, pues la Transit Custom está disponible en versiones Mild Hybrid –diésel EcoBlue con sistema mHEV– y Plug-In Hybrid de etiqueta '0 Emisiones', mientras que la gigantesca Transit Van y la adaptable Transit Chasis Cabina ofrecen versiones Mild Hybrid.

▲ El Tourneo Custom PHEV puede recargarse de dos formas: en marcha o usando un cable.

▲ A la izquierda, el nuevo Tourneo Custom Plug-In Hybrid, que tiene una autonomía eléctrica de 56 kilómetros y puede cargar la batería en la red eléctrica o durante la marcha mediante un motor 1.0 EcoBoost de gasolina. A la derecha, las Transit Custom y Transit Van, también electrificadas.

EL FIESTA ST-LINE CON MOTOR ECOBOOST HÍBRIDO DE 155 CABALLOS ALCANZA UNA VELOCIDAD DE 219 KM/H, Y SOLO GASTA 5,0 L/100 KM

RESPECTO AL MOTOR ECOBOOST 1.5 DE 150 CV, EL NUEVO ECOBOOST HYBRID 1.0 DE 155 CV APORTA UNA MEJORA DEL 17% EN EFICIENCIA

◀ Los Focus mHEV tienen el mismo volumen de maletero: 608 litros el Sportbreak –izquierda– y 375 el de 5 puertas.

◀ La gama Focus estrena un nuevo panel de instrumentos de 12,3 pulgadas, y el FordPass Connect es de serie.

Ford Focus

El Focus acaba de incorporar el motor EcoBoost Hybrid electrificado, con el que logra la etiqueta ECO y reduce drásticamente consumo y emisiones. Además, se combina con las dos carrocerías de la gama y está disponible también para las versiones Active.

Justo cuando arrancaba el verano Ford anunciaba la incorporación a su extensa familia Focus del eficiente motor EcoBoost Hybrid estrenado hace unos meses en el Puma, y también en dos niveles de potencia –125 y 155 CV– que aquí podremos combinar con el modelo que más nos guste: Focus de cinco puertas, familiar Sportbreak, Focus Active y Focus Active de carrocería familiar. Y en todos los casos conservando la amplitud y capacidad de maletero de siempre, y con una gran variedad de acabados; aunque siempre con cambio manual.

La importancia del nuevo motor se entiende mejor con un dato: frente al EcoBoost 1.5 de 150 CV ofrecido hasta ahora, el EcoBoost Hybrid 1.0 de 155 CV –93 g/km de CO_2– mejora la eficiencia de combustible en un 17%. De hecho, si lo comparamos con el Focus 2.0 de 145 CV –también de gasolina– de hace solo diez años, la rebaja de emisiones alcanza el 45%.

Y es que el nuevo EcoBoost Hybrid, o mHEV, combina tecnologías de ahorro como el sistema de desactivación selectiva de cilindros o el Auto Start-Stop –ahora mejorado para funcionar más veces y más rápidamente– con el llamado BISG, un arrancador/generador inregrado accionado por correa que releva al alternador normal y permite recuperar energía generada en las frenadas para cargar una batería de 48 voltios –bajo el asiento del copiloto– que después asiste al motor de gasolina para que este gaste menos –media WLTP a partir de 5,1 l/100 km– o, si es necesario, empuje más, llegando a disponerse de 20 Nm de par extra al acelerar con fuerza.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	mHEV 125 5P	mHEV 125 ACTIVE	mHEV 125 SPORTB.	mHEV 125 ACTI. SP.	mHEV 155 5P	mHEV 155 ACTIVE	mHEV 155 SPORTB.	mHEV 155 ACTI. SP.
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	998	998	998	998	998	998	998
Potencia máxima (CV/rpm)	125 / 6.000	125 / 6.000	125 / 6.000	125 / 6.000	155 / 6.000	155 / 6.000	155 / 6.000	155 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	21,4 / 2.000	21,4 / 2.000	21,4 / 2.000	21,4 / 2.000	24,0 / 2.000	24,0 / 2.000	24,0 / 2.000	24,0 / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent. / Discos	Disc. vent. / Discos	Disc. vent. / Discos	Disc. vent. / Discos	Disc. vent. / Discos	Disc. vent. / Discos	Disc. vent. / Discos	Disc. vent. / Discos
Neumáticos	205/60 R16	215/55 R17	205/60 R16	215/55 R17	205/60 R16	215/55 R17	205/60 R16	215/55 R17
Peso (kg)	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.378/1.825/1.471	4.397/1.844/1.502	4.668/1.825/1.469	4.693/1.844/1.532	4.378/1.825/1.471	4.397/1.844/1.502	4.668/1.825/1.469	4.693/1.844/1.532
Volumen maletero (l)	375 / 1.354	375 / 1.354	608 / 1.653	608 / 1.653	375 / 1.354	375 / 1.354	608 / 1.653	608 / 1.653
Capacidad depósito (l)	52	52	52	52	52	52	52	52
De 0 a 100 km/h (s)	10,1	10,3	10,3	10,6	9,2	9,5	9,4	9,7
Velocidad máx. (km/h)	200	196	198	194	211	207	209	205
Consumo WLTP (l/100 km)	5,1	5,3	5,1	5,3	5,2	5,3	5,3	5,3
Emisiones CO_2 NEDC (g/km)	94	94	95	95	93	93	94	94
Precios desde.... (euros)	**19.205**	**20.005**	**20.205**	**21.005**	**21.155**	**21.205**	**22.155**	**22.205**

FORD MONDEO ELECTRIC HYBRID EFICIENCIA CON EL MÁXIMO CONFORT

Con precios desde 29.031 euros y etiqueta ECO, la gama Mondeo ofrece las versiones Electric Hybrid de cambio automático, disponibles con dos de las tres carrocerías de la berlina de Ford –cuatro puertas y Sportbreak– y en cuatro acabados distintos: Trend HEV, Titanium HEV, ST-Line HEV y Vignale HEV. Combina dos motores, un 2.0 de gasolina con ciclo Atkinson y 140 CV, y otro eléctrico de 88 kW alimentado por una batería, totalizando 187 CV con los que pasa de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos. Y con emisiones NEDC desde 94 g/km de CO_2 y un gasto WLTP de 5,5 l/100 km –5,6 el Sportbreak–, pues el sistema híbrido cambia automáticamente entre un motor y otro, o bien utiliza ambos a la vez para ofrecer la combinación ideal de empuje y eficiencia. Y para aumentar más esa eficiencia, los frenos regenerativos recuperan la energía producida por los frenos de fricción y la reciclan para recargar la batería.

Además, varios sistemas ingeniosos ayudan a sacar más partido de la tecnología del coche, como el indicador Brake Coach –nos enseña a frenar gradualmente para cargar más la batería– o el SmartGauge de Ford con EcoGuide, una interfaz intuitiva que nos ayuda a conducir eficientemente. Así, mediante una pantalla LCD en la instrumentación se nos muestra información de conducción en tiempo real, incluidos los niveles de energía de combustible y batería, y una animaciónque nos ayuda a maximizar el ahorro.

▲▶ El Mondeo de mecánica híbrida está disponible con dos carrocerías: sedán de cuatro puertas y familiar Sportbreak.

EN BREVE CRECERÁ LA GAMA ELECTRIFICADA DEL KUGA, PUES A FINALES DE AÑO LLEGAN LAS VERSIONES ELECTRIC HYBRID DE GASOLINA

Ford Kuga

El nuevo Kuga llega al mercado abanderando la ofensiva tecnológica de Ford, pues su gama incluye dos mecánicas electrificadas: el diésel EcoBlue Hybrid, con 150 CV y etiqueta ECO, y el Duratec 2.5 Plug-in Hybrid, con 225 CV y etiqueta 0 Emisiones.

La tercera generación del Kuga es revolucionaria en todos los sentidos. Y en especial por su tecnología, que en el terreno mecánico se despliega en todo tipo de motores, pues a las versiones EcoBoost de gasolina y EcoBlue diésel se añaden variantes electrificadas, como el Kuga EcoBlue Hybrid de 150 CV con etiqueta ECO, que asocia un potente diésel 2.0 a un motor eléctrico –11,5 kW de potencia– y una batería de 48 voltios que forman el sistema de hibridación suave, o Mild Hybrid, encargado de recuperar la energía que normalmente se pierde al frenar, para después utilizarla proporcionando energía adicional al propulsor de gasóleo, lo que reduce las emisiones –media NEDC de 111 g/km de CO_2– y el gasto –promedio WLTP de 5,0 l/100 km– con ayuda de su moderna transmisión manual de seis velocidades, que indica mediante una señal luminosa en la instrumentación cuándo cambiar para ser más eficiente. Y, por supuesto, no es necesario conectar el vehículo a una fuente de alimentación externa, ya que la batería independiente de 48V se recarga mientras conduces.

Y esta versión mantiene intactos los 475 litros de maletero del resto de la gama, al igual que su segunda fila de asientos correderos, que permite ampliar la zona de carga a 645 litros manteniendo las amplias cinco plazas en uso.

El resultado, un SUV de filosofía práctica y familiar que afronta igual de bien la circulación urbana, donde su etiqueta ecológica le abre las puertas del centro de las ciudades y le concede ventajas fiscales y económicas en el uso diario, como los largos viajes por carretera y autovía, donde pone en juego altas prestaciones –de 0 a 100 km/h en 9,6 segundos y velocidad punta de 194 km/h– y una enorme autonomía entre repostajes –más de 1.000 kilómetros– con su depósito de 54 litros.

El Kuga EcoBlue Hybrid se ofrece con los acabado Titanium. ST-Line y ST-Line X, y arranca en 28.334 euros.

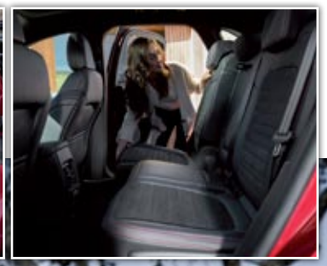
◀▲ El Kuga permite elegir entre cinco modos de conducción: Normal, ECO, Sport, Arena y Resbaladizo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.5 DURATEC PHEV
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c)	2.488
Potencia máxima/rpm	154 / n.d.
Par máximo/rpm	N.d.
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	140 CV
Par	N.d.
Pot. máx. total	225 CV
Par máx. total	N.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vel./Discos
Peso (kg)	1.844
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.614/1.883/1.675
Maletero (l)	411-581 / 1.481
Capacidad del depósito (l)	45
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,4 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	9,2
Velocidad máx. (km/h)	201
Vel. máx. en eléctrico	137
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emisiones CO2	26 g/km
Alcance en eléctrico (km)	56 (WLTP)
Tiempo de recarga	3 horas (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	34.034

FORD KUGA HÍBRIDO ENCHUFABLE SABIA MEZCLA

Precisamente en el número 1.779 probábamos a fondo la versión estrella del nuevo Kuga, dotada de una mecánica híbrida enchufable con 225 CV de potencia total que asocia un motor 2.5 de gasolina de ciclo Atkinson, un eficaz cambio automático epicicloidal de una marcha y una arquitectura eléctrica protagonizada por un motor eléctrico de 140 CV y una batería de 14,4 kWh con la que podremos circular sin emisiones hasta 56 kilómetros –ciclo mixto WLTP–, o 68 si el recorrido es urbano. Esa batería, ubicada bajo el habitáculo, puede recargarse en estaciones domésticas o públicas, y si contamos con el cargador Ford Wall-Box, la operación se completa en poco más de tres horas. No obstante, la batería también se va recargando mientras conducimos gracias a la energía generada en las frenadas. Y en todo caso disfrutaremos de lo mejor de dos mundos –el eléctrico y el de los motores de combustión– con un mismo vehículo, lo que se entiende mejor con algunas cifras, como los 748 kilómetros de autonomía total –podremos viajar a placer, pues los repostajes de combustible son tan rápidos como en cualquier modelo de gasolina–, los 201 km/h de velocidad punta o los 137 km/h que alcanza en modo eléctrico. Además, el Kuga Plug-in Hybrid disfruta de la etiqueta '0 Emisiones' –exención del impuesto de matriculación, estacionamiento regulado gratuito en muchas ciudades, acceso libre a carriles de alta ocupación...– y mantiene todas las ventajas de los otros Kuga, como los asientos traseros desplazables –hasta 581 litros de maletero–, un arsenal de tecnologías de seguridad y asistentes o los cinco modos de conducción: Normal, ECO, Deportivo, Arena y Resbaladizo. A los que agrega sus cuatro programas de conducción electrificada: EV Auto –el sistema decide cómo combinarlo todo–, EV Now –modo electrico–, EV Later –reserva batería para después– y EV Charge –intensifica la recarga de la batería–. Y añade un programa 'L' en el cambio que acentúa la frenada regenerativa.



◀▼ Los Kuga electrificados conservan el versátil asiento corredero de la segunda fila, que permite ampliar el maletero fácilmente.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ECOBLUE mHEV
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995
Potencia máx. (CV/rpm)	150 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	37,8/2.000-2.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	225/65 R17
Peso (kg)	1.680
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.614/1.883/1.661
Volumen maletero (l)	475-645 / 1.534
Capacidad depósito (l)	54
De 0 a 100 km/h (s)	9,6
Velocidad máx. (km/h)	194
Consumo mixto (l/100 km)	5,0
Emisiones CO_2 (g/km)	111
Precios desde... (euros)	28.334

◀▼ Si instalamos el cargador Ford Wall-Box opcional podremos recargar la batería del Kuga híbrido enchufable del 0 al 100% en menos de tres horas y media.

EL EXPLORER ES UN LUJOSO SUV DE SIETE PLAZAS QUE GASTA MENOS QUE UN UTILITARIO: 3,1 L/100 KM. Y HACE 44 KILÓMETROS EN 'EV'

Ford Explorer

Diseñado para el lujo y equipado para la aventura, el nuevo Explorer despunta por economía y eficiencia con su mecánica híbrida enchufable 3.0L PHEV de 450 CV, que combina prestaciones deportivas y mínimo consumo, y permite circular sin emisiones.

¿Puede un vehículo tenerlo todo? Suena a utópico, pero analizando las cualidades del nuevo Explorer parece que el SUV grande de Ford se acerca mucho a esa idílica condición. Porque hablamos de un modelo de 5,05 metros de largo con tres filas de asientos y un maletero asombroso –240 litros con las siete plazas en uso, 635 si solo necesitamos cinco plazas y 2.274 litros para equipaje abatiendo las dos filas traseras– que homologa datos de eficiencia mejores que los de cualquier utilitario, con un gasto WLTP de 3,1 litros –ojo, que hablamos de un robusto vehículo que supera las dos toneladas y media– y emisiones de 66 g/km de CO_2.

Ford ha logrado esa especie de milagro con una mecánica híbrida enchufable que combina un potente motor EcoBoost V6 3.0 de gasolina –por sí solo ya rinde 349 CV– con una transmisión automática de 10 marchas con selector de marchas giratorio, un motor eléctrico con más de 100 CV que eleva el rendimiento global a 450 CV de potencia y 84,2 mkg de par –podemos remolcar hasta 2.500 kilos–, y una batería de 13,6 kWh con la que cubrir hasta 44 kilómetros en modo eléctrico.

Y como es un todoterreno de verdad, disfrutamos de tracción en las cuatro ruedas y de un avanzado sistema de gestión del terreno para superar cualquier tipo de superficie. Y el arsenal de tecnologías se intuye a la vista de su instrumentación digital de 12,3 pulgadas, la pantalla táctil de 10,1 pulgadas, el sistema SYNC 3 con AppLink, CarPlay de Apple y Android Auto, equipo de audio B&O personalizado, el avanzado módem FordPass Connect –puede hacer automáticamente una llamada eCall a los servicios de emergencia e indicarles la ubicación del vehículo en caso de accidente– o su dotación de ayudas a la conducción: asistente precolisión con detección de peatones y ciclistas, frenado poscolisión o control de balanceo del remolque.

El Explorer Plug-in Hybrid ST-Line equipa también asientos delanteros calefactados, ventilados y de ajuste eléctrico, segunda fila calefactada, climatizador trizona, volante calefactado y de reglaje eléctrico, techo solar eléctrico de dos paneles, neumáticos 255/55 R20, rueda de repuesto...

◀▼ Los 5,05 metros de longitud se traducen dentro en una amplitud soberbia: hasta 2.274 litros de maletero.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	3.0 PHEV AWD
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c)	2.956
Potencia máx. (CV/rpm)	349 / n.d.
Par máximo/rpm	N.d.
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	102 CV
Par	N.d.
Pot. máx. total	450 CV
Par máx. total	84,2 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automát., 10 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent. / Disc.
Peso (kg)	2.518
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.049/2.004/1.778
Maletero (l)	240 / 635 / 2.274
Capacidad del depósito (l)	68,4
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,6 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	6,0
Velocidad máx. (km/h)	230
Vel. máx. en eléctrico	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	3,1
Emisiones CO2	66 g/km
Alcance en eléctrico (km)	44 (WLTP)
Tiempo de recarga	5 h 50' (a 230 V)
Precios desde... (euros)	70.711

◀▲ Recargas ultrarrápidas, pues la batería del Mustang Mach-E puede recibir energía en una estación pública a razón de 119 kilómetros de autonomía por cada 10 minutos.

Mustang Mach-E

A finales de año llega a España el Mustang Mach-E, un amplio y dinámico crossover cien por cien eléctrico con hasta 600 kilómetros de autonomía que puede acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 5 segundos y ofrece un volumen de 502 litros para el equipaje.

A la espera de que más adelante se sume a la gama la deportiva versión GT, con sus 465 CV de potencia y 830 Nm de par máximo –se anuncian menos de 5 segundos para alcanzar los 100 km/h–, el Mach-E acaba de abrir la fase de pedidos con cuatro posibilidades básicas de elección, pues tanto la versión RWD de tracción trasera –un motor– como la AWD de tracción a las cuatro ruedas –dos motores, uno delante y otro detrás– están disponibles con batería de autonomía Standard –76 kWh– o con la de alcance extendido –99 kWh–, oscilando sus cifras de potencia entre los 258 CV de las versiones Standard y los 337 CV que rinde el Mach-E AWD Rango Extendido. Eso se traduce en prestaciones de excepción, como corresponde a un modelo de la saga Mustang, pero con la mayor eficiencia posible, pues hablamos de un crossover cien por cien eléctrico –etiqueta '0 Emisiones', por supuesto– cuya autonomía, en función de la mecánica elegida, no baja de 420 kilómetros y alcanza los 600 en el Mach-E RWD Rango Extendido.

Además, las recargas baten records de celeridad, pues cada 10 minutos de conexión en una estación de carga rápida la batería repone energía para cubrir otros 119 kilómetros.

De ahí que el Mustang Mach-E pueda ser tan satisfactorio moviéndonos libremente por la ciudad como viajando en familia, pues su carrocería elevada de 4,71 metros contempla cinco excelentes plazas y espacio de sobra para todo el equipaje, tanto en su maletero principal de 402 litros ampliable a 1.420 litros como en una zona delantera complementaria de 100 litros que admite incluso pequeñas maletas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	RANGO STANDARD RWD	RANGO STANDARD AWD	RANGO EXTENDIDO RWD	RANGO EXTENDIDO AWD	GT AWD
Potencia máxima	258 CV	258 CV	285 CV	337 CV	465 CV
Par máximo	42,3 mkg	57,7 mkg	42,3 mkg	N.d.	84,7 mkg
Tracción	Trasera	A las 4 ruedas	Trasera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos
Peso en vacío (kg)	2.000	2.100	2.150	2.250	N.d.
La./An./Al. (mm)	4.712 / 1.881 / 1.597	4.712 / 1.881 / 1.597	4.712 / 1.881 / 1.597	4.712 / 1.881 / 1.597	4.712 / 1.881 / 1.597
Maletero (l)	402 / 1.420 + 100	402 / 1.420 + 100	402 / 1.420 + 100	402 / 1.420 + 100	402 / 1.420 + 100
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	76 kWh	76 kWh	99 kWh	99 kWh	99 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,0	7,0	8,0	7,0	5,0
Vel. máxima (km/h)	180	180	180	180	N.d.
Consumo medio (kWh/100 km)	16,5	17,9	16,5	18,1	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	450	420	600	540	N.d.
Precios desde... (euros)	48.473	55.773	56.277	64.903	N.D.

▲ Instrumentación digital y pantalla táctil central de 15,5 pulgadas: nada escapa al control del conductor en el Mach-E.

Mª Jesús Beneit || mjbeneit@motor16.com

EL PERFIL ES UN VARÓN DE UNOS 40 AÑOS CONDENADO A DOS AÑOS DE PRISIÓN DE MEDIA

Más de 4.500 personas, en la cárcel por delitos contra la seguridad vial

Hombre (un 97,3%), de nacionalidad española, con una edad media de 40 años (39,8) y una condena inferior a tres años por conducir sin permiso o sin vigencia del mismo (54,4%), de forma temeraria (16,7%) y bajo influencia de bebidas o drogas (16,7%). Este es el perfil mayoritario de los condenados por delitos de seguridad vial en nuestro país. El ministro de Interior, Fernando Grande-Marlaska, ha hecho público por primera vez un informe en el que se recogen los datos de las personas que permanecen en prisión por delitos relacionados contra la seguridad vial. En concreto, según las cifras del ministerio, en las cárceles dependientes de la Administración General del Estado (se excluye Cataluña) hay 4.542 personas privadas de libertad con algún tipo de delito relacionado con la seguridad vial, lo que representar el 9% de la población penitenciaria. De ellos, 1.159 tenían como delito principal la seguridad vial (un 2,3% de las personas en prisión).

"El estudio devela que los delitos relacionados con la conducción de vehículos a motor llevan a prisión a un número cada vez más elevado de conductores. Tenemos que frenar esta tendencia, porque no debemos olvidar que, detrás de estas frías cifras hay personas con nombre y apellidos que en un momento dado incumplieron las normas y sufren las consecuencias ellos y sus familias", señaló Grande-Marlaska.

La media de las condenas se sitúa en 667 días (1,8 años) y, entre los delitos cometidos, 26 personas se encuentran en la cárcel por estar acusadas o condenadas de homicidio imprudente con vehículo a motor. Esto representa el 0,7% del total de delitos por homicidio y el 20% de los homicidios imprudentes. Es decir, uno de cada cinco homicidios imprudentes se produce con un vehículo a motor.

Por lo que respecta al ámbito geográfico, las provincias de residencia de los condenados más frecuentes son Madrid, Málaga, Sevilla, A Coruña y Pontevedra.

Distribución de frecuencias de los delitos contra la seguridad vial.

	Frecuencia	Porcentaje
Conducción bajo influencia bebidas o análogas (artº 379.2 CP)	191	16,5
Conducción con velocidad superior a permitida (artº 379.1 CP)	41	3,5
Conducción riesgo para la circulación (artº 385 CP)	31	2,7
Conducción sin vigencia u obtención de permiso (artº 384 CP)	630	54,4
Conducción temeraria (artº 380.1 CP)	194	16,7
Delito contra la seguridad del tráfico (artº 381 CP)	2	0,2
Negativa a pruebas de alcoholemia (artº 383 CP)	70	6,0
Total	**1.159**	**100,0**

Personas penadas por delitos contra la seguridad vial, por duración de la condena*.

Tipo de delito	Duración de la condena					TOTAL
	tres meses a 3 años	3 años a 8 años	8 a 15 años	15 a 20 años	20 y más	
Conducción bajo influencia bebidas o análogas	156	11	1	0	1	169
Negativa a pruebas de alcoholemia	61	5	4	0	0	70
Conducción temeraria	112	41	26	2	0	181
Grave riesgo para circular	20	3	1	1	0	25
Conducción con velocidad superior a permitida	39	1	0	0	0	40
Conducción sin vigencia u obtención de permiso	480	46	9	3	1	539
TOTAL	**868**	**107**	**41**	**6**	**2**	**1.024**

*Solo se tienen en cuenta las personas penadas. Existen 79 casos en los que la información sobre la condena está pendiente de contrastar, lo que haría un total de 1.103 personas penadas.

Balance definitivo de siniestralidad 2019

Bajan los fallecidos, crecen los accidentes en ciudad y preocupan los usuarios vulnerables

El año pasado perdieron la vida 1.755 personas en 104.077 accidentes de tráfico con víctimas, lo que supone 51 muertes menos y un 3% de bajada con respecto a 2018, según el balance definitivo de siniestralidad de la Dirección General de Tráfico (DGT). Este informe incluye los fallecidos en vías interurbanas y urbanas durante los 30 días posteriores al accidente.

El descenso en las cifras se produjo en un contexto de aumento de los desplazamientos de largo recorrido (427 millones de desplazamientos, un 2,6% más que en 2018).

Entre los datos preocupantes del informe, destaca el hecho de que el 53% de los fallecidos eran peatones, ciclistas o motoristas y es la primera vez que los usuarios vulnerables suponen más de la mitad de las víctimas mortales. Para el director general de Tráfico, Pere Navarro, esto indica que hay «que concentrar los esfuerzos en las ciudades y, en especial, en la protección de los usuarios vulnerables».

El medio de transporte que concentró más víctimas fue la bicicleta (80 fallecidos en 2019, frente a 58 en 2018) y la moto (466 fallecidos, un 11% más). La cifra de motoristas fallecidos es la más alta desde 2010, mientras que la de ciclistas es la más alta desde 2007. Destaca la reducción del 12% de fallecidos en turismos.

El informe también destaca que las ciudades concentraron el 30% de las víctimas mortales. En concreto, en vías urbanas se produjeron 519 fallecimientos (un 6% más) y en interurbanas murieron 1.236 personas, (un 6% menos). También hay diferencias entre las carreteras convencionales, donde los fallecimientos disminuyeron un 10%, y las autopistas y autovías, que registraron un aumento del 5%.

Si nos fijamos en el tipo de accidente, por cuarto año consecutivo las distracciones fueron el factor más frecuente en accidentes mortales (estuvieron presentes en un 28%), seguidas del consumo de alcohol (un 24%) y la velocidad (un 23%). Según el informe del Instituto Nacional de Toxicología, el alcohol y las drogas están presentes en el 45,5% de los accidentes mortales.

Informe de la AEC

Uno de cada 10 kilómetros de carretera está en mal estado

La Asociación Española de la Carretera (AEC) pone de relieve en su último informe el abandono de la conservación de nuestras vías calificándolo de «mal endémico». Según los datos de su auditoría, uno de cada diez kilómetros de carreteras presenta una situación muy deficiente que pone en peligro la movilidad segura y verde. Revertir esta situación costaría unos 7.500 millones de euros y la definición de un espacio de financiacion propio.

Roderas, grietas en las rodadas, agrietamientos gruesos, desintegraciones, deformaciones y grietas erráticas son los daños más frecuentes que señala el informe, los cuales pueden afectar a la estructura comprometiendo la comodidad, eficiencia y seguridad de la circulación e incrementando las emisiones de gases a la atmósfera. Calculan que el déficit de mantenimiento ha incrementado las emisiones un mínimo de 25 millones de toneladas de CO_2 en una década.

Desde la última auditoría, realizada en 2017 por la AEC, las necesidades de conservación de las carreteras se han incrementado un 5,7%. Y El estado de los firmes obtiene la peor nota en 20 años, con una calificación media de «deficiente» cercana al «muy deficiente». El pavimento acumula el 94% del déficit total, lo que se traduce en unas necesidades de inversión de 7.008 millones de euros.

El informe también constata que hay que renovar 374.000 señales de código (no se incluyen las de orientación) que tienen el reflectante caducado y que es necesario repintar las marcas viales de 38.500 kilómetros de carreteras, cuya calificación baja de 5,9 a 5,4. Al contrario, la auditoría realizada a las barreras metálicas experimenta una ligera mejora.

la cifra

100

millones de euros destinará el Gobierno a sustituir los coches del parque de vehículos de la Administración General del Estado por modelos menos contaminantes. La cantidad se distribuye en dos anualidades: 30 millones de gasto para 2020 y 70 millones para 2021. Por otro lado, el Consejo de Ministros también ha autorizado una transferencia de 25 millones de euros al Ministerio de Transición Ecológica para dotar de fondos al Plan Moves II, que promueve la compra de vehículos sin emisiones.

la imágen

Toyota estrena diseño de marca en Europa

Toyota introduce en Europa su nuevo logotipo e identidad de marca, que se basa en la simplificación y que forma parte de la transición de fabricante de automóviles a compañía de servicios de movilidad. El nuevo lenguaje de diseño se adapta a todos los soportes, físicos y digitales, y prescinde del nombre de la marca para quedarse solo con el emblema. El nuevo logo se aplicará a todos los soportes de comunicación, mientras que el actual seguirá utilizándose en los vehículos.

Nombramientos

Thomas Schäfer, Skoda.- Comenzó en la industria del automóvil en 1991, en Daimler AG, y acaba de asumir el cargo de presidente del Consejo de Skoda. En 2012 llegó a Volkswagen AG y desde 2015 ha sido presidente y director general de Volkswagen Group South Africa.

Thierry Bolloré, Jaguar-Land Rover.- Asumirá la dirección del fabricante el próximo 10 de septiembre. Ha sido CEO de Grupo Renault y actualmente trabajaba para el proveedor de componentes Faurecia.

Jim Farley, Ford.- Se convertirá en presidente y director ejecutivo de Ford Motor Company a partir del 1 de octubre, cargo en el que sucede a Jim Hackett, quien ha liderado la transformación de la compañía desde 2017.

Matthias Hossann, Peugeot.- Es el nuevo director de Diseño de la marca. Procede del grupo de talentos del departamento de Estilo del Grupo PSA y desde 2013 ha sido responsable del diseño de los concept de la marca, como el e-Legend.

Gilles Vidal, Renault.- Se convertirá en el nuevo director de Diseño a partir de noviembre de este año, cargo que ocupaba desde 2010 en Peugeot. Ha desarrollado toda su carrera profesional en el Grupo PSA, comenzando a trabajar en Citroën en 1996.

Alejandro Mesonero-Romanos, Renault.- El que fuera director de Diseño de Seat desde 2011 pasará en octubre a forma parte del equipo de diseño de Renault. Ha sido el responsable del diseño de los últimos modelos de la marca española y antes de unirse a Seat ya había trabajado para el fabricante del rombo.

Acuerdo entre el fabricante y los trabajadores

Nissan Barcelona no cerrará hasta final de 2021

Nissan mantendrá hasta diciembre de 2021 la actividad industrial en las factorías de Barcelona: Zona Franca, Montcada i Reixac y Sant Andreu de la Barca. Así lo han acordado el fabricante y los representantes de los trabajadores después de intensos días de negociaciones que finalmente se sellaron con un acuerdo que se calcula costará a la empresa unos 400 millones de euros. Nissan se compromete también a buscar alternativas para evitar que se produzcan bajas traumáticas con anterioridad a la fecha de cierre. Las plantas reiniciarán su actividad a finales de este mes y se creará una comisión de trabajo para la reindustrialización en la que participarán la dirección, los trabajadores y las administraciones. Además, Nissan se compromete a negociar con el posible inversor la garantía de contratación prioritaria de los trabajadores afectados por el despido colectivo. El acuerdo incluye prejubilaciones e indemnización de hasta 60 días de salario por año trabajado (sin tope de mensualidades).

Las cuentas del eléctrico, 0 emisiones y mucho ahorro

La red de infraestructura de recarga avanza en nuestro país, al tiempo que autonomía en los modelos eléctricos, que se incrementa exponencialmente. Es hora de hacer cuentas: el coche eléctrico es una apuesta segura, eficiente y competitiva que está contribuyendo a limpiar el aire de nuestras ciudades.

Aquello que ponía freno a la explosión del vehículo eléctrico, empieza a revertir en oportunidad. La movilidad sostenible ha llegado para quedarse y la colaboración de aquellos agentes implicados en su desarrollo permitirá acelerar el proceso y la generalización del uso del coche eléctrico en ciudades y recorridos de larga distancia.

Empecemos por desmontar los mitos. Primero, la recarga. El 80% de la recarga se produce en las viviendas, los centros de trabajo o en destino, cuando sales a comer o cenar (restaurantes) o a hacer la compra (centros comerciales). La recarga en la vivienda puede realizarse por la noche y te permitirá cubrir el trayecto más habitual en tu día a día que, según todos los estudios, se estima en menos de 50 km. Los precios de esta recarga son imbatibles: la propuesta de Iberdrola te permitirá hacerlo por 0,50 céntimos de euros para recorrer hasta 100 km. O lo que es lo mismo, un coste 10 veces inferior al que tendrías que realizar en un vehículo de combustión.

Si lo que necesitas va más allá y te planteas un viaje de largo recorrido, esta compañía está desplegando una red de infraestructura de recarga rápida, súper rápida y ultra rápida en las principales autovías y corredores del país. En julio, Iberdrola puso en marcha su Estación Premium –con puntos de recarga superrápida y rápida– en uno de los principales corredores de la Península, que une el centro y el sur, tanto Andalucía Occidental como Portugal. La estación se encuentra en el municipio de Monesterio, en el Complejo Leo, en la Ruta de la Plata y se ha completado recientemente con otra situada en Oropesa, Toledo, en la Ruta 5.

La infraestructura premium rompe la barrera de los tiempos de recarga de vehículo eléctrico, que se reducen a 5 ó 10 minutos, así como los costes, ya que en este caso permite completar los 538 km entre Madrid-Sevilla (o el recorrido inverso) por poco más de 10 euros y unir Madrid con la costa de Cádiz (y al revés) por algo más de 15 euros. Estos importes reducen en tres veces los costes del mismo viaje realizado en vehículo de combustión de gasolina (unos 45 euros para el trayecto Madrid-Cádiz). Además, permite realizar el recorrido de forma sostenible, sin emisiones de CO_2 a la atmósfera.

Vayamos al segundo mito, la eficiencia. El motor eléctrico presenta eficiencias energéticas del orden de 4 veces superiores al de los motores convencionales, lo que incide posteriormente en el coste del combustible. De esta forma, el ahorro energético se acaba transformando en un ahorro económico para el consumidor. Según un informe de la Universidad de Comillas, por cada 100.000 km recorridos se pueden alcanzar ahorros en combustible de entre 7.000 y 10.000 euros con respecto a las tecnologías disponibles más utilizadas.

Tercero, el impacto del transporte en el aire. Durante el confinamiento y con la ralentización de la actividad económica y la movilidad se ha hecho más evidente que nunca su impacto en la calidad el aire, especialmente en las ciudades grandes. Como ejemplo, en Madrid sólo en 4 días, los valores de NO_2 bajaron de 80µg/m3 a 20 µg/m3, por debajo del 40% del límite fijado por la UE y la OMS. Esta situación nos ha recordado que no solo es posible, sino necesario, vivir y disfrutar en una ciudad de un aire limpio.

En este punto, conviene recordar que aproximadamente el 27% de las emisiones de GHG en España provienen del trasporte, luego no es imposible pensar en una progresiva reducción de emisiones de CO_2 y abordar la lucha contra el cambio climático si no se actúa con determinación sobre el sector del trasporte en la medida que existen tecnologías disponibles y competitivas. Estimaciones de expertos apuntan a que si se elimina el carbón de la generación eléctrica y se sustituye por energías renovables y se electrifica el transporte por carretera se evitarían el 50% de las emisiones globales de CO_2, entre otros efectos. Un apunte más, los usuarios los puntos de recarga de Iberdrola lo hacen con energía 100% renovable y con Certificados de Garantía de Origen (GdOs), que aseguran que la electricidad consumida proviene de fuentes de generación limpia.

HORA DE HACER NÚMEROS

Ahora, hagamos números para comprobar las ventajas económicas de conducir un modelo cero emisiones. Tomando como eferencia el Hyundai Kona, un modelo que cuenta en su gama con opciones diésel, gasolina y eléctrica. Vamos a analizar el Kona 1.0 T GDI de gasolina de 120 caballos, el Kona 1.6 CRDI de 136 y el Kona Electric de 100 kW (136 caballos); los tres con nivel de acabado Klass.

El precio de partida –una importante barrera en la toma de decisiones–se relaja con los planes de incentivos de las administraciones. A esto se suman las promociones de la marca: el gasolina cuesta 16.890 euros, el diésel 20.390 y el eléctrico 26.480. Diferencias que ya incluyen las ayudas del Moves para el eléctrico (5.500 euros), y del Renove para el caso de los diésel y gasolina; en ambos casos esta ayuda llega a los a 800 euros. A partir de aquí, ya todo son ventajas para el eléctrico. Por ejemplo en el Impuesto para Vehículos de Tracción Mecánica: el vehículo cero emisiones cuenta con subvenciones que, en el caso de Madrid, representan un 75% de rebaja respecto a los modelos equivalentes decombustión.

Pero la ventaja principal la vamos a ver con cada kilómetro que recorramos, pues el precio de la electricidad es más competitivo que el de los combustibles fósiles. Analicemos la vida de estos tres modelos durante cuatro años a una media de 20.000 kilómetros por año, o lo que es lo mismo, una media de 55 km diarios.

En un vehículo de gasolina, con un precio del combustible de 1,219 euros/litros y un consumo medio de 6,3 l/100 km, el coste por kilómetro es de 0,076 euros. Recorrer los 20.000 kilómetros anuales, supondrían 1.520 euros y los 80.000 kilómetros que habremos recorrido en cuatro años sumarán 6.080 euros.

En el caso del diésel, el coste por litro es de 1,129 euros y el consumo medio de 5,3 l/100 km. Por tanto, cada kilómetro nos cuesta 0,061 euros. A los 20.000 km, habremos gastado 1.220 euros y a los 80.000 kilómetros, un total de 4.880 euros.

Llega el momento de hacer las cuentas con un coche eléctrico y para su cálculo nos vamos a considerar dos extremos. Por un lado, el coste de la carga en casa y, por otro, el realizado en un punto de recarga en vía pública de Iberdrola. La óptimo es realizar la recarga casa y para ello tendremos que disponer de un punto instalado en nuestro garaje o parking, del que se encarga de principio a fin Iberdrola. Con nuestra cargador doméstico y con la tarifa incluida en el Plan Vehículo Eléctrico de Iberdrola, el kWh cuesta 0,0381 euros, impuestos incluidos. Con un consumo medio de 15 kWh, el coste por kilómetro será de 0,005 euros. Lo que significa que recorrer 20.000 kilómetros supondrá un coste de 100 euros y para completar 80.000 km en cuatro años nos valdrá con 400 euros.

Pero, si por el contrario, realizamos la recarga en un cargador en la vía pública a 0,30 euros/kW, el coste por kilómetro sube a 0,040 euros. El total para los 20.000 kilómetros se sitúa, entonces, en 800 euros o 3.200 euros si realizamos los 80.000 kilómetros. Recapitulando. En el mejor de los casos, ahorramos 1.120 euros al año frente al diésel y 1.420 euros respecto al de gasolina. Y en el segundo caso, 420 euros respecto al diésel y 720 frente al de gasolina.

Pero hay todavía más ahorros, porque el coste del mantenimiento en los coches eléctricos es muy inferior a los de combustión tradicional. En los cuatro años tomados como referencia, dedicaremos unos 250 euros menos en las operaciones del eléctrico frente a sus dos 'hermanos'.

¿Seguimos sumando ventajas económicas? Hablemos de las subvenciones que los coches eléctricos –acreedores a la etiqueta 0 de la DGT– reciben en muchos ayuntamientos. En Madrid por ejemplo, nos olvidaremos de buscar un aparcamiento y podremos estacionar totalmente gratis en cualquier calle de la ciudad, incluida la zona SER. Eso representa un ahorro de entre 1,60 y 2,35 euros por cada hora aparcados. Haz el cálculo, pero con un par de horas a la semana que lo utilices, el ahorro asciende a 200 euros al año.

HYUNDAI ELECTRIC KLASS		HYUNDAI KONA 10 T GDI KLASS		HYUNDAI KONA 1.6 CRDI KLASS AUT.	
PVP	35.050	PVP	21.390	PVP	24.890
Promoción *	-8.219	Promocion	-4.500	Promocion	-4.500
Total	26.840	Total	16.890	Total	20.390
Recorrido anual	20.000 km	Recorrrido anual	20.000 km	Recorrrido anual	20.000 km
Coste km	0,005	Coste km	0,076	Coste km	0,061
Coste anual carga en casa	100	Coste anual	1.520	Coste anual	1.220
Coste anual carga pública	800				
Coste 4 años carga doméstica	400	Coste 4 años	6.080	Coste 4 años	4.880
Coste 4 años carga pública	3200				
Mantenimiento	419,83	Mantenimiento	665,05	Mantenimiento	668,24

* Incluye descuento de la marca, asociado a financiación y ayuda del Plan Moves para el eléctrico (5.500 euros) y del Plan Renove II para los diésel y gasolina (800 euros)

Alianzas para acelerar el cambio

Las alianzas entre los principales fabricantes de vehículos eléctricos y las compañías eléctricas son esenciales para acelerar el compromiso de todos con el vehículo eléctrico y para facilitar su acceso, incluyendo por ejemplo, en la compra del coche la instalación del punto de carga y el acceso a un contrato competitivo de suministro de electricidad para los vehículos; habilitando «carga inteligente» o permitiendo que el vehículo eléctrico proporcione servicios de energía a la red eléctrica.

En los últimos dos años, Iberdrola ha alcanzado más de 30 acuerdos con los principales agentes del sector. El último, se materializaba en julio, con SEAT y Volkswagen Group España Distribución (VGED) para promover juntas el despliegue de la movilidad eléctrica y sostenible en España.

Las compañías comparten la visión sobre la necesidad de avanzar en la electrificación de España de forma coordinada, con alianzas entre los principales agentes que están aportando soluciones en este ámbito, así como las oportunidades de configurar un ecosistema industrial, comercial y de innovación que permita a nuestro país mantener una posición destacada en la automoción del futuro y liderar el desarrollo de la movilidad sostenible en Europa.

Asimismo, han identificado a la infraestructura de recarga como uno de los factores claves para impulsar la electromovilidad y, por ello, trabajarán de forma conjunta en su desarrollo en diferentes ámbitos de actuación. El acuerdo verde incluye la activación de proyectos de innovación intersectorial y un plan para facilitar el despliegue de puntos de recarga rápida y superrápida en los principales corredores de la red de carreteras en España.

Además, fomentarán su uso en las instalaciones de SEAT y en los concesionarios de la marca y de Volkswagen Group España Distribución y la integración de la infraestructura de recarga de Iberdrola en los navegadores de los vehículos eléctricos, así como la comercialización de soluciones de recarga eléctrica de Iberdrola en los concesionarios de SEAT. En este contexto, Iberdrola acaba de completar la instalación de 140 puntos de recarga en los centros de SEAT en Martorell, que incluye espacios para uso privado y para uso público.

La estrategia de electrificación automovilística tiene como objetivo el uso de energía 100% renovable en la cadena de suministro del vehículo eléctrico y para ello las compañías valorarán soluciones energéticas para disminuir las emisiones de CO2 en las plantas y los concesionarios de SEAT y Volkswagen Group España Distribución en el país, con el análisis de propuesta en el ámbito del autoconsumo, con la instalación de paneles solares, el suministro de energía 100% verde y la implantación de soluciones de eficiencia energética.

La alianza verde abre otros ámbitos de colaboración, relacionados con la participación conjunta en proyectos piloto de electromovilidad e I+D+i; la incorporación de vehículos eléctricos de los fabricantes en las flotas de Iberdrola y acciones con las empresas de sharing de SEAT y Volkswagen Group España Distribución.

Verde y digital

Iberdrola ha completado el primer mapeo que verifica la infraestructura de recarga pública eléctrica operativa en España. La información se encuentra disponible en su App de Recarga Pública e incluye, hasta el momento, más de 3.600 cargadores en vía pública para vehículos eléctricos en 1.200 ubicaciones del país.

Durante meses, un equipo de 20 personas del equipo Smart Mobility de Iberdrola ha recogido datos en campo y ha realizado su posterior análisis y filtrado para valorar su publicación en la App, verificando por primera vez la existencia y operatividad de los cargadores y sus características técnicas.

En este proceso se han excluido, por ejemplo, los puntos de recarga de uso privado, aquellos donde no había un punto de recarga, sino simplemente un enchufe, o los que están apagados o fuera de servicio. Adicionalmente, se ha recogido información sobre otras tipologías, que podrían integrarse en las siguientes fases de ampliación de la App, como son los cargadores de motos o bicis eléctricas.

La red de recarga pública está en constante expansión, así que el trabajo se sigue ampliando con un plan de revisión periódica, en el que se chequea que los datos publicados en la App siguen siendo correctos y se detectan nuevos puntos de recarga.

A través de la aplicación digital de recarga pública de Iberdrola, se puede geolocalizar, reservar un punto de recarga gestionado por la compañía y pagar a través del móvil, siendo o no cliente de la eléctrica, y ahora ya disponer de información verificada y actualizada del resto de puntos de recarga operados por otros agentes en España. La App, disponible en Google Play y en App Store, ya se está siendo utilizada por cerca de 40.000 usuarios únicos

VIAJAR

+ en www.lexusauto.es/estilolexus/espanaesmuchomundo

DESCUBRE LO NUESTRO CON **LEXUS**

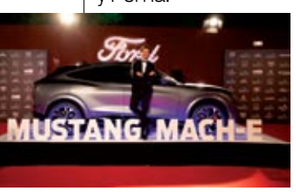
Nuestro país tiene lugares únicos que merece la pena visitar. Esta es la premisa de la que parte la plataforma de viajes 'España es mucho mundo', que la marca Lexus acaba de poner en marcha en colaboración con Pangea The Travel Store. La web propone realizar un test en el que nos preguntan por el destino internacional al que nos gustaría viajar y ofrece alternativas dentro de nuestras fronteras.

ATENTOS A...

+ en www.ford.es

HASTA EL 29/08

El **Festival Starlite** Marbella cuenta de nuevo con el apoyo de **Ford**, que ha mostrado en primicia sus nuevos SUV electrificados: Mustang Mach-E y Explorer Plug-in-Hybrid. La marca ha cedido par el evento una flota compuesta por los modelos Kuga y Puma.



EN VIENA

+ en www.seat.es

SEAT YA TIENE SU PROPIO BAR

Hola Tapas Bar es el nombre que Seat ha elegido para el local que acaba de inaugurar en Viena (Austria), en el que la marca ofrece disfrutar de una experiencia gastronómica única a la vez que da a conocer sus últimos lanzamientos. Con capacidad para 80 comensales, tiene un espacio dedicado a Seat y otro a Cupra y en los fogones cuenta con el afamado chef Juan Amador, que ha recibido tres estrellas Michelin consecutivas.

ANIVERSARIO

+ en www.skoda.es

▶▼ El Enyaq IV (arriba), el último modelo de Skoda, ha rodado junto a algunos de los coches más famosos de la marca.

▲ Skoda ha reunido doce de sus modelos más icónicos en una caravana que forma parte de los actos de celebración del 125 aniversario de la marca.

125 AÑOS DE SKODA A TRAVÉS DE DOCE AUTOMÓVILES

Desde el L&K Voiturette A (1905) hasta el Enyaq IV (todavía camuflado, ya que se desvela el 1 de septiembre), la historia de Skoda se puede resumir en los doce autómoviles únicos que ilustran estas líneas. La marca ha conseguido reunirlos a todos en un recorrido por las inmediaciones de su sede, en Mladá Boleslav (REpública Checa), como parte de los actos con los que celebra su 125 aniversario.

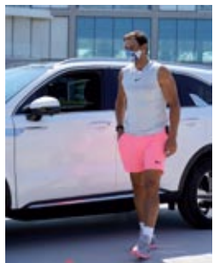
Cada uno de estos icónicos automóviles representa una época para la marca. Al Voiturette A y el Enyaq, que encabezaban la marcha, les seguían el primer Superb (1934 a 1949) y el Popular Monte Carlo (1936 a1939). Las décadas de los años 50 al 90 estaban representados por el descapotable Felicia, el 1000 MB, el Trekka, el 110 R Cupé y el Favorit y entre los más modernos figuraban el Octavia, el Yeti y el Scala.

EMBAJADOR DE LA MARCA

+ en www.kia.com/es

KIA Y RAFA NADAL: OTROS CINCO AÑOS JUNTOS

Kia ha renovado el acuerdo de colaboración con Rafa Nadal y apoyará al tenista español durante cinco años más. La marca se asoció con Nadal cuando este tenía solo 17 años y comenzaba a dar sus primeros pasos deportivos. Dos años más tarde, el tenista se convirtió en embajador mundial de Kia, que también apoya al mallorquín en las actividades de su fundación.



FIAT

+ en www.fiat.es

El Fiat 500 La Prima descapotable, el primer 100% eléctrico de FCA, ha sido también el **primer vehículo en cruzar el nuevo viaducto San Giorgio de Génova** antes de su reapertura al tráfico.

NOCHES DEL JARAMA Jarama RACE

AUTOCINE MADRID RACE

"NOCHES DEL JARAMA" NUEVAS Y EMOCIONANTES EXPERIENCIAS EN EL CIRCUITO

El Jarama-RACE ha reforzado su propuesta de actividades de ocio y diversión con un nuevo programa en horario de tarde - noche que convertirá en un recuerdo 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 el Karting, que acaba de estrenar flota de karts y un recorrido más divertido y técnico. Junto a la pista de Karting, el espacio «Royal Experience», en el que se puede disfrutar haciendo «drift» al volante de los imponentes Westfield Aerorace. Dos divertidas experiencias de conducción a las que ahora se suma la posibilidad de salir al trazado principal del Circuito en una nueva actividad de copilotaje extremo, acompañando a pilotos profesionales al volante de exclusivos coches de carreras como el Mazda RX8 CUP o el superdeportivo Ginetta.

Y para recuperarse de la 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 la oferta de ocio, Autocine Madrid RACE abrió su segunda sede en el Circuito del Jarama el pasado mes 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 "Diner 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 unas horas inolvidables en un entorno rácing, privilegiado y único.

PARA SIGUIENTES TEMPORADAS MÁS DE 15 CIUDADES, AL MAR GEN DE LAS YA PRESENTES, HAN SOLICITADO CARRERA EN SUS CALLES

La Fórmula E completó su sexta temporada en el aeropuerto de Berlin para superar el impacto del coronavirus. Con la mayor nómina de fabricantes oficiales en su parrilla, ha confirmado nuevamente que su espectacular crecimiento no es casual. Aquí está el futuro tecnológico para la industria del automóvil.

El coronavirus tampoco pudo con la Fórmula E

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

Antonio Félix da Costa había salido de Red Bull y buscaba un nuevo rumbo para su futuro. Mientras competía con BMW en el DTM alemán había logrado un puesto en una nueva categoría de dudoso futuro: la Fórmula E, organizada por el español Alejandro Agag, con monoplazas eléctricos como protagonistas. Se encontró con un escenario desolador cuando empezó a trabajar con el equipo Super Aguri desde el primer día: dos mecánicos sin uniforme y una caja de herramientas en el suelo. Llamó a su manager inmediatamente, el también piloto Tiago Monteiro. Le imploró que le sacara de allí. A continuación, acudió a un test de BMW en el DTM, donde contó que no quería saber nada de la Fórmula E. Pero desde la marca alemana le pidieron que reconsiderara su decisión. No podían explicarle las razones, pero le necesitaban en el nuevo campeonato. Da Costa volvió a llamar a Monteiro para que no rompiera el contrato. Aquella conversación le ayudó a sobrellevar los difíciles momentos que siguieron en sucesivas temporadas de la Fórmula E.

Durante cuatro años, Da Costa se convirtió en un mero número de las parrillas, sufriendo con Super Aguri y luego con el equipo Andretti. Pero la presencia de BMW se hizo realidad. En la primera carrera de la temporada 2018-19, en el debut del fabricante alemán, el portugués consiguió la victoria para ellos. En el certamen 2019/20 dio el salto al equipo campeón, DS Teechetah. Hoy, Da Costa se ha convertido en el quinto campeón de la Fórmula E, uniendo su nombre a los de Nelson Piquet, Sebastian Buemi, Luca di Grassi y Jean Eric Vergne. Todos, pilotos de la Fórmula 1 en el pasado.

Pero antes, la Fórmula E tuvo que enfrentarse a la realidad del coronavirus. Durante 157 días se suspendió toda actividad y competición. Desde marzo, sus organizadores estudiaron todo tipo de alternativas en diferentes ciudades del mundo. Pero allá donde ponían su atención, el virus les seguía. Finalmente se llegó a la mejor solución posible para llevar a cabo las seis carreras restantes: el aeropuerto de Berlín sería el escenario final. Se crearon tres circuitos diferentes para culminar la temporada en nueve días. Las autoridades alemanas fueron muy estrictas para autorizar el evento: solo una de cada cinco personas que acude regularmente a las pruebas de la Fórmula E podría estar presente en el circuito. De cinco mil, a mil. Se establecieron cuatro burbujas diferentes para evitar cualquier contagio. Detectado en Berlín, incluso el fundador de la Fórmula E, Alejandro Agag, no pudo estar presente en las carreras. Había dado positivo en los estrictos controles necesarios para poder acceder al circuito. Al final, la Fórmula E consiguió solventar los colosales problemas creados por el coronavirus, y pudo rematarse un campeonato que llegó a estar en serias dudas.

En el terreno deportivo, Da Costa llegaba como líder a las últimas seis carreras. Su dominio absoluto en las dos primeras y el tercer puesto de la cuarta le aseguraron matemáticamente el título con dos pruebas de margen, convirtiéndose en el piloto que más pronto pudo rematar el campeonato en la todavía joven historia de la Fórmula E, a falta de dos carreras. Con la excepción de la temporada 18/19 –Vergne ganó con una prueba de antelación–, todas las ediciones anteriores tuvieron que esperar hasta la última cita.

DS Teechetah revalidó su título de Constructores. Por tercer año consecutivo, uno de sus pilotos también gana el campeonato. Un equipo privado –aunque apoyado técnicamente por la marca francesa– batía a la amplia nómina de equipos oficiales que la Fórmula E ha acumulado en estos seis años de existencia. Ha sido esta la primera en la que se han reunido los cuatro grandes fabricantes de la industria alemana, ya que Mercedes y Porsche se unían a BMW y Audi. Nunca antes había sucedido en otro certamen. Curiosamente, la última carrera de Berlín fue decisiva. Mercedes consiguió un singular doblete con Stoffel Vandoorne y el segundo puesto de Nick de Vries. Solo dos equipos habían logrado un resultado semejante en el pasado: Techeetah y Audi. El piloto belga se aupó además al subcampeonato, mientras que el equipo alemán terminaba tercero, por detrás de Nissan, pero por delante de los fabricantes rivales alemanes.

▲ Las victorias del belga Vandoorne han aupado a Mercedes-Benz hasta el tercer puesto por equipos.

◀▼ A la izquierda, Vergne por delante de Vandoorne en una de las carreras disputadas en Berlín. Abajo, el portugués Antonio Félix da Costa, campeón 2019/20.

La dificultad técnica y deportiva de la Fórmula E, su extrema competitividad, quedaba también reflejada en los resultados de algunos equipos oficiales. Por primera vez, Audi no ganaba ninguna carrera en una temporada. El equipo oficial más veterano de entre los germanos terminaba por detrás de Mercedes y BMW, este último ya con dos temporadas de experiencia. Aunque lograba tres podios con Andreas Lotterer, se comprendía mejor el último puesto de Porsche entre la industria alemana, ya que debutaba en el certamen, y a diferencia de otros, ha empezado de cero y con su propia estructura. En el terreno de los pilotos, dos campeones del pasado, Sebastian Buemi y Lucas di Grassi, terminaban por primera vez el campeonato sin ninguna victoria. Ambos compiten en la Fórmula E desde la primera carrera. Con el triunfo de Stoffel Vandoorne en la última de Berlín son ya diecisiete pilotos los que han ganado en las 69 carreras celebradas hasta el momento en la Fórmula E.

◀ Además del triunfo de Da Costa –abajo, a la derecha–, DS Teechetah ha revalidado el título de Constructores, un éxito logrado frente a las cuatro grandes firmas alemanas.

Tan pronto finalizaba el campeonato, se anunciaban ya algunos de los muchos cambios que van a tener lugar de cara a la próxima temporada. Felipe Massa dejará Venturi, y Pascal Werhlein fichaba por Porsche en sustitución de Neil Jani. Se espera un importante baile del mercado de pilotos para la próxima temporada. El coronavirus también ha impactado duramente en los equipos. Para 2020 se han introducido medidas restrictivas de evolución técnica para recortar en el terreno económico. Algunas ciudades –Hong Kong, por ejemplo– ya han abandonado el calendario. Pero la Fórmula E ha logrado salvar el desafío del coronavirus con éxito. No existe ningún otro campeonato con tantos fabricantes oficiales. Más de quince ciudades al margen de las ya presentes han solicitado una carrera en sus calles. Un nuevo y revolucionario monoplaza con más prestaciones y capacidad de batería, el Gen 3, está en la rampa de lanzamiento y el futuro de la industria del automóvil está generándose en los bastidores de la Fórmula E. Y el coronavirus solo ha sido un obstáculo más para un proyecto del que Antonio Félix da Costa quiso salir en su día por piernas. Hoy es su actual y último campeón.

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

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE dealerBest personas que quieren lo que hacen

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LOS PLANES DE AYUDA DAN UN RESPIRO AL MERCADO

Las matriculaciones de automóviles en nuestro país registraron en julio una subida de un 1,1%, hasta llegar a las 117.929 unidades, un dato que permite albergar cierta esperanza de recuperación. A pesar de todo, las ventas acumulan un 43,4% de bajada interanual, llegando solo a las 457.782 unidades.

Los planes de estímulo a la compra y renovación del parque que ha puesto en marcha el Gobierno para frenar la fuerte caída de las ventas provocada por la pandemia del coronavirus parece que comienzan a dar sus frutos. Según las principales asociaciones del sector –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)–, gracias al Plan Renove 2020 –que con la compra obliga al achatarramiento de vehículos de más de 10 años– ya se han dejado fuera de circulación un 11% más de coches que en el mismo mes del año pasado. Se trata de los modelos más viejos del parque y, en consecuencia, más contaminantes.

El Plan Moves II, que impulsa la compra de coches más respetuosos con el medio ambiente, también se nota en las ventas. Las matriculaciones de vehículos eléctrificados crecieron un 81,3% en julio hasta las 1.652 unidades y las emisiones medias de CO_2 de los turismos vendidos el pasado mes registraron el dato más bajo del año (sin contar marzo y abril, cuando la actividad estuvo parada): 111,9 gramos de CO_2/km. Esto supone una mejora de un 8% respecto del mismo mes de 2019.

Además, este crecimiento del mercado tiene consecuencias muy positivas en el empleo. Los concesionarios tienen ya al 90% de sus plantillas trabajando (unos 150.000) y las fábricas han recuperado más del 85% de la producción. Hay que tener en cuenta que uno de cada cuatro coches fabricados en el país se vende aquí por lo que el mercado interno es muy importante para las fábricas.

Otro dato destacable es que el mayor crecimiento en las ventas se ha registrado en el canal de particulares que, por primera vez en el último año, tiene cifras positivas. Estos compraron 61.931 coches en julio, con una subida del 7% respecto a 2019 y registran un acumulado de 224.585 unidades (un 36,4% menos). Sin embargo, siguen a la baja las compras por parte de los alquiladores, que registran solo 15.634 unidades y una bajada del 14,5% acumulando una caída del 63,7%, hasta las 72.751 unidades. El canal de empresas sufre un ligero descenso del 0,2%, hasta las 40.364 unidades. Pese a todo, España es el segundo país con peor evolución dentro de los grandes mercados europeos en el primer semestre.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Julio		Enero-Julio	
VW	9.608	SEAT	39.384
PEUGEOT	9.144	VW	36.540
SEAT	8.872	PEUGEOT	35.824
RENAULT	8.708	TOYOTA	32.003
TOYOTA	8.382	RENAULT	31.632
HYUNDAI	6.753	CITROËN	25.128
KIA	6.388	KIA	24.070
CITROËN	6.110	HYUNDAI	23.189
MERCEDES	5.915	MERCEDES	21.838
FORD	5.704	AUDI	21.646

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Julio		Enero-Julio	
CLIO	2.854	LEÓN	12.206
SANDERO	2.840	SANDERO	11.511
2008	2.550	CLIO	10.742
LEÓN	2.545	QASHQAI	10.438
MÉGANE	2.457	ARONA	8.781
ARONA	2.359	COROLLA	8.703
GOLF	2.310	ATECA	8.131
QASHQAI	2.286	500	7.960
FOCUS	2.274	3008	7.828
YARIS	2.211	2008	7.676

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

ONLINE STORE

HYUNDAI ABRE TIENDA DIGITAL

Para comprar un Hyundai ya no hace falta desplazarse al concesionario. La marca acaba de abrir su tienda digital, que da acceso a modelos nuevos, listos para entregar en un plazo aproximado de 15 días y permite realizar una reserva sin coste para el cliente y mantenerla activa durante 24 horas.

La tienda digital de Hyundai (www.onlinestore.hyundai.es/) cuenta con Live Video, con lo que el cliente puede tener un contacto directo con el concesionario para conocer todos los detalles del modelo que le interesa y obtener asesoramiento por parte de personal experto. Además, permite calcular la financiación del vehículo y las cuotas a pagar, ofrece la posibilidad de entrega en el domicilio, etc.

Plan Renove y Plan Moves II

Simplifica con Dealerbest la gestión de las ayudas en tu concesionario

El Gobierno ha puesto en marcha el Plan Renove y el Plan Moves II para la concesión de ayudas con el objetivo de sustituir los vehículos más antiguos del parque automovilístico por nuevos modelos más limpios y seguros. Para simplificar esta tarea, en Dealerbest ponemos a disposición de los concesionarios la gestión de las ayudas de aquellos clientes que deseen solicitarlas.

¿En qué consiste el servicio?

En Dealerbest somos conscientes de que la solicitud de estas ayudas puede suponer una dificultad para el cliente final. Por ello, ponemos al alcance de los concesionarios la posibilidad de liberar al cliente y al departamento comercial de esta tarea administrativa encargándonos nosotros de la gestión.

Con este nuevo servicio, el cliente solo tiene que presentar la documentación requerida al concesionario, que este nos hará llegar para llevar a cabo la tramitación. Es importante resaltar que el hecho de que el cliente solicite esta ayuda no conlleva su aceptación.

El orden de adjudicación de estos planes se realizará de forma consecutiva según se vayan recibiendo las solicitudes. Por ello, una de las funciones de Dealerbest es recopilar todos los documentos pertinentes para que, una vez que se pueda pedir la subvención (mediados de septiembre aproximadamente), el proceso se agilice y así poder presentar la instancia lo antes posible.

¿Qué ofrecemos al concesionario?

Dealerbest ofrece a los concesionarios su servicio de gestoría para tramitar las ayudas para que estos puedan dar un valor añadido al cliente final y una mejor experiencia de usuario gestionando en su nombre los trámites. Por 20 €+IVA, nos encargamos de pedir estas ayudas liberando tanto al cliente como a los concesionarios de la gestión.

¿Cómo funciona?

La operativa es muy sencilla:

1. El concesionario se da de alta en https://planesgob.dealerbest.com rellenando un formulario con sus datos fiscales.
2. Proporcionamos a los concesionarios un usuario y clave para acceder a su cuenta.
3. Para terminar el registro con éxito y empezar con el trámite de las solicitudes necesitamos que nos envíe los siguientes dos contratos firmados y sellados al correo planesgob@dealerbest.com: Contrato Gestión Plan Renove y Moves y Contrato Acceso Datos Renove y Moves.
4. El concesionario nos hará llegar toda la documentación del cliente necesaria para solicitar las ayudas al correo de planesgob@dealerbest.com.
5. Una vez tengamos la documentación, damos de alta el expediente para la solicitud y comprobamos la documentación recibida.
6. En cuanto se haya completado el expediente será tramitado y se podrá consultar el estado de el mismo en la cuenta de usuario. Una vez recibida la respuesta, adjuntaremos también toda la documentación.

Se podrán consultar o adjuntar los documentos pendientes, así como ver el estado del expediente en la web: https://mr2020.papelcero.es.

¿Quieres dar a tus clientes un servicio exclusivo que, de otra manera, tendrían que gestionar ellos? Apúntate en nuestra plataforma y ofréceles una experiencia de usuario única.

PLATAFORMA DE VENTA

Niw.es vende vehículos de concesionario de menos de 5 años

Más de 700 concesionarios españoles se han unido para crear Niw, una plataforma de venta en la que ofrecen coches de menos de cinco años. La web está impulsada por los 92 grupos de concesionarios integrados en Faconauto e incluye la posibilidad de contratar el seguro con Mutua Madrileña y financiar el coche con BBVA.

La oferta de Niw es de unos 30.000 vehículos. Todos ellos han sido revisados por expertos y se garantiza total transparencia en la información que se suministra sobre los mismos. El proceso de compra se realiza de forma completamente digital y permite probar el vehículo, recibirlo en el propio domicilio e incluso devolverlo en un plazo de 15 días o antes de realizar 1.000 kilómetros si el cliente no está convencido con el coche.

▲▶ Ignacio de Benito, presidente de niw.es, y Marta Blázquez, consejera delegada.

EUROSOL
RECAMBIOS DE AUTOMOVIL
ALTERNADORES
MOTORES DE ARRANQUE
PASTILLAS DE FRENO
ESPAÑA
C/ Canario, 13 P.I. Los Gallegos
28946 Fuenlabrada — Madrid
Tel. +34 810 526 588 / +34 91 642 02 91
Tlm. +34 605 905 902
ventas@eurosolrecambios.com
www.eurosolrecambios.com

MODO ECO CON CAJA MANUAL Y START/STOP

Santiago Delmás

Mi suegro se ha comprado un Renault Captur de segunda mano del año 2017, diésel con 110 CV y en su equipamiento tiene una función ECO destinada a ahorrar combustible. Pensaba que este asistente sólo se ofrecía en vehículos con cambio automático. ¿Va asociado al sistema Start/Stop? Gracias.

RESPUESTA

Los sistemas o programas ECO están cada vez más extendidos en los vehículos que se incorporan al mercado, y resultan eficientes siempre y cuando nuestra conducción también sea efectiva en ese sentido. De poco valdría activar esa función si luego vamos de carreras o somos demasiado agresivos al volante. En el caso del Renault Captur dCi de 110 caballos, como en otros muchos vehículos, se puede asociar sin problemas a un cambio manual, por lo tanto no es un elemento exclusivo de las transmisiones automáticas. Sí es cierto que en estas últimas resulta más efectivo porque la electrónica juega a su favor y el cambio entre marchas se produce de una manera más suave y a un menor régimen de vueltas gracias al software empleado.

Sobre tu Captur en concreto, comentarte que cuando activamos el modo ECO el sistema actúa tanto sobre los consumidores de energía, como la climatización o la dirección asistida, como en determinadas acciones de la conducción, como la aceleración, la potencia y el par motor, el regulador de velocidad... No hay un parámetro fijo de actuación en todas las marcas, ni siquiera en todos los modelos de un mismo fabricante. En el Captur, el modo ECO reduce el rendimiento aproximadamente en un 30 por ciento y el consumo se recorta, pero ni mucho menos en esa proporción. Digamos que resulta más eficaz cuando circulamos por la ciudad, escenario donde notaremos menos la merma de rendimiento, y no está asociado al sistema Start/Stop, pues ambos sistemas funcionan de manera independiente.

CARTA DE LA SEMANA

PROBLEMAS CON EL AIRE ACONDICIONADO Y CÓMO SABER SI EL SISTEMA TIENE UNA FUGA

Luis Martínez

Tenemos un segundo coche en casa que apenas utilizamos y hace unos días comprobamos que no sale aire frío. El año pasado funcionaba de maravilla, por eso me extraña que no enfríe nada ahora. ¿Cómo puedo detectar si el sistema tiene una fuga? Muchas gracias.

RESPUESTA

En primer lugar, aunque no lo utilices, eso no quiere decir que el gas del aire acondicionado dure eternamente. Es recomendable poner el sistema en funcionamiento al menos una vez por semana para que no pierda sus cualidades. Si no sale aire frío puede ser problema de que el gas se haya agotado, por uso o por una fuga, o que el compresor no funcione.

Detectar una fuga por tus propios medios es complicado. Te recomendamos que pongas el sistema en marcha, levantes el capó del motor y compruebes con la mano el circuito por donde circula el aire. Si está frío quizás sea un problema de los mandos de regulación de la temperatura del interior. Si no está frío me temo que tendrás que acudir al taller a realizar una carga de gas, operación que oscila entre los 65 y los 100 euros.

Si hay una fuga importante la propia máquina de carga la detectará. Si es más pequeña hay que recurrir a un tipo de aceite o sustancia con naturaleza fluorescente o ultravioleta. Por medio de una luz ultravioleta y unas gafas especiales se podrá saber el sitio exacto de la fuga para su sellado.

- **mándanos tu carta a:** c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid
- **mándanos tu mail a:** cartasaldirector@motor16.com
- **mándanos tu fax al:** 916 857 992
- **para números atrasados llama al:** 916 857 990

Las cartas no deberán sobrepasar las 20 líneas y tendrán que acompañar remite y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

CONSULTAS RÁPIDAS

CONTROL DE ESTABILIDAD EN LOS REMOLQUES

Pedro Antonio Suárez

Los remolques pueden llevar su propio sistema de frenos o no, pero el control de estabilidad con función de remolque siempre actúa sobre el vehículo. Si el sistema detecta un balanceo que ponga en peligro la estabilidad del conjunto, por viento lateral, mal reparto de la carga, firme en mal estado... el asistente actúa sobre el ABS realizando pequeñas frenadas selectivas en las cuatro ruedas para estabilizar el tándem coche-remolque. En algunos modelos esta función de control de estabilidad de remolque existe, pero está 'dormida' y hay que activarla en el correspondiente asistente electrónico de diagnóstico del vehículo. En otros casos ya se ofrece de serie; es el caso de cuando se incluye el gancho de remolque en la dotación estándar del vehículo.

TIPOS DE MUELLES

Alfonso Medina

El muelle es el elemento de suspensión más utilizado, pero no todos son iguales ni gozan de las mismas características. Eso depende del tipo de vehículo y de sus cualidades. Los más conocidos son los cilíndricos con espesor uniforme, pero los hay con espesor variable, de forma cónica, bicónicos... de tal manera que se puede jugar con el confort, la estabilidad o el recorrido. Lo mismo ocurre con las ballestas.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

QUISIERA SABER CADA CUÁNTO TIEMPO HAY QUE RENOVAR EL CARNÉ DE CONDUCIR

Los permisos y licencias de conducción en general (de coche y moto) tienen un período de vigencia de 10 años siempre que su titular no cumpla los 65, ya que a partir de esa edad la vigencia pasará a ser de 5 años. No obstante, los permisos de conducción de las clases C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E, al ser carnés más específicos que permiten conducir unos tipos de vehículos más concretos (camiones, autobuses, etc) tendrán un período de vigencia de 5 años, mientras su titular no cumpla los 65, y a partir de esa edad su vigencia será de 3 años. Pese a ello, hay que tener en cuenta también, que el período de vigencia podría verse reducido si al tiempo de su concesión o de la prórroga de su vigencia se comprobase que el titular padece una enfermedad o deficiencia que, si bien no impide su concesión, sí pudiera ser susceptible de agravarse. Asimismo, la vigencia de todos los permisos y licencias de conducción estará subordinada a que su titular mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento. Por último, hay que tener en cuenta que el permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir, y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, además de formular la correspondiente denuncia, por infracción grave, cuya sanción sería de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

LOS MUNICIPIOS REGULAN EL TRÁFICO EN VÍAS URBANAS CON NORMAS QUE DEBEN SER PÚBLICAS

Si voy a desplazarme con mi vehículo a otro municipio de vacaciones, ¿tengo que conocer la normativa de tráfico específica de ese lugar?

RESPUESTA

En primer lugar hay que tener en cuenta que la normativa aplicable, en general, siempre será el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación, es decir, la normativa estatal.

Es cierto que luego, además, también será necesario conocer la normativa específica de ese municipio, cuyo ayuntamiento tiene la competencia para regular la circulación en las vías urbanas, para lo que tendrán elaboradas y aprobadas las correspondientes Ordenanzas Municipales de Tráfico o Circulación y que, además, tienen que haber sido publicadas en el Boletín Oficial para el conocimiento de todos los ciudadanos.

Los municipios son competentes para llevar a cabo la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

Así, a través de las ordenanzas municipales de circulación, regularán los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social. Podrán acordar el cierre de vías urbanas cuando sea necesario y la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

Del mismo modo se encargarán de la inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor. También podrán acordar y se encargarán de la retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido.

No obstante, teniendo en cuenta que las Ordenanzas Municipales –excepto que sean de grandes ciudades– recogen normalmente lo regulado por la normativa estatal, sin puntualizar o sin especificar cada punto concreto de la regulación, por lo que habrá que prestar especial atención a la señalización existente en cada vía del municipio, tanto para el tránsito por las vías públicas como para el estacionamiento en las mismas.

Opel Frontera: el aventurero, en diésel

El Opel Frontera era uno de los modelos que hace 25 años marcaba el espíritu inconformista y aventurero. Y a eso sumaba ahora una versión con motor diésel.

Una semana cargada de novedades se resumía en esta revista. Desde las versiones Tonic del Citroën ZX a los nuevos equipamientos del Ford Courier, pasando por la apuesta de los fabricantes por el Mercosur, el mercado de América del Sur al que muchos dirigían sus estrategias.

Y también la toma de contacto con una serie de modelos que tenían características comunes: deportividad y lujo.

Así, conducíamos por primera vez un coupé japonés –tecnológico y elegante–, el Nissan 200 SX, que a todo eso sumaba un precio muy atractivo.

También pasaba por nuestras manos el nuevo Audi A4, que con un turbo adaptado al motor 1.8 conseguía subir la potencia a 150 caballos y mejorar prestaciones y rendimiento. Y en el summum del lujo y la tecnología, conducíamos el nuevo Lexus LS 400, el buque insignia de la marca japonesa.

En las pruebas, el Mercedes S 420 Coupé –16 millones y 279 caballos– nos gustaba por su comportamiento y acabado. Y el otro modelo probado, el Opel Frontera, que estrenaba motor diésel de 113 caballos. De él nos gustaba su rendimiento, estabilidad y confort.

LA PORTADA
Nº 603
FECHA
9-5-1995
HABLAMOS DE

El Mercedes S 420 Coupé, que probábamos a fondo, y el Ferrari F355 Spider eran los modelos que aparecían en una portada con el título 'Caprichos millonarios'. En el interior, muchas novedades marcadas por el lujo y la deportividad: Nissan 200 SX, Lexus LS 400, Audi A4 1.8 Turbo...

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

Probamos el Audi A4 1.8 Turbo: soplido mágico

La adopción de un turbocompresor en el motor 1.8 Turbo de Audi dotaba a su A4 de una nueva personalidad y un carácter dinámico y deportivo, como confirmaba nuestra prueba.

Una gran noticia para la industria española para empezar: la firma del rombo adjudicaba a la factoría española de Villamuriel de Cerrato, en Palencia, la fabricación de la nueva generación del Renault 19.

Y muchas novedades en la semana previa al Salón del Automóvil de Barcelona, donde se iban a dar cita las principales marcas y que coronaría la semana con la celebración en Montmeló del GP de España de Fórmula 1.

Entre las novedades, conducíamos por primera vez el Volkswagen Golf Rolling Stone, una juvenil versión del mito alemán. También nos poníamos al volante del Renault Laguna en la versión intermedia de su gama de gasolina, con el motor 2.0 16V de 140 caballos de potencia. Y por último, el nuevo Alfa Romeo 146, que llegaba con cuatro motorizaciones con hasta 129 caballos de potencia y una elegante carrocería de cinco puertas.

En las pruebas, para empezar, el nuevo Audi A4 1.8 Turbo –3,9 millones y 150 caballos–, al que sentaba de maravilla la sobrealimentación. Prestaciones, acabados y consumo, sobresalientes.

Y el Maserati Ghibli –8,5 millones y 284 CV– nos gustaba por su exclusividad y sus aceleraciones.

LA PORTADA
Nº 604
FECHA
16-5-1995
HABLAMOS DE

España era capital del automóvil esa semana con la celebración del Salón de Barcelona y el GP de España de Fórmula 1. Y eso se reflejaba en la portada. Además de las novedades del salón, las pruebas del Audi A4 1.8 Turbo y el Maserati Ghibli, y la toma de contacto con el Renault Laguna 2.0 16V de 140 CV.

MOTOR16 TE REGALA TUS VACACIONES SUBVENCIONADAS

Afíliate a ver el mundo

¡¡¡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

*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.*

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 laobligación 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€ porpersona.
▶Solo tendrán que abonar las tasas mínimas pactadas, por apartamentoelegido a nivel mundial para hasta seis personas, con descuentos de hastaun 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

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

UNIVERSO MUJER

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

SMART MOBILITY

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

Ven y empieza a ahorrar.

900 24 24 24 | iberdrola.es

IBERDROLA