

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

118 CV Eléctrico FIAT 500e



Al volante 320 KM DE AUTONOMÍA Y 29.900 €

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 22 DE SEPTIEMBRE Nº 1.781 del 8 al 21 de septiembre de 2020



EL OTOÑO MÁS CALIENTE LLEGAN MÁS DE NOVEDADES 50



▲ Mercedes Clase S



VW Arteon Shooting Brake



▲ Opel Mokka-e



Rolls-Royce Ghost



Audi Q2



▲ Hyundai Kona



▲ Skoda Enyaq iV



▲ Citroën C4



▲ Peugeot 5008

Probamos los últimos  y 

Toyota C-HR 180H frente a Ford Puma mHEV

Comparativa

184 CV Híbrido

155 CV Mild Hybrid



Honda e Advance

Prueba



154 CV Eléctrico

Peugeot 3008 Hybrid4

Prueba



300 CV PHEV

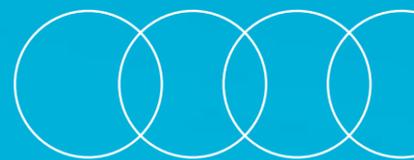
Sí, hay coches que piensan. Pero éste piensa como tú.

Nuevo Audi A3 Sportback.
That's connection.



La inteligencia artificial está bien. Pero ¿por qué no ir un poco más allá? El nuevo Audi A3 Sportback se adapta a tu estado de ánimo con sistemas como el Audi drive select, con varios modos de conducción, o la iluminación ambiental con 32 colores. Incluye, además, innovaciones como el MMI con pantalla táctil integrada de 10,1" y faros Audi Matrix LED con firma lumínica digital. Un automóvil con carácter deportivo y la tecnología más puntera que, junto a su motor de gasolina, diésel o híbrido enchufable te hace sentir que todo encaja contigo. audi.es/A3That'sConnection

Nuevo Audi A3 Sportback. Emisiones combinadas de CO₂ (g/km): 111 - 145 (NEDC: 92 - 116 g/km). Consumo combinado de combustible (l/100 km): 4,3 - 6,4



Al detalle



EL CINTURÓN SIGUE OLVIDADO

Nos siguen pareciendo inconcebibles las cifras de siniestralidad en España; sobre todo en lo relativo al uso del cinturón. Los datos proporcionados por la DGT respecto a la campaña veraniega anuncian que un 27 por ciento de los fallecidos no llevaba puesto el cinturón de seguridad –un porcentaje que sube desde el 20 por ciento de 2019–. Se han hecho y se siguen haciendo muchos esfuerzos de concienciación, pero cuando tanta gente aún no es capaz de hacer ese gesto tan sencillo de ponerse el cinturón algo falla en nuestra sociedad... o tal vez en su cerebro.



CARLOS SAINZ, EN SU MEJOR MOMENTO

El Gran Premio de Italia nos ha deparado, de nuevo, lo que es la esencia de la Fórmula 1: emoción, estrategia, lucha sin cuartel, adelantamientos y, sobre todo, finales inciertos. En ese río revuelto Carlos Sainz estuvo a punto de ser el mejor pescador. Pero al final le faltó una vuelta para conseguir su primera victoria. Un segundo puesto justísimo, pero que sabe a poco.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Movilidad anti-COVID

Para moverse en estos tiempos de coronavirus, el automóvil sigue ganando adeptos como el vehículo más seguro.

Dando por hecho que toca coexistir con un mal bicho que se propaga continuamente y mata, nos vemos en el deber, por nosotros y por los que nos rodean, de cambiar alguno de nuestros hábitos y costumbres de vida. Un escenario en el que la movilidad, con sus diferentes tecnologías y sistemas de transporte, es parte importante. En este punto es de destacar que, según diferentes encuestas, el automóvil sigue siendo el preferido por la mayoría de los usuarios, si bien la utilización de bicicletas, motos o patinetes es una tendencia que está en constante crecimiento, especialmente en las grandes ciudades. Justo lo contrario de lo que está pasando con unos transportes públicos que están

las expectativas de los consumidores de cara al futuro. De ahí que las ventas de coches volvieran a caer en agosto y rompieran la leve tendencia al alza que los concesionarios empezaban a celebrar. Resulta evidente que los rebrotes y las dudas sobre la marcha de la economía durante el verano están provocando una tendencia al ahorro que retrasa el consumo.

Lo cierto es que en el mercado del automóvil lo mejor está por llegar, con la puesta en marcha de los programas a la compra del Renove para todo tipo de vehículos y el Move II para los electrificados. Además, la novedad del Plan Renove 2020 es que incluye los vehículos de ocasión que se hayan matriculado este año y que son denominados 'kilómetro cero' por estar automatriculados por el concesionario. Por todo ello, y partiendo de las precauciones, necesidad y situación económica, que cada cual elija para él y los suyos el modelo de transporte más adecuado. Nosotros, por si puede optar por una movilidad anti-COVID en coche propio, le ofrecemos en este número de Motor 16 más de 50 novedades que llegarán al mercado hasta final de año, que es cuando terminan las ayudas, siempre que los fondos no se agoten antes.

Es evidente que los rebrotes y las dudas sobre la marcha de la economía durante el verano están provocando una tendencia al ahorro que retrasa el consumo. Pero en el mercado del automóvil lo mejor está por llegar, con los planes de ayuda –que incluyen por primera vez los 'kilómetro 0'– y un aluvión de novedades hasta final de año

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
Julían Gamacho - jgamacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.

Consejo editorial: María Jesús Benoit, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



Nº 1.781 • 8 al 21 septiembre de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LA FOTO

8.- QUÉ PASA

ROLLS-ROYCE ELÉCTRICOS

Con la carrocería clásica de los modelos británicos, Lumaz Design crea vehículos cien por cien eléctricos.

12.- EN PORTADA

NOVEDADES FIN DE AÑO.

El parón que supuso el COVID no impide que este final de año vaya a estar corto en novedades. Más de 50 nuevos modelos preparan su lanzamiento.

12.- AUDI Q2

13.- CITROËN C4 Y e-C4

14.- DS 9

16.- PEUGEOT 3008 Y 5008

18.- HYUNDAI KONA

19.- LEXUS LS

20.- MERCEDES CLASE S

21.- ROLLS-ROYCE GHOST

22.- OPEL MOKKA

23.- VOLKSWAGEN ARTEON

24.- SKODA ENYAQ IV

26.- FIAT 500e

28.- CUATRO RUEDAS

HONDA e

El Honda e, el primer eléctrico de la marca es un modelo de aire retro listo para el futuro.

34.- FORD PUMA 1.0 ECOBOOST 155 MHEV ST-LINE X / TOYOTA C-HR 180H DYNAMIC PLUS

La llegada del Puma, con hibridación suave, anima el segmento de los crossover urbanos, donde el C-HR, ahora renovado, es un referente.

42.- PEUGEOT 3008 HYBRID4 300 GT LINE

El escaparate tecnológico de Peugeot: híbrido enchufable con etiqueta '0 Emisiones', tracción

Síguenos en...



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca	
ALFA ROMEO	12
AUDI	12
CITROËN	13
DS	14, 48
FIAT	26
FORD	34
HONDA	28
HYUNDAI	18
KIA	48
LEXUS	19
MERCEDES	20
MITSUBISHI	50
OPEL	22
PEUGEOT	16, 42, 49
PORSCHE	51
ROLLS-ROYCE	21
SKODA	24
TOYOTA	34
VOLKSWAGEN	23

12



28



56



34

42



46



total eléctrica, 300 CV entre sus tres motores...

46.- ELÉCTRICOS FRENTE A HÍBRIDOS ENCHUFABLES

Comparamos tres eléctricos y tres híbridos enchufables para averiguar hasta qué punto cumplen en el día a día. estos '0 Emisiones'.

52.- LA SEMANA

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS ALONSO Y SAINZ 2021

Para los aficionados españoles, la F-1 ofrecerá una oportunidad inédita: de nuevo, dos pilotos españoles, con el retorno de Alonso y la presencia de Sainz en Ferrari. Cada uno con sus desafíos.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



No es el momento de los eléctricos.
Hasta que lo es.

Ahora sí, ha llegado el momento de cambiar. El momento de los coches eléctricos para todos. Con hasta 549 km de autonomía* y carga completa estimada en 7 horas**. Y además es un Volkswagen.

Prueba el nuevo ID.3. Entra en volkswagen.es/id3

Nuevo
ID.3
100% eléctrico
100% Volkswagen



Gama ID.3: Eléctrico consumo combinado (kWh/100 km) WLTP (NEDC): de 15,9 (13,5). Emisiones CO₂ (g/km) WLTP (NEDC): de 0 (0). Hasta 549 km de autonomía eléctrica según el ciclo WLTP para el Volkswagen ID.3 Pro S. Modelo visualizado ID.3 con equipamiento opcional con sobreprecio. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. *Valores de autonomía basados en un ID.3 Pro S con una batería neta de 77 kWh. **Valores de tiempo de carga de la batería estimados en base a la capacidad media de las baterías de la Gama ID.3, calculado para una batería neta de 77 kWh cargada con un ID.Charger de 11 kW de potencia.

Volkswagen way to **ZERO**



Hans-Joachim Stuck, por los Alpes con el Skoda que corrió en Le Mans

Con motivo del 70 aniversario de la única participación de Skoda en las 24 Horas de Le Mans, el expiloto de Fórmula 1 y dos veces ganador absoluto en la prueba de resistencia Hans-Joachim Stuck fue elegido para probar en carreteras de los Alpes austriacos el Skoda Sport que en 1950 corrió la mítica carrera francesa. Llegando a marchar segundo en la clase de hasta 1.100 cc antes de que un fallo técnico al cabo de 13 horas obligara a la retirada. El coche, que pesa 600 kilos y rinde 50 CV, ha sido restaurado por Michal Velebný, director del taller de restauración de la marca checa y nieto del entonces ingeniero jefe de diseño, Josef Velebný.





...Y HYUNDAI SOAPBOX CONCEPT

El original 'concept car' mostrado recientemente por Hyundai, y creado en su Centro de Diseño europeo, da pistas sobre un futuro modelo de enfoque lúdico. De hecho, recibe el nombre de los vehículos sin motor con los que los niños hacían carreras cuesta abajo, muchas veces construidos con cajas de jabón.

NUEVO HYUNDAI TUCSON...

La firma coreana presentará dentro de unos días la nueva generación del Tucson, que podría crecer de tamaño y estrenará un nuevo aire de familia donde destacará un frontal mucho más expresivo. Y la parte posterior contará con ópticas unidas por una banda horizontal también iluminada.



RÉCORD EN NÜRBURGRING

El nuevo Porsche Panamera Turbo ha batido el récord de vuelta rápida en Nürburgring dentro de la categoría 'berlinas grandes', al girar en 7 minutos, 29 segundos y 81 centésimas -13 segundos menos que el Panamera anterior- con el piloto Lars Kern al volante y un equipamiento específico: asiento de competición y jaula de seguridad.



531 KILÓMETROS CON UNA CARGA

Un Volkswagen ID.3 Pro Performance con batería de 58 kWh y autonomía media WLTP de 420 kilómetros ha viajado de Zwickau (Alemania) a Schaffhausen (Suiza) con una sola carga, totalizando 531 kilómetros sin emisiones. El trayecto incluyó tramos de carretera y autopista, y la velocidad media fue de 56 km/h.

Solo 30 unidades, a partir de 392.000 euros

Rolls-Royce clásicos con mecánica eléctrica

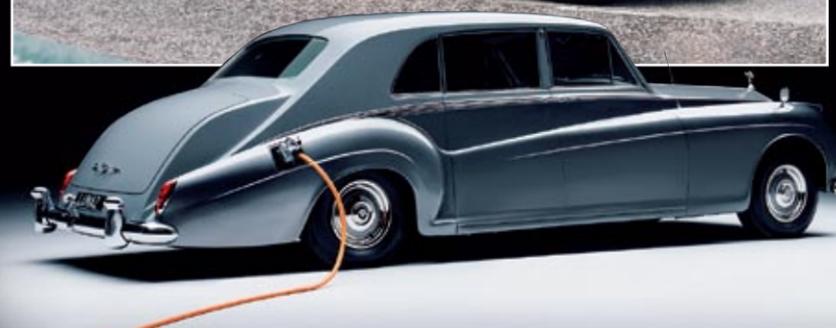
Lunaz Design, una empresa británica con sede en Silverstone y dedicada a la restauración y electrificación de coches clásicos, ofrece también a partir de ahora sus trabajos para modelos históricos de Rolls-Royce. En concreto, para el Phantom V -como la unidad de 1961 transformada que aparece en las imágenes- y el Silver Cloud. Pero David Lorenz, uno de los fundadores de Lunaz, anunciaba que sólo se fabricarán por ahora 30 kits de adaptación, de

forma que los interesados -la empresa ya está recibiendo pedidos por parte de clientes particulares y algunas instituciones propietarias de los coches- deberán darse prisa. La factura, eso sí, va en consonancia con el lujo de Rolls-Royce, pues el Silver Cloud eléctrico costará a partir de 350.000 libras -392.000 euros-, y el Phantom V eléctrico arranca en 500.000 libras -560.000 euros-, precios antes de impuestos. Y es que en el caso del Phant-

tom V se recurre a la batería más grande usada en un eléctrico 'de calle', con 120 kWh y más de 480 kilómetros de autonomía; exactamente el mismo alcance que se anuncia para el Silver Cloud, cuya batería es de 80 kWh. Y las recargas se pueden hacer en un enchufe doméstico o en un punto de carga rápida. Lunaz transforma también modelos de Ferrari, Jaguar, Aston Martin, Ford... e incluso electrifica veteranos monoplazas de Fórmula 1.



▶▶ El Phantom V de Lunaz equipa una batería de 120 kWh, y su autonomía entre recargas se acerca a los 500 kilómetros. La instrumentación se ha adaptado con discreción.



PARA PENSAR

3,8

l/100 km de gasto medio NEDC homologa el nuevo Opel Mokka con motor 1.5 Diésel.

Además de ese mecánica de gasóleo, de 110 CV, el SUV de Opel ofrecerá dos tricilíndricos 1.2 Turbo de gasolina, uno con 100 CV y otro con 130, éste disponible con caja manual de seis marchas y automática de ocho.

EL PUNTAZO

En abril, BMW Motorrad presentaba la R 18, su primera moto de serie para el segmento 'cruiser', y el preparador austriaco Bernhard Naumann la ha convertido en la Blechmann R 18. Una joya.



Está en la planta de Martorell Centro de formación en electromovilidad de Seat

Siguiendo su compromiso con la formación y el empleo, Seat ha puesto en marcha el electromobility Learning Center (eLC), un centro propio de educación en electromovilidad que cuenta con un moderno edificio, situado en la planta barcelonesa de Martorell, donde se irán impartiendo conocimientos a los 15.000 empleados de la empresa sobre todos los aspectos relacionados con las nuevas tecnologías eléctrica e híbrida, la mecánica y la seguridad. Además, se realizan otros cursos más especializados para los

trabajadores de la fábrica con el objetivo de aprender a conectar y desconectar los sistemas eléctricos, así como realizar trabajos con alta tensión activa. Debido al confinamiento por el Covid-19, Seat también ha ofrecido a todos sus empleados la posibilidad de realizar un curso online sobre Sensibilización en el Vehículo Eléctrico, que a día de hoy han seguido 8.600 personas. La construcción del eLC forma parte del plan de inversión de 5.000 millones de euros anunciado por la marca española.

▶▶ El nuevo edificio, de 400 metros cuadrados, ofrece un programa completo sobre el vehículo eléctrico para formar a los empleados.



Desvelado el interior y el exterior Así es el Volkswagen ID.4, que llega en breve

El primer SUV totalmente eléctrico de Volkswagen podría ser presentado a finales de septiembre, pero la casa alemana ha avanzado ya cómo son el interior y el exterior, diseñados bajo la batuta de Klaus Zyciora. Con un índice aerodinámico Cx de 0,28 -destaca el gran

tamaño del alerón posterior-, el ID.4 es, tras el ID.3, el segundo eléctrico de la marca dotado de la plataforma MEB, y la gama estará compuesta inicialmente por versiones de tracción trasera, con más de 500 kilómetros de autonomía con las baterías de mayor capacidad.

▶▶ Excelente aerodinámica, con un Cx de 0,28. Tendrá tracción trasera, pero algo más adelante llegará la tracción total.





SÍ HABRÁ UN BMW M3 TOURING

Si el M5 contó en su día con variantes Touring —la segunda generación, en 1992, y la cuarta, en 2007—, la firma bávara no había ofrecido esa posibilidad en el caso del M3, lo que vendrá a remediar en menos de dos años la sexta entrega de este modelo deportivo, que estará disponible también con carrocería familiar.

GENERAL MOTORS: A TOPE CON LOS ELÉCTRICOS

Por medio de su presidente, Mary Barra, GM ha anunciado planes para China, donde apostará por los coches eléctricos, que serán más del 40 por ciento de sus nuevos modelos en los próximos cinco años. Ello se enmarca en su programa global '0 accidentes, 0 emisiones, 0 atascos'.



◀ El Wrangler luce el logo '4xe', como el Renegade y el Compass, pero la tecnología 'plug-in hybrid' no es la misma.



◀ El nuevo Grand Wagoneer es aún un concept, pero en 2021 llegará como modelo definitivo, a la venta primero en Norteamérica.

También llega el Grand Wagoneer El Jeep Wrangler híbrido enchufable, con 375 CV

Tras las versiones 4xe de Renegade y Compass con 190 y 240 CV, ya a la venta, la gama de híbridos enchufables de Jeep crece con el Wrangler 4xe, disponible desde finales de año y que estrena su propia mecánica, que combina un 2.0 Turbo de cuatro cilindros con dos motores eléctricos —uno de ellos situado entre el motor de gasolina y la transmisión automática TorqueFlite de 8 velocidades— hasta sumar 375 CV de potencia. Y con un sistema de tracción total diferente al de Compass y Renegade, pues el Wrangler 4xe equipa una caja de transferencia de dos velocidades 4x4 permanente. Además, anuncia una capacidad de vadeo de 73

centímetros, pues ubica bajo la segunda fila de asientos su batería de 17 kWh de capacidad, con la que puede recorrer 40 kilómetros en modo eléctrico.

Por otro lado, la firma americana de FCA desvelaba a la vez el nuevo Grand Wagoneer Concept, avance fiel de un todoterreno Premium que se venderá en Norteamérica desde 2021 —su comercialización en Europa no está confirmada— y que supone el regreso de una saga iniciada en 1962. Pone en juego una mecánica híbrida autorrecargable de gasolina y presume de un interior con hasta seis pantallas de gran tamaño: tres delante —una es la instrumentación— y tres detrás.

Diseñado por el español Arturo Ariño El concept Team Fordzilla P1, un Ford para las carreras virtuales

Ford y su equipo de esports Team Fordzilla han presentado su coche definitivo para carreras virtuales, desarrollado bajo el código secreto Proyecto P1 y creado con los votos de los aficionados en Twitter en diferentes etapas de diseño, pues los jugadores decidieron elementos como la posición de los asientos, el estilo de la cabina y la transmisión antes de que los diseñadores de la firma del óvalo trabajaran en sus interpretaciones. Se

presentaron dos diseños a la encuesta final, en la que el coche de Arturo Ariño, diseñador de exteriores de Ford, se impuso al lograr el 83,8 por ciento de los votos, emitidos por unos 225.000 participantes. Inspirado en el Ford GT, el

diseño de Ariño recurre a la llamada tecnología 'morphing', que permite alargar la carrocería para ofrecer mucha estabilidad en largas rectas como las de Le Mans, o compactarla para ganar agilidad en circuitos cortos y virados como Mónaco.



▶ Ford está en conversaciones avanzadas con un importante desarrollador de juegos para introducir su coche en sus carreras virtuales en 2021.



Nuevo Kia XCeed Híbrido Enchufable

El eléctrico cargado solo de ventajas.

10 COMPROMISOS KIA | Cargador de regalo | 0 Con etiqueta CERO



The Power to Surprise

El Nuevo Kia XCeed Híbrido Enchufable fusiona lo mejor de un híbrido con lo mejor de un eléctrico. Y además, viene con Etiqueta Cero, que te da muchas facilidades en tu ciudad, con los 10 Compromisos Kia, que cubren cualquier duda que puedas experimentar al comprar un vehículo de estas características, y con cargador de regalo para que lo recargues cómodamente desde casa.

Emissiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 29-31. Emissiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 32-38. Consumo combinado WLTP (l/100km): 1,4-1,7.

Kia XCEED PHEV con cargador incluido financiando. Oferta para particulares que financien un Kia XCEED PHEV con Banco Cetelem S.A.U. un importe mínimo de 24.000€ a través de la campaña "Enchúfate" a un plazo mínimo de 72 meses y permanencia mínimos de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 30/09/2020 PyB, Ceuta y Melilla. No incluye instalación del cargador. Consulta condiciones en www.kia.com. *Consultar manual de garantía Kia.

La industria mantiene el ritmo

A pesar de la situación incierta que atravesamos, la industria automovilística mantiene un número elevado de primicias que ya estaban previstas, y cuyo estreno en algunos casos se ha demorado unos meses, debido sobre todo al parón del confinamiento y al verano. Llegan más de 50 lanzamientos.

ALFA ROMEO GIULIA GTA Y GTAm.-

Llegan los Alfa Romeo Giulia GTA y Giulia GTAm con una potencia de 540 CV y unas características de auténtico modelo de competición. Sólo se fabricarán 500 unidades entre los dos, y esta exclusividad se va a pagar a un precio elevado, ya que esta berlina deportiva italiana costará 143.000 euros, a los que se sumarán 4.000 más

en el caso de elegir el GTAm, un coche aligerado, con un alerón posterior de mayor tamaño y en el que se han sustituido los asientos traseros por una jaula antivuelco. Prometen emociones fuertes.



ASTON MARTIN 007.-

Creados por la división Q by Aston Martin, llegan nuevas ediciones 007 de los modelos Vantage y DBS Superleggera de Aston Martin, aprovechando la expectación derivada del lanzamiento de la vigesimoquinta

película de la fructífera saga Bond. El Vantage 007 Edition estará limitado a 100 unidades en todo el mundo, mientras que del DBS Superleggera se fabricarán solo 25 unidades. El primero cuesta 121.000 euros, y para el DBS se ha fijado un precio de 279.025 euros.

Audi Q2

Aún más atractivo y conectado



El Audi Q2 se actualiza con un diseño exterior más llamativo, nuevos servicios Audi connect y algunos sistemas de asistencia al conductor de segmentos superiores. Además, ahora recibe faros LED de serie y tecnología Matrix LED opcional. Se ha rediseñado la parte trasera, que ahora incorpora motivos poligonales que ya llevaba al frontal, y también se ha retocado la línea de los hombros. El paragolpes recibe un elemento insertado en el difusor que incluye

grandes polígonos de cinco lados. Y la zona frontal también se actualiza. El paquete de conducción incluye el asistente de cruce adaptativo, disponible en combinación con el MMI Navegación plus, el Audi virtual cockpit y el cambio S tronic. Para el lanzamiento del nuevo Q2 en el mercado español, Audi ofrece en exclusiva la edición especial Genuine edition, limitada a 400 unidades y disponible con el motor 1.5 TFSI de 150 CV, tanto con cambio manual como con el S tronic de doble embrague. La gama tendrá tres motores TFSI y dos TDI, y todos cumplen la norma Euro 6 AP.

AUDI-E-TRON S Y E-TRON S SPORTBACK.-

Dotados de tres motores eléctricos, los nuevos Audi e-tron S y Audi e-tron S Sportback ofrecen en el modo S del cambio su máxima potencia durante 8 segundos, alcanzando la cifra de 503 CV. Pasan de 0 a 100

km/h en 4,5 segundos y alcanzan los 210 km/h de velocidad punta. En España, el precio del e-tron S parte desde 98.030 euros; y desde 100.330 euros para el e-tron S Sportback. En ambos casos, los precios incluyen el mantenimiento durante 8 años o 160.000 km.



AUDI Q5.-

Audi sigue el proceso de actualización de su gama, y en el caso del Q5 éste recibe nuevos pilotos traseros con tecnología OLED digital como primicia mundial, un diseño general con la identidad Q aún más marcada, el estreno del control táctil MMI Touch y una completa gama de propulsores más eficientes, incluidas las tecnologías Mild Hybrid y Plug-in Hybrid.

El nuevo Q5 incluye también una amplia gama de sistemas de asistencia a la conducción y opciones de infoentretenimiento. Y se estrena en el mercado europeo con la versión diésel 40 TDI, con 204 CV y sistema Mild Hybrid de hibridación suave.



Audi S3 Sedan y S3 Sportback

Con 310 CV y desde 53.900 euros

Los nuevos Audi S3 Sedan y S3 Sportback cuentan con el potente propulsor 2.0 TFSI con 310 CV y 400 Nm de par, asociado a un cambio S tronic de siete velocidades, a la suspensión deportiva S con ajustes específicos y una altura de la carrocería 15 milímetros más baja –con la opción de suspensión regulable–, y a la eficaz tracción quattro, todo ello de serie. Ambos modelos aceleran de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos y alcanzan los 250

km/h de velocidad máxima. En comparación con sus predecesores, los nuevos S3 Sedan y S3 Sportback



crecen tres y cuatro centímetros en longitud respectivamente, mientras que la anchura crece tres centímetros en ambos casos. Los primeros vehículos llegarán a los concesio-

narios españoles a principios de octubre. Y en nuestro mercado, el precio del S3 Sportback parte de los 53.900 euros, y de los 54.800 euros en el caso del S3 Sedan.

◀ La estética deportiva es una de las señas de identidad de los nuevos Audi S3. Ambos crecen de tamaño.

BENTLEY BENTAYGA SPEED.-

Ya estaba tardando y por fin está entre nosotros. Hablamos de la versión Speed del Bentley Bentayga,

que incorpora un motor W12 de 6,0 litros de cilindrada y 635 caballos, con 900 Nm de par máximo y sistema de desactivación de cilindros, así como función de conducción 'a vela'. Semejante potencia permite acelerar de 0 a 100 km/h a esta bestia de dos toneladas y media en 3,9 segundos, y alcanzar en un pis pas los 306 km/h.



BMW 545e xDRIVE.- El 545e xDrive recién desvelado cuenta con un motor eléctrico que ofrece 109 CV, y se combina con uno de gasolina de seis cilindros en línea y 286 CV, generando juntos una potencia total de 394 CV. Con tracción total de serie, el híbrido echufable de BMW alcanza los 250 km/h, mientras que en modo eléctrico alcanza 140 km/h. El 545e

xDrive acelera de 100 km/h en 4,7 segundos, su autonomía eléctrica es de 54 a 57 kilómetros –según el equipamiento–, y el gasto medio oscila entre 2,4 y 2,1 l/100 km.



BMW iX3.- La batería de quinta generación BMW eDrive, con la última tecnología de celdas y una capacidad de 80 kWh, permite que el nuevo iX3 cien por cien eléctrico anuncie una autonomía de hasta 460 kilómetros en el ciclo mixto WLTP. El BMW iX3

acelera de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos y la velocidad máxima ha sido limitada electrónicamente a 180 km/h. El iX3 ha homologado un consumo combinado eléctrico entre 19,5 y 18,5 kWh/100 km, según el equipamiento. Y será el primer modelo de la marca bávara que también se producirá para la exportación en la fábrica china de Shenyang.

CITROËN AMI.- Es un cuadríciclo eléctrico para el que basta con el permiso de conducción tipo AM, que en España se puede solicitar a partir de los 15 años de edad. El AMI tiene 75 kilómetros de autonomía y su motor de 6 kW le permite alcanzar una velocidad de 45 km/h, por lo que no puede circular por autopistas o autovías. Su batería de iones de litio de 5,5 kWh permite una recarga

completa en sólo 3 horas con un enchufe estándar de 220 V. Este nuevo utilitario eléctrico de Citroën cuenta con dos cómodas plazas y un diseño muy original.



Citroën C4 y ë-C4

Desde Madrid para todo el mundo

Desde este mismo mes, la nueva generación del Citroën C4 se fabrica en exclusiva en la planta de PSA en Madrid, que abastecerá a todo el mundo. Ofrece una gama completísima de propulsores, ya sea de tecnología térmica de nueva generación –gasolina o diésel– o cien por cien eléctrica, con una autonomía media en este caso de 350 kilómetros, según el ciclo WLTP. Los nuevos C4 y ë-C4 ofrecen 20 sistemas de ayuda a la

conducción, entre ellas el Highway Driver Assist, un dispositivo de conducción semiautónoma de

Nivel 2. Y cuenta además con 6 tecnologías de conectividad. Los nuevos compactos de la marca francesa llevan el exclusivo programa Citroën Advanced Comfort a la máxima expresión, al aunar

innovaciones como los asientos Advanced Comfort o la suspensión de amortiguadores progresivos hidráulicos con el silencio y la fluidez de la movilidad eléctrica en la versión ë-C4 de 136 CV.



GRAN MOMENTO AHORA PARA COMPRAR COCHE POR LOS DESCUENTOS

CITROËN C3.- Si algo ha caracterizado siempre al C3 es su elevado nivel de personalización, pero ahora, en esta nueva etapa, éste aumenta hasta niveles estratosféricos gracias a las 97 combinaciones posibles de colores en el exterior y los 3 ambientes interiores. Además, el C3 refresca su frontal y se centra en proporcionar el mayor cuidado a los ocupantes con los asientos Advanced Comfort



—disponibles por vez primera— y 12 tecnologías de conectividad y ayuda a la conducción. El nuevo C3 ofrece eficientes motores térmicos Euro 6 PureTech y BlueHDi de última generación.

CUPRA ATECA.- El renovado Cupra Ateca mantiene su motor 2.0 TSI de 300 CV en combinación con el cambio DSG, la tracción total 4Drive y el Control Dinámico de chasis DCC de serie. Y añade diseño exterior revisado, nuevo volante deportivo —que integra los botones de arranque de motor y el selector del modo de conducción Cupra—,



asientos deportivos y un nuevo sistema de infoentretenimiento con pantalla. Además de nuevos asistentes a la conducción y sistemas de seguridad.

CUPRA FORMENTOR.- Ya se aceptan pedidos del Cupra Formentor, crossover que está disponible desde 46.920 euros —sin descuentos— en la versión con motor 2.0 TSI de 310 CV de potencia, caja de cambios DSG de siete marchas con conexión electrónica 'shift-by-wire'



y tracción integral 4Drive. El Cupra Formentor acelera de 0 a 100 km/h en solo 4,9 segundos y homologa un consumo combinado de entre 8,2 y 9,0 l/100 km, según el ciclo WLTP. Y también ofrecerá versión PHEV.

DS 7 CROSSBACK E-TENSE 225.- La gama DS incorpora una nueva versión híbrida enchufe denominada DS 7 Crossback E-Tense 225. Esta nueva variante de acceso a la gama electrificada del DS 7 cuenta con un motor de gasolina de 180 CV y uno eléctrico, también delantero, de 110 CV. Ambos están asociados a la tracción delantera y a una batería



recargable de 13,2 kWh que permite recorrer hasta 55 kilómetros en ciclo WLTP. Los pedidos de esta versión ya están abiertos, a un precio que parte de los 45.200 euros.

DS 9

El nuevo **buque insignia** de PSA

El DS 9, nuevo buque insignia de la marca francesa, mide 4,93 metros de largo y 1,85 metros de ancho. Está construido sobre una nueva versión de la plataforma EMP2 (Efficient Modular Platform 2), con una batalla mayor, no utilizada hasta ahora. Inicialmente, el DS 9 estará disponible con una motorización híbrida recargable E-Tense compuesta por un motor turbo de gasolina PureTech y un motor eléctrico, con una potencia

total disponible de 225 CV. El DS 9 es capaz de cubrir entre 40 y 50 kilómetros (ciclo WLTP) en modo cero emisiones gracias a una batería de 11,9 kWh. Y el motor eléctrico ofrece una potencia de 110 CV. Por su parte, la caja de cambios es automática de ocho velocidades.



La gama se completará muy pronto con otras dos motorizaciones E-Tense: con 250 CV de potencia total y dos ruedas

motrices, o con 360 CV y tracción inteligente a las cuatro ruedas. Y en algunos mercados habrá un Pure-Tech de 225 CV.



FERRARI ROMA.- Ferrari cuenta ya con un nuevo icono, que hará historia como uno de los deportivos más elegantes y carismáticos de la familia de motores ganadora año

tras año del premio 'Engine of the Year'. En este caso la potencia asciende hasta los 620 caballos y se combina con la nueva caja de cambios de doble embrague y 8 velocidades, presentada por primera vez en el SF90 Stradale. El Roma acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos.

FORD EXPLORER PHEV.-

El nuevo Ford Explorer es un todocamino híbrido enchufable de siete plazas que combina un motor de gasolina V6 EcoBoost 3.0 y un propulsor eléctrico. La potencia total disponible es de 457 CV, y alcanza hasta 44 kilómetros de alcance eléctrico (WLTP) y un consumo medio de 3,1 l/100 km.

El Explorer cuenta con

tracción total inteligente de serie, con sistema de gestión de terreno y siete modos de conducción. El interior incorpora una pantalla táctil capacitiva de 10,1 pulgadas con sistema SYNC y un sistema de sonido B&O de serie.



RENAULT
Passion for life

Nuevo **CAPTUR**
HÍBRIDO ENCHUFABLE



Desde **200€/mes***

49 meses. TAE: 7,09%. Última cuota: 17.103,36€. Entrada: 5.987,26€

*Oferta RCI Banque válida hasta 30/09/2020

Electric Mobility for you:

Hasta 65 kms** de autonomía conduciendo

en modo eléctrico en ciudad con el

Nuevo Renault CAPTUR E-TECH híbrido enchufable.

Benefíciate de hasta 2.600€ con el Plan RENOVE 2020 o MOVES II***



Gama Nuevo Captur E-TECH Híbrido enchufable: consumo mixto WLTP (l/100) desde 1,4 hasta 1,7. Emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 32 hasta 37,3. Emisiones NEDC CO₂ (g/km) 34. *Oferta válida en Península y Baleares para particulares y autónomos, para pedidos y matriculados del 01/09/2020 al 30/09/2020 de un Renault Nuevo Captur Zen E-TECH Híbrido enchufable. Aplicable a particulares y autónomos siempre que financien a través de Renault Preference con RCI Banque SA, Sucursal en España. La oferta incluye la aportación del fabricante del Plan RENOVE RENAULT para todos. Ejemplo de financiación para Renault Nuevo Captur Zen E-TECH Híbrido enchufable. PVP con Promociones: 27.969,56€. Precio total a plazos: 33.372,07€. Entrada: 5.987,26€. Importe Total Adeudado: 27.384,81€. Importe a financiar: 21.982,30€. 48 cuotas de 200€ al mes y una última cuota de 17.103,36€. Comisión de Apertura: 681,45€ (3,10%). TIN: 5,90%. TAE: 7,09%. Permanencia mínima de 36 meses. Importe mínimo a financiar 6.000€. Incompatible con otras acciones financieras. Modelo visualizado: Nuevo Captur Zen E-TECH Híbrido enchufable Con Pintura metalizada especial y llantas de aleación de 46cm (18") PASADENA. PVP con promociones: 28.781,31€.

** Según el ciclo urbano WLTP.

*** Ayuda adicional para los particulares que tengan derecho a beneficiarse del Plan MOVES II conforme al RD 569/2020 o para Particulares y autónomos que tengan derecho a beneficiarse del "PLAN RENOVE 2020", financiado por el MINCOTUR, conforme al RD 25/2020.



Rediseño, y mucho más

Peugeot actualiza el 3008 y el 5008 con cambios de imagen, pero también con avanzados sistemas de seguridad como el Night Vision, nuevos niveles de acabado o una pantalla central táctil de 10 pulgadas.

Las 800.000 unidades vendidas del 3008 desde su lanzamiento en 2016 –fue el primer SUV de la historia elegido ‘Car of the Year’– y las 300.000 del 5008 matriculadas desde 2017 definen bien los éxitos de ambos modelos, que ahora evolucionan para hacer frente a rivales reforzados.

Y esa evolución se centra en la estética, que gana en personalidad y dinamismo: nueva parrilla sin marco –es específica en los acabados GT y GT Pack–, logo de la marca sobre el capó, entradas de aire laterales enmarcadas en negro brillante, faros LED desde el equipamiento básico, luces diurnas en forma de colmillo, ópticas traseras Full LED con cristal ahumado. Y en los GT y GT Pack son nuevas también las llantas San Francisco de 19 pulgadas o la función Niebla de las ópticas delanteras, que permite eliminar los faros antiniebla. Y para esos dos aca-

bados deportivos se ofrece ahora en opción el paquete Black Pack, que recurre a elementos más oscuros: parrilla, logos, molduras de aletas, barras y spoiler de techo, parte inferior de las puertas...

Dentro también hay novedades, destacando el cuadro de mandos digital de 12,3 pulgadas con imágenes de mayor

calidad y contraste gracias a la tecnología Normally Black, y una pantalla táctil central más grande que antes: 10 pulgadas. Además, todas las versiones con transmisión automática montan de serie el selector de modos de conducción para escoger entre Normal, Sport y Eco.

La casa francesa aprovecha

◀▶ El acabado GT prescinde de los faros antiniebla delanteros, sustituidos por el modo Niebla de sus Full LED. Y las llantas de 19 pulgadas son nuevas.

también para mejorar tapicería, revestimientos e inserciones decorativas de varias versiones, y en los GT y GT Pack el espejo interior prescinde del marco. Y además de esas dos terminaciones, la nueva estructura de la gama incluye niveles Active, Active Pack, Allure y Allure Pack.

En cuanto a las ayudas de conducción, también hay novedades como el sistema de visión nocturna Nigh Vision –primicia en el segmento–, el control de cruce adaptativo con función Stop & Go, el asistente de posición en el carril, un frenado automático de emergencia evolucionado –detecta peatones y ciclistas, de día y de noche, entre 5 y 140 km/h– y el reconocimiento de señales de tráfico ampliado: stop, dirección única, prohibido adelantar...

Por contra, la oferta mecánica no protagoniza cambios.



◀▶ El i-Cockpit ha sido mejorado, y el selector de modos de conducción se generaliza.



TOTALMENTE SUV TOTALMENTE SPORT.



GAMA FIAT 500X DESDE 99€/MES*

SUJETO A FINANCIACIÓN. 36 CUOTAS. ENTRADA: 2.146,44€. ÚLTIMA CUOTA: 11.718,00€
COMISIÓN DE APERTURA (3%): 360,13€. TAE: 10,63%

500X

- Llantas de aleación de 46 cm (18")
- Faros Full LED
- Navegador táctil de 17,7cm (7")
- Apple CarPlay & Android Auto
- Climatizador Bizona
- Sensor de parking Trasero
- Luces diurnas y faros antiniebla LED
- Reconocimiento de señales de tráfico
- Control de velocidad
- Lane Assist



fiat.es

Gama Fiat 500X: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 4,8 a 7,3 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 125 a 164 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂: de 106 a 138 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Oferta válida para Fiat 500X Lounge 1,0 Firefly T3 88KW (120 cv) S&S 334.L12.4. PVP Recomendado sin incluir gastos de financiación ni matriculación: 14.150,49€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de financiación de 12.500€ con un plazo mínimo y permanencia de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. TIN 8,99%. Importe total del crédito: 12.004,05€, Comisión de apertura (3%): 360,12€ al contado. Precio total a plazos: 17.788,56€. Importe total adeudado: 15.642,12€. La oferta incluye garantía legal y asistencia en carretera de 2 años. Oferta válida hasta el 30/09/2020 en Península y Baleares. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.



TENDENCIA SUV ESTE TIPO DE FORMATO SIGUE SIENDO EL GRAN PROTAGONISTA DEL MERCADO, PERO CASI SIEMPRE ASOCIADO YA A LA ELECTRIFICACIÓN

FORD KUGA HYBRID.- La nueva generación del Kuga completa la electrificación de su gama con el lanzamiento a finales de año de la variante híbrida, que

se suma a las ya existentes: PHEV e híbrida 'suave' mHEV. La nueva versión autorrecargable combina un motor de gasolina de 2,5 litros y otro eléctrico que suman una potencia conjunta de 203 CV. El consumo medio homologado es de 5,6 litros para la variante con tracción delantera, aunque también habrá otra con tracción total algo más adelante.



FORD MUSTANG MACH-E.- Este crossover eléctrico de 4,71 metros de longitud llegará a comienzos de 2021 con cuatro niveles de potencia –258, 285, 337 y 465 CV– y dos capacidades de batería: 75,7 y 98,8 kWh. La autonomía oscila entre los 420 y los 600 kilómetros. Con el cargador wallbox que oferta Ford, por cada hora se puede

recargar energía para recorrer 62 kilómetros. Contempla versiones con propulsión trasera y tracción total, además de frenos Brembo y suspensión adaptativa.



KIA STINGER.- En pleno verano Kia ha desvelado las primeras imágenes del renovado Stinger, el vehículo más pasional y deportivo de la gama coreana. Su imagen es ahora más deportiva y musculosa, los faros LED ganan en sofisticación, el difusor trasero resulta más poderoso e introduce nuevas llantas de hasta 19 pulgadas. También el habitáculo se actualiza en su



nueva puesta en escena, pues se rodea de materiales con más calidad y se optimiza el confort. Pero no está confirmado que el renovado Stinger llegue a nuestro mercado finalmente.

LAND ROVER DEFENDER 90.- En la recta final del año llega la versión corta de este icónico modelo. El Defender 90 mide 4,32 metros de longitud



–4,58 con rueda de repuesto– y presenta una capacidad 'off road' extraordinaria, gracias a aliados como el Terrain Response, la caja reductora, la tracción total y una generosa altura al suelo. Se comercializa con dos motores diésel, con 200 y 240 CV, y dos más de gasolina, con 300 y 400 CV, el más potente asociado a un sistema híbrido ligero de 48V. El cambio siempre es automático de ocho relaciones.

HYUNDAI I20.- Cambio radical el protagonizado por el modelo coreano. Presenta un diseño exterior más deportivo, es más largo –alcanza los 4,04 metros–, más ancho y más bajo, ofrece un interior más amplio y cuidado, y su maletero gana 25 litros de capacidad –hasta los 351–. Los motores, todos de gasolina, comienzan con un 1.2 de 84 CV y hay dos

variantes tricilíndricas 1.0, con 100 y 120 CV, que presumen de hibridación ligera a 48V, otra de las grandes novedades de esta tercera generación. Su dotación tecnológica también se incrementa generosamente.



JEEP COMPASS 4xe Y RENEGADE 4xe.- El Compass 4xe y el Renegade 4xe comparten mecánica: un motor 1.3 Turbo de gasolina delante –rinde 130 CV en las versiones menos potentes y 180 en las más enérgicas– y uno eléctrico detrás, que suman 190 CV en los S y Limited, y 240 CV con el acabado Trailhawk. Estos dos PHEV usan una batería de 11,4 kWh y su alcance

eléctrico es de 50 kilómetros. La tracción, además, es total. Y ya están disponibles. En diciembre también llegará el Wrangler 4xe, versión PHEV con 375 CV.



LAND ROVER DISCOVERY SPORT MY21.- Si antes de verano el Discovery Sport sumaba la versión híbrida enchufable P300e, con un motor de gasolina

delantero de 200 CV y otro eléctrico detrás de 109 –309 CV de potencia total–, ahora la gama, con precios desde 40.350 euros, introduce mejoras en su equipamiento, así como la versión deportiva Black, con un propulsor de gasolina de 290 CV. Y estrena los nuevos motores diésel Ingenium 2.0 MHEV, con 163 y 204 CV, y gasto desde 6,3 litros.



RANGE ROVER EVOQUE MY21.- También el Evoque cuenta desde hace meses con la versión híbrida enchufable P300e, de 309 y tracción total, pero el SUV británico introduce ahora mejoras, como un equipamiento más completo y tecnológico, además de versiones inéditas, como la serie Nolita Edition o el lujoso acabado Autobiography.



Hyundai Kona
Nueva imagen y versiones de 48V

En la recta final del año llegará el renovado Kona. Este equilibrado B-SUV actualiza su imagen, su equipamiento y su gama de motorizaciones. En este último aspecto, la nota más destacada es la llegada de un sistema de hibridación ligera de 48V, tecnología que se aplica al motor tricilíndrico de gasolina 1.0 T-GDi de 120 CV y al diésel 1.6 CRDi –cuatro cilindros– de 136 CV. Ambos presumen de la etiqueta medioambiental ECO. La

oferta se completa con un bloque 1.6 T-GDi de gasolina y 198 CV, y con la conocida variante híbrida que rinde 141 CV, que no protagoniza cambios. Los retoques estéticos son palpables en el nuevo Kona, que incrementa el tamaño en 40 milímetros, llegando a 4,21 metros de longitud. También se actualiza el interior, con una consola optimizada, nueva pantalla táctil y más funciones en el sistema multimedia. Introduce nuevos



asistentes de conducción, como el de mantenimiento de carril o aviso de avance del vehículo que

nos precede. Por último, añade a la gama el acabado N Line, de corte más deportivo.

KIA RIO.- El modelo de la firma coreana se ha sometido a una intensa renovación estética, además de mejorar su sistema multimedia con más funciones

e introducir nuevos asistentes de conducción. En el apartado mecánico la novedad llega de la mano de la hibridación ligera de 48V, aplicada al bloque tricilíndrico de gasolina 1.0, que eroga 100 y 120 CV. Los dos portan la etiqueta ECO. La oferta se completa con un motor atmosférico de acceso con 84 CV, más otro de 100 sin hibridación.



KIA SORENTO.- Ya podemos adquirir el nuevo Sorento, revolucionario en los principales apartados, aunque deberemos esperar hasta los primeros meses de 2021 para disfrutar de la variante más eficiente de la gama. Se trata de un híbrido enchufable que asocia un motor 1.6 T-GDi de 180 CV a otro eléctrico de 66,9 kW (91 CV), para una potencia

conjunta de 265 CV. La batería tiene una capacidad de 13,8 kWh y el alcance eléctrico ronda los 50 kilómetros. El cambio es automático y la tracción, total.



LEXUS LS.- El buque insignia de Lexus actualiza su imagen exterior con una silueta más dinámica, pese a sus 5,23 metros de longitud. Se ha puesto especial interés en mejorar el confort, optimizando para ello la suspensión neumática, las estabilizadoras y hasta el flanco de los neumáticos.

También es más eficaz el sistema de cancelación de ruidos en el interior, e incorpora el sofisticado sistema de iluminación Blade Scan AHS que debutó en el RX. Según la firma nipona, el sistema híbrido de 359 CV ofrece ahora más suavidad al iniciar la marcha.



LEXUS UX 300e.- Nuevo salto adelante de Lexus, que pasa de la hibridación clásica a un vehículo totalmente eléctrico. Este SUV de 4,50 metros de longitud porta un motor eléctrico de 204 CV, la tracción es delantera y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos. La batería de iones de litio de 54 kWh de capacidad se ubica en el piso, entre los dos ejes, y ofrece una autonomía de 400 kilómetros



GAMA MASERATI TROFEO.- La colección Trofeo se amplía con el Ghibli y el Quattroporte, que se unen al Levante ya disponible. El motor V8 de 3,8 litros rinde 580 CV y la velocidad máxima en los nuevos modelos es de 326 km/h. En los

dos casos la propulsión es trasera. Y el cambio es automático de ocho relaciones. En octubre llega también al mercado el Ghibli Hybrid, el primer electrificado de la marca. Su sistema híbrido de 48V se asocia a un motor 2.0 de gasolina de 330 CV.

MAZDA MX-30.- El primer vehículo totalmente eléctrico de la marca de Hiroshima se denomina MX-30. Mide 4,40 metros, un tamaño similar al del CX-30, y apuesta por un motor eléctrico de 143 CV que se alimenta con la energía que le proporciona una batería de iones de litio de 35,5 kWh de capacidad. Homologa un alcance de 200

kilómetros en ciclo WLTP. En una toma de 50 kW se puede cargar al 80% en solo 30 minutos. Las puertas traseras tienen apertura inversa para mejorar el acceso a un interior que presenta cinco plazas.





Estrella de la tecnología

La séptima generación del Mercedes-Benz Clase S, o W 223, llega con dos largos de carrocería, una tecnología de impresión y motores de gasolina y diésel con hasta 435 CV, a los que pronto se sumará un PHEV.

Uno de esos instantes que todo aguardan con interés en la industria del automóvil es la llegada de un nuevo Clase S. Y la séptima entrega ya está aquí, lista para su inmediata comercialización con una gama inicial que comprende cuatro motores 3.0 de seis cilindros en línea: en gasolina, con sistema híbrido suave de 48V, S 450 4Matic de 367 CV y S 500 4Matic de 435 CV; y en diésel, S 350 d de 286 CV –aquí podemos elegir entre propulsión y tracción total 4Matic– y S 400 d 4Matic de 330 CV, siempre con caja automática 9G-Tronic. Pero la oferta crecerá



▲ Longitud de 5,18 metros en la versión normal y 5,29 en la larga, cuya distancia entre ejes es 11 centímetros mayor. E igual maletero: 550 litros.

pronto con el S 580 –V8 de gasolina y red de 48V– o el S 580 e, variante híbrida ‘plug-in’ con unos 100 kilómetros de autonomía eléctrica.

Dentro, la firma de Stuttgart apuesta por una gran pantalla central en vertical con tantas funciones que el número de botones ‘físicos’ se



◀ Faros Multibeam LED de serie. Y el sistema Digital Light ilumina la carretera con 2,6 millones de píxeles.

reduce en 27. Y detrás puede haber otras tres pantallas, capaces de identificar al usuario por el PIN, la huella, su voz o el reconocimiento facial de cara a satisfacer mejor sus gustos. Además, estrena un Head-up display que proyecta información en el parabrisas con realidad aumentada, abarcando un área similar al de una pantalla de 77 pulgadas. Y si eso impresiona, qué decir del equipo de sonido Burmester con 31 altavoces o del sistema MBUX, que controla mediante cámaras en el techo nuestros movimientos para ‘saber’ qué queremos hacer y ayudarnos. En cuanto a seguridad, contempla airbag frontales traseros y airbag central delantero, y desde mediados de 2021 se ofrecerá en Alemania el sistema Drive Pilot de conducción autónoma Nivel 3 o el que estaciona sin necesidad de conductor. Y como opción se incluirán los faros Digital Light, que a los 84 LED por faro que lleva de serie añade 3 LED de alta potencia que se reflejan de forma activa hacia la calzada mediante 1,3 millones de ‘espejitos’.



▲ El interior puede incluir hasta cinco pantallas, contando las tres traseras. Las del salpicadero son la central –11,9 pulgadas de serie y 12,8 en opción, ambas hápticas– y la instrumentación: 12,3 pulgadas, con 3D opcional.



▶ Frente acopilotado, un panel microperforado con láser puede recrear mediante 152 diodos LED una especie de constelación de estrellas.

El ‘peque’ de Rolls-Royce

El Ghost, lanzado en 2010, tiene sucesor. La nueva generación comparte plataforma con Phantom y Cullinan, equipa un V12 de 571 CV y presume de dirección y tracción a las cuatro ruedas, y de suspensión predictiva.

El Rolls-Royce Ghost, la berlina ‘compacta’ de la marca, cambia por completo. Nueva plataforma de aluminio, longitud de 5,55 metros, maletero de 507 litros –17 más que en el actual, disponible en dos largos de carrocería–, un motor V12 de gasolina con 6,75 litros y doble turbocompresor que rinde 571 CV y contribuye al reparto de pesos ideal –50 por ciento sobre cada eje– al ir montado algo más retrasado que en su antecesor... Como la carrocería o las puertas son también de aluminio, el peso se contiene mejor y la firma británica de BMW puede anunciar muy buenas prestaciones: 250 km/h de velocidad punta –limitada electrónicamente– y aceleración de 0 a 100 km/h

en 4,8 segundos, un valor muy bajo para el que ha resultado clave la eficacia de su cambio automático de ocho marchas o la tracción total. Y el nuevo Ghost equipa también dirección a las cuatro ruedas.

Más novedosa es la suspensión Planar Suspension System, con muelles y amortiguadores activos de dureza

variable que se reajustan continuamente en función de la información proporcionada por una cámara que escanea la calzada en busca de irregularidades, de manera que permite anticiparse y filtrar el bache, la grieta, la junta de dilatación o el resalte del firme, siempre que la velocidad sea inferior a 100 km/h.



▶▶ Rolls-Royce ha desvelado solo un tamaño de carrocería, prácticamente igual que la versión alargada del actual Ghost. Y la anchura y la altura han crecido. El aislamiento acústico ha sido mejorado con 100 kilos de material absorbente.



Otras sofisticaciones de la segunda generación del Ghost tienen que ver con la iluminación, pues sus faros LED montan diodos láser para la función de luces largas y también disfruta de sistema de visión nocturna. Y entre los asistentes de conducción más avanzados figuran la visión perimetral de 360 grados mediante cámaras, el control de crucero activo o el sistema de mantenimiento en el carril. También ofrece Head-up Display, un equipo de sonido de 18 altavoces desarrollado específicamente para el Ghost o paneles –en el techo y en el salpicadero– capaces de repro-

ducir cielos estrellados. Y, por supuesto, cada cliente puede escoger el tono del interior, el tipo de cuero o los materiales de las molduras decorativas, tanto si figuran en la carta de opciones como si se trata de peticiones individuales, siempre satisfechas por la marca.

ELECTRIFICACIÓN YA SEAN ELÉCTRICOS, PHEV O HÍBRIDOS 'SUAVES', PRÁCTICAMENTE TODOS LOS LANZAMIENTOS APUESTAN POR NUEVAS TECNOLOGÍAS

Opel Mokka-e

Hasta **322 kilómetros** de autonomía

A finales de año llegará el nuevo Mokka, un vehículo de filosofía ahora más 'rebelde' y pasional en su diseño. Es más corto —4,15 metros—, algo más ancho y ofrece un maletero de 350 litros. El interior es más sofisticado y completamente digitalizado en la variante eléctrica Mokka-e, aunque también dispondrá de versiones animadas por motores tradicionales: de gasolina, con 100 y 130 CV, más un diésel de 110 CV.

La versión eléctrica comparte tecnología con otros modelos del Grupo PSA, como el Opel Corsa-e o el Peugeot e-208. Se trata de un motor eléctrico de 136 CV que se alimenta desde una batería de iones de litio de 50 kWh de capacidad. Y homologa una autonomía media de 322 kilómetros. Aprovecha, también, para incrementar su oferta multimedia, en seguridad y el abanico de personalización del vehículo



PEUGEOT E-BOXER.-

Disponible con cuatro longitudes y tres alturas diferentes de carrocería, contempla un propulsor eléctrico de 90

kW (122 CV) y dos tamaños diferentes de batería: una de 37 kWh, con hasta 200 kilómetros de autonomía media, y otra aún más capaz, de 70 kWh, que amplía el rango de acción hasta los 340 kilómetros. En un cargador de 50 kW, en una hora se almacena hasta el 80 por ciento de la energía. La velocidad máxima se ha limitado a 110 km/h.



PORSCHE PANAMERA.-

A mediados de octubre llegará el renovado Panamera, que luce una nueva imagen gracias al frontal Sport Design, que antes era opcional. Pero las novedades de mayor calado se producen bajo el capó. Así, la versión Turbo S rinde ahora 630 CV y acelera de 0 a 100 km/h en 3,1 segundos. También el GTS incrementa

la potencia hasta los 480 CV, y los Panamera y Panamera 4 montan un 2.9 V6 con 330 CV. La versión híbrida enchufable 4S E-Hybrid ofrece 560 CV y aumenta la autonomía eléctrica hasta los 54 kilómetros WLTP.



RENAULT TWINGO Z.E.-

La ofensiva eléctrica de Renault también salpica al vehículo de entrada a la marca francesa. El Twingo Z.E. conserva la modularidad, el tamaño y el extraordinario radio de giro de sus hermanos térmicos, pero en este caso incorpora un motor eléctrico de 60 kW (82 CV) y una batería de iones de litio de 22 kWh

de capacidad. La autonomía media alcanza los 180 kilómetros en ciclo WLTP, y se incrementa hasta los 250 si circulamos exclusivamente por ciudad. En un cargador de 22 kW, en 30 minutos cargará para recorrer 80 kilómetros.



ROLLS-ROYCE DAWN SILVER BULLET.-

La actividad en la marca de lujo por excelencia está siendo muy intensa este verano. Al nuevo Ghost se une este exclusivo Dawn Silver Bullet, un roadster biplaza del que sólo se fabricarán 50 unidades. Además de exclusividad, lujo y personalización, con detalles como materiales nobles y fibra de carbono, lo más llamativo es la pintura especial realizada por

encargo. Bajo el capó porta un descomunal V12 de 6.6 litros que eroga 571 CV, gestionados por una caja automática de ocho



marchas. La tracción es trasera.

SEAT ATECA.-

El exitoso SUV de la firma española se ha sometido a una intensa puesta a punto en su ciclo medio de vida. Refresca su imagen exterior

con un frontal más en la línea emprendida por el Tarraco, y actualiza el interior con mejoras en el cuadro Digital Cockpit y en el sistema multimedia. Incorpora un nuevo acabado Xperience, de corte más campero, y estrena el 2.0 TDI de 115 CV, que releva al 1.6 TDI de similar potencia. Salvo eso, mantiene su oferta en gasolina y diésel entre 110 y 190 CV.



SEAT TARRACO FR / PHEV.-

La pandemia ha retrasado ligeramente el lanzamiento de la versión FR del Tarraco. Presenta motores de gasolina y diésel —en ambos casos con 150 y 190 CV—, caja DSG7 y tracción total 4Drive, salvo en el menos potente de gasolina, de tracción delantera. La variante más deportiva de la gama apuesta por una suspensión más firme y

detalles estéticos específicos. Contempla hasta siete plazas y está disponible desde 39.620 euros. Además, en las próximas semanas llegará la variante PHEV, con 245 CV y 50 kilómetros de autonomía eléctrica.



SKODA OCTAVIA SCOUT.-

Disponible únicamente con carrocería familiar —su maletero ofrece 640 litros—, este modelo se rodea de protecciones en los

bajos y presenta 15 milímetros más de altura respecto al suelo. Pero además de tracción total, también cuenta por primera vez con tracción delantera. Su gama de propulsores contempla turbodiésel de 115 y 190 CV, gasolina de 150 y 190, y una variante con hibridación ligera 1.5 e-TEC de 150 CV que conlleva la etiqueta ECO de la DGT.



TOYOTA YARIS.-

La cuarta generación del Yaris llega con mejoras dinámicas, gracias a su nueva plataforma, y estrena un eficiente sistema híbrido que

rinde 116 CV de potencia en total. La batería autorrecargable es ahora de iones de litio, y permite alcanzar hasta los 130 km/h en modo eléctrico. El interior es algo más amplio que en el anterior y ofrece de serie el avanzado Toyota Safety Sense. En paralelo llega también el GR Yaris, un deportivo de gasolina con 261 CV y dotado de tracción total.



TESLA MODEL Y.-

Mide 4,75 metros de longitud y presenta un aspecto basado en el del Tesla Model X, pero una talla por debajo. Su minimalista interior contempla cinco plazas, aunque en opción dispone de una tercera fila que incrementa el aforo hasta las siete plazas. Está disponible con dos variantes dotadas de tracción total, una de 351 CV con

autonomía de 480 kilómetros WLTP, y otra con 480 CV y 505 kilómetros de rango de acción. La batería tiene 75 kWh de capacidad. Desde 64.000 euros.



Volkswagen Arteon

Estrena un **Shooting Brake** y un PHEV

Esta atractiva berlina deportiva se actualiza intensamente, aunque la principal novedad recae sobre el estreno de la variante Shooting Brake, que está disponible desde 48.200 euros. Las dos carrocerías miden 4,87 metros, comparten la puesta en escena del interior —incluye cuadro de mandos Digital Cockpit Pro de serie— y prácticamente firman el mismo volumen del maletero, que alcanza los 565 litros en el nuevo 'familiar'.

También ha sido revisada la gama de motorizaciones. Ofrece dos variantes turbodiésel, con 150 y 200 CV, y tres de gasolina, con 190, 280 y 320 CV, el más potente asociado a la versión R, que se remata con una puesta a punto mucho más dinámica. Además, estrena una eficiente versión híbrida enchufable GTE que eroga 218 CV de potencia.



La batería de iones de litio tiene 13 kWh de capacidad y la autonomía eléctrica ronda los 50 kilómetros.

Por último, estos modelos reciben mejoras en algunos de sus asistentes de conducción y en el sistema de iluminación.

VOLKSWAGEN GOLF GTI Y GTE.-

El último trimestre del año será realmente activo en la gama del nuevo Golf, ya que se lanzarán las versiones GTI, GTE y R. La versión GTI monta un 2.0 TSI de gasolina con 245 CV, cambio

manual o DSG7 y alcanza los 250 km/h. Por su parte, las variantes híbridas enchufables de gasolina contemplan un dinámico GTE de 245 CV y un eHybrid con 204. Ambos portan una batería de 13 kWh de capacidad y comparten 56 kilómetros de autonomía eléctrica. A finales de año llegará la variante R, la más rabiosa del Golf, con 330 CV.



VOLKSWAGEN TIGUAN.-

El exitoso SUV alemán también se actualiza con evidentes cambios estéticos y mejoras en su dotación, como un sistema multimedia más sofisticado

o faros matriciales entre ellas. Además, aprovecha para presentar unos motores diésel más limpios e incorpora una variante deportiva R de gasolina con 320 CV y dotada de tracción total. No habrá versión eléctrica, pero en noviembre llegará una variante híbrida enchufable eHybrid de 245 CV, con alrededor de 50 kilómetros de autonomía eléctrica.





▲ Con sus 4,65 metros, es 4 centímetros más corto que el Kodiaq y 27 más largo que el Karoq.

Apuesta definitiva

Fuente de vida. Eso significa en irlandés Enyaq, nombre elegido para este crossover que combina la filosofía que Skoda imprime a sus modelos con un toque electrificante, creando así un inteligente vehículo que aspira al éxito y llegará a España con precios desde 39.000 euros.

El fabricante checo entra de lleno en el mundo eléctrico apuntando directamente al segmento que podría tener más demanda: el de los SUV de tamaño medio. Y para tener un sitio privilegiado ha ideado este Enyaq iV, que mide 4,65 metros de largo, cuatro centímetros menos que un Kodiaq. Esa atractiva carrocería ha sido especialmente diseñada para ofrecer un

▼ Los que equipan la batería de 82 kWh admitirán recargas de hasta 125 kW. En 38 minutos alcanzan el 80%, como para cubrir 408 kilómetros.



coeficiente aerodinámico Cx de solo 0,27, un valor a tener en cuenta cuando lo único que nos impulsa es la energía eléctrica.

Los conocimientos del Grupo Volkswagen en la materia le han venido de maravilla a Skoda, que apuesta por la plataforma MEB para sustentar este Enyaq iV. Especialmente desarrollada para sus vehículos eléctricos, en los bajos se esconden sus baterías para no restar un ápice de espacio a un



◀ Buena parte de sus funciones se controlan desde la pantalla de 13 pulgadas –es de 10 en las versiones 50 iV–, y ofrece un avanzado control por voz. Dentro se usan materiales reciclados y otros tratados de manera natural, como el tapizado de la imagen, curtido con aceite de oliva. Y hay diferentes ambientes para personalizarlo a nuestro gusto.

interior realmente amplio –el maletero tiene 585 litros–, y con todas las ingeniosas soluciones Simply Clever que podamos imaginar. Más alguna más creada específicamente para el Enyaq iV.

Ese interior presenta un minimalista aspecto, donde hay una pantalla central de 13 pulgadas –es de 10 en las versiones 50 iV– desde la que se controla prácticamente todo; incluso con la voz y gracias a nuestro asistente personal,

Laura, que entiende hasta 15 idiomas. Frente al conductor hay otra de 5,3 pulgadas; y, de forma opcional, un Head-Up display con realidad aumentada.

Materiales sostenibles, lo último en tecnología... son otros aspectos de los que presume este electrificante Enyaq iV. Que llega con una gama realmente sorprendente, más cuando estamos acostumbrados a que un eléctrico puro se ofrezca solo con una o dos op-

ciones mecánicas... Pero hablamos de cinco, fruto de combinar tres tamaños de batería –55, 62 y 82 kWh, que realmente son 52, 58 y 77 respectivamente– con versiones de tracción trasera o total.

Los primeros en llegar a mediados de 2021, aunque ya se pueden reservar en España, serán los 60 iV y 80 iV, que tienen precios de partida de 39.000 y 45.000 euros respectivamente. Ambos se conforman con un único motor en

el eje trasero que ofrece 180 CV en uno y 204 en el otro, mientras que esconden baterías que les proporcionan 390 y 510 kilómetros de autonomía respectivamente –el 80 iV será el Enyaq con mayor autonomía de toda la gama–.

Presumen de prestaciones, pero en caso de no ser suficientes ten en cuenta que más adelante llegarán los 80x iV y los RS, que comparten la batería más grande pero suman un segundo motor delantero pa-

▼ 1.895 unidades, en honor al año en que se fundó Skoda, se van a fabricar de una edición especial llamada Founders Edition, que luce detalles como la parrilla Crystal Face, iluminada con 130 LED, o estas llantas de 21 pulgadas. Hay faros Matrix LED e ingeniosas soluciones Simply Clever.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	50 iV	60 iV	80 iV	80x iV	RS
Potencia máxima	109 kW (148 CV)	132 kW (180 CV)	150 kW (204 CV)	195 kW (265 CV)	225 kW (306 CV)
Par máximo	220 Nm (22,4 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)	425 Nm (43,3 mkg)	460 Nm (44,9 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Longitud/Anchura/Altura (milímetros)	4.649 / 1.879 / 1.616	4.649 / 1.879 / 1.616	4.649 / 1.879 / 1.616	4.649 / 1.879 / 1.616	4.649 / 1.879 / 1.616
Capacidad de batería (kWh)	55 (52 útiles)	62 (58 útiles)	82 (77 útiles)	82 (77 útiles)	82 (77 útiles)
Aceleración de 0 a 100 km/h (s)		11,4	8,7	8,5	6,9
Velocidad máxima (km/h)		160	160	160	180
Autonomía máxima WLTP (km)		340	390	510	460
Precios desde... (euros)	N.D.	39.000	45.000	N.D.	N.D.

ra ofrecer tracción a las cuatro ruedas, además de 265 y 306 CV, mientras que en el lado opuesto estará el 50 iV, una opción muy sensata y más barata que el 60 iV.

Y por si no es suficiente, ojo a su dotación en seguridad activa o pasiva, donde hay hasta un airbag central delantero.



Con el nuevo 500e, Fiat recupera la tradición de producir su emblemático utilitario en Turín, ciudad por cuyas calles hemos conducido ya el primer eléctrico que Fiat lanza en Europa. Se trataba aún de una unidad de preserie, pero el coche ya parece listo para saltar al mercado con argumentos de peso y un precio que en España arrancará en 29.900 euros.



Huele a éxito

Dice Fiat que las ventas de vehículos eléctricos se multiplicarán por diez en los próximos cinco años, y en la marca quieren estar listos de cara a esa creciente demanda. Por ello han desarrollado una plataforma para modelos eléctricos que tendrá en el futuro otras aplicaciones –reina el hermetismo–, y que debuta con este 500e, tercera generación del, posiblemente, coche más emblemático de la casa turinesa... y de Italia. Tercero porque el primero nació en 1957 y el segundo, que continuará produciéndose en Polonia con motores de combustión y Mild Hybrid, creció y actualizó aquel estilo pionero en 2007.

El 500e estrena imagen –eficaz aerodinámica con Cx de 0,30– y vuelve a crecer de talla, pues se estira 61 milímetros a lo largo, 56 a lo ancho y 29 a lo alto, de manera que gana presencia. Al entrar también se nota, pues el habitáculo es mucho más ancho –41 milímetros más al nivel de los hombros y 50 más al de las caderas–, aunque la segunda fila sigue siendo justa porque los



▲ La producción del 500e se realiza en la planta turinesa de Mirafiori, de donde sale el Maserati Levante. La unidad probada era aún de preserie.

22 milímetros extra de batalla solo se traducen en 21 más de longitud habitable.

Pero es sentarte y ya te ves

más cómodo, tanto por la amplitud como por la optimizada postura al volante, pues el asiento va en una posición

más natural y tiene más recorrido de reglaje, y el volante se ajusta en altura y profundidad. Y lo que hay a mano tiene mejor pinta –cierto aire Premium, aunque con materiales solo correctos– que en el 500 actual: instrumentación digital, pantalla central Uconnect de 10,25 pulgadas y nuevos espacios para guardar cosas, empezando por la enorme guantera o una bandeja para cargar el smartphone. Curiosamente, el maletero es igual de justito: 185 litros.

El 500e, que a España llega en octubre con una atractiva versión Ñ-Edition por 29.900 euros –o 199 al mes–, constituye una revolución tecnológica. Por ejemplo en seguridad y asistentes, con sistemas como el iACC –control de cruce– inteligente con lectura de señales de tráfico–, el centrado automático en el carril, la llamada de emergencia eCall, faros Full LED o la frenada activa con detector de peatones y ciclistas, hasta lograr el Nivel 2 de conducción autónoma.

Muchos de esos dispositivos aún no estaban conectados en



▲ Cargando en una toma rápida de 85 kW bastan 35 minutos para alcanzar el tope, y en un enchufe doméstico se necesitan unas 15 horas.



◀ Aunque no lo parezca a primera vista, ciertos detalles de diseño del 500e se inspiran en el primer 500, nacido en 1957.



ASÍ ERA EL 'NUEVO' 500 El coche que remotorizó a Italia

En 1936, abriendo lo que Fiat llama su 'era moderna', la casa turinesa presentaba el 500 Topolino, que se mantendría en producción hasta 1948 y derivó en el 500 C, fabricado hasta 1955. Pero el verdadero motorizador de una Italia que se recuperaba de la Segunda Guerra Mundial sería el 'Nuovo 500', introducido en el verano de 1957 con un precio, 465.000 liras, accesible para buena parte de los automovilistas del país. Con 2,97 metros de longitud, 1,32 de anchura y 1,33 de altura, el Fiat 500 se convirtió pronto en una parte más del paisaje urbano, donde imponía su bicilíndrico trasero de 479 cc con 13 CV a 4.000 rpm, que le permitía alcanzar 85 km/h. Tenía caja manual de cuatro marchas, pesaba 470 kilos en vacío, gastaba 4,5 l/100 km de media y giraba en solo 8,6 metros.

la unidad de preserie –nos dijeron que su terminación interior tampoco era la definitiva– que pudimos probar por Turín durante una hora larga. Unos 30 kilómetros muy urbanos con los que hemos descubierto un eléctrico de lo más atrayente. Motor delantero de 87 kW –118 CV– capaz de

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	87 kW
Potencia máxima	87 kW (118 CV)
Par máximo	220 Nm (22,4 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. 281 mm / Tambores 203 mm
Peso en vacío (kg)	1.290
La./An./Al. (mm)	3.632/1.683/1.527
Maletero (l)	185
Neumáticos	Nd.
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	42,0 kWh
Peso de la batería (kg)	290
De 0 a 100 km/h (s)	9,0
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo mixto WLTP	13,8 kWh/100 km
Emissiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	320
Alcance máximo urbano WLTP (km)	458
Cargador a bordo	7,0 kW
Tiempo de recarga C (del 20 al 80 %)	35 minutos (a 85 kW)
Precios desde... (euros)	29.900



▲▶ Aunque el coche es 61 milímetros más largo que el actual, el maletero no varía: 185 litros. El respaldo se abate por mitades tanto en el 500e Berlina –carrocería cerrada– como en el 500e Cabrio probado.

insuflar unas prestaciones estupendas, batería de 42 kWh bajo el suelo –es de Samsung y pesa 290 kilos– para un alcance medio de 320 kilómetros, un peso que estaría por debajo de los 1.300 kilos en vacío... Y podemos elegir entre tres modos de conducción: Normal, en el que arranca por defecto y alcanza 150 km/h; Range, que es igual pero añadiendo la función One Pedal Drive, y Sherpa, ideado para racionar la batería –desactiva

la climatización y limita la potencia a 78 CV y la velocidad a 80 km/h– cuando deseamos economizar al máximo. Y en ese caso también opera el One Pedal Drive, que retiene intensamente cuando deceleramos –en Normal rueda libre por inercia al decelerar–, lo que recarga más la batería y permite prescindir del freno a poco que nos habituemos a usar el acelerador como un 'modulador'. A nuestro juicio, de hecho, retiene demasiado,



y estaría bien que pudiera graduarse su acción frenante.

Al 500e, que tiene tracción delantera y maniobra en un palmo –9,6 metros de diámetro de giro–, se le nota siempre ligero, aplomado y cómodo, y es tan silencioso que incluirá una 'sintonía' exterior para advertir de su presencia. En nuestro test, conduciendo 'a la italiana', gastamos un 12 por ciento de la carga, lo que se traduciría en 250 kilómetros de alcance real: buen dato.

PRECIO **29.900 €**

EMISIONES DE CO₂: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>✚ Agradó. Prestaciones y autonomía. Sensación de ligereza. Tres modos de uso. Anchura interior.</p>	<p>✚ Plazas traseras. Mismo maletero que el actual. Función 'One Pedal' intensa y no regulable.</p>

Arte urbano

Decía Víctor Hugo que el futuro tiene muchos nombres. Para los débiles, es lo inalcanzable. Para los temerosos, lo desconocido. Y para los valientes es la oportunidad. Honda ha recurrido a la valentía para acercar el futuro al tiempo presente con su primer coche cien por cien eléctrico, el Honda e. Una oportunidad bien aprovechada para romper la tendencia y desmarcarse de la competencia con un coche diseñado y desarrollado desde cero en el que se ha volcado toda la tecnología disponible en el mercado. Porque el Honda e no es un eléctrico al uso, ni siquiera un modelo urbano que se base en los estándares habituales. Empezando por su diseño de líneas retro que cosechó seguidores desde su presentación como concept en 2017. Y continuando por un interior que deja estupefac-

Diseño retro en contraste con edificios modernos y majestuosos. Puro arte urbano. El Honda e es el primer eléctrico de la firma nipona, un modelo del futuro para las ciudades del presente, que se desmarca en muchos aspectos del resto de eléctricos pequeños.

to incluso al usuario más experimentado. Un interior que al margen de contar con un despliegue de pantallas que ni una nave de la NASA, sorprende gratamente con un espacio inesperado a partir de unas cotas que sitúan al eléctrico japonés 12 centímetros por debajo del tamaño de un Seat Ibiza. Suelo plano atrás, banqueta corrida con respaldo de una sola pieza, luminosidad notable... el interior del Honda e admite solo cuatro adultos pero de talla normal y sin que vayan hechos un ocho,

y su maletero, con solo 171 litros, permite cargar dos maletas de cabina y dos mochilas sin tener que recurrir a la típica técnica de aplastamiento. El truco radica en una distancia entre ejes de 2,54 metros, similar a la de modelos de mayor longitud y, por tanto, de un segmento superior.

Respecto a la instrumentación a base de pantallas, tengo que reconocer que al principio impone porque piensas que nunca te harás con ellas; pero tranquilos, pues lo más habitual, como puede ser la

climatización, la música, el 'warning', las luces, los asientos calefactables... tienen sus botoncitos tradicionales, aunque algunos estén muy mal ubicados como es el caso del que calienta el asiento del conductor, fácilmente activable sin querer con la rodilla. Y la parte digital se termina dominando a base de probar en parado hasta habituarse con unas posibilidades inmensas que sobrepasan de largo el equipo más completo visto en este segmento.

Pero al margen del manejo tradicional de algunos accesorios, lo más tradicional que tiene el Honda e son las ruedas, porque el resto marca estilo y rompe con la rutina. Hablamos por ejemplo de los 'espejos' retrovisores por cámara, que facilitan la circulación urbana permitiendo pasar por calles estrechas sin miedo a rozar y proporcionan imágenes en directo en dos pantallas de 6 pulgadas. Y el retrovisor interior, también de tipo televisión. O los tiradores de las puertas, camuflados hasta



PRECIO **36.590 €**

EMISIONES DE CO₂: **0 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Comportamiento. Relación tamaño-amplitud interior. Sofisticación y equipamiento premium. Exclusividad. Radio de giro. Agrado de uso.

DEBE MEJORAR

- Tiradores de puertas traseros. Situación mando asientos calefactables. Autonomía justa si se va a utilizar mucha autovía. Precio de capricho.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LA CLAVE

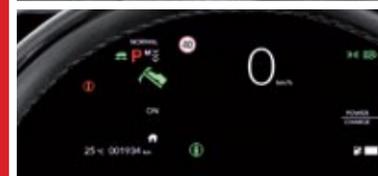
Si Apple construyese un coche debería parecerse mucho a este Honda e. Un modelo urbano de capricho con la máxima conectividad y unas prestaciones ideales para la jungla de las grandes ciudades. Tecnológicamente muy avanzado, el Honda e lo hace casi todo bien y nos ha gustado tanto que echamos de menos algo más de autonomía para disfrutar más tiempo al volante sin tener que parar a recargar. Esta 'hormiga atómica' del asfalto no deja indiferente.



▲ La toma para cargar se encuentra en el capó delantero. Y ojo, porque lleva una batería normal para periféricos que se puede descargar como en un coche normal.



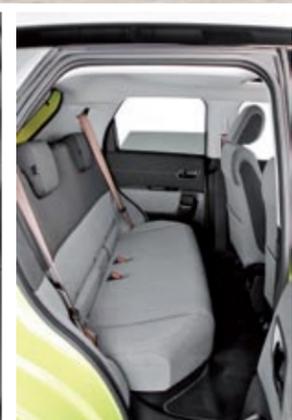
SOLUCIÓN PERFECTA LA ESTRATEGIA DE RECURRIR AL SISTEMA DE SUSPENSIÓN MCPHERSON EN LAS CUATRO RUEDAS HA SIDO TODO UN ÉXITO. EL COCHE VA DE CINE Y ES MUY CÓMODO MINIMALISTA Y TECNOLÓGICO HASTA CINCO PANTALLAS TÁCTILES CONCENTRA EL HONDA e EN EL SALPICADERO. PARECE UNA LOCURA, PERO PRONTO SE DOMINAN



▲ El sistema de control de un solo pedal, que activa un poder regenerativo mayor al levantar el pie del acelerador, se acciona con un botón bajo la tecla D del cambio.



▲ Las ruedas delanteras giran muchísimo y permiten un radio de giro récord.



▲ Los retrovisores por cámara requieren un periodo de adaptación, pero resultan muy cómodos.

que necesitas abrirlos, como los usados en algunos deportivos. O también los faros, con 12 diodos LED individuales por anillo, para conseguir múltiples funciones de iluminación como, por ejemplo, una secuencia de luces que da la bienvenida al conductor cuando se acerca. Incluso la toma de carga del coche, en el capó delantero, reinventa su posicionamiento para facilitar el proceso.

En casa, la batería se puede cargar en un enchufe doméstico, pero tardaría 19 horas; así que lo más lógico es utilizar el cargador Honda Power de 7,4 kW, lo que significa que para cargar la batería de 35,5 kW/h se emplearían aproximadamente 4,1 horas hasta el

100% desde el aviso de carga baja. Con un cargador rápido de 50 kW, en una ubicación pública, la batería del Honda e alcanzaría el 80% en solo 31 minutos. Pero hay que decir que esas cargas rápidas no son baratas, pues nosotros la utilizamos a 0,390 euros/kWh, o lo que es igual, 7,09 euros por cargar 18,2 kWh, que darían para recorrer unos 113 kilómetros por ciudad. Mientras que en casa cada kWh puede salir mucho más barato: con tarifas como la de Iberdrola en su Plan Vehículo Eléctrico, el precio de 0,038 euros/kWh permite cubrir 100 kilómetros por unos 70 céntimos. Y si no tienes una tarifa especial, esos 100 kilómetros te costarán unos 3 euros.



▲ El Honda e se agarra tan bien al asfalto, sin balanceos o derivas innecesarias, que recuerda el comportamiento de un kart.

La autonomía homologada por Honda para esta unidad con el equivalente a 154 caballos y con llanta de 17 pulgadas es de 210 kilómetros, que se redujeron a 188 reales teniendo en cuenta los consumos medidos durante los días

de prueba. En ciudad pura y dura el eléctrico japonés nos ha gastado una media de 16 kWh/100 km; en carretera a 90 km/h el Honda e ha consumido 18 kWh/100 km, y en autopista a 120 km/h, sin realizar una conducción espe-



▲ El salpicadero del Honda e se puede personalizar, mediante dos pantallas táctiles de 12,3 pulgadas, al gusto del propietario con fotos personales y toda la información repartida de la manera más eficaz. En total hay cinco pantallas a color. Por supuesto, se puede conectar el móvil a las pantallas.



cialmente ahorradora, el gasto ha aumentado hasta los 21 kWh/100 km. Pero si limitamos el uso del Honda e al centro de la ciudad y recurrimos a menudo al control de un solo pedal –máxima retención y regeneración al levantar el pie del acelerador– la autonomía aumenta hasta 222 kilómetros reales, una cifra que ya parece más adecuada porque recorriendo 60 kilómetros diarios, una carga valdría para rodar con el coche tres días y medio sin pasar por el enchufe. Una potencia de 154 CV en

un eléctrico se traduce en que la respuesta a la presión sobre el acelerador es impactante, sobre todo en modo Sport –también tiene modo Normal–. Pero si impactante es la rapidez en coger velocidad –acelerando desde parado, a los 400 metros ya va a 145 km/h, su velocidad punta–, el comportamiento del coche es el que de verdad nos ha enamorado. Y es que todas sus características técnicas apuntan a lo que habría sido un 'GTI' de pura raza por estabilidad, tacto de conducción y agilidad en

los recorridos más ratoneros. Lástima que no tenga 300 kilómetros más de autonomía porque sería un coche de culto entre los más tifosi. Porque el Honda e se mueve como un kart, sin balanceos ni extraríos, pero sin los inconvenientes de un coche duro o con poco recorrido de suspensión. El secreto es una suspensión McPherson en las cuatro ruedas que en este eléctrico ofrece una extraordinaria relación entre agarre y comodidad. Y dos ventajas adicionales que ayudan al Honda e a desmar-

carse aún más del resto: por un lado, las ruedas delanteras giran una barbaridad, lo que se traduce en un radio de giro y una facilidad increíble para hacer maniobras en ciudad; por otro, el coche ha frenado en unas distancias que para sí quisieran deportivos de alto nivel, pues por ejemplo al frenar desde 120 km/h se ha detenido en 49,8 metros, uno menos de los que empleó el Audi R8 V10 FSI Performance con frenos cerámicos. Repetimos, lástima que no tenga autonomía infinita...

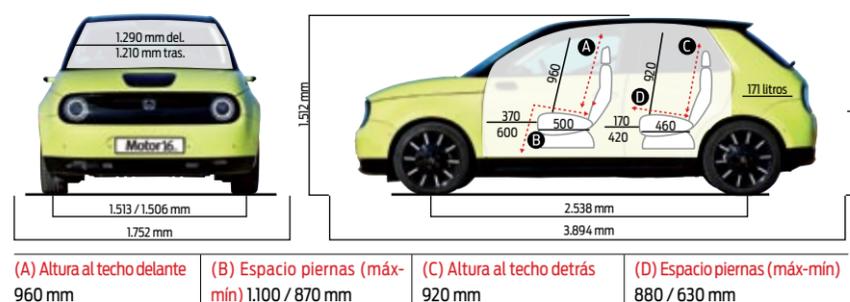
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ELÉCTRICO
Disposición	Trasero transversal
Tipo	Corriente continua
Potencia máxima/rpm	154 CV / n.d.
Par máximo	315 Nm
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Engranaje fijo
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo	Química, de iones de litio
Voltaje nominal	355,2 voltios
Capacidad	35,5 kWh
Tiempo de recarga	Al 100% en corriente alterna: 18,8 horas a 2,3 kW. 4,1 horas a 7,4 kW. Al 80% en corriente continua: 31 minutos a 50 kW
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,1
Diámetro de giro	8,6
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS	
Neumáticos (del.-tras.)	205/45 R17-225/45 R17
Marca	Michelin
PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	1.527
Relación peso/potencia (Kg/CV)	9,9
Número de plazas	4



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Seis pantallas táctiles configurables	▲		
Asientos y volante calefactado	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior de una pieza	▲		
Faros LED	▲		
Retrosivores exteriores por cámara	▲		
Retrosvisor interior por cámara	▲		
Aparcamiento asistido	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Techo panorámico	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Alerta de tráfico cruzado	▲		
Función seguimiento baja velocidad	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Kit de reparación de pinchazos	▲		
Rueda de repuesto de emergencia		▼	
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz	▲		
Control de tracción	▲		
Airbags laterales delanteros	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pack Urban: 650. Spoiler frontal en azul: 375. Pack Iluminación interior: 490. Decoración pilares en azul: 1.225. Llantas especiales de 17 pulgadas: 920. Talonera para las puertas: 175. Pintura Amarillo Energético Metalizado: de serie (el resto, 600 euros).

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	145 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	15,8
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,8 (8,3)
Recorriendo (metros)	131
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,9
1.000 m desde 40 en D	28,6
De 80 a 120 km/h en D	5,8
Recorriendo (metros)	165
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS

	KWh/100 km
Consumo homologado	17,8
Consumo medio en la prueba	18,9

CONSUMOS MEDIO

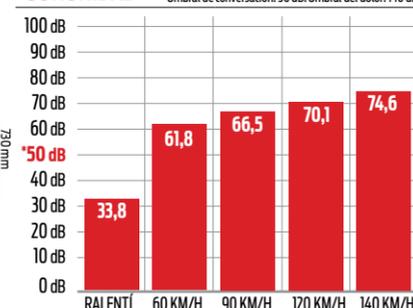
Autonomía ciclo urbano	n.d.
Autonomía ciclo combinado	210 km
AUTONOMÍA DURANTE LA PRUEBA	
Autonomía media	188 km



FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...



	HONDA e ADVANCE	MINI COOPER SE 3 PUERTAS ACABADO L	OPEL CORSA-e ELEGANCE	PEUGEOT e-208 GT
Precio	36.590 euros (Con Moves, 30.170 €)	39.000 euros (Con Moves, n.d.)	33.100 euros (Con Moves, 25.600 €)	35.350 euros (Con Moves, 27.850 €)
Motor eléctrico	Trasero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Potencia	113 kW (154 CV)	135 kW (184 CV)	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)
Par máximo	315 Nm	270 Nm	260 Nm	260 Nm
Cambio	Engranaje fijo (Aut., 1 velocidad)			
Tracción	Trasera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumo mixto	17,8 kWh/100 km	15,5 kWh/100 km	16,6 kWh/100 km	17,6 kWh/100 km
Batería	35,5 kWh (iones de litio)	32,6 kWh (iones de litio)	50,0 kWh (iones de litio)	50,0 kWh (iones de litio)
Autonomía	210 kilómetros	230 kilómetros	334 kilómetros	340 kilómetros
Vel. máxima	145 km/h	150 km/h	150 km/h	150 km/h
0 a 100 km/h	8,3 segundos	7,3 segundos	8,1 segundos	8,1 segundos
Maletero	171 litros	211 litros	267 litros	265 litros
Dimensiones	3.894/1.752/1.512 mm	3.845/1.727/1.432 mm	4.060/1.765/1.435 mm	4.055/1.745/1.430 mm
Batalla	2.538 mm	2.495 mm	2.538 mm	2.540 mm
Diámetro giro	8,6 metros	10,7 metros	10,7 metros	10,4 metros
Tiempo recarga	Entre 31 minutos y 18,8 horas	Entre 35 minutos y 12 horas	Entre 30 minutos y 17 horas	Entre 30 minutos y 17 horas
Peso	1.527 kilos	1.440 kilos	1.530 kilos	1.530 kilos

A favor +	El Honda e lleva la exclusividad a un nivel superior, acompañado de una calidad excepcional. Es algo más caro que algunos de sus rivales, pero su equipamiento también es superior y claramente Premium. Es divertido, eficaz y cómodo. Y bastante amplio.	También es un modelo exclusivo que en este caso se aprovecha del motor más potente del cuarteto. Y siendo el más potente es el que consigue un consumo medio homologado más comedido. También consigue bajar peso hasta convertirse en el modelo más ligero de los comparados	Su comportamiento dinámico es excelente casi en cualquier circunstancia. Y su autonomía supera la de los dos modelos más exclusivos. Con el Plan Moves, más lo que aporta la marca alemana, el coche puede salir por 25.600 euros. Y tiene el mejor maletero.	Como comparte plataforma, motor, baterías y otros muchos elementos con el Opel Corsa, el 208 eléctrico comparte ventajas con él. Buen maletero, buena autonomía, buena relación potencia-aceleración... Y todo a un precio final realmente competitivo.
En contra -	El mando de la calefacción de los asientos, muy expuesto en el cuadro, se acciona sin querer fácilmente con la rodilla. La autonomía real es algo justa y el precio se corresponde con el de un coche exclusivo de capricho.	Es el más caro del grupo, pero es un Mini y siempre se han caracterizado por su precio elevado. Tiene la batería con menor capacidad, por lo que este aspecto pasará factura en la autonomía, que también se antoja justa. Como el maletero.	Junto con su 'primo' de Peugeot es el que más pesa, señal de que llevan las baterías de mayor rendimiento. El Opel Corsa eléctrico no gira tan bien como el japonés y es menos eficaz en ciudad, también por su mayor tamaño.	Pesa lo mismo que un Corsa-e y mide prácticamente lo mismo. No es tan exclusivo ni ofrece un interior tan sofisticado como el modelo japonés, aunque se le acerca en precio. Las plazas posteriores del e-208 son justitas.

EL DETALLE

REPARTO DE PESOS El ideal 50:50

El Honda e presenta algunas particularidades que le convierten en un 'bicho raro' de su segmento, pero a su vez en un portentoso vehículo urbano capaz de convertir la conducción diaria en un pasatiempo divertido que produce adicción.

Una de esas curiosidades es que transmite la potencia al suelo a través de las ruedas traseras, con lo que ello implica a nivel de sensaciones y tacto deportivo. La otra es que el reparto de pesos es el ideal, con un 50:50, lo que suma a un centro de gravedad a solo 500 milímetros del asfalto para lograr un comportamiento noble y eficaz.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,08 euros/km. Coste financiero: 0,28 euros/km. Coste km total: 0,36 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 272,49 euros/año. Seguro a todo riesgo: 388,92 euros/año con franquicia de 240 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

HONDA
 Honda Motor Europe, C/Mar del Nord, 1. Pol. Ind. La Torre del Rector, 08130. Santa Perpetua de Mogoda (BCN) Tlf: 933708007

RED DE POSVENTA

69 puntos (20 exclusivos del Honda e).

GARANTÍA

5 años sin límite de kilometraje, y 7 años o 100.000 km para batería y sistema eléctrico.

www.honda.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
36.590 EUROS

Para las carreras de la vida diaria



FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 155	
PRECIO	25.795 €
Emissiones oficiales:	101 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ ECO. Prestaciones Comportamiento y tacto de conducción. Selector de modos. Maletero más amplio. Precio.	- Plazas posteriores. Sin salidas de aire traseras. Sonido tricilíndrico. Sin rueda de repuesto. Consumo sensible.

TOYOTA C-HR 180H	
PRECIO	35.900 €
Emissiones oficiales:	92 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ ECO. Mejor relación consumo/prestaciones. Suavidad y silencio de marcha. Equipo de serie. Descuento grande.	- Precio. Cambio CVT. Peso. Sin rueda de repuesto. Sin salidas de aire traseras. Maletero. Error velocímetro.

La llegada del Puma, que estrena mecánicas con hibridación suave, anima el segmento de los crossover urbanos, donde el C-HR, ahora renovado y con una versión más briosa, es un referente. Los hemos comparado, y aunque el Toyota parece militar en otra división por talla y precio, al final son rivales directos, lo que beneficia a un Ford muy ágil, más asequible y tan 'ECO' como el nipón.

La preciada etiqueta ECO, que aparea ventajas fiscales y en el uso diario –sobre todo en grandes ciudades–, se puede lograr por muchas vías, aunque nuestros protagonistas optan por la electrificación. Pero cada uno a su manera, pues si el C-HR –tenía que ser así tratándose de Toyota, 'inventora' del sistema– emplea un esquema híbrido clásico, el Puma se convertía hace meses en el primer Ford con motores Mild Hybrid o mHEV, dotados de una red eléctrica de 48V que garantiza hibridación 'suave'. Los dos son autorrecargables, pues sus baterías principales no se cargan usando un cable

sino durante la marcha; pero las similitudes llegan prácticamente hasta ahí, pues hablamos de soluciones dispares.

En el caso del Toyota, cuyo rediseño ha incluido la coronación de la gama con la versión 180H, el motor de gasolina es un 2.0 atmosférico de cuatro cilindros y ciclo Atkinson –supone mayor rendimiento termodinámico– que rinde 152 CV, mientras que Ford emplea como base el pequeño y premiadísimo 1.0 EcoBoost, que tiene inyección directa –en el Toyota es indirecta o directa, según las necesidades del momento–, turbo, intercooler y un sistema que desactiva uno

de los tres cilindros cuando no se demanda mucha potencia.

Es decir, que el propulsor de gasolina del Ford es justo la mitad –hablamos de cilindrada– que el de su rival; aunque rinde 3 CV más: 155.

Y si vemos la parte eléctrica, las diferencias son mayores si cabe, pues frente al motor de 109 CV del C-HR –que lleva el total combinado a 184 CV–, el Ford se conforma con un motor eléctrico de 16 CV que no altera el máximo de potencia. Pese a todo, el principio básico es similar: convertir la energía cinética de frenadas y deceleraciones en electricidad para enviarla a una batería, don-

de se almacena a la espera de usarse para apoyar al motor de gasolina. Pero como la batería del Toyota es más grande y va unida a un motor eléctrico muy potente, participa más en la conducción.

Hasta ahí la teoría. Pero vayamos con la práctica. Y mejor comenzar describiendo los dos modelos, que son SUV pero con tallas distintas. Porque el Puma mide 4,20 metros de largo y el C-HR ronda los 4,40; exactamente 188 milímetros de diferencia que en la calle no parecen tantos. Quizás porque el Ford es más ancho y bajo, y parece estar más 'plantado' sobre el asfalto que

su rival. Apreciación subjetiva, en cualquier caso.

Lo que ya no es tan subjetivo es que el Puma tenga más maletero que el C-HR: 401 litros contra 358. En ambos casos son zonas de equipaje más pequeñas que en otras versiones de sus respectivas gamas, pues un Puma 'normal' –sin tecnología mHEV y, por tanto, sin la batería trasera de 48V– anuncia 456 litros, mientras que el C-HR 125H, de 122 CV, ofrece 377 litros porque su batería roba menos espacio.

En cuanto a la amplitud de los habitáculos, ninguno tiene en este capítulo su punto fuerte, y el Toyota nos ha parecido

siempre tan justito por dentro que el modelo de Ford, sin destacar tampoco, se queda cerca. Los dos parecen apropiados para cuatro, siempre que detrás no viajen LeBron James y Luca Donicic. En cualquier caso, el C-HR supera al Puma en todas las cotas principales. A veces por poco –2 centímetros extra en hueco para las piernas en la segunda fila y diferencias análogas en altura al techo delante y detrás–, pero a veces por bastante –el japonés es 35 milímetros más ancho delante al nivel de los hombros y 55 más ancho detrás al nivel de las caderas–. Es decir, que para dos adultos

y tres chavales, mejor el C-HR; aunque los pasajeros posteriores del Toyota viajarán como enclaustrados por la forma de la ventanilla, que resta visión lateral. Y para ambos, una crítica común: no hay salidas de aireación detrás.

Los dos generan más satisfacciones en la parte delantera. Es sentarte y ya te sientes acoplado y listo para conducir, y nos gusta el diseño de sus salpicaderos, presididos por sendas pantallas de 8 pulgadas. La instrumentación del Ford es un cuadro digital de 12,3 pulgadas –poco configurable, todo sea dicho–, mientras que en el Toyota es analógi-

LA CLAVE

El C-HR, algo más grande, tiene un habitáculo más amplio y está mejor equipado; y el nipón vence también por eficiencia, por prestaciones, por confort de marcha... Muchos creerán que con semejantes ventajas la suerte estará echada, pero el Puma tiene mejor maletero, es más ágil y divertido, y no se queda tan lejos de su rival en los apartados donde pierde. Si te lo regalan, elige el Toyota; si tienes que pagarlo, interese el asequible Ford.



▲ Maletero de 401 litros en el Puma y de 358 en el C-HR pese a ser 19 centímetros más largo. Y Ford ofrece portón eléctrico.



TAN PARECIDOS, TAN DISTINTOS
LOS DOS SON SUV Y TIENEN ETIQUETA ECO, PERO EL C-HR, POR TAMAÑO, MILITA EN UN SEGMENTO SUPERIOR Y SALE MÁS CARO. Y SUS MECÁNICAS DIFIEREN MUCHÍSIMO DOS MALETEROS... A LA BAJA LAS VERSIONES AQUÍ COMPARADAS DISFRUTAN DE MENOS CAPACIDAD PARA EQUIPAJE QUE SUS HERMANOS DE GAMA. SENDAS BATERÍAS TIENEN LA CULPA



▲ El gran secreto del Puma es su Megabox, un hueco cúbico bajo el plano de carga que permite transportar objetos altos –plantas por ejemplo– y tiene desagüe.



▲ Los 377 litros del C-HR 125H, ya algo justos, pasan a ser aquí 19 menos porque la batería ocupa más espacio. Y, como en el Puma, no hay rueda de repuesto, aunque en el Ford ese problema se limita a las versiones mHEV por incluir la batería de 48V.



▲▲ Freno de mano tradicional, lo que no consideramos un inconveniente, y estupendo cambio manual de seis marchas. Pero los motores mHEV no se combinan aún con la caja automática.



◀▲ Freno de estacionamiento eléctrico de serie, como el cambio automático, que es un CVT de variador continuo con seis marchas prefijadas –funciona algo mejor que en la versión 125H–. La amplitud del C-HR no es su fuerte, pero en todas las cotas supera al Puma.



co, con un display central de 4,2 pulgadas. Salvo eso o que el Puma ST-Line X lleva navegador de serie –650 euros en su rival–, en cuestión de equipamiento se impone con claridad el C-HR Dynamic Plus, que trae de todo. Solo hay que echar un vistazo al cuadro de la página 40 para comprobarlo. No obstante, el Ford ofrece muchas opciones y a precios razonables –los paquetes son interesantes–, de manera que invirtiendo unos 2.000 euros extra la cosa se igualará bastante. Y seguirá saliendo más barato el Puma, pues la factura del C-HR es abultada. Por

ejemplo, los 25.795 euros del Puma probado se quedan ahora en 23.042; cuando el Puma ST-Line X lleva navegador de serie –650 euros en su rival–, en cuestión de equipamiento se impone con claridad el C-HR Dynamic Plus, pese al gran descuento, ‘solo’ baja hasta 29.990 euros desde los 35.900 de la tarifa oficial. Y hay un Puma Titanium mHEV 155 desde 20.422 euros reales, cuando el C-HR 180H más asequible –nivel Advance– sale ahora por 27.600 euros.

Regresando a las variantes comparadas, hablamos de 6.948 euros de distancia, que no podemos justificar solo por la mayor dotación del Toyota. Pero entre el equipo extra del C-HR podría contabilizar-



▲ Un conjunto 280 kilos más ligero, un motor de gasolina 1.0 que lastra menos, un chasis con puesta a punto muy dinámica... El Puma va mejor.



▲ Si el C-HR 125H ya nos gustó por su tacto general, el 180H aporta un toque deportivo que se agradece; aunque al límite el peso extra se nota.

se también su cambio automático de serie, pues el Puma monta uno manual y Ford no contempla por ahora otra alternativa para sus versiones mHEV. ¿Mejor entonces una caja automática que una manual? En ciudad desde luego, y eso es clave en el segmento de los bautizados como ‘SUV urbanos’, pero no nos atrevemos a generalizar más allá, pues la transmisión manual del Puma –con seis marchas y excelente manejo– le parecerá una gozada a quien disfrute conduciendo en tramos de curvas, mientras que la transmisión CVT de variador del Toyota,

por más que haya mejorado y tenga seis marchas ‘prefijadas’, sigue sin emocionarnos. Va mejor en el 180H que en el 125H, pero sigue sin ser idónea para conducción ‘alegre’. O subiendo un puerto de curvas cerradas, donde sigue produciéndose ese cierto efecto –ya menos que otras veces– de aceleración en vacío.

Quizás nos fijemos más en ese ‘sobrerégimen’ al acelerar fuerte desde baja velocidad porque el C-HR es muy silencioso en general. Más que antes y más que un Puma en el que, curiosamente, se percibe más la condición tricilíndri-

SUV PARA ASFALTO PUES NINGUNO ES 4X4. PERO EL PUMA ACEPTARÁ MEJOR USAR CAMINOS POR ALTURA AL SUELO Y SU MODO 'PISTA'



▲ Pantalla de 8 pulgadas con navegador de serie en el Ford. Y podemos elegir entre cinco modos de conducción: Normal, Eco, Sport, Resbaladizo y Pista.

ca del 1.0 EcoBoost que, por ejemplo, en un Focus.

Pero dejémonos de ruidos y vayamos con las prestaciones, donde hay más igualdad de lo que podría pensarse. Primero, porque el Ford pesa 280 kilos menos –además de ser más compacto tiene una mecánica miniaturizada en relación a la del Toyota–; y después, porque el motor mHEV puede desplegar hasta 50 Nm de par extra en ciertos momentos. En condiciones normales rinde 19,4 mkg –de 1.900 a 5.500 rpm–, aunque si accele-



▲ Volante achatado en su cara inferior, respuntes del tapizado en rojo, pomo del cambio cromado... El ambiente interior del Ford es más deportivo. Y el estupendo equipo de serie se puede completar con opciones.

ramos con fuerza, la función overboost lo eleva a 22,4 mkg –a 3.000 vueltas–; y hasta 24,5 mkg –a 2.500 rpm– si se ha seleccionado el modo Sport.

Eso, más su buena relación peso/potencia, le permite cubrir los primeros 400 metros desde parado en 16,4 segundos, sólo 3 décimas más que el

C-HR 180H. Aunque el cambio automático del Toyota –y su parte eléctrica, que supone una gran reserva de fuerza– dicta sentencia en maniobras



▲ Mucha calidad también en el Toyota, que incluso recurre a materiales más refinados. Aunque si hay algo que sorprende en el C-HR probado –Dynamic Plus– es el equipo de serie, donde no echaremos casi nada en falta.

▲ Pantalla de 8 pulgadas también en el Toyota, pero en este caso el navegador es opcional. Y la instrumentación es analógica, pero con un gran display central.

de adelantamiento, pues pasa de 80 a 120 km/h en 5,5 segundos, frente a los 6,8 que tarda el Puma en cuarta... que tampoco están nada mal.

En cualquier caso, rapidez y deportividad no son lo mismo, y el Puma, que es más ligero, frena algo mejor y tiene un chasis muy deportivo que se traduce en precisión y mínimo balanceo, es capaz de seguir a su rival, que no lo pasa tan bien circulando ‘al límite’.

Y para el final hemos dejado otra parcela decisiva: la eficiencia. Ambos son igual de ECO, pero el Toyota, que es un híbrido ‘de verdad’, homologa menos consumo y si ha sido más austero en nuestro exigente test mixto: 6,2 l/100 km de promedio, por los 7,1 litros del Ford. La ventaja a favor del C-HR 180H –ha gastado lo mismo que la versión 125H– es clara en ciudad o circulando a ritmo turístico, pero su sed de gasolina es muy sensible al tipo de uso, llegando a consumir más que el Puma si damos gusto al pie derecho.



▲ Anuncia 29 CV menos, pero su relación peso/potencia es ligeramente mejor. Y la ayuda del sistema de 48V le acerca a su rival en prestaciones.

▲ Combinar un motor 2.0 de 152 CV –atmosférico– con uno eléctrico de 109 CV da como resultado un soberbio equilibrio ecología/rendimiento.

SI ME LO QUIERO COMPRAR	
FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 155 ST-LINE X	TOYOTA C-HR 180H DYNAMIC
COSTE POR KILÓMETRO Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,53 euros/km. Coste por km total: 0,66 euros/km.	COSTE POR KILÓMETRO Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,14 euros/km. Coste financiero: 0,73 euros/km. Coste por km total: 0,87 euros/km.
SEGURO A terceros: 265,88 euros/año. A todo riesgo: 380,95 euros/año con franquicia de 240 euros.	SEGURO A terceros: 265,88 euros/año. A todo riesgo: 380,95 euros/año con franquicia de 240 euros.
DATOS DEL COMPRADOR	DATOS DEL COMPRADOR
FORD Ford España S.A. Edificio Miniparc IV. C/ Caléndula 13. 28109-Alcobendas (Madrid). Teléfono: 902 442 442	TOYOTA Toyota España S.L. Avda. de Bruselas, 22. 28109-Alcobendas (Madrid). Teléfono: 911 513 300
RED DE POSVENTA 600 puntos de asistencia en toda España.	RED DE POSVENTA 132 puntos de asistencia en toda España.
GARANTÍA Dos años sin límite de kilometraje www.ford.es	GARANTÍA Tres años o 100.000 kilómetros www.toyota.es
Seguros en Línea Directa Aseguradora para un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.	

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

	PUMA MHEV 155	C-HR 180H
MOTOR	1.0 ECOBOOST MHEV	2.0 HYBRID
Disposición / Nº de cilindros	Del. transv. / 3, en línea	Del. transv. / 4, en línea
Cilindrada / Nº de válvulas por cil.	999 / 4	1.987 / 4
Potencia máxima (CV / rpm)	155 / 6.000	152 / 6.000
Par máximo (mkg / rpm)	22,4 / 3.000	19,4 / 4.400-5.200
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler. Desactivación cilindros.	Inyección directa e indirecta D-4S. Admisión variable VVT-i dual.
MOTOR ELÉCTRICO	16 CV / 5,1 mkg	109 CV / 20,6 mkg
Potencia / Par máx. combinados	155 CV / 24,5 mkg	184 CV / n.d.
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 marchas	Aut. CVT, 6 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	44,9 km/h	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENSOS		
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7	2,76
Diámetro de giro (m)	10,5	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. 278 mm / Discos 271 mm	Discos ventil. 299 mm / Discos 281 mm
SUSPENSIÓN		
Delantera:	Independiente de tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente de tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, de doble triángulo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS		
Neumáticos - Llantas	215/50 R18 - 7,0Jx18"	225/50 R18 - 8,0Jx18"
Neumáticos en el test	Goodyear 225/40 R19	Michelin 225/50 R18
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.280	1.560
Capacidad del depósito (l)	42	43
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,25 kg/CV	8,47 kg/CV
Altura libre al suelo (mm)	164	142

EQUIPAMIENTO

	PUMA			C-HR		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Relojes digitales configurables	▲				▼	
Sensor de lluvia y luces	▲			▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲			▲		
Ordenador de viaje	▲			▲		
Navegador	▲					▶
Asientos delanteros calefactados			▶	▲		
Asiento conductor eléctrico		▼		▲		
Tapicería de cuero parcial	▲			▲		
Techo acristalado panorámico			▶		▼	
Faros antiniebla delanteros	▲			▲		
Faros LED			▶	▲		
Climatizador automático	▲			▲		
Amortiguación ajustable		▼			▼	
Selector modos de conducción	▲				▼	
SEGURIDAD						
Airbag frontales delanteros	▲			▲		
Airbag rodilla conductor		▼		▲		
Airbag laterales delanteros	▲			▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲			▲		
Asistente mantenimiento en carril	▲			▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero			▶	▲		
Frenada activa y detección peatones	▲			▲		
Control de ángulos muertos			▶	▲		
Asistente de salida en pendiente	▲			▲		
Detector de fatiga			▶		▼	
Control de velocidad de cruceo	▲				▼	
Control de cruceo adaptativo			▶	▲		
Reconocimiento de señales	▲			▲		
Cámara de visión trasera			▶	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲			▲		
Luces de carretera automáticas	▲			▲		
Sensor de parking trasero	▲			▲		
Llamada de emergencia eCall	▲			▲		

PRINCIPALES OPCIONES

FORD PUMA ST-LINE X	TOYOTA C-HR DYNAMIC PLUS
Pintura sólida: 250. Pintura metalizada: 550. Techo en negro o plata: 400. Faros LED dinámicos: 900. Gancho remolque desmontable: 650. Portón manos libres: 600. Techo panorámico Open-Air: 1.000. Paquete Invierno: 550. Paquete Tech: 1.300. Paquete exterior ST-Line: 950. Paquete fumador: 20. Alarma: 300.	Pintura Blanco Classic: 250. Pintura bitono perlada: 250. Pintura metalizada: 550. Pintura perlada: 750. Navegador Toyota Touch 2 & Go: 650.

BANCO DE PUEBRAS

	PUMA	C-HR
VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	16,4	16,1
De 0 a 50 km/h	3,3	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,9 (9,0)	8,3 (8,2)
Recorriendo (metros)	145	137
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en 4ª/D	16,7	14,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,0	-
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,6	-
1.000 m desde 40 km/h en 4ª/D	30,8	27,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,9	-
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,8	-
De 80 a 120 km/h en 4ª/D	6,8	5,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,1	-
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,0	-
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h		
	+ 3%	+ 5%

CONSUMOS

EN CIUDAD	PUMA	C-HR
A 23,0 km/h de promedio	6,5	5,5
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,2	5,2
Conducción dinámica	9,8	11,8
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,8	7,0
A 140 km/h de cruceo	8,6	8,4
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,1	6,2

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	591	693
-----------------------	-----	-----

CONSUMOS OFICIALES

Ciclo urbano/extraurbano (NEDC)	5,1 / 4,1	3,7 / 4,2
Ciclo mixto (NEDC)	4,5	4,0
Ciclo mixto (WLTP)	5,6	5,3

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO	PUMA	C-HR
A 60 km/h	13,9	13,6
A 100 km/h	36,2	36,7
A 120 km/h	51,1	54,0

SONORIDAD

MEDIDAS (dB)	PUMA	C-HR
Al ralentí	41,0	34,8
A 60 km/h	61,6	58,3
A 90 km/h	65,9	61,9
A 120 km/h	69,1	66,8
A 140 km/h	71,5	69,7

Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios

BALANCE FINAL

TECNOLOGÍA	FORD PUMA	TOYOTA C-HR
8,5 La hibridación 'suave' se nos antoja como una solución eficaz, sobre todo si se combina con un motor de gasolina tan avanzado como el 1.0 EcoBoost.		9,0 Pone en juego más tecnología, con un motor eléctrico más potente, una batería mayor, cambio automático... Aunque todo eso es peso extra y más coste.
COMPORTAMIENTO	9,0 Podríamos decir que es uno de los referentes deportivos entre los pequeños SUV. Suspensión, dirección, frenos... todo brilla. Y cinco modos de conducción.	8,0 El tacto de conducción del C-HR nos gustó desde su lanzamiento, y con la versión 180H puede hablarse, incluso, de diversión. Pero el peso pasa factura.
PRESTACIONES	7,5 Tiene mejor relación peso/potencia y se beneficia de par extra cuando lo necesitamos. Es bastante brioso, sobre todo si recurrimos al cambio manual sin pereza.	8,0 Si el C-HR 125H usa un motor de gasolina 1.8, el 180H emplea un 2.0 que le inyecta genio extra. Es realmente rápido, por más que esté limitado a 180 km/h.
SEGURIDAD	9,0 A un comportamiento de primera suma los últimos asistentes de conducción. Algunos son opcionales, pero sus precios son accesibles. Cinco estrellas EuroNCAP.	9,5 La lista de elementos de seguridad de serie, que incluso contempla airbag de rodilla, es más larga. Y también presume de las cinco estrellas EuroNCAP.
HABITABILIDAD	6,5 Para medir 188 milímetros menos -toda una ventaja en ciudad-, no es mucho más pequeño por dentro que el C-HR. Y tiene un maletero algo más amplio.	6,5 Las cotas internas son mejores que las del Puma, sobre todo por anchura. Pero en la segunda fila hay poca visibilidad, y el maletero es bastante justo.
CONSUMO-PRECIO	8,5 Consume algo más, sobre todo en ciudad o yendo 'tranquilo'; pero el gasto es menos sensible al estilo de uso. Y la diferencia de precio es enorme: 6.948 euros.	7,0 Ha gastado lo mismo que el C-HR 125H pese a rendir 62 CV extra, y es especialmente ahorrador en ciudad. Pero el consumo puede dispararse. Y es más caro.

CONCLUSIÓN

FORD PUMA 1.0 ECOBOOST 155 MHEV

8,2 En ocasiones, menos es más. Y este es buen ejemplo, porque el Puma, con menos tamaño, menos potencia, menos arquitectura eléctrica y menos peso logra codearse con el C-HR en muchos apartados, e incluso superarle en algunos, como el maletero o la agilidad deportiva. También tiene etiqueta ECO y cuesta muchísimo menos.

TOYOTA C-HR 180H

8,0 Si su precio se acercara más al de su rival podría haber ganado, porque el C-HR es 'más coche' -en el interior hay centímetros extra en todas las cotas, anda un poco más, gasta algo menos y está mejor equipado-. Pero ni sumando todos esos triunfos parciales puede justificarse el sobrecoste. Si nos da el presupuesto, adelante.



EL DETALLE



ETIQUETA 'ECO'

Idénticas ventajas para ambos

El C-HR hace una cosa que no puede imitar el Puma 'Mild Hybrid': acelerar desde parado moviéndose solo con el motor eléctrico, y seguir circulando así -hay un botón 'EV' en el Toyota para forzar esa funcionalidad- durante un kilómetro o kilómetro y medio a baja velocidad. Pero la ley no distingue entre coches capaces o incapaces de hacer eso, sino entre vehículos que se ayudan de la electricidad para moverse y los que circulan solo quemando carburante. Y como nuestros dos protagonistas, aunque en diferente grado, se apoyan en la electricidad, ambos reciben la etiqueta 'ECO', que les libra del impuesto de matriculación, conlleva descuentos en ciudades -en la tasa de circulación o al estacionar en zonas reguladas- y les da acceso a los centros urbanos.



MEDIDAS

(A) Altura al techo delante 945 mm	(B) Espacio piernas (máx-mín) 1.080 / 850 mm	(A) Altura al techo delante 965 mm	(B) Espacio piernas (máx-mín) 1.060 / 830 mm
(C) Altura del techo detrás 885 mm	(D) Espacio piernas (máx-mín) 830 / 580 mm	(C) Altura del techo detrás 900 mm	(D) Espacio piernas (máx-mín) 860 / 590 mm

Por buenas razones, un Peugeot Único



PRECIO **46.450 €**

EMISIONES DE CO₂: **33** G/KM (NEDC)

0

NUESTRAS ESTRELLAS

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

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Tecnología híbrida muy lograda. Autonomía eléctrica y consumo. Cuatro modos de conducción, incluido 4WD. Prestaciones. Confort de rodadura. Etiqueta 0.

DEBE MEJORAR

- Recarga de la batería por cable algo lenta. Consumo al agotarse la batería. Pérdida de capacidad en el maletero. Segunda fila algo justa. Peso elevado. Precio.

Solemos decir que los PHEV, o híbridos enchufables, son el paso intermedio lógico entre un vehículo tradicional y el cien por cien eléctrico, pues su tecnología permite descubrir la movilidad libre de gases pero sin los inconvenientes que, para muchos usuarios, puede tener un eléctrico puro. Y productos como el 3008 Hybrid4 nos refuerzan en esa opinión por su polivalencia y por ser –esto habría que medirlo con alguna fórmula matemática– generador de muchos buenos momentos.

Conviene recordar que se puede escoger entre la versión Hybrid de 225 CV y este

Hybrid4 de 300 –idéntica mecánica que el DS 7 Crossback E-Tense probado hace unos meses–, en el que la potencia extra llega principalmente por su segundo motor eléctrico, ubicado en el eje posterior y que garantiza tracción a las cuatro ruedas. De hecho, y eso nos parece curioso, a veces es el único que funciona de los tres motores –por ejemplo, al salir desde parado a ritmo normal–, de forma que en esos momentos conducimos un Peugeot de propulsión. Como automóviles históricos de la era: 504, 604, 505...

Pero es una mera anécdota, pues la mecánica del 3008

Hybrid4 va decidiendo automáticamente a qué motor o motores recurrir en cada caso, y el conductor no será consciente de ese proceso incesante salvo que observe los flujos de energía en el cuadro de instrumentos –digital y configurable– o en la pantalla central, de 8 pulgadas. Si acaso podrá notar la activación del 1.6 Turbo de gasolina –aquí rinde 200 CV, por los 180 que da en el 3008 Hybrid–, aunque hasta en eso es suave y discreto.

Mientras haya carga en la batería –la instrumentación lo indica en kilómetros de autonomía–, el sistema arranca siempre en Electric, y así sigue

hasta agotar la energía –nos gusta, pues el 3008 Hybrid4 es 'eléctrico de verdad' en su vertiente eléctrica–, hasta que aceleremos tan fuerte que cobre vida el 1.6 Turbo o hasta que elijamos otro modo. Y es que en Hybrid puede recurrir también a la gasolina para priorizar la eficiencia, de manera que suelen transcurrir más de 100 kilómetros hasta agotarse la batería, mientras que en Sport pone siempre 'toda la carne en el asador': gasolina y electricidad a la vez. En cuanto al modo 4WD, que activa la tracción total, éste será plenamente eléctrica si hay suficiente batería y no acele-

ramos con mucha fuerza. En la práctica, además, es fácil recorrer en Electric esos 59 kilómetros homologados en ciclo WLTP, pues nosotros medimos 55 en una ruta mixta que incluía autovía y ciudad, y sin conducir de forma especialmente eficiente.

Continúan preguntándonos por la veracidad de los consumos oficiales de los PHEV –1,3 l/100 km WLTP en este caso–, y nosotros seguimos respondiendo lo mismo: ni verdad ni mentira, pero es el resultado de una medición que casi nunca coincidirá con la vida real. Entonces, ¿cuánto gasta por ejemplo el 3008 Hybrid4?

Híbrido enchufable con etiqueta '0 Emisiones', tracción total eléctrica, 300 CV entre sus tres motores, prestaciones comparables a las del 308 GTi... Estamos realmente ante el escaparate tecnológico de Peugeot, un SUV familiar de precio algo elevado pero capaz de afrontar cualquier reto.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 PURETECH 200
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	200 CV / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 mkg / 3.000
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia máxima (del.+tras.)	81,2 + 83 kW (110 + 113 CV)
Par máximo (del.+tras.)	32,7 + 16,9 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	59 km (WLTP) - 69 km (NEDC)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad total	iones de litio - 13,2 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	300 CV / 53,1 mkg

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática e-EAT8, de 8 vel.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos - Marca	225/55 R18 - Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.928
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.447 / 1.841 / 1.623
Capacidad maletero / depósito (l)	395-1.357 / 43

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	240 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,0
De 0 a 50 km/h	2,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,8 (6,0)
Recorriendo (metros)	89
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,4
1.000 m desde 40 km/h en D	24,3
De 80 a 120 km/h en D	3,4
Recorriendo (metros)	95
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,2 km/h de promedio	5,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	3,2
En conducción dinámica	7,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	4,5
A 140 km/h de cruceo	5,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	606
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	N.d.
Ciclo mixto (NEDC)	1,5
Ciclo mixto (WLTP)	1,3

LA CLAVE

El 3008 Hybrid4 cumple lo que promete, pues tan pronto puede ser usado como SUV familiar dispuesto a viajar o abandonar el asfalto, como se convierte en un modelo velocísimo capaz de hacer adelantamientos en un suspiro o nos deleita con su funcionamiento eléctrico, en el que superar los 50 kilómetros 'sin gases' es pan comido.

Pues influyen tantas cosas y tantas situaciones que dar un dato sería casi como mentir; y lo mejor es poner ejemplos. Si conducimos en modo Electric por ciudad, 0,0 l/100 km, y en ese caso lo que consume es solo batería, a un ritmo de 15,9 kWh/100 km, que es realmente moderado. Y conduciendo con la batería totalmente des-





◀ TRES MOTORES, TRES
LOS 300 CABALLOS SON
DE VERDAD. DOS EJEMPLOS:
PASA DE 80 A 120 KM/H EN
3,4 SEGUNDOS Y SOLVENTA
EL '0-100' EN MENOS DE 5,8
AMBIENTE TECNOLÓGICO
EL INTERIOR ES COMO EL DE
OTROS 3008, CON PUESTO
DE CONDUCCIÓN I-COCKPIT,
PERO INSTRUMENTACIÓN Y
PANTALLA CENTRAL RECIBEN
FUNCIONES PROPIAS



▶ Desde la pantalla central se controla el sistema híbrido. El mando Drive Mode va junto al cambio, que tiene un programa B que genera retención y más recarga al decelerar; algo muy útil en ciudad o bajando un puerto.



◀ Maletero de formas regulares, aunque frente a los 520 litros de otros 3008, aquí se queda en 395. Y no hay rueda de repuesto. El interior es cómodo y tiene calidad, pero en la segunda fila no sobra espacio para las piernas. El cuadro es digital y configurable, y hay cuatro modos de conducción: Electric, Hybrid, Sport y 4WD.



cargada –sólo con el motor de gasolina y el apoyo de la parte eléctrica a medida que genera electricidad y la reutiliza– le hemos medido 7,8 l/100 km en un recorrido con autovía, carretera y ciudad; dato que es buena referencia de cara a largos viajes 'del tirón'. No es excesivo, pues hablamos de una mecánica de gasolina que por sí sola aporta 200 CV, pero supera claramente los 6,2 l/100 km que gastó en ese mismo test el Ford Kuga 2.5 Duratec PHEV, cuya vertiente como híbrido autorrecargable –cuando la batería está agotada– es más eficiente.

con la batería cargada a tope, y ahí el SUV francés se conformó con 4,4 l/100 km, que está bastante bien por más que también supere los 3,8 litros del citado Kuga, aunque el Ford rinde 'solo' 225 CV y no disfruta de tracción total.

Aprovecharemos para recordar otra cosa que a veces se pasa por alto: en un PHEV, el consumo eléctrico también hay que sumarlo. O sea, que en la ruta donde gastó 4,4 l/100 km hay que añadir los 10,4 kWh –ésa es la carga útil de la batería, de un total de 13,2 kWh– con los que partía, que a 18 céntimos por kilovatio –tarifa doméstica normal– supondrían 1,87 euros extra.

No obstante, el dato al que concedemos más credibilidad es el logrado en esos mismos 100 kilómetros pero partiendo

a despejar dudas. Por ejemplo, todos los Peugeot híbridos –también los Citroën, DS y Opel con los que comparten tecnología– cuentan con una función eSave que permite guardar electricidad para más adelante: 10 kilómetros, 20 o el máximo. Es útil de cara a un uso urbano posterior, por ejemplo. Si elegimos '10 km', pasará de modo Electric a Hybrid cuando la autonomía baje a esa cota. Lógicamente, si elegimos 'Max' o una cifra superior a la autonomía que tengamos en ese instante, el sistema se dedicará, durante la circulación, a rellenar la batería, lo que aumentará el consumo de gasolina. ¿Cuánto? Pues también lo hemos medido, y en ese itinerario donde

gastó 7,8 l/100 km partiendo con la batería 'a cero' el consumo medio subió a 12,9 l/100 km, aunque bastaron 94 kilómetros de ruta –75 minutos– para que la batería se cargase a tope. No es nada económico ni siquiera lógico hacer eso, pero ahí está la posibilidad, y sin duda es la forma más rápida de cargar la batería, pues usando el cable opcional y un wallbox de 7,4 kW se anuncia un tiempo de 105 minutos.

Que en la práctica son algunos más, pues el 3008 Hybrid4 carga más lento de lo debido, y las 7 horas anunciadas para la recarga completa en un enchufe doméstico de 220V –a 2,3 kW– se iban en nuestro caso a 8 horas y 50 minutos –solo 5 horas y 20 minutos

requería el Kuga PHEV en la misma toma para cargar sus 10,6 kWh útiles–.

En cualquier caso, y esa es su gran baza, las posibilidades

de uso de este 3008 son enormes, empezando por esa función eSave o el programa B del cambio –hace que la mecánica retenga más al decelerar o que

regeneremos energía extra al bajar un puerto–, y siguiendo por sus cuatro modos de conducción. Cada uno con su personalidad; pues en 4WD, por ejemplo, no tendremos miedo ante la nieve o las pistas embarradas –la altura libre al suelo es generosa, además–, y en Sport conduciremos un SUV rapidísimo de verdad –con levas en el volante para cambiar manualmente–, que rivaliza en prestaciones con un 308 GTI. Porque si anuncia 6,0 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, que ya está bien, le hemos medido 5,75 segundos. Lejos quizás de los 5,1 cronometrados en su día al Cupra Ateca, también de 300 CV, pero es que el rabioso SUV español pesa 1.615 kilos y el PHEV

francés se va a 1.928 kilos, que le lastran partiendo desde parado. Aunque si ya va lanzado, sus recuperaciones son de aúpa: de 80 a 120 km/h tarda sólo 3,4 segundos... por los 3,5 del Cupra. Adelantamientos fulgurantes, lo cual da mucha tranquilidad al viajar.

El comportamiento es noble y seguro, como en otros 3008, pero los kilos extra se notan y restan eficacia. Por ejemplo en las frenadas al límite, donde tanta masa estira algo las distancias –55,8 metros de 120 a 0 km/h–, o en vías de curvas cerradas, donde apreciamos mayores inercias y descubrimos que es más rápido que deportivo, por más que Peugeot solo vincule sus 300 CV a los acabados GT Line y GT.

▶ SUS RIVALES

Modelo	Precio	Maletero	Consumo	0 a 100 km/h
DS7 CROSSBACK E-TENSE 4X4 BE CHIC 300 CV Con el descuento de la marca, 49.950 euros cuesta el E-Tense de DS con acabado 'básico' y la misma mecánica del 3008. Más lujo y maletero enorme, pero es más caro.	50.950 €	555 l.	1,3 l/100km	5,9 seg.
JEOP COMPASS 4XE TRAILHAWK 240 CV Combina un 1.3 Turbo de 180 CV y un motor eléctrico trasero para lograr la tracción total. Más maletero que el 3008, pero peores prestaciones y más gasto.	45.400 €	420 l.	2,2 l/100km	7,3 seg.
OPEL GRANDLAND X PHEV 4X4 ULTIMATE 300 CV El Opel comparte también mecánica con el 3008. Similares por rendimiento, el Grandland X de 300 CV se ofrece solo en acabado Ultimate. Con descuento, ahora vale 44.975 euros.	53.425 €	390 l.	1,3 l/100km	6,1 seg.

EN CARRETERA LOS DOS CROSSOVER ELÉCTRICOS GASTAN MÁS QUE EL E-208. CUENTA EL PESO Y, SOBRE TODO, SU PEOR AERODINÁMICA



DS 3 CROSSBACK E-TENSE



KIA E-SOUL 150 KW



PEUGEOT E-208



Tres vehículos eléctricos y tres híbridos enchufables protagonizan estas páginas. No queríamos saber cuál corre más ni buscar el mejor equipado, sino averiguar hasta qué punto cumplen en el día a día. Retos similares en carretera, ciudad y nuestra pista de pruebas para seguir acumulando experiencias y datos sobre estos deseados modelos '0 Emisiones'.

Puede que a un lector habitual de revistas del motor le extrañe la afirmación, pero seguimos observando entre el público general una llamativa desinformación sobre conceptos básicos de la movilidad eléctrica. Diferencias entre eléctrico e híbrido enchufable o híbrido autorrecargable, autonomía real en modo eléctrico, tiempos y costes de recarga... Se abre ante nosotros una nueva realidad llena de interrogantes, y ayudan poco quienes desde la Administración, las organizaciones sociales y políticas o los principales medios de comunicación de masas establecen el criterio 'electricidad es mejor' como un dogma de fe. Puede que la fe mueva montañas, pero no es capaz de desplazar un vehículo un solo centímetro. Y de ahí que el recibimiento que deparemos como usuarios a las nuevas tecnologías '0 Emisiones' deba basarse en la lógica y no en relatos más o menos bienintencionados.

denominado E-Drive Challenge, un test comparativo donde los seis jurados españoles del premio 'Car of the Year', en colaboración con el Centro Técnico de Motorpress Ibérica, hemos analizado una muestra representativa de esa nueva oferta de vehículos con etiqueta '0 Emisiones'. Sin ideas preconcebidas ni lemas ecologistas, sin dejarnos llevar por la realidad de otros países...

La prueba ha incluido mucha circulación urbana, en la que tanto los eléctricos como los PHEV fueron conducidos en modo eléctrico para medir la autonomía real libre de emisiones, pero también ha contado con una exigente ruta de 410 kilómetros por carretera y autovía que ha sido muy aclaratoria sobre las diferencias 'de verdad' entre una solución tecnológica y otra. Además, nos hemos metido en circuito para probar la seguridad y el comportamiento al límite, e incluso hemos analizado a fondo los procesos de recarga de las baterías, un aspecto fundamental del que dependerá muchas veces la operatividad del coche electrificado.

¿Ha llegado el momento de pasarse a la movilidad eléctrica? Para dar respuesta a esa pregunta hemos realizado el

De la teoría a la práctica

KIA NIRO PHEV



MITSUBISHI OUTLANDER PHEV



PORSCHE PANAMERA 4 E-HYBRID



DE LOS TRES HÍBRIDOS ENCHUFABLES COMPARADOS, EL KIA NIRO ES, CON DIFERENCIA, EL MÁS EFICIENTE. EN CIUDAD Y EN CARRETERA



DS 3 CROSSBACK E-TENSE Y PEUGEOT E-208 COMPARTEN PLATA FORMA, MOTOR, BATERÍA... Y TAMBIÉN UNA PUESTA A PUNTO DINÁMICA

DS 3 CROSSBACK E-TENSE REFINAMIENTO A TODOS LOS NIVELES

Decidimos comparar en el test dos modelos técnicamente tan similares como el DS 3 Crossback E-Tense y el Peugeot e-208, que comparten plata-forma, motor eléctrico y batería, para ver las diferencias entre un SUV urbano –el DS– y un utilitario –el del león–. Aunque no hay gran diferencia de longitud, el primero es claramente más alto y pesa 70 kilos extra, y eso reduce 20 kilómetros su

autonomía media homologada, lo que coincide prácticamente con lo medido en la vida real: 248 kilómetros de alcance el DS, 272 el

Peugeot. Y de los tres eléctricos fue el que más gastó en ciudad –15,2 kWh/100 km–; aunque en carretera el promedio coincide con

el del Kia, el otro crossover del test. Nos gustó mucho su comportamiento, el refinamiento interior y el buen maletero –no pierde ni un litro–, y no tanto el proceso de recarga, más lento de lo debido.



◀ El cargador de a bordo del DS permite conexiones a 7,4 y 11 kW.



◀ El DS 3 Crossback E-Tense pesa 70 kilos más que el e-208 y es 104 milímetros más alto, pero también se muestra ágil.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.600
La./An./Al. (mm)	4.118 / 1.791 / 1.534
Maletero (l)	350 / 1.050
Neumáticos	215/60 R17
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh (46,3 útiles)
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	8,7
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100 km)	14,7
Emissiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	320
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Cargador a bordo	11,0 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	De 28 minutos (100 kW) a 24h 15' (2,3 kW)
Precios desde... (euros)	39.350

PEUGEOT E-208 CON UN MARCADO ESPÍRITU 'GT'

Más ligero y compacto que sus oponentes de carrocería SUV, el e-208 nos ha convencido por varias razones. La primera, haber sido el eléctrico con menor consumo del test, pues si en ciudad gasta prácticamente tan poco como el e-Soul –13,8 kWh/100 km el francés y 13,7 el coreano–, en la ruta de 410 kilómetros por autovía y carretera sí fue claramente el más austero: 18,6 kWh/100 km. Y

aunque anuncia 340 kilómetros de autonomía media y le hemos medido solo 272 reales, ese dato supone que, de los tres eléctricos,

es el que recorre más distancia con cada kilovatio de batería: 5,87 kilómetros. Pero también nos ha gustado su deportividad en cir-



◀ La instrumentación del e-208 es digital, y de efecto tridimensional. Más efectista que fácil de leer.



◀ Como el DS, el e-208 permite elegir el modo de conducción y tiene un programa 'B' en el cambio que aumenta la retención.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.530
La./An./Al. (mm)	4.055 / 1.745 / 1.430
Maletero (l)	265 / N.d.
Neumáticos	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh (46,3 útiles)
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100 km)	N.d.
Emissiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	340
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Cargador a bordo	11,0 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	De 28 minutos (100 kW) a 24h 15' (2,3 kW)
Precios desde... (euros)	32.100

KIA E-SOUL 64 kW PERSONALIDAD Y POTENCIA DE SOBRA

A diferencia de los modelos de PSA, disponibles solo con motor de 136 CV y batería de 50 kW, el e-Soul permite elegir entre dos variantes: la probada, con 204 CV de potencia y batería de 64 kW útiles –la capacidad total es de 67,1–, y una que parece más racional –potencia suficiente y 89 kilos menos de peso, lo que se traduce en un consumo real inferior– con 136 CV y batería de 39,2 kW. Pero nos dejamos

intentar por los 452 kilómetros de alcance medio homologado, que se convierten en 648 circulando por ciudad, aunque de nuestro test por ciudad y carretera se des-

prende una autonomía real de 331 kilómetros, no tan amplia pero que permite hacer escapadas con relativa tranquilidad. Y las recargas son más rápidas que en sus rivales



◀ Al límite se nota el mayor peso del e-Soul, pues la batería de 64 kW supone 457 de los 1.682 kilos del conjunto.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	150 kW
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.682
La./An./Al. (mm)	4.195 / 1.800 / 1.605
Maletero (l)	315 / 1.339
Neumáticos	215/55 R17
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	67,1 kWh (64,0 útiles)
Peso de la batería (kg)	457
De 0 a 100 km/h (s)	7,9
Vel. máxima (km/h)	167
Consumo (kWh/100 km)	15,7
Emissiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	452
Alcance máximo urbano WLTP (km)	648
Cargador a bordo	6,9 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	De 44 minutos (77 kW) a 3h 45' (2,3 kW)
Precios desde... (euros)	42.725



◀ Tiene una puesta a punto que prima el confort sobre el dinamismo, pero los 204 CV están ahí de verdad.



E-DRIVE CHALLENGE

Le tomamos el pulso a la electrificación en España



El jurado del 'Car of the Year', compuesto hoy por periodistas de 23 países, es sensible desde hace tiempo al progresivo avance de la electrificación en el sector del automóvil. Si en la lista de ganadores figuran vehículos híbridos como el Toyota Prius (año 2005) o el binomio Opel Ampera/Chevrolet Volt (2012) por su mecánica eléctrica de autonomía extendida, entre los 'coches del año en Europa' ya figuran también dos productos cien por cien eléctricos: el Nissan Leaf (2011) y el Jaguar I-Pace (2019). Al margen de varios modelos que han sumado a sus gamas versiones electrificadas, como Volkswagen Golf y Passat, Peugeot 3008 y 208, o Volvo XC40. Pero una cosa es el vehículo en sí y otra su adaptación a la realidad de cada país –fiscalidad, infraestructura de



◀ Los seis jurados españoles del 'Car of the Year', durante las pruebas en las pistas del INTA: de pie, de izquierda a derecha, Pedro Martín (Motor 16), Félix Cerezo (El Mundo), Rafael Guitart y Juan Carlos Payo (Autopista); y agachados, en el mismo sentido, Pere Prat (La Vanguardia) y Xavier Pérez (El Periódico).

recarga, hábitos de uso, tipo de vivienda predominante...–, de manera que un eléctrico o un híbrido enchufable pueden ser vistos de formas bien distintas por un

experto noruego, uno francés y uno español. Ese es el objetivo esencial de E-Drive Challenge, un test donde los jurados de nuestro país en el 'Coty' compararon esas

dos tecnologías, valoraron su adaptación al usuario medio y, sobre todo, debatieron sobre los problemas, las ventajas y el futuro de la electrificación.



EL NIRO ES EL ÚNICO MODELO DE LOS SEIS COMPARADOS CON TRES TECNOLOGÍAS ELÉCTRICAS A ELEGIR: ELÉCTRICO, HÍBRIDO Y PHEV

KIA NIRO PHEV AUSTERO INCLUSO AL AGOTAR LA BATERÍA

Si la razón de ser de un híbrido enchufable –además de portar la etiqueta '0' en el parabrisas– es la ecología, la economía de uso y ser el paso intermedio lógico entre el coche tradicional y el eléctrico –lo que debería aparejar un precio aquilatado–, el Niro PHEV se acerca mucho a lo que entendemos por 'compra maestra'. Y más tras su renovación, que eliminó el exótico freno de estacionamiento de

pedal y añadió al eficaz cambio de doble embrague unas levas muy útiles: sirven para graduar la fuerza de retención al decelerar,

mientras que en modo Sport permiten cambiar de marcha. Pero la clave del Kia es su practicidad –lástima que el maletero no sea



◀ Seguro y fácil de llevar, pero el Niro PHEV es el que más se aleja de la deportividad por prestaciones y dinamismo global.



◀▶ La reciente actualización de los Niro híbridos –el HEV y este PHEV enchufable– acercó su imagen interior y exterior a la del e-Niro.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.580
Potencia máx. (CV/rpm)	105 / 5.700
Par máximo (mkg/rpm)	15,0 / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	61 CV
Par	17,3 mkg
Potencia máxima total	141 CV
Par máximo total	27,0 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. DCT, 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.594
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.805/1.535
Maletero (l)	324 / 1.322
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	8,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,8
Velocidad máx. (km/h)	172
Vel. máx. en eléctrico	130 (aprox.)
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emissiones CO2	31 g/km
Alcance en eléctrico (km)	49 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 h 15' (a 7,0 kW)
Precios desde... (euros)	35.800

mayor – o un gasto que siempre es bajo, tanto con batería –19,5 kWh/100 km en ciudad– como en carretera, incluso al circular con la batería vacía. Gran rutero, aunque de prestaciones sólo correctas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.4 PHEV
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.360
Potencia máx. (CV/rpm)	135 / 4.500
Par máximo (mkg/rpm)	21,5 / 4.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	82 + 95 CV
Par	14,0 + 19,9 mkg
Potencia máxima total	230 CV
Par máximo total	N.d.
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.955
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.695/1.800/1.710
Maletero (l)	498 / 1.602
Capacidad del depósito (l)	45
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,5
Velocidad máx. (km/h)	170
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,8
Emissiones CO2	46 g/km
Alcance en eléctrico (km)	45 (WLTP)
Tiempo de recarga	5 h 30' (230V/10A)
Precios desde... (euros)	46.300

más, le hemos medido el mayor alcance eléctrico de los tres PHEV –53 kilómetros–, aunque cuando se agota la batería gasta mucha gasolina y el viaje se encarece.

PORSCHE PANAMERA 4 E-HYBRID ECONOMÍA A SU MANERA

En nuestro test dejamos hueco para un modelo extremo, pues el concepto de la ecología y la economía se tambalea, a los ojos de muchos, ante una berlina deportiva de más de cinco metros que pesa 2.245 kilos, rinde 462 CV en total y alcanza los 278 km/h de velocidad punta. Lógico o no, presume de la etiqueta '0 Emisiones' y creemos que sí la merece pues, según nuestras mediciones, puede

hacer 50 kilómetros reales –anuncia 44– sin emitir gases. Y como tiene un depósito de 80 litros, es el que tiene mayor autonomía en

tre repostajes de los tres híbridos enchufables: 927 kilómetros. No obstante, los kilos le pasan factura en cuestión de eficiencia, y es con



◀ Pese a los 5,05 metros de largo o sus 2.245 kilos, el Porsche va de cine en circuito... O en una carretera de montaña.



◀▶ Podemos elegir entre cinco modos de conducción, incluido el E-Power, que da protagonismo a la parte eléctrica. Pero el gasto es alto.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.9 V6
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.894
Potencia máx. (CV/rpm)	330/5.250-6.500
Par máximo (mkg/rpm)	45,9/1.750-5.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	136 CV
Par	40,8 mkg
Potencia máxima total	462 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	2.245
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.049/1.937/1.423
Maletero (l)	405 / 1.215
Capacidad del depósito (l)	80
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	14,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,6
Velocidad máx. (km/h)	278
Vel. máx. en eléctrico	140
Consumo mixto (l/100 km)	2,9
Emissiones CO2	74 g/km
Alcance en eléctrico (km)	44 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 h 24' (a 7,2 kW)
Precios desde... (euros)	116.411

diferencia el que más electricidad gasta en ciudad –27,9 kWh/100 km es mucho– y ronda los 10 litros de media al viajar. Lo mejor, sin duda, su calidad, el comportamiento y el tacto general.

MITSUBISHI OUTLANDER PHEV 'BEST SELLER' MUNDIAL

Podríamos afirmar que el Outlander PHEV es a la tecnología 'plug-in hybrid' lo que en su día fue el Toyota Prius a los híbridos: el encargado de expandir una solución de movilidad más respetuosa con el entorno. Porque el SUV de Mitsubishi ha sido el híbrido enchufable más vendido desde su lanzamiento. Y no ha dejado de evolucionar desde entonces, pues ahora equipa un 2.4 de gasolina –en

vez de un 2.0– y un motor eléctrico trasero más potente que el delantero –antes rendían 82 CV los dos–, hasta totalizar 230 CV –27 más que antes–. Potencia de

sobra –aunque no se trate de un coche deportivo ni por prestaciones ni por tacto de uso– y tracción total, lo que le otorga seguridad y ciertas aptitudes 'off road'. Ade-



◀ Se acerca a las dos toneladas, pero la tracción total ayuda a lograr un noble comportamiento. Y anda muy bien.



◀▶ Maletero de 498 litros, una de las claves de su éxito. Pero no hay Outlander PHEV de siete plazas.



CONCLUSIÓN

Los eléctricos son para lo que son y los PHEV dan más juego

Con una infraestructura pública de recarga que sigue creciendo pero aún es insuficiente, la 'hogardependencia' de los vehículos cien por cien eléctricos es mayor en España que en países del centro o el norte del continente, de modo que siguen resultando una alternativa claramente urbana o periurbana, aunque con valores de autonomía real que ya animan a salidas esporádicas –mejor si están planeadas con mentalidad pesimista– a carretera. Ahí están los 331 kilómetros de alcance real medidos al e-Soul –anuncia 452–, los 272 del e-208 –340 oficiales– o los 248 del E-Tense de DS –320 según el ciclo WLTP–. Pero es

en ciudad donde lo bordan, con consumos medios que van de 13,7 a 15,2 kWh/100 km, lo que traducido a gasto de motor diésel correspondería a entre 2 y 2,5 l/100 km. Y eso con tarifas domésticas normales, pues si disfrutamos de tarifas reducidas el coste por kiló-

metro se desploma para alegría general. Pero aunque los eléctricos tengan su sentido y su público, los híbridos 'plug-in' nos parecen mucho más polivalentes, pues no dependen del cable para operar y permiten viajar sin estrés, como en coches 'normales': paras, repos-

tas combustible y sigues. No obstante, contar con una toma doméstica se hace casi obligado para abaratar la movilidad, pues salvo el Kia Niro –austero siempre–, los PHEV son ahorradores con electricidad pero no tanto con gasolina.



CONSUMO EN CIUDAD (uso eléctrico)	ELÉCTRICOS			HÍBRIDOS ENCHUFABLES		
	DS 3 Crossback E-Tense	Kia e-Soul 150 kW	Peugeot e-208	Kia Niro PHEV	Mitsubishi Outlander PHEV	Porsche Panamera 4 e-Hybrid
CONSUMO EN AUTOVÍA Y CARRETERA (Alovera-Medinaceli-Soria-Aranda de Duero-El Molar)	15,2 kWh/100 km	13,7 kWh/100 km	13,8 kWh/100 km	19,5 kWh/100 km	23,5 kWh/100 km	27,9 kWh/100 km
AUTONOMÍA ELÉCTRICA MEDIA REAL	20,2 kWh/100 km	20,3 kWh/100 km	18,6 kWh/100 km	5,4 l/100 km	8,1 l/100 km	9,5 l/100 km
AUTONOMÍA TOTAL MEDIA REAL	248 km	331 km	272 km	41 km	53 km	50 km
	248 km	331 km	272 km	911 km	681 km	927 km





De izquierda a derecha, la subsecretaria del Ministerio del Interior, Isabel Goicoechea; el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, y el director general de Tráfico, Pere Navarro.

202 FALLECIDOS EN 82,8 MILLONES DE DESPLAZAMIENTOS

El verano registra el número de muertes en carretera más bajo de la historia

Los meses de verano bajaron 202 fallecidos en las carreteras españolas, lo que supone 13 víctimas mortales menos que en julio y agosto del año pasado y representa un descenso del 6%. Esto supone la cifra más baja de fallecidos en verano desde que se tienen datos. También se redujeron los accidentes mortales (-7%) y el número de heridos hospitalizados (-8%). Bajaron las muertes en

accidente pero lo hicieron menos que los desplazamientos. En concreto, este verano se produjeron 82,8 millones de viajes de largo recorrido, con una media de 1,3 millones diarios, lo que supone una disminución del -9% respecto al verano pasado (91,2 millones).

Si nos fijamos en la radiografía de los accidentes y las vías en que se han producido, este verano el 8% de los siniestros causaron el 16% de los fallecidos. El 76% de ellos se produjeron en vías convencionales -153 personas-, mientras que en autopistas y autovías hubo 49 fallecidos, 16 menos que en 2019.

Por tipo de vehículo, se redujeron los fallecidos en turismos hasta 92 -la menor cifra de

la historia-, pero siguen preocupando los usuarios vulnerables -ver gráfico- y se confirma la tendencia al alza de fallecidos, pasando del 30% en 2010 al 42% en 2020. Estos datos han hecho que el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, anuncie reformas en el Reglamento de Circulación que protejan mejor a estos usuarios, cuyo trámite se abordará en breve.

Entre los fallecidos, la mayoría eran conductores (145) y la salida de vía sigue siendo lo que más accidentes genera (el 47%). Por otro lado, el 27% de los muertos en turismo y vehículos ligeros no llevaba abrochado el cinturón de seguridad, el porcentaje más alto de los últimos diez años.

Por territorios, las autonomías que registran mayor descenso en la accidentalidad en verano han sido Cataluña (-16) y Madrid (-4).

También hay una tendencia a la baja en el número de fallecidos a lo largo del año (543, un 23% menos que en 2019), aunque los datos no son comparables por la bajada del número de desplazamientos provocada por el confinamiento.

Cuatro unidades de negocio

El Grupo Renault se reorganiza en busca de resultados

El Grupo Renault ha anunciado una reestructuración reagrupando su negocio en cuatro unidades -Renault, Dacia, Alpine y Nuevas movi- lidades- que funcionarán de forma autónoma.

Según el nuevo director general del Grupo, Luca de Meo, "la empresa necesita cambiar su modo de juego y pasar de una búsqueda de volúmenes a una búsqueda de valor y rentabilidad. La organización en torno a cuatro marcas fuertes y a grandes funciones transversales permitirá trabajar de manera más simple, más orientada hacia los mercados y clientes, con un espíritu de equipo que permita conseguir el mejor resultado posible".

Cada una de estas áreas de negocio contarán con una cabeza visible. Luca de Meo, director general del Grupo Renault, para Renault; Denis Le Vot, director de regiones, comercio y marketing del Grupo, para Dacia; Cyril Abiteboul, director general de Renault Sport Racing, para Alpine; y Clotilde Delbos, directora general adjunta y directora financiera del Grupo, para las Nuevas Movilidades.



el puntazo

Rumanía, en el top de las ayudas a la compra

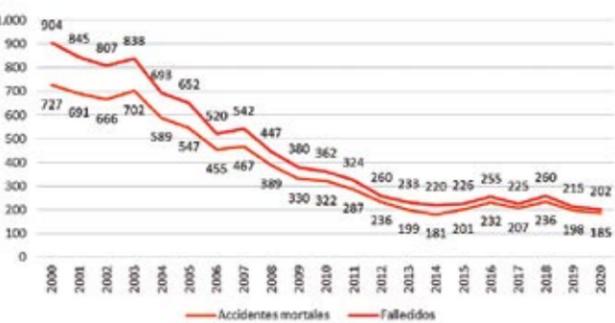
Los planes de ayuda a la compra se han intensificado en todos los países de Europa en las últimas semanas. La reactivación del mercado es el objetivo y los coches eléctricos son los más beneficiados de estas ayudas. Y en el ranking de países que más apoyan la compra de un eléctrico está Rumanía en primer lugar (10.000 euros, a los que sumar 1.250 si se achatarra un coche antiguo), seguida de Croacia (9.200 euros) y Alemania, (9.000 euros). España figura en la clase media de esta clasificación de ACEA, la asociación europea de constructores.

la cifra

29,4

Son los millones de vehículos que tiene el parque automovilístico en España, que en 2019 creció un 2,2%. De ellos, algo más de 25 millones son turismos, 3,7 millones son comerciales, 607.020 son industriales y 61.537 corresponden a autobuses y microbuses, según los datos de la DGT que recoge la asociación de fabricantes, Anfac, en su informe anual.

ACCIDENTES MORTALES Y FALLECIDOS A 24 HORAS EN VÍAS INTERURBANAS VERANO 2000-2020



SINIESTRALIDAD POR TIPO DE VEHÍCULO EN LA ÚLTIMA DÉCADA

Fallecidos (24h)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bicicleta	9	11	12	9	9	5	7	7	8	10	9
Ciclomotor	12	8	8	10	2	8	4	7	6	5	6
Motocicleta	62	59	39	48	37	45	55	54	54	64	49
Turismo	194	177	148	113	118	120	134	113	127	95	92
Furgoneta	24	14	13	3	26	18	9	17	17	12	11
Camión hasta 3.500 kg	2	1	2	1	1	1	4	0	3	1	0
Camión más 3.500 kg	16	13	10	8	5	9	16	7	11	9	6
Autobús	0	0	0	9	0	0	0	0	1	0	0
Peatón	27	26	17	21	19	18	20	15	26	14	20
Otro vehículo	14	15	11	11	3	2	5	5	7	5	5
Sin especificar/sin dato	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4
Total	362	324	260	233	220	226	255	225	260	215	202
Vulnerables	110	104	76	88	67	76	86	83	94	93	84
% vulnerables sobre total	30%	32%	29%	38%	30%	34%	34%	37%	36%	43%	42%



Nombramientos Guillermo Fadda, a Seat

Dirigirá el área de Ventas de la compañía en Europa desde un cargo de nueva creación. Su puesto como nuevo director comercial será efectivo a partir del

1 de octubre. Guillermo Fadda es actualmente vicepresidente Comercial de Volkswagen Group Argentina y cuenta con 25 años de experiencia en el Grupo VW, desde su incorporación en 1995 a la marca Audi en España. Fue director general de Audi en nuestro país desde 2013 a 2018.

Balanza comercial El automóvil sigue en positivo

La aportación del sector del automóvil a la balanza comercial española se ha mantenido en positivo

pese a la crisis del COVID-19 que provocó el cierre de las fábricas españolas durante semanas. El saldo de industria automovilística ha crecido un 0,9 por ciento en los seis primeros meses del año según datos de ANFAC, la patronal de los fabricantes, aunque en los dos primeros meses del año -antes de la pandemia- el crecimiento era de un 36,2 por ciento.

De la aportación total del sector, formado por vehículos y componentes, los vehículos son los que mejor se han comportado, pues han generado un saldo po-

sitivo de 6.923 millones de euros, aunque esta cifra cae un 6,2 por ciento respecto al mismo periodo del año pasado.

En cuanto a las exportaciones de vehículos, suman 13.620 millones de euros, aunque se reducen un 28,2 por ciento. Y las importaciones caen un 42,2 por ciento hasta llegar a los 6.697 millones de euros. En cuanto a los destinos de los coches fabricados en España, el único país del 'Top 10' donde mejoran los datos es Turquía, con un 37,6 por ciento de crecimiento. Y cambio en el



ranking de los países que más coches fabricados en España compran: Francia, con 2.915 millones de euros, se sitúa por primera vez a la cabeza, seguido de Alemania (2.773 millones de euros) y Reino Unido (1.640 millones de euros).

Por primera vez Cuatro turnos y dos líneas de producción en PSA Vigo

El buen comportamiento comercial del nuevo Peugeot 2008 permitirá



que la planta de PSA en Vigo ponga en marcha este mes un cuarto turno de producción de fin de semana integrado por 600 personas. Esta será la primera vez en la historia de la fábrica que las dos líneas de fabricación operan con cuatro turnos. Con la incorporación de este nuevo equipo, el centro gallego superará los 7.500 trabajadores.

PSA fabrica en Vigo 2.300 vehículos diarios de lunes a viernes, y con el nuevo equipo producirá 2.400 unidades cada día los fines de semana. Algo menos de la mitad de estos coches corresponde al Peugeot 2008. Este modelo comenzó a montarse en Vigo en octubre de 2019, y cuenta desde comienzos de este

año con una versión cien por cien eléctrica.

En 2023 PSA y Total producirán baterías en Europa

PSA y Total han llegado a un acuerdo para la creación de la compañía Automotive Cells Company, ACC, que se dedicará al desarrollo y la fabricación de baterías para automóviles y que se espera comience a operar al máximo nivel en 2023.

En la nueva empresa, PSA aportará su conocimiento del mercado del automóvil y de la fabricación en grandes series, mientras que Total ofrecerá su experiencia en materia de I+D y de industrialización.

ACC cuenta ya con un centro de I+D en Burdeos y una planta piloto en Nersac (Francia), que están ya en fase de pruebas para la puesta a punto de nuevas tecnologías de celdas de iones de litio

452 trabajadores eventuales

Más empleo en Volkswagen Navarra para fabricar el Polo

Volkswagen Navarra fabricará unas 5.000 unidades más del Polo hasta finales de año, lo que supondrá la contratación de 452 trabajadores eventuales. Una buena noticia para la industria de automoción española, que ha sufrido especialmente la crisis del coronavirus.

La petición de fabricación ha llegado expresamente desde la central de la marca en Wolfsburg (Alemania) debido al buen comportamiento de las ventas del Polo y el T-Cross en el mercado europeo.

Tras la entrada del tercer turno a finales de agosto, la fábrica completó el proceso de vuelta a la actividad productiva previa a la pandemia con una producción diaria de 1.438 vehículos y ahora llegará hasta los 1.581 coches, con lo que este año esperan producir unos 247.000 vehículos: 137.000 unidades del T-Cross y 110.000 del Polo.



de alto rendimiento. Después de esta fase inicial de I+D, se prevé que se lance la producción en

serie en dos gigafactorías, en Douvrin (Francia) y en Kaiserslautern (Alemania).

LOGOTIPO



ROLLS-ROYCE ESTRENA IMAGEN

Rolls-Royce, una de las marcas que mejor simboliza el lujo automovilístico, cambia su logotipo para adaptarse a los nuevos tiempos y con el objetivo de atraer a un público más joven. La nueva identidad de Rolls-Royce se lanza este mismo mes y presenta un logo minimalista y una paleta de colores en la que figuran tonos como los púrpuras o un oro rosa metálico. También se actualiza el icónico 'Espíritu del Éxtasis' que, además de imagen física, podrá adaptarse a cualquier soporte digital.

ATENTOS A...

27/09/20

Ese día **Peugeot**, que comenzó su andadura fabricando aros de acero para faldas, **cumple 210 años de existencia**. Y con ese motivo, la firma lanza un logo conmemorativo que estará presente en todos los actos de este especial aniversario.



CITROËN

EL AMI PONE COLOR A PARÍS

Citroën ha personalizado 20 unidades de su eléctrico Ami con los colores de los barrios de París. Con esto, el biplaza 100% eléctrico rinde un colorido homenaje a la



BASTILLE



MONTPARNASSE



SAINT-LOUIS



BELLEVILLE

capital francesa en su estreno como parte de la flota de carsharing de Free2Move. Pigalle, el Marais o Montmartre son algunos de los barrios representados.

RÉCORD



Tras la recarga, la tapa del enchufe se selló para garantizar el resultado.



Los tres coches sobrepasaron los 1.000 km, a una velocidad media superior a 30 km/h.

MÁS DE 1.000 KM SIN RECARGAR CON EL HYUNDAI KONA ELÉCTRICO

Que el Hyundai Kona Eléctrico es uno de los modelos con mayor autonomía era algo sabido. Sus 449 kilómetros de media o los 619 en ciudad son una de las mejores cifras del mercado. También lo es su consumo, de 14,7 kWh/100 km según el protocolo WLTP. Pero en Hyundai han querido ir hasta el límite, ver

hasta dónde era capaz de llegar su SUV eléctrico —el más vendido de este tipo en Europa—. En el circuito de Lausitzring, tres Kona EV de serie se enfrentaron al reto.

Sin climatización y sin el gasto de los equipos de infoentretenimiento, toda la energía se concentró en que los coches llegaran lo

más lejos posible. Y el resultado fue sorprendente. Tres días de prueba y 36 cambios de conductor se saldaron con 1.026 kilómetros recorridos por el equipo ganador a una media de unos 30 km/h —velocidad típica del tráfico urbano— y con un consumo medio de solo 6,24 kWh/100 km. De récord.

LEXUS

EL UX 300E, PROTAGONISTA EN EL FESTIVAL DE CINE DE VENECIA

Por cuarto año consecutivo, la marca Lexus es coche oficial del Festival de Cine de Venecia (hasta el 12 de septiembre) y ha cedido a la organización de la Bienal una flota compuesta por 36 coches para el traslado de los invitados

hasta la alfombra roja. El UX 300e, el primer eléctrico de la marca, y el LC Convertible son dos de los coches protagonistas.



AUDI

El DJ Bob Sinclar ('Love Generation') ha sido el encargado de presentar el nuevo **Audi A3 Sportback** en una experiencia musical en streaming. Esta fue la única oportunidad de ver al artista en España.

LOS RENAULT CUMPLEN 30 Y 25 AÑOS

CLIO Y MÉGANE, DOBLE ANIVERSARIO

Dos de los modelos más populares y de mayor éxito de la marca están de cumpleaños. 30 años le caen al Clio, mientras el Mégane, el Renault más español, llega a 25 en plena forma.

Hace 30 años, Renault decidió que el R-5, uno de los modelos más innovadores en la historia de la marca, necesitaba un sucesor a la altura: el Clio. Y desde entonces, las cuatro generaciones del utilitario le han convertido en leyenda. Más de 15 millones vendidos, dos veces 'Car of the Year' y otras muchas menciones que derivan en el nuevo Clio V, que, con el espíritu innovador habitual en la firma del rombo, apuesta ahora por la tecnología híbrida para este futuro de movilidad sostenible.

Y si el Clio cumple 30 en plena forma, otro tanto le ocurre al Mégane con sus 25 años. Del Renault más español se han fabricado más de cinco millones de unidades en Palencia desde su lanzamiento en 1995 como sustituto del R-19. El Mégane apostaba por la calidad y la diversidad para llegar a todo tipo de clientes con una familia de coches que ha llegado a tener seis carrocerías diferentes. Entre sus hitos, el récord de más coches vendidos en un año en España (117.000) en 2004.



Hasta seis carrocerías ha tenido la gama Mégane. El R.S. ha sido su versión más deportiva.



Fabricado en Palencia, el Mégane sustituyó al R-19. La nueva generación estrena versión híbrida enchufable.



El Clio fue el sucesor del Renault 5 y ganó dos veces el título de 'Coche del Año en Europa'.



Entre las cinco generaciones del Clio se han vendido, hasta la fecha, más de 15 millones de unidades. El nuevo Clio estrena la tecnología híbrida E-Tech.

SKODA

EL SUPERB iV Y EL ENYAQ iV LIDERAN EL TOUR

Skoda vuelve a colaborar un año más con el Tour de Francia (lo hace desde 2004), y en esta edición de la carrera ha cedido una gama compuesta por 250 vehículos a la organización. Entre ellos está el nuevo 'plug-in' Superb iV, que es el modelo asignado como centro de mando móvil para el director general de la prueba, Christian Prud-

homme. Los aficionados al ciclismo también han visto cómo se desenvuelve el nuevo SUV eléctrico

Enyaq iV, que participó como vehículo de cabeza de pelotón durante la etapa entre Gap y Privas.



FORD

ASÍ SUENA EL MUSTANG MACH-E

Los ingenieros de Ford compusieron los sonidos de conducción del Mustang Mach-E eléctrico inspirándose en los de las películas de ciencia ficción de los años 80. Ahora, el artista de música electrónica de Detroit Matthew Dear ha transformado el sonido del eléctrico de Ford en una canción titulada 'New Breed'. Los aficion-

nados de la marca americana la pueden escuchar y descargar en todas las plataformas del momento: Apple Music, Spotify, Deezer, YouTube...



PREGUNTADO SOBRE SAINZ, ROSS BRAWN OPINABA QUE «LO QUE PA RECÍA UN PASO DE ENSUEÑO A FERRARI, AHORA NO PINTA BIEN»



Volver a empezar en la F1



Para los aficionados españoles, la Fórmula 1 ofrecerá una oportunidad inédita: de nuevo, dos pilotos españoles, con el retorno de Fernando Alonso y la presencia de Carlos Sainz en Ferrari. Cada uno afronta una singular etapa de su trayectoria deportiva, con sus atractivos y grandes desafíos.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Motorsport Images

“Es muy sencillo, apenas podré respirar hasta el próximo fin de semana cuando se baje del coche en Indianápolis. Puedo dejar muy claro que una vez que esté con nosotros será para siempre y a tiempo completo. Así que no habrá distracciones». Cyril Abiteboul marcaba el futuro de Fernando Alonso para los dos próximos años: la Fórmula 1. Un retorno largamente insinuado y finalmente confirmado ya está en marcha al día siguiente de las 500 Millas. Será un último ciclo repleto de alicientes y atractivos, pero también incertidumbres.

“Después del 24 de agosto empezará una nueva preparación para mí, tanto física como mental, con varios días en el simulador de Renault, y quizás esté en tres o cuatro

carreras esta temporada para ver cómo trabajan en la pista”. Cerradas las 500 Millas, Alonso ya viste la imagen de la marca en sus apariciones públicas como una suerte de ‘tercer piloto’ en la sombra. “A partir de entonces intentaremos definir las prioridades para los objetivos de 2021”. Prioridades que el español ya ha dejado claras. “El próximo será una evolución de este año, lo que vemos cada fin de semana lo veremos hasta 2022. Es lo que pasaba cuando me fui en 2018. Pero 2021 será una buena preparación para 2022. Mejor que estar tres años fuera, me integro en el equipo y en el desarrollo de 2022”. El retorno de Alonso se dividirá en dos fases: primer año con el monoplace actual y de ‘reciclaje’ en la Fórmula 1, y la incertidumbre de 2022, cuando cada equipo arranque con un tope presupuestario –145

millones de dólares como máximo– y la interpretación sobre el mayor cambio global en la historia de la Fórmula 1.

Pero Alonso también volverá con casi 40 años, y dos alejado de los monoplazas más rápidos y sofisticados del mundo. “Nunca ha habido una clasificación en Fórmula 1 basada en el pasaporte o en el día de nacimiento. Me siento bien y ojalá pueda ser incluso más rápido que antes”, avisaba al anunciar su fichaje y orillando los argumentos de su edad como impedimento para aspirar a victorias y títulos. Porque el proyecto del equipo francés girará en torno suyo, como ha repetido en apariciones y declaraciones públicas.

“Vengo a traer mi mentalidad ganadora”, anunciaba a modo de titular cuando se comunicó su fichaje. “Creo que el único que ha tenido

éxito en este sentido –para trabajar con el piloto– ha sido Flavio Briatore”, reconocía Cyril Abiteboul sobre el desafío de trabajar con un piloto con fama de exigente, duro y difícil, según a quién se escuche, “pero no es un secreto que crecí en la Fórmula 1 con Flavio. Me inspiraré en lo que tengo que hacer el próximo año para tratar con Fernando. Entiende lo que es la Fórmula 1, así que una de las cosas que nunca haré será mentirle, o prometerle demasiado y luego rendir por debajo de lo prometido”.

Alonso vuelve a una organización muy diferente a la que conoció en la época de sus dos títulos, o de su segundo relevo en 2008/09. Sin embargo, el español repite sentirse oxigenado mentalmente de la rutina de 17 años en la Fórmula 1, y con la experiencia de haber afrontado el Mundial de Resisten-

cia, las 24 Horas de Le Mans y Daytona, las 500 Millas de Indianápolis y un exótico Dakar, una perspectiva amplia para afrontar esta nueva etapa, especialmente a partir de 2022. De momento, ha dejado claro que sus expectativas son, precisamente, la falta de expectativas. La pandemia de coronavirus ha congelado gran parte de los monoplazas actuales para el próximo año. La competitividad del RS20 actual ha mejorado en las últimas carreras y, según explicaba Daniel Ricciardo desde Spa, podría elevar el nivel de los monoplazas franceses y mejorar las premisas de cara a 2021. Aún serán necesarias más carreras esta temporada para confirmar o no ese salto cualitativo.

A día de hoy, lograr podios en 2021 ya será un gran éxito para el español. En 2022 se abre un mundo

nuevo. La limitación de recursos y la mejor redistribución de ingresos comerciales ayudará a cerrar progresivamente la brecha que separa a Mercedes, Red Bull y Ferrari del resto. Cómo se refleje esta dinámica en los monoplazas de 2022 está por ver. Técnicamente será una nueva filosofía aerodinámica y entrarán en juego los neumáticos de 18 pulgadas. Serán monoplazas de diferente pilotaje. En este sentido, Alonso ya ha confirmado su versatilidad con todo tipo de reglamentos, motores y neumáticos desde su debut en 2001. 2022 queda demasiado lejos, pero dentro de pocos meses, haga lo que haga sobre el asfalto, se comprobará el fenomenal impacto mediático del retorno de Fernando Alonso a la Fórmula 1.

Como el asturiano, Carlos Sainz también inicia una

nueva etapa en su carrera deportiva. La cúspide para un piloto: Ferrari. Pero la extraordinaria crisis del equipo italiano ha hecho volver los ojos sobre el español. “Lo que parecía un paso de ensueño a Ferrari el año que viene, por ahora no pinta bien e, inevitablemente, debe estar nervioso por sus perspectivas de cara a la próxima temporada”. Nada menos que Ross Brawn, uno de los responsables de la Fórmula 1, adoptaba una posición nada institucional para señalar al español, quien se encontraba de bruces cuestionado al llegar al Gran Premio de Italia ante el futuro de su próximo equipo.

Las directrices técnicas de la FIA han provocado una espectacular hecatombe en las prestaciones del SF1000. De dominar todas las sesiones en Spa y ganar Charles Leclerc sin dificultad en 2019,

a casi quedar atrapados en el Q1, y fuera de los puntos en Spa. El peor resultado para Ferrari en la era híbrida. La pérdida de prestaciones del motor italiano también ha machacado el rendimiento aerodinámico del SF1000. A Sainz le espera, sobre el papel, un duro escenario ante la congelación técnica prevista para 2021. Además del enfrentamiento con Charles Leclerc, asentado en Maranello, y con experiencia con los monoplazas italianos. Sainz, en cambio, ni una cosa ni la otra.

Tampoco parece que a medio plazo Ferrari ofrezca grandes expectativas. “No hay balas de plata en la Fórmula 1”, avisaba Mattia Binotto tras la debacle belga, “hacen falta paciencia y estabilidad. “El motor está congelado, así no podemos hacer nada esta temporada. Estamos trabajando para la

SEGÚN DANIEL RICCIARDO LA COMPETITIVIDAD DEL RS20 HA MEJORADO EN LAS ÚLTIMAS CARRERAS. UNA BUENA NOTICIA PARA ALONSO



▲ El máximo responsable de Renault en Fórmula 1, Cyril Abiteboul –izquierda–, dejó claro que Alonso estará en el equipo francés a tiempo completo: «no habrá distracciones». En el centro, el piloto asturiano celebra su título mundial en 2006. A la derecha, en Indianápolis hace unas semanas.

▲ Uno de los dirigentes de la actual Fórmula 1, Ross Brawn –izquierda– ha afirmado que Sainz «debe estar nervioso por sus perspectivas de cara a la próxima temporada». Pero el madrileño se muestra optimista basándose en los muchos recursos de Ferrari: «estoy seguro de que van a mejorar».

próxima, y todo está progresando bien en el dino. En el coche hay restricciones, así que ¿cuál es el plan para nosotros? El principal objetivo será no solo 2021, sino también 2022. Para hacerlo bien la próxima temporada necesitamos entender las debilidades del presente y asegurarnos de que las

enfrentaremos. Tenemos un coche que ha perdido potencia. El año pasado, el motor cubría parte de sus limitaciones, pero este año ya no es el caso. Los límites de la máquina emergen". Este es el panorama que otea Carlos Sainz meses antes de entrar en Maranello. En Spa, el español dejó clara su confianza:

"Sí, diría que Ferrari necesita un gran salto en el terreno del motor. Sé lo duro que es porque a Renault le llevó tres años, y también a Honda mucho tiempo. Que Renault esté cerca de Mercedes confirma que se puede hacer. Y para mí, si hay un equipo con recursos, con medios, con muchos bancos de motores,

es Ferrari. Así que estoy seguro de que van a mejorar, esperemos, cuando llegue yo. Y juntos podemos dar el siguiente paso". Pero las palabras de Ross Brawn pusieron definitivamente el foco en el posible error de Sainz al fichar por Ferrari en el peor momento de las últimas décadas. "Es-

toy al cien por cien convencido de que es la decisión correcta en mi carrera, una oportunidad que no puedo dejar escapar, estar con un equipo como Ferrari. No sé, a mi personalmente nunca me parece un mal momento para ir a Ferrari. Si le preguntas a cualquier miembro del paddock te dirá algo pareci-

do, nunca es mal momento. Y si te llega la oportunidad, la coges con las dos manos y lo intentas". De momento, en Monza ya tuvo el primer botón de muestra de lo que le espera a Carlos Sainz. "La poca oportunidad que tuve de salir del hotel e ir al circuito, no sé cómo me han encon-

trado, me han venido a dar apoyo y ánimos, y ha sido increíble. Por eso os digo, lo de Ferrari es tan especial que lo que he vivido aquí este día y medio desde que llegué... Solo ha podido ser desde la distancia, porque no podemos encontrarnos a los aficionados, pero la manera en que me han recibido en al-

gún restaurante, en el hotel... ya es espectacular. Por lo tanto, me ha hecho darme cuenta todavía más de lo especial que va a ser el año que viene, de lo contento que estoy de esta oportunidad de ser un piloto Ferrari en los próximos años, y lo especial que es sentirse querido por los tifosi".

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

EL MERCADO RETROCEDE UN 10,1% EN AGOSTO

Después del ligero repunte que experimentaron las ventas el pasado julio (117.929 unidades y un 1,1% de crecimiento respecto al mismo mes de 2019) gracias a los planes Renove y Moves II puestos en marcha por el Gobierno, el mercado de automóviles ha vuelto a retroceder en agosto un 10,1%.

Según los datos de las principales asociaciones —Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)—, en agosto se matricularon en nuestro país 66.925 turismos y todoterreno. El mes comenzó con un ritmo positivo, pero las ventas fueron cayendo conforme pasaban los días, lo que no permitió que se mantuviese el balance de crecimiento del mes de julio.

El resultado es que, a estas alturas de año, el mercado acumula un 40,6% de caída, ya que solo se han vendido 524.706 coches, una cifra que queda lejos de las 883.540 unidades comercializadas hasta agosto el pasado año.

Por marcas —igual que ocurrió en julio—, Volkswagen volvió a liderar las ventas, aunque

la española Seat se mantiene como la preferida en el acumulado anual.

Si hablamos de modelos, el Dacia Sandero se colocó en la primera posición en agosto, seguido del Seat León, que también sigue manteniendo el primer puesto como el más vendido a lo largo del año. Sandero y Renault Clio se colocan en segundo y tercer lugar en el acumulado anual.

Por canales de venta, el único que creció fue el de alquiladores, con un 21,5% de incremento de las ventas y 5.031 unidades, lo que supone un respiro, ya que este canal acumulaba una caída del 63,7% hasta julio.

Por otra parte, el canal de particulares, que había remontado en julio, volvió a caer un 9,5%, aunque menos que el conjunto del mercado y registra unas compras acumuladas de 262.249 unidades, con una bajada del 33,6%. El canal de empresas también redujo sus compras un 15,5% en agosto.

En lo referente a las preferencias de los españoles respecto a la propulsión de sus vehículos, hasta agosto el 53,5% com-

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS	
Agosto	Enero-Agosto
VW 5.388	SEAT 44.064
RENAULT 4.731	VW 41.928
TOYOTA 4.725	PEUGEOT 40.408
SEAT 4.680	TOYOTA 36.728
KIA 4.626	RENAULT 36.363
PEUGEOT 4.584	KIA 28.696
HYUNDAI 3.910	CITROËN 27.930
DACIA 3.765	HYUNDAI 27.099
BMW 3.127	MERCEDES 24.368
NISSAN 2.803	AUDI 24.241

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Agosto	Enero-Agosto
SANDERO 2.166	LEÓN 14.119
LEÓN 1.913	SANDERO 13.677
QASHQAI 1.625	CLIO 12.288
TIGUAN 1.564	QASHQAI 12.063
CLIO 1.546	COROLLA 9.913
C-HR 1.382	ARONA 9.775
GOLF 1.295	ATECA 8.817
DUSTER 1.260	500 8.789
COROLLA 1.210	GOLF 8.694
KONA 1.183	3008 8.685

praron un coche de gasolina, un 27,7% se decantaron por un diésel y un 18,8% por otras tecnologías.

Por segmentos, los SUV

de tamaño medio coparon el 25,3% de las compras hasta el mes de agosto, seguidos por los compactos (19,8%) y los utilitarios (18,8%).

También sigue disponible la edición especial Launch Edition (55.403 euros), con un completo equipamiento de serie e idéntica opción mecánica. Incorpora ele-

mentos específicos como techo panorámico o llantas de aleación exclusivas de 19 pulgadas.



CUPRA

El nuevo Formentor, desde 46.920 euros más descuentos

Cupra ya acepta pedidos de la versión de gasolina más potente del nuevo Formentor, el primer modelo desarrollado y fabricado en exclusiva. Está disponible desde 46.920 euros sin descuentos y llegará a los concesionarios en el último trimestre del año.

Aunque la marca completará próximamente la gama, de mo-

mento ya está disponible esta variante 2.0 TSI de 310 CV de potencia y 400 Nm de par máximo, con caja de cambios DSG de siete velocidades con conexión electrónica 'shift-by-wire' y tracción integral 4Drive.

El Formentor se ofrece en nueve colores diferentes de carrocería.



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

TOYOTA

Cuatro acabados para el Yaris Electric Hybrid

La cuarta generación del urbano Yaris llega al mercado solo en versión híbrida eléctrica por un precio que parte de 18.650 euros, o desde 17.450 euros (155 euros al mes) financiando con Toyota Easy, el programa de financiación de pago por uso de la marca.

La gama está formada por cuatro niveles de equipamiento —Business Plus, Active Tech,

Style y Style Plus—, a los que se une la edición especial de lanzamiento, Style Premiere Edition. El acabado Business Plus está enfocado al cliente de flotas, pero el modelo cuenta con un completo equipamiento desde el más básico, el Active Tech, que incluye de serie elementos como los airbag delanteros, central, laterales y de cortina, Toyota Safety Sense 2.5, llantas

PRECIOS

VERSIÓN	PVP	CONDTO
Yaris Electric Hybrid 120H Business Plus	21.300 €	21.300 €
Yaris Electric Hybrid 120H Active Tech	22.200 €	18.650 €
Yaris Electric Hybrid 120H Style	24.000 €	19.400 €
Yaris Electric Hybrid 120H Style Plus	25.500 €	20.750 €
Yaris 120H Style Premiere Edition	26.100 €	21.350 €

de aleación de 15 pulgadas, volante de cuero, acceso y arranque sin llave, cámara trasera, sensores de luz y lluvia, sistema de geolocalización (DCM), llamada de emergencia, etc.

SEAT

El renovado Ateca ya está aquí

Este mismo mes llegan a los concesionarios de Seat las primeras unidades del Ateca, que se ha renovado tras cuatro años en el mercado y después de vender más de 300.000 unidades. Recibe mejoras tanto en el exterior como en el interior, con nuevos paragolpes o un volante de nuevo diseño, entre otros elementos.

La gama Ateca se compone de seis acabados: Reference, Style, Style GO, Xperience GO,



FR y FR GO, y cuenta con un equipamiento de serie bastante completo desde el más básico (21.080 euros), en el que figuran elementos como el Climatronic, llamada de emergencia, ayuda de aparcamiento, detector de fatiga,

regulador/limitador de velocidad, airbags laterales delanteros con airbag de cabeza, etc.

Es previsible que las variantes GO (Style GO y FR GO) sean las más demandadas, ya que ofrecen un mayor equipamiento por

PRECIOS

Ateca 1.0 TSI 115 CV 6v Style Go	24.390 €
Ateca 1.5 Eco TSI 150 CV 6v Style Go	26.080 €
Ateca 1.5 Eco TSI 150 CV DSG 7v Style Go	28.270 €
Ateca 1.5 Eco TSI 150 CV 6v X-Perience Go	28.410 €
Ateca 1.5 Eco TSI 150 CV DSG 7v X-Perience Go	30.610 €
Ateca 1.5 Eco TSI 150 CV 6v FR Go	30.459 €
Ateca 1.5 Eco TSI 150 CV DSG 7v FR Go	32.679 €
Ateca 2.0 TSI 190 CV DSG 7v 4Drive FR Go	37.589 €
Ateca 2.0 TDI 150 CV 6v Style Go	29.160 €
Ateca 2.0 TDI 150 CV DSG 7v Style Go	31.360 €
Ateca 2.0 TDI 150 CV 6v X-Perience Go	31.360 €
Ateca 2.0 TDI 150 CV DSG 7v X-Perience Go	33.550 €
Ateca 2.0 TDI 150 CV 6v FR Go	33.409 €
Ateca 2.0 TDI 150 CV DSG 7v FR Go	35.609 €

un precio que se incrementa solo en unos 200 euros respecto a la versión normal.

FORD

El eléctrico Mustang Mach-E, con hasta 600 km de autonomía

La gama Mustang de Ford se amplía por primera vez en 55 años con la llegada del Mach-E, el primer SUV eléctrico de la marca, que se puede adquirir desde 48.473 euros.

La versión de entrada se ofrece con una batería de 76 kWh y una autonomía de 450 kilómetros. En su equipamiento de serie cuenta con llantas de aleación de 18 pulgadas, luces traseras LED de diseño Mustang, cuadro de mandos digital de 10,2 pulgadas, pan-

talla táctil central de 15,5 pulgadas, teléfono como llave o control de cruce adaptativo con asistente de tráfico, entre otros.

Ford también ofrece una versión del modelo de autonomía extendida, cuyo precio es de 56.277 euros, que incorpora una batería de 99 kWh con 600 kilómetros de alcance.

Además, es posible equipar el modelo

con tracción total, cuyos precios van desde los 55.773 hasta los 64.903 euros. Equipan las mismas baterías, pero con una autonomía menor: 420 y 540 kilómetros.

PRECIOS

VERSIÓN	PVP
Mustang Mach-E Rango Estándar RWD	48.473 €
Mustang Mach-E Rango Extendido RWD	56.277 €
Mustang Mach-E Rango Estándar AWD	55.773 €
Mustang Mach-E Rango Extendido AWD	64.903 €





DealerBest y Dapda, una alianza consolidada gracias a Papel Cero VO

Dealerbest y Dapda, empresas referentes en la transformación digital dentro del sector de la automoción, continúan aunando sinergias. Tras el lanzamiento de Dealer2Home, plataforma de conversaciones con chat y videollamadas que permite a la fuerza de venta entablar una relación y conducir al cliente paso a paso a la compra de un vehículo, ambas compañías afianzan su colaboración gracias a la herramienta de gestión integral del departamento de vehículos de ocasión Papel Cero VO.

Conexión Dapda y Papel Cero VO

Con Dealer2Home, Dapda y Dealerbest dieron un paso de gigante para eliminar barreras y conectar personas a través de una multiplataforma integrada con Dapda Experience 360 y Papel Cero, con un seguimiento completo y personalizado de cada visitante.

Ahora, Dealerbest y Dapda han ido más allá vinculando el DMS y CRM de Dapda con la herramienta diseñada por Dealerbest Papel Cero VO, conexión que aporta una serie de beneficios a los concesionarios:

1. Mediante la unión de estas herramientas, los concesionarios pueden importar de manera totalmente automática los stocks de vehículos de ocasión con sus datos correspondientes a Papel Cero VO.
2. La carga automática de estos datos conlleva un considerable ahorro de tiempo de gestión, tiempo que puede ser aprovechado por

los comerciales en el desarrollo del resto de sus tareas asignadas.

3. Esta conexión facilita la publicación de los vehículos de ocasión en los portales de venta de coches más importantes, tales como Rastreator y la plataforma de venta propia de Dealerbest, Adopta un Coche, portal especializado en la venta de vehículos a diferentes colectivos mediante acuerdos con concesionarios y compra/ventas, con una atención personalizada y descuentos especiales.

Papel Cero VO, herramienta diseñada por y para profesionales del sector de la automoción, permite a los concesionarios planificar, gestionar y obtener informes para mejorar la toma de decisiones en el departamento de vehículos de ocasión, facilitando el control de stock de VO y su rotación, la tasación de los vehículos, la publicación de los mismos en portales verticales especializados y la apertura de expediente de venta digital.

Con la integración de la herramienta Papel Cero VO de Dealerbest y el CRM de Dapda, ambas empresas ponen a disposición de los concesionarios una potente solución de negocio que permite simplificar las tareas del departamento de VO, automatizando procesos con el consiguiente ahorro de tiempo y multiplicando su presencia y visibilidad en portales especializados en la venta de vehículos de ocasión.

SKODA ENYAQ iV

DOS VERSIONES PARA EL SUV ELÉCTRICO DE LA MARCA CHECA

El Enyaq iV, el primer SUV cien por cien eléctrico de Skoda, llegará a los concesionarios españoles en primavera de 2021 y los primeros pedidos se podrán hacer antes de final de año, pero desde ahora ya podemos configurarlo online a través de la web www.skoda.es. El Enyaq iV estará disponible inicialmente en dos versiones: 60 (39.000 euros) y 80 (45.000). La primera tiene 132 kW, equipa una batería de 62 kWh y su autonomía es de 390 kilómetros. En cuanto al Enyaq iV 80, tiene motor de 150 kW, batería de 82 kWh y 500 kilómetros de autonomía media WLTP. Esta última batería de 82 kWh es la empleada en las dos versiones equipadas con un segundo motor eléctrico y, por lo tanto, con tracción total: el 80X y el RS, que tienen 195 kW y 225 kW de potencia, respectivamente, y llegarán a mediados de 2021. El Enyaq iV estrena los acabados Loft, Lodge, Lounge, Suite y



Desde 39.000€

ecoSuite, que incluyen materiales naturales, reciclados y sostenibles. Su gama cuenta con ocho paquetes temáticos y todas las variantes incluyen una pantalla central de 13 pulgadas, mayor que en cualquier otro modelo de la marca. Tienen también conexión online permanente y la recarga de la batería y el climatizador se pueden gestionar a través del smartphone mediante la app Skoda Connect. Además, salvo las variantes deportivas, todas las versiones incluyen el Pack Cromo, con barras de techo y marcos en terminación cromada.



CITROËN

Tres motores y cinco acabados para el actualizado C3

El nuevo C3 apuesta por la personalización con hasta 97 combinaciones posibles de colores en el exterior y tres ambientes para el interior. En concreto, ofrece cuatro colores de techo y siete tonos de carrocería que, sumados a tres

decoraciones de techo inéditas y a los cuatro packs de color, dan como resultado casi ese centenar de combinaciones exteriores.

La gama del C3 se estructura en cinco acabados: Live, Feel, Feel Pack (nuevo), Shine y Shine

PRECIOS

VERSIÓN	PVP
C3 PureTech 83 Live	11.800 €
C3 PureTech 83 Live Pack	12.700 €
C3 PureTech 83 Feel	13.600 €
C3 PureTech 83 Feel Pack	14.600 €
C3 PureTech 83 Shine	15.850 €
C3 PureTech 110 6v Feel	15.050 €
C3 PureTech 110 6v Feel Pack	16.050 €
C3 PureTech 110 6v Shine	17.300 €
C3 PureTech 110 EAT6 Feel Pack	17.650 €
C3 PureTech 110 EAT6 Shine	18.900 €
C3 BlueHdi 100 Live	14.200 €
C3 BlueHdi 100 Live Pack	15.100 €
C3 BlueHdi 100 Feel	16.000 €
C3 BlueHdi 100 Feel Pack	17.000 €
C3 PureTech 83 C-Series	15.350 €
C3 BlueHdi 100 C-Series	17.750 €

Pack (nuevo), además de la serie especial C-Series. Desde el nivel básico ofrece de serie un

gran equipamiento que incluye faros con tecnología LED, sistema de audio digital 4 HP, coquillas de los retrovisores exteriores en negro brillante, empuñaduras exteriores en el color de la carrocería y tecnologías como la alerta de cambio involuntario de carril, regulador-limitador de velocidad y reconocimiento de señales de límite de velocidad.

En el apartado mecánico equipa motores PureTech y BlueHdi de última generación. Los primeros tienen 83 y 110 CV –el primero es atmosférico y el segundo, sobrealimentado–, y el diésel rinde 100 CV. Todos, excepto el PureTech 110, están asociados a un cambio manual de 5 velocidades, mientras que el más potente recurre a un cambio de 6 marchas, además de la opción automática EAT6.

KIA

El Sorento llega también en versión híbrida enchufable

El nuevo Kia Sorento ya está en los concesionarios de la marca coreana en sus variantes de propulsión diésel e híbrida, con unos precios que parten de 38.750 euros incluido el descuento.

Para comprar la versión híbrida enchufable, que llega por primera vez a este modelo, habrá que esperar hasta principios de 2021. Al igual que el resto, mantendrá los siete años de garantía o 150.000 kilómetros característicos del fabricante, que también se extiende a la batería y el motor eléctrico. El Sorento diésel equipa un

propulsor de 2,2 litros y 202 CV de potencia, mientras que el híbrido combina un motor T-GDi

de gasolina de 1,6 litros con una batería de polímero de iones de litio de 1,49 kWh y un motor eléctrico de 44,2 kW. Con todo ello, su potencia total es de 230 CV, y el par máximo alcanza los 350

Nm. Ambas variantes del SUV se ofrecen con los niveles de acabado Drive, Emotion y Emotion Pack Luxury –en todos los casos con siete plazas–, y pueden equipar tracción 4x2 o tracción total.



PRECIOS

VERSIÓN	PVP	CONDTO
2.2 CRDi Drive DCT 4x2 7pl	47.050 €	38.750 €
2.2 CRDi Emotion DCT 4x2 7pl	50.600 €	44.187 €
2.2 CRDi Emotion DCT 4x2 7pl (P.Luxury)	54.600 €	48.187 €
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4 7pl	52.600 €	46.187 €
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4 7pl (P.Luxury)	56.600 €	50.187 €
1.6 T-GDi HEV Drive 4x2 7pl	48.950 €	40.650 €
1.6 T-GDi HEV Emotion 4x2 7pl	52.500 €	46.087 €
1.6 T-GDi HEV Emotion 4x2 7pl (P.Luxury)	56.100 €	49.687 €
1.6 T-GDi HEV Emotion 4x4 7pl	54.500 €	48.087 €
1.6 T-GDi HEV Emotion 4x4 7pl (P.Luxury)	58.100 €	51.687 €

¿BUSCAS EMPLEO?
Encuétralo en el mundo del motor.

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

f in | dealerBest

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com

ESPAÑA
C/ Canario, 13 P.I. Los Gallegos
28946 Fuenlabrada — Madrid
Tel. +34 850 526 588 / +34 91 642 02 91
Tlm. +34 605 905 902
ventas@eurosolrecambios.com





LOS 'SECRETOS' DE LA FIBRA DE CARBONO

Carlos A. J.

Ya sé que el denominado CFRP es un material muy ligero y resistente, pero ¿me podrían explicar cómo se fabrica y sus características? Gracias

RESPUESTA

El material sintético reforzado con fibra de carbono (CFRP) es robusto, sumamente resistente y muy ligero. En aeronáutica este tipo de material se emplea desde hace más de 40 años, mientras que en la industria del automóvil comenzó a usarse en la década de los ochenta, principalmente en vehículos de competición y superdeportivos debido a su elevado coste de producción.

La fibra de carbono es claramente superior a materiales como el acero o el aluminio. En un Fórmula 1 tiene que pasar duros test e impactos de hasta 300 km/h. A la vez, es un compuesto muy ligero, pues el peso de las fibras de carbono en estado puro es de 1,8 gramos por cada centímetro cúbico, por los 2,7 del aluminio o los 7,8 gramos del acero.

Una pieza de CFRP se compone en un 50 por ciento de fibra de carbono. El resto lo forman resinas y termoplásticos. La materia prima de la que procede la fibra de carbono es una fibra sintética que se obtiene a partir del petróleo. Luego se calienta a temperaturas de hasta 1.300 grados centígrados para obtener el com-



NUEVO SEAT LEÓN TSI, ¿CON 130 O CON 150 CV? ¿MERECE LA PENA LA VERSIÓN HÍBRIDA DE 48V?

Antonio Sánchez

Tengo en mente cambiar de coche y mi elección favorita pasa por el nuevo Seat León, pero no tengo claro si la variante TSI de 130 CV o la de 150. También he visto que hay una versión con hibridación, pero el precio se dispara en más de 2.000 euros y no veo que el consumo se rebaje tanto. No veo dónde está el beneficio. ¿Me podrían aclarar algo? Gracias.

RESPUESTA

Nos parece una excelente elección porque el nuevo Seat León es un vehículo tan atractivo como equilibrado en todos los frentes. Ha ganado en todos los terrenos, como la eficiencia, la tecnología, la seguridad... incluida una puesta en escena que se rodea de mayor calidad y refinamiento. Dicho esto, no nos comentas tus necesidades de uso, porque hay más motorizaciones, pero trataremos de ayudarte. En todos los casos el bloque del motor es el mismo, un 1.5 turboalimentado de cuatro cilindros. Tanto la versión de 130 CV como la de 150 ofrecen un gran rendimiento y no hay grandes diferencias en cuanto a consumo. El primero se mueve en torno a 5,6-6,0 l/100 km de media, y el más potente incrementará las cifras en 0,3 litros.

puesto final. La extraordinaria resistencia se consigue porque en apenas unos centímetros cuadrados de superficie se pueden entretejer o mezclar varios cientos de miles de fibras de

Sí hay, lógicamente, diferencias en prestaciones, sobre todo a la hora de analizar las recuperaciones, debido a que también se incrementa el valor de par máximo: 25,5 mkg frente a 20,4. Otro factor a tener en cuenta es que la variante de 150 CV monta un eje trasero multibrazo, en lugar del eje de torsión de su 'rival' de 130. En cuanto a la variante 1.5 eTSI con hibridación ligera a 48V, es cierto que el precio se incrementa en casi 2.300 euros, pero aquí no se paga sólo la tecnología: también el cambio automático DSG7 que monta y del que carecen sus hermanos. No esperes grandes ahorros en consumo respecto al TSI 150, porque homologan prácticamente lo mismo, pero el cambio DSG y la etiqueta ECO son muy 'golosos' a favor del híbrido ligero.

carbono. Modelos como el Ford GT o el eléctrico BMW i3 son vehículos de producción que apuestan claramente por este tipo de tecnología en su construcción.

CONSULTAS RÁPIDAS

DESCARBONIZAR EL MOTOR

Antonio Palomar

Con el paso del tiempo los motores van acumulando carbonilla, hollín y diversos residuos sólidos que se acumulan en la cámara de combustión de los cilindros. Llegados a esta situación, puede resultar interesante realizar una decarbonización del motor, aunque ojo con esto porque podría acarrear complicaciones si no se hace correctamente. Si

comprobamos que el humo del escape es más negro y espeso de lo normal, el vehículo ha perdido rendimiento y se ha incrementado el consumo, no hay duda de que acumula carbonilla en el interior. Hay varios modos de realizar la limpieza. En primer lugar, desmontando el colector, operación más cara, y el 'intrusismo' puede traer algún problema. Más económico es el empleo de limpiadores químicos que podemos introducir en el circuito del propulsor y que

oscilan entre 30 y 60 euros. La tercera vía, y quizás la más recomendable, es conectar el vehículo a una máquina externa que introduce por la admisión gas oxihidrógeno para quemar los residuos, pero sin calentar los metales del motor. El proceso dura apenas una hora y el coste ronda los 100 euros. Los especialistas aconsejan hacerlo cada 20.000 kilómetros, pero eres tú el que tendrás que comprobar el rendimiento y el consumo de tu vehículo.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿PARA QUÉ CONDUCTORES ES OBLIGATORIO CIRCULAR POR EL ARCÉN?

En primer lugar se debe recordar que, en general, está prohibido circular por el arcén, pero precisamente es obligatorio que ciertos vehículos hagan uso del mismo. Siempre que el arcén de la derecha del vehículo fuera transitable y suficiente para circular por el mismo, deberá ser utilizado por los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada. También están obligados a circular por el arcén de su derecha los conductores de aquellos vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación. Lógicamente, si el arcén no fuera transitable o suficiente utilizarán la parte imprescindible de la calzada. Por último, hay que recordar que los conductores que cometan este tipo de infracciones, por no circular por los lugares o condiciones señaladas, estarían cometiendo una infracción grave que sería sancionada con multa de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

EN AUTOPISTA, CIRCULAR POR DEBAJO DE LOS 60 KM/H ACARREA UNA SANCIÓN DE 200 EUROS

¿Me pueden denunciar si circulo a una velocidad demasiado lenta? ¿Cuál sería la velocidad más reducida a la que podría circular?

RESPUESTA

Efectivamente cualquier vehículo que circule a una velocidad anormalmente reducida sin causa justificada podría ser denunciado por ello. Específicamente la normativa establece que nunca se podrá circular entorpeciendo la marcha normal de otro vehículo circulando a una velocidad inadecuada para la vía. En este sentido las velocidades mínimas establecidas serían de 60 km/h en autopistas o autovías, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos. Incluso debiendo superarse esa velocidad mínima, aunque no circulen otros vehículos y no se entorpezca la circulación a otros usuarios. Por otro lado, sí podrán circular por debajo de los límites mínimos de velocidad los vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial o cuando las circunstancias del tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección

o acompañamiento a otros vehículos, en que se adecuará a la velocidad a la del vehículo acompañado. En estos casos los vehículos de acompañamiento deberán llevar en la parte superior las señales V-21 o V-22, según proceda. En cualquier caso, cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida y exista peligro de alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces de emergencia. Hay que recordar que aquellos vehículos que circulen a velocidad anormalmente reducida, sin causa justificada, podrían ser denunciados por la comisión de una infracción grave, cuya sanción sería de 200 euros.



LA MISMA TASA QUE PARA UN CONDUCTOR PROFESIONAL

Quisiera saber cuál es la tasa máxima de alcohol permitida para circular, sin ser multado, cuando se trata de un conductor novel.

RESPUESTA

Durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilite para conducir, los conductores no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,30 gramos por litro, ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro, es decir, la misma tasa que se aplica a los conductores de vehículos pesados o transporte de viajeros. A efectos del cómputo de los 2 años, sólo se tendrá en cuenta la antigüedad de la licencia o permiso que habilita para conducir el vehículo con el que se circula en ese momento. Por otro lado, hay que recordar que las sanciones por

este tipo de infracciones, consideradas muy graves para aquellos que superen la tasa legalmente establecida, pueden ser de 500 o 1.000 euros y pérdida de 4 a 6 puntos, en función de que la tasa arrojada en la prueba se encuentre entre los 0,15 y 0,30 miligramos por litro en aire espirado o supere, incluso, los 0,30 mg/l. También sería de 1.000 euros si fuese la segunda sanción de este tipo en menos de un año. Además, no debemos olvidar que podría ser un delito penal siempre que la tasa fuese superior a 0,60 miligramos por litro en aire espirado o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,20 gramos por litro, pudiendo ser castigado con la pena de prisión de 3 a 6 meses, o con la de multa de 6 a 12 meses, o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días; y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

▶ 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.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com



LEGALITAS.COM

Laguna, Mondeo, Toledo, Vectra y Xantia. Las berlinas más rápidas

La versión más potente del Renault Laguna, con 140 CV, nos daba pie a compararlo con berlinas rivales. Citroën Xantia, Ford Mondeo, Opel Vectra y Seat Toledo le daban la réplica.

El Salón de Barcelona había celebrado una nueva edición en la que, como gran novedad, Renault presentaba la versión familiar del Laguna, el Nevada.

Junto al modelo francés, otros destacados estrenos como el Seat Inca o el Kia Sephia, y muchas versiones nuevas de modelos ya conocidos.



LA PORTADA

Nº 605

FECHA

23-5-1995

HABLAMOS DE

Las cinco berlinas de nuestra comparativa eran las grandes protagonistas de la portada. Renault Laguna y sus rivales –Citroën Xantia, Ford Mondeo, Opel Vectra y Seat Toledo– en una primera página en la que había otro Laguna –el familiar Nevada–, que se había presentado en el Salón de Barcelona.



Un avance de cómo sería el diseño del sucesor del mítico Peugeot 205. Empezaba a perfilarse el 206.

La prueba a fondo estaba protagonizada por el Chrysler Voyager 2.5 TD, un diésel de 117 caballos que por 3,6 millones brillaba por su funcionalidad y la relación calidad-precio.

También probábamos un americano pionero, el primer Jeep, un mito viviente.

Y la comparativa en-

frentaba a las berlinas más rápidas y deportivas que querían compararse con el nuevo Renault Laguna 2.0 16V de 140 CV. Citroën Xantia, Ford Mondeo, Opel Vectra y Seat Toledo eran los rivales. Del Laguna nos gustaba su confort y comportamiento; del Xantia, amplitud y versatilidad. En el Mondeo el equilibrio general, en el Vectra el bajo consumo y en el Toledo valorábamos su maletero.

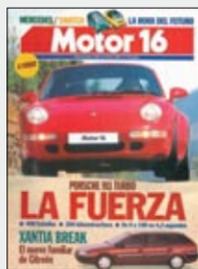
Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' www.motor16.com/revistas

Probamos el Porsche 911 Turbo

Un coche de carreras de calle era este imponente sucesor del original 911 con sus 408 caballos capaces de llegar hasta los 290 km/h. 'Fiera domada', titulábamos.

Un proyecto entre un fabricante de coches como Mercedes-Benz y uno de relojes como Swatch no parecía, en principio, destinado al éxito. Pero la realidad iba a ser otra y tras años de bocetos, en es-

te número se veían los primeros prototipos reales del futuro Smart. El utilitario biplaza daba sus primeros pasos para convertirse en referente en el tráfico urbano. Y con el tiempo también lo ha sido en la



LA PORTADA

Nº 606

FECHA

30-5-1995

HABLAMOS DE

Tres coches eran la imagen de esta semana. Un impresionante Porsche 911 Turbo que parecía salirse de la portada; el nuevo familiar de la gama del Citroën Xantia. Y por último, un urbano creado por Mercedes y Swatch: el Smart. El utilitario biplaza empezaba a escribir el futuro.

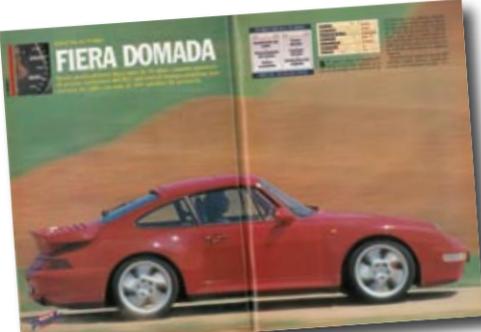
electrificación, pues su actual gama es cien por cien eléctrica.

Gran novedad de Citroën esta semana, la llegada de una nueva variante a la familia Xantia. Una carrocería familiar de elegante diseño y máxima versatilidad. El Xantia Break, con 512 litros de maletero, llegaba por el momento con dos versiones de gasolina, de 136 y 155 CV.

Dos modelos atractivos para nuestras

pruebas a fondo. Por un lado el Ford Escort Cabrio. El descapotable del óvalo –3 millones y 90 CV– nos gustaba por su calidad y detalles de gran seguridad.

El otro modelo probado era un deportivo de raza, el Porsche 911 Turbo. 20 millones y 408 CV para esta auténtica fiera que pasaba por nuestras manos y de la que valorábamos el rendimiento del motor, el cambio y los frenos excelentes.



MOTOR16 TE REGALA TUS VACACIONES SUBVENCIONADAS

Afíliate a ver el mundo

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

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



ESTE VERANO, MOTOR16 CON INTERTOUR7 TE PROPONEN UNAS VACACIONES SEGURAS

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

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

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

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

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

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

- Muy importante: Todos los usuarios invitados **estarán EXENTOS** de la obligación de consumos mínimos en nuestros complejos.
- La mayoría de los alojamientos disponen de cocina completa.
- Dispondrán de restaurantes con menús de socios desde solo 8€ por persona.
- Solo tendrán que abonar las tasas mínimas pactadas, por apartamento elegido a nivel mundial para hasta seis personas, **con descuentos de hasta un 80% de su valor real**.
- Contarán con acceso a todas las instalaciones, actividades y servicios gratuitos para el disfrute de toda la familia según complejos: deportes acuáticos, piscinas climatizadas, gimnasio, tenis, hípica, golf, deportes de montaña, senderismo, rutas turísticas, deportes de mesa, barbacoas, karaoke, club infantil, tiendas, restaurantes, supermercados, y mucho más...

INFÓRMESE DE NUESTRA **PROMOCIÓN ESPECIAL EXCLUSIVAS PARA EMPRESAS**

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



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





NUEVO CITROËN C3

CON 97 POSIBILIDADES DE PERSONALIZACIÓN



7 Colores de carrocería y 4 colores de techo
3 Decoraciones de techo y 4 Packs Color
Asientos Advanced Comfort
12 Ayudas a la conducción

Desde
97 €
/MES⁽¹⁾

Entrada: 2.539,17€
47 cuotas, TAE: 7,27%
Última cuota: 5.939,54€
Válida hasta el: 30/09/2020

LA VIDA ES MÁS BONITA EN COLOR