

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

MC20



Novedad

**MASERATI
CONTRAATACA**

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 6 DE OCTUBRE

Nº 1.782 del 22 de septiembre al 5 de octubre de 2020



PROBAMOS EL **AUDI A3 SPORTBACK 30 TDI** UN DIÉSEL QUE ENAMORA

► **116 CV**
► **4,2 l/100 km**



COMPRAS MAESTRAS 13 eléctricos para acertar

DS 3 Crossback E-Tense, Fiat 500e, Hyundai Ioniq y Kona, Kia e-Niro y e-Soul, Opel Corsa-e, Peugeot e-208 y e-2008, Renault Zoe, Seat Mii electric, Skoda Citigo iV y VW e-Up!

Prueba VW e-Up!



Superventas y revolucionarios



**NUEVO
DACIA SANDERO**



**NUEVO
VW GOLF ALLTRACK**



**NUEVO
HYUNDAI TUCSON**

AL VOLANTE DE...



**CITROËN C5
AIRCROSS HYBRID**



**KIA
XCEED PHEV**



**NUEVO SEAT
ATECA**



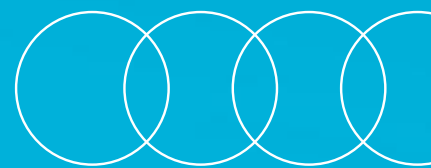
**TOYOTA YARIS
ELECTRIC HYBRID**

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/A3ThatsConnection

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 MOVES II NO ARRANCA

Tanto esperar las ayudas del Gobierno para reactivar el mercado después de la pandemia y resulta que, como ocurrió con el anterior plan Moves, se pone en manos de las Comunidades Autónomas la gestión de esas ayudas. Y el resultado vuelve a ser el mismo. En unas comunidades esos fondos se acaban en pocos días y otras (ocho comunidades nada menos) han agotado el plazo para reclamar esos fondos sin pedirlos. Lo lamentable de esto es que ciudadanos de muchas comunidades no tengan acceso a unas ayudas que, si no se consumen en el lugar donde se han asignado, no se pueden traspasar a otro territorio y se pierden.



¿SEÑALES MACHISTAS?

Todo, evidentemente, es discutible y todas las opiniones, muy respetables. Y estando de acuerdo en la búsqueda de la igualdad, lo que nos parece es que la Fiscalía General del Estado debe tener cosas más importantes y urgentes de las que ocuparse que tachar de machistas a ciertas señales de tráfico; que, por cierto, son las mismas para toda Europa.

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.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
Julian 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 Masada y Javier Rubio.

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

Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de
Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247/983

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

Boycá

jd

ARI
REVISTAS

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Brexit, un panorama sombrío

Las amenazas de Boris Johnson de incumplir el acuerdo del Brexit pueden tener graves consecuencias en la industria del automóvil.

Reconozco que cuando, tras el referéndum del Brexit en 2016, pronostiqué en este mismo espacio la posibilidad de un descalabro para el sector del automóvil europeo, tenía la esperanza de equivocarme y la confianza de que se impusiera el sentido común. Una cuestión que hoy por hoy parece imposible, si nos atenemos a las recientes alarmas realizadas por las asociaciones de la automoción de la Unión Europea y Reino Unido. Entre sus diferentes reclamaciones dejan muy claro que si el próximo 31 de diciembre, fecha en la que finaliza el periodo de tránsito, las negociaciones no llegan a un acuerdo amistoso y lógico, el resultado puede ser tan caótico como destructivo. De hecho, temen que las amenazas del premier británico, Boris Johnson, en el sentido de incumplir lo pactado, provocando una ruptura traumática, los lleve a nuevas barreras burocráticas

y arancelarias con controles fronterizos, largas colas de camiones y miles de millones de euros en exportaciones gravadas con tasas que ahora no existen. Consideran que de no llegar a un acuerdo tocará respetar las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que establece unos aranceles que van desde el 10 por ciento para automóviles y llegan hasta el 20 por ciento en el caso de furgonetas y camiones. Unos márgenes que inevitablemente repercutirán en los consumidores encareciendo el precio de los vehículos y afectando de forma directa en la demanda. Todo esto, según sus cálculos, tendría como resultado unas pérdidas comerciales de hasta 110.000 millones de euros de aquí a 2025, lo que sumado a los 100.000 ya

perdidos a causa de la pandemia por la Covid19, sitúa a algunos fabricantes de vehículos y componentes europeos al borde del abismo. En este punto merece la pena recordar que la industria automovilística europea representa el 20 por ciento de la producción mundial de vehículos, es el primer sector en inversión I+D con más de 60.000 millones al año, emplea a 14,6 millones de trabajadores en la zona euro y en Reino Unido, con uno de cada 15 empleos en la UE y alcanzó un superávit comercial combinado de 74.000 millones con el resto de mundo en 2019. Por todo ello, los fabricantes de la UE y británicos están muy preocupados y consideran que hay razones más que suficientes para exigir un comercio sin aranceles y una regulación común y beneficiosa para ambas partes.

En el caso de España, según María Helena Antolín, presidenta de Sernauto, «no contar con un acuerdo el 1 de enero de 2021 podría tener serias consecuencias por el elevado grado de integración de la cadena de valor». De hecho, estamos entre los países que más automóviles y componentes vende al Reino Unido: 5.400 millones de euros en 2019. Además, según ANFAC, los vehículos de nuestras fábricas con destino británico suponen un valor de 3.600 millones, de los que podrían perderse hasta 886 millones con un Brexit sin acuerdo. De la misma manera que para comunidades como Valencia (Ford), Aragón, Madrid y Galicia (PSA), entre otras, el panorama del Brexit representa muy pocas luces y muchas sombras

Una ruptura traumática entre la UE y el Reino Unido puede llevar a nuevas barreras burocráticas y arancelarias con controles fronterizos y miles de millones de euros en exportaciones gravadas con tasas que ahora no existen. Tasas que repercutirán en los consumidores encareciendo el precio de los vehículos y afectando a la demanda

SUMARIO

Nº 1782 • 22 de septiembre
al 5 de octubre de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA

DACIA SANDERO Y LOGAN

Nueva imagen y mucha más carga tecnológica para los modelos más populares de Dacia.

12.- EN PORTADA

NUEVO HYUNDAI TUCSON

El Hyunda más vendido se renueva por completo y ofrece todas las alternativas de propulsión.

16.- CUATRO RUEDAS

MASERATI MC20

Un superbóido de Maserati: elegante en su diseño, radical en sus prestaciones.

18.- VOLKSWAGEN GOLF VARIANT Y ALLTRACK

Llega la carrocería familiar de la nueva generación del Golf con su vertiente aventurera.

20.- CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID

Máximo confort y eficiencia en el primer híbrido enchufable de Citroën.

22.- KIA XCEED Y CEED TOURER PHEV

Con la tecnología híbrida enchufable del Niro, la gama Ceed estrena versiones PHEV.

24.- SEAT ATECA

Con la renovación del Ateca, Seat se carga de argumentos para luchar por el liderazgo de los SUV.

26.- TOYOTA YARIS ELECTRIC HYBRID

El utilitario japonés brilla en su doble personalidad, eléctrica y de combustión.

28.- TESLA MODEL 3

La versión más poderosa de la berlina eléctrica es un aparato.

31.- JEEP COMPASS

Aunque la estrella es el plug in, en la nueva gama Compass brilla, y mucho, el motor 1.3 Turbo.

32.- COMPRAS MAESTRAS EN ELÉCTRICOS

13 modelos eléctricos ideales para

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	42
CITROËN	20
DACIA	8
DS	35
FIAT	36
HYUNDAI	12, 34
JEEP	31
KIA	22, 34
MASERATI	16
OPEL	35
PEUGEOT	35
RENAULT	37
SEAT	24, 33
SKODA	33, 48
TESLA	28
TOYOTA	26
VOLKSWAGEN	18, 33, 38

8



18



28



31



32

16

popularizar, por fin, la movilidad eléctrica.

33.- SEAT MII ELECTRIC, SKODA CITIGO IV, VW E-UP!

34.- HYUNDAI IONIQ Y KONA ELÉCTRICOS, KIA e-NIRO Y e-SOUL

35.- DS 3 CROSSBACK E-TENSE, OPEL CORSA e, PEUGEOT e-208 Y e-2008

36.- FIAT 500 E

37.- RENAULT ZOE

38.- VOLKSWAGEN e-UP!

Un eléctrico ágil, dinámico y muy eficiente.

42.- AUDI A3 SPORTBACK

Consumo sorprendente y grandes prestaciones en esta versión diésel.

48.- BAJOLA LUPA SKODA OCTAVIA

El Octavia más avanzado, eficiente y seguro de la historia.

52.- LA SEMANA

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS VUELVE ALPINE

La legendaria marca deportiva francesa vuelve a lo grande, no solo a la F-1; también a la Resistencia. Y con Alonso como reclamo.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



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

Citroën prefiere Total (1) PVP recomendado en Península y Baleares de un Nuevo C3 PureTech 83 S&S Live 11.000€ (Impuestos, transportes, y oferta incluidos), para clientes particulares que financien con una permanencia mínima de 48 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A. y entreguen un vehículo propiedad del comprador los últimos 3 meses. Sujeto a aprobación financiera. Cuota para una duración de contrato de 48 meses y 50.000 kms totales. Capital financiado con comisión de apertura: 8.795,03€. Comisión de apertura: 334,2€. TIN: 5,75% Importe total adeudado: 10.498,54€. Precio total a plazos: 13.037,71€. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. PVP para el cliente que no financie: 11.800€. Oferta válida para vehículos matriculados antes del: 30/09/2020. Modelo visualizado: Nuevo Citroën C3 SHINE con opciones. Consumo mixto WLTP (L/100Km): 3,2 a 4,7. Emisiones de CO₂ WLTP (g/Km): 116 a 138. Emisiones de CO₂ NEDC (g/Km): 86 a 110.

INSPIRED
BY YOU



Tercera victoria consecutiva de Toyota en Le Mans

El japonés Kazuki Nakajima, el suizo Sebastian Buemi y el neozelandés Brendon Hartley impusieron su TS050 Hybrid LMP1 en la edición 88 de las 24 Horas de Le Mans, resultado que supone el tercer triunfo consecutivo del fabricante nipón en la carrera de resistencia francesa. Una prueba muy especial

este año a causa de la pandemia, que retrasó la cita de junio a septiembre y obligó a disputarla sin público, cuando en años anteriores se rondaban los 300.000 espectadores. En cuanto a los pilotos españoles, Roberto Merhi acabó decimoctavo en LMP2 y Miguel Molina fue séptimo en LMGTE Pro.



MÁS AUTONOMÍA PARA EL HYUNDAI KONA ELÉCTRICO

El nuevo neumático Michelin Primacy 4 usado en el Kona Eléctrico ha permitido aumentar un 8 por ciento su autonomía. Así, la versión con batería de 39 kWh pasa de los anteriores 289 kilómetros a los 305 de ahora, y el Kona Eléctrico de 64 kWh sube de 449 a 484 kilómetros.



LUCID AIR

De la fábrica de Lucid Motors en Arizona (EEUU) saldrán en primavera las primeras unidades del Air, a la venta primero en Norteamérica. Esta berlina eléctrica, disponible con 620, 800 y 1.080 CV, anuncia un alcance de hasta 830 kilómetros con la batería de 113 kWh. Recarga a razón de 32 kilómetros por minuto y tiene un Cx de 0,21.



LA PEUGEOT METROPOLIS SE RENUEVA

Presentada en 2013, la Metropolis de Peugeot Motocycles evoluciona de nuevo. El scooter galo de tres ruedas adopta ahora un diseño que le vincula con los coches de la marca, destacando las luces diurnas inspiradas en el 508 o las ópticas LED traseras de tres 'garras'. Y estrena el sistema de conectividad i-Connect, con pantalla de 5 pulgadas. Su motor monocilíndrico de 399 cc rinde 36 CV, y los precios arrancan en 8.799 euros.



Será presentada el 29 de septiembre

Nueva generación de los Dacia Sandero y Logan

Incontestables son los datos que esgrime Dacia en torno al Sandero: es el coche más vendido a los clientes particulares en Europa desde 2017, y en España lo es ininterrumpidamente desde 2014. La firma rumana de Renault puede presumir de ello tras los 15 años de historia de un modelo cuya tercera generación llama a la puerta, pues su presentación oficial tendrá lugar el 29 septiembre, y será entonces cuando Dacia complete la infor-

mación. Pero ya sabemos por las primeras fotos avanzadas que la gama inicial contará con Sandero, Sandero Stepway —además de una mayor altura al suelo o las barras longitudinales del techo, introducirá otros detalles diferenciadores respecto al modelo normal— y el sedán Logan, que no llegará a tantos mercados como sus dos hermanos. De hecho, de los países de Europa Occidental solo España lo recibirá, siendo el resto de sus destinos los

mercados de la antigua Europa del Este, además de Marruecos o territorios tan exóticos como Tahití o Nueva Caledonia. En cuanto al diseño, los nuevos modelos refuerzan su personalidad con 'hombros' y pasos de rueda más marcados, un techo más bajo o un parabrisas más inclinado. Y las ópticas delanteras estrenan la nueva firma luminosa de la marca en forma de Y. Pero sobre motores y nuevas tecnologías, nada se dice aún.



◀▶ El nuevo Sandero Stepway —izquierda— se diferencia aún más del Sandero normal —arriba—, pues equipa un capó abombado y con más nervaduras, y aletas específicas sobre las luces antiniebla.

PARA PENSAR

10.000

unidades del Aventador se han fabricado ya, todo un récord en la historia de Lamborghini.

El chasis número 10.000 de este modelo V12 nacido en 2011 correspondió a un Aventador SVJ Roadster destinado al mercado tailandés, con carrocería en colores gris y rojo, e interior Ad Personam en rojo y negro.

EL PUNTAZO

El Ferrari Monza SP1, inspirado en las barchettas de carreras, ha sido galardonado con el Compasso d'Oro, uno de los premios más afamados en el sector del diseño industrial.



Motor V6 Biturbo y 4,38 metros

Nissan Z Proto: se acerca un nuevo deportivo

Hace 50 años nació la serie Z de la firma nipona, y a varias de las generaciones lanzadas desde entonces rinde tributo el Z Proto, anticipo del coupé deportivo que sucederá al actual 370Z. Es el caso de la línea del techo en la vista lateral, que recuerda al Z original presentado en 1969, o los faros delanteros LED, que cuentan con dos semicírculos en forma de lágrima similares a los del 240ZG de los años 70, reservado al mercado japonés. En ese mismo modelo se inspira la forma del capó del Z Proto, mientras que los diseñados

res liderados por Alfonso Albaisa se han inspirado en el mítico 300ZX para crear las ópticas traseras. Incluso el tono amarillo de la carrocería es el usado en el Z original y en el 300ZX. Pero el Z Proto se personaliza con un techo negro y llantas de 19 pulgadas —neumáticos 255/40 delante y 285/35 detrás—, mientras que en el plano mecánico monta un V6 Biturbo que asocia a un cambio manual de 6 velocidades. En cuanto al interior, Nissan no renuncia a una



completísima información, destacando el cuadro digital, los tres relojes centrales y el volante con controles de acceso rápido.

▶▶ La instrumentación es una pantalla digital de 12,3 pulgadas; y sobre la consola hay tres relojes 'clásicos'.



Más adelante también habrá RS

Los Audi A3, Q3 y Q8 tendrán versiones PHEV

La familia TFSIe de modelos híbridos enchufables de Audi, compuesta ahora por A6, A7, A8, Q5 y Q7, crecerá pronto con la llegada de los A3 TFSI, que permitirán es-

coger entre dos niveles de potencia: probablemente, 204 y 245 CV, aunque solo uno de ellos estará a la venta en España antes de fin de año, mientras que el

otro llegará en 2021, cuando también podrían aparecer las versiones TFSIe de Q3 y Q8, este último con tracción Quattro en sus dos variantes, que podrían ser similares —no hay confirmación oficial aún— a las ofrecidas en el Q7: 55 TFSIe de 381 CV y 60 TFSIe de 455 CV. Y la firma de Ingolstadt acelerará su apuesta por

esta tecnología, pues no ven en los PHEV una solución transitoria entre los motores convencionales y los cien por cien eléctricos, sino que les vaticinan una larga existencia porque permiten circular en trayectos cortos sin emisiones —la gama TFSIe de Audi homologa hasta 59 kilómetros de autonomía eléctrica— pero

se adaptan también a los largos viajes con sus motores de gasolina. Además, la siguiente generación de híbridos enchufables —que se extenderá ya a los deportivos RS— equipará nuevas baterías que, con el mismo tamaño y peso, ofrecerán casi el doble de alcance en modo eléctrico que las actuales.



▶▶ Actualmente son cinco los modelos de Audi con versiones híbridas enchufables TFSIe; y en todos los casos, salvo en el A8, puede escogerse entre dos niveles de potencia.



PUNTOS DE CARGA PARA LOS CLIENTES DE SKODA

Los clientes de Skoda ya puede instalarse el punto de carga privado iV Charger a través de Elli, la nueva marca de productos y servicios relacionados con la carga eléctrica creada por el Grupo Volkswagen. Sus precios arrancan en 399 euros y la potencia máxima es de 11 kW.



AUDI A3 SPORTBACK 30 G-TRON

Con precios desde 30.705 euros, Audi ha iniciado la comercialización en Alemania de la versión capaz de operar con GNC o gasolina. Asocia el motor 1.5 TFSI de 130 CV al cambio DSG de 7 velocidades, y admite 18 kilos de gas en tres tanques.

Mecánica híbrida de 122 CV

Suzuki lanzará el Swace en Europa este invierno

Acaba de ser desvelado el Swace, segundo vehículo de Toyota que Suzuki comercializará bajo el acuerdo de colaboración entre las dos compañías japonesas. Basado en el Corolla Touring Sports 125H, el Swace es un familiar de 4,66 metros de largo, 1,79 de ancho y 1,46 de alto que presume de un maletero con 596 litros, ampliables a 1.606 si abatimos la segunda fila. En la parte mecánica combina un motor 1.8 de gasolina que rinde 98 CV con un motor eléctrico de 72 CV, un cambio automático CVT y una

batería de 3,6 kWh que permite circular cortas distancias y a baja velocidad sin necesidad del motor de gasolina. De hecho, cuenta con un botón EV para forzar el modo eléctrico. En cuanto a prestaciones, la velocidad punta es de 180 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 11,1 segundos. Y las emisiones medias de CO₂ oscilan entre 78 y 86 g/km (NEDC), según el equipamiento. Suzuki, que lo pondrá a la venta en Europa este invierno, ha personalizado ligeramente tanto el exterior como el interior.

Tras el Across, basado en el Rav4 PHEV, el Swace es el segundo modelo de Suzuki fruto de su acuerdo con Toyota.



Llegan motores MHEV y PHEV

Actualización a fondo del Jaguar F-Pace

Con precios que en España arrancan en 59.994 euros, ya está disponible el nuevo F-Pace, actualizado a todos los niveles por el fabricante británico. Por fuera son nuevos capó, faros, parrilla, ópticas traseras y paragolpes, y dentro hay materiales más lujosos y mejoras tecnológicas que afectan a la conectividad —estrena el sistema de infotretenimiento Pivi Pro de doble SIM con pantalla táctil de 11,4 pulgadas con cristal curvado—, nuevo software inalámbrico pa-

ra la actualización remota de sistemas del vehículo, sistema de cancelación activa del ruido de la carretera e ionización del aire del habitáculo con filtrado de alérgenos y partículas. Y hay una revolución en la oferta mecánica —siempre con cambio automático de 8 marchas—, que se compone ahora de los diésel MHEV con cuatro cilindros —2.0 de 163 y 204 CV— y seis cilindros —3.0 de 300 CV—, y de dos motores de gasolina: 2.0 de 250 CV, con cuatro cilindros, y 3.0

MHEV de 400 CV, con seis cilindros. Aunque la estrella del nuevo F-Pace es la versión P400e con tecnología PHEV híbrida enchufable: 404 CV, 2,4 l/100 km y 53 kilómetros de autonomía con su batería de 17,1 kWh.



Hay cambios en el diseño de interior y exterior, y mejoran las tecnologías de conectividad.



Nuevo Kia Sorento. Porque lo quieres todo.



S O R E N T O



The Power to Surprise

Llega el Nuevo Kia Sorento. Si quieres un SUV premium con 7 plazas de serie, 4x4 con Terrain Mode, UVO Connect y equipado al completo, una cosa está clara: lo quieres todo.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 123-156. Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 152-178. Consumo combinado WLTP (l/100km): 6,2-7,4.

*Consultar manual de garantía Kia.



El nuevo Tucson llegará al mercado en la recta final del año. Y lo hará con un diseño más dinámico, un interior más amplio y totalmente digitalizado y una fuerte carga tecnológica en asistentes de conducción, seguridad y conectividad. La oferta mecánica despliega hasta tres tipos de hibridación diferentes, incluida una alternativa enchufable, amén de las tradicionales versiones de gasolina y diésel.

Por la puerta grande

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La cuarta generación del Hyundai Tucson ya es una realidad. Nuevo de arriba abajo, apuesta sin complejos por una nueva línea de diseño más vanguardista y se rodea de una mayor carga tecnológica, incluida una amplia gama de motorizaciones electrificadas que incluye variantes híbridas, híbridas enchufables y la ya popular hibridación ligera, en este caso con batería de 48V. Una rotunda puesta en escena para seguir por la exitosa senda de este SUV global.

En términos de diseño el nuevo Tucson rompe con el pasado, sobre todo en el frontal. La nueva línea 'sensuous sportiness'—deportividad sensual—alcanza todo su esplendor. Llama mucho la atención la nueva parrilla retroiluminada, en la que se integran perfectamente los sofisticados faros LED situados en varios niveles. Cuando se apagan, forman parte de la parrilla sin más. En la zaga, los pilotos están unidos por una línea de luz, y es el primer modelo de la marca que oculta el limpiaparabrisas al ubicarlo en la parte superior, camuflado bajo el alerón. Destacar el logo de Hyundai con efecto tridimensional sobre la propia luna trasera.

Este modelo nace desde una nueva plataforma y ha crecido en todas sus dimensiones. Ahora alcanza los 4,50 metros de longitud, 1,87 de ancho y 1,65 de alto, es decir, incrementa en 20, 15 y 5 milíme-



◀ Incrementa ligeramente su tamaño y presenta un frontal y una zaga más trabajados a nivel estético. Las llantas pueden ser de hasta 19 pulgadas y la suspensión, adaptativa.

UNA HISTORIA DE ÉXITO MODELO GLOBAL

Más de siete millones de unidades vendidas por todo el mundo avalan el éxito del Hyundai Tucson, cuya primera generación vio la luz en 2004. Y en el caso concreto de Europa tampoco le han ido mal las cosas,

pues en nuestro continente se han matriculado más de 1,4 millones de unidades. De hecho, este nuevo modelo se fabricará también en la República Checa, una constante ya desde la segunda generación.



▲ 2004. El Tucson llegó al corazón del entonces emergente segmento SUV con un modelo de 4,32 metros y cinco plazas, con una extensa oferta de motores, versiones con tracción delantera o total y una atractiva relación entre precio y equipamiento.



▲ 2011. En otros mercados siguió llamándose Tucson, pero en Europa la segunda entrega se denominó ix35. Aumentó su talla hasta los 4,41 metros, presentaba motores de gasolina y diésel entre 116 y 184 CV, y ofrecía un cambio automático desarrollado ya por Hyundai.



▲ 2016. La tercera generación recupera el nombre Tucson en Europa y da un gran salto en cuanto a calidad, dinámica y seguridad gracias a su nueva plataforma. Además, introduce ya la hibridación ligera a 48V en algunos motores de su eficiente gama.

tros, respectivamente, esas cotas respecto al modelo anterior. Además, estira la distancia entre ejes hasta los 2,68 metros, 10 milímetros más que antes.

También el interior protagoniza un gran vuelco. Ahora está totalmente digitalizado, comenzando por el cuadro de mandos, que ofrece una atractiva vista en tres dimensiones, y terminando por la generosa pantalla táctil del salpicadero, de hasta 10,25 pulgadas en su máxima expresión, que aglutina buena parte de la información del vehículo. Prescinde de todos los mandos físicos tradicionales—es el primer Hyundai que lo hace—en favor de pulsadores capacitivos.

Incluye una sofisticada iluminación ambiental que nos permite elegir entre 64 colores diferentes, y el sistema de climatización es más efectivo y menos sonoro gracias a unas salidas de aire directas e indirectas similares a las que se utilizan en los aviones. Y ahora atiende a tres zonas.



▲ El interior es ahora más amplio, y el sistema multimedia BlueLink es compatible con Android Auto y Apple CarPlay. Entre sus nuevas tecnologías figura una función de localización del vehículo.



TRES TIPOS DE HÍBRIDOS, PUES CONTEMPLA UN SISTEMA DE 48V, UNO AUTORRECARGABLE CON 230 CV Y UNO ENCHUFABLE DE 265 CV





INTERIOR DIGITALIZADO Y SIN PALANCA EN LOS AUTOMÁTICOS



Los pasajeros de las plazas traseras gozarán de 26 milímetros más de espacio para las piernas, mientras que la capacidad del maletero también crece. La marca anuncia 620 litros, aunque el volumen se reduce hasta en 74 litros en función de las diferentes variantes: con depósito de Adblue, con batería de 48V...

El nuevo Tucson ofrece una completa gama de propulsores, con tres opciones electrificadas y dos motores térmicos. Entre las primeras podremos elegir las variantes híbridas ligeras de 48V (MHEV) asocia-

das a un bloque de gasolina 1.6 T-GDI con 150 o 180 CV, o un diésel 1.6 CRDi de 136 CV. Un escalón más arriba por eficiencia se sitúa la nueva versión híbrida autorre-



◀ Los faros LED se ubican en varios niveles. Cuando se apagan quedan perfectamente camuflados, formando parte de la espectacular parrilla.



cargable 1.6 T-GDI (HEV), que rinde 230 CV –lleva un motor eléctrico de 60 CV y una batería de 1,49 kWh–, mientras que los que prefieran la opción del híbrido enchufable (PHEV) con 265 CV tendrán que esperar hasta la primavera de 2021 –no hay más datos–. Y ya sin hibridación por medio, el Tucson también ofrece una variante de gasolina 1.6 T-GDI de 150 CV y un diésel 1.6 CRDi de 115.

Según la versión elegida, todas estas motorizaciones se pueden combinar con la nueva transmisión manual inteligente iMT de seis relaciones. Funciona de manera electrónica y desacopla el motor del cambio cuando se deja de pisar el acelerador. También hay cajas automáticas DCT7 con doble embrague y AT6 con convertidor de par en la variante híbrida de 230 CV. Asimismo, la oferta contempla versiones con tracción delantera o total H-TRAC, estas últimas con el asistente Terrain Mode, que contempla los modos Arena, Barro y Nieve.

El chasis recurre a un esquema McPherson delantero y al multibrazo trasero, y cuenta con suspensión adaptativa que varía su firmeza en función de los programas de conducción Eco, Normal o Sport. También se ha mejorado el tacto y la precisión de la dirección eléctrica.

De lo más completa es la lista de asistentes de conducción. Son sistemas nuevos o mejorados como la frenada de emergencia con detección de peatones, ciclistas y función de giro, la alerta de puesta en marcha del vehículo que nos precede, un asistente de conducción en autopista, un control de crucero adaptativo que ahora usa los datos de la navegación, un asistente de límite de velocidad inteligente y otro de salida segura, un monitor de punto ciego con imágenes reales en el interior o una alerta de tráfico cruzado en la zaga, entre otros.

moves II



CUIDAMOS EL FUTURO



JEEP COMPASS 4xe

JEEP RENEGADE 4xe

PLAN RENOVE JEEP. HASTA 8.000€ DE AHORRO EN TODA LA GAMA

TAMBIÉN PARA LAS NUEVAS VERSIONES
JEEP 4xe HÍBRIDAS ENCHUFABLES

Unidades limitadas en stock. Financiación con FCA Capital

Gama Jeep: consumo de combustible, ciclo combinado (l/100 km); 17,1 – 2,1 emisiones de CO₂ (g/km); 395 – 44. Valores autorizados en función del método de medición/correlación referente al ciclo NEDC de acuerdo con el Reglamento [EU] 2019/1840, actualizado el 1 de enero de 2020. Los valores actualizados estarán disponibles en el concesionario oficial elegido. Los valores de CO₂ y consumo de combustible indicados son para fines de comparación; es posible que los valores autorizados no reflejen los valores reales. Gama Jeep: consumo de combustible, ciclo combinado (l/100 km); 16,7 – 2,3; emisiones de CO₂ (g/km); 382 – 43. Valores autorizados con el procedimiento WLTP (Reglamento [EU] 2018/1832), actualizado el 1 de enero de 2020. Los valores actualizados estarán disponibles en el concesionario oficial elegido. Los valores de CO₂ y consumo de combustible indicados son para fines de comparación; es posible que los valores autorizados no reflejen los valores reales. Descuento recomendado de hasta 8.000€ para vehículos disponibles en stock de la gama JEEP. Incluye descuentos del concesionario y fabricante y la aportación del fabricante o concesionario correspondiente a cualquier incentivo, subvención o ayudas que resulte aplicable al vehículo. Asimismo, incluye descuento adicional por financiar con FCA Capital por un importe mínimo de 14.900€, con un plazo mínimo de 60 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. Ejemplo de financiación de un Jeep Renegade Longitude 1.0 120 CV MTX con PVP Recomendado de 16.600€, sin entrada, por un importe total del crédito de 16.599,88€ con 72 cuotas mensuales de 298,81€. TIN 8,95%, TAE 10,54%, comisión de apertura (3,00%) 498€ al contado, importe total a plazos 22.012,47€, importe total adeudado 22.012,47€. El cliente que adquiere el vehículo nuevo deberá entregar un vehículo usado. Oferta válida para particulares y empresas, en Península y Baleares, hasta el 31/10/2020 o fin de unidades en stock (200 unidades para ambos modelos de vehículos visualizados). No acumulable a otras ofertas o descuentos especiales. PLAN RENOVE 2020 financiado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Podrán beneficiarse aquellas personas físicas o jurídicas que cumplan con los requisitos exigidos en el RDL 25/2020 (consultar Procedimiento y Regulaciones en el portal del PLAN RENOVE 2020). Consulta el importe de la ayuda correspondiente a cada modelo en tu concesionario más cercano. Jeep es una marca registrada de FCA US LLC.

Jeep

FCA CAPITAL
España



Tiempo de audaces

Después de largo tiempo sin decir esta boca es mía, Maserati acaba de sorprender al mundo con este superdeportivo bautizado MC20 y dotado de un motor V6 de 630 caballos en el que, de momento, no hay ni rastro de tecnología electrificada. Es hora de ser audaz.

Desde que Citroën vendió Maserati en 1975 a un consorcio administrado por el expiloto argentino de Fórmula 1 Alejandro de Tomaso y vieran la luz algunos de los Maserati más interesantes de la historia, como los Ghibli, Khamsin, Bora o Kyalami, no habíamos visto un deportivo de la marca del tridente que levantara tanta pasión como el sorprendente MC20 presentado en Módena el 9 de septiembre, durante el evento "MMXX: Time to be audacious". Y no, no nos olvidamos del MC12, el automóvil que marcó el regreso de Maserati a las carreras en 2004, y que situó a la casa italiana en

un lugar privilegiado en la lucha de los grandes superdeportivos, donde ya militaban modelos tan valiosos como los Ford GT, el Bugatti Veyron o el Ferrari Enzo. Y de la misma manera que su predecesor, el MC20 anuncia la intención de la marca del tridente de regresar al mundo de las carreras.

El MC20 es elegante pero a la vez deportivo, gracias a un diseño en el que se huye de los apéndices móviles, utilizando solo un discreto alerón trasero que mejora la carga aerodinámica sin aspavientos. Para ello se emplearon más de dos mil horas de mano de obra en el túnel del viento de Dallara y más de mil simulaciones CFD (Computa-

tional Fluid Dynamics), que permitieron la creación de una auténtica obra de arte con un coeficiente aerodinámico Cx por debajo de 0,38.

Pero lo mejor del MC20 hay que buscarlo en su extraordinaria relación peso-potencia. Y es que el MC20 es un deportivo extremadamente ligero que pesa menos de 1.500 kilos en vacío y que gracias a la energía de su nuevo motor Nettuno, un V6 de 630 caballos y 730 Nm de

par máximo, es el mejor de su categoría al combinar lo que pesa y lo que rinde, con solo 2,33 kg/CV. Maserati ha logrado esta extraordinaria cifra exprimiendo al máximo el potencial de la fibra de carbono y de otros materiales ligeros y muy técnicos. Con todo, el MC20 acelera de

0 a 100 km/h en menos de 2,9 segundos, de 0 a 200 km/h en 8,8 segundos y consigue una velocidad punta por encima de 325 kilómetros por hora. Nettuno es el primer motor en esta nueva era en la historia de Maserati, un V6 biturbo con tecnología MTC (Maserati Twin Combustion) patentada internacionalmente. Un motor que, además, supone el regreso de la marca a producir sus pro-

pias unidades de potencia después de una pausa de más de 20 años. El MC20 anuncia un consumo medio WLTP de 11,6 l/100 km, pero para poner en valor esta cifra hay que decir que un Maserati Gran Turismo

Sport, con 'solo' 460 CV, homologa de media 14,3 l/100 km; y eso con el método NEDC, mucho más optimista. Y aunque de momento la marca no ha recurrido a la electrificación para su nuevo

motor, alejándose de las últimas tendencias para este tipo de modelos, no lo descarta en el futuro ya que asegura que «el MC20 está diseñado para habilitar versiones coupé y descapotables, y permitir la propulsión eléctrica».

El interior del nuevo Maserati cuenta con dos pantallas de 10 pulgadas: una para el cuadro de instrumentos y otra para el Maserati Multimedia System (MIA). Y por lo que se puede apreciar en las fotos, la sencillez reina en la consola central, revestida de fibra de carbono, con unos pocos elementos entre los que se hallan el cargador inalámbrico para el smartphone o el selector de modo de conducción, con programas GT, Wet, Sport, Corsa y un quinto, ESC Off, que desactiva las funciones de control. Todos los demás controles están en el volante para evitar despistes y centrar toda la atención en la carretera. Y vistas sus prestaciones, hará falta.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	V6 3.0 MTC
Disposición	Central trasero
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	3.000
Potencia máx. (CV/rpm)	630 / 7.500
Par máximo (mkg/rpm)	74,5/3.000-5.500
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut., 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos delanteros	245/35 ZR20
Neumáticos traseros	305/30 ZR20
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.669/1.965/1.221
Volumen maletero (l)	150
Peso (kg)	1.500
De 0 a 100 km/h (s)	2,9
Velocidad máx. (km/h)	325
Consumo mixto (l/100 km)	11,6 (WLTP)
Emisiones CO ₂ (g/km)	262
Precios desde... (euros)	N.D.

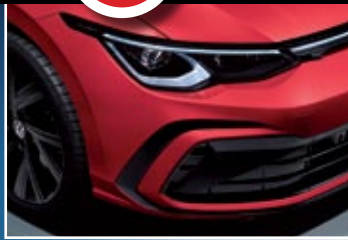


◀▶ La consola central rematada en fibra de carbono tiene un diseño minimalista, con pocos instrumentos. En la pantalla central de 10 pulgadas se puede seleccionar el modo de conducción más adecuado.





TECNOLOGÍA LA VARIANTE FAMILIAR TAMBIÉN HACE GALA DE UNA AVANZADA DOTACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD



La capacidad del maletero oscila entre 611 y 1.642 litros, y el portón puede tener accionamiento eléctrico manos libres.



110 CV y un 1.5 TSI que ofrece dos niveles de potencia: 130 y 150 CV. Las variantes de 110 y 150 CV se pueden asociar a un sistema híbrido ligero de 48V que sólo está disponible con la caja DSG. Denominadas eTSI, reducen el consumo debido al aporte eléctrico de un generador de 16 CV que apoya al bloque térmico, aunque nunca moverá por sí solo el vehículo. Y, de paso, nos beneficiaremos de la etiqueta ECO sobre el parabrisas.

Y todo apunta también a que se venderá con los acabados Golf, Life y R-Line –en las imágenes–, y con la misma dotación tecnológica que su hermano más compacto.

Espacio en familia

El nuevo Golf Variant será una realidad en la recta final del año. Comparte tecnología, calidad y gama de motores con la variante de cinco puertas ya comercializada, aunque incrementa la capacidad del maletero hasta los 611 litros; y llegará a la vez que la variante campera Alltrack.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Intensa está siendo la vuelta del verano en la gama Golf. A la llegada de la variante GTI, de las versiones híbridas enchufables y del poderoso R se añade ahora el lanzamiento de los modelos más espaciosos con carrocería familiar: el Variant y el aventurero Alltrack.

Cita ineludible desde 1993 –las dos primeras generaciones del Golf no contaron con versión familiar–, el Variant se beneficia de la nueva línea

de diseño y de la optimizada aerodinámica de la octava generación del Golf. Crece hasta los 4.633 milímetros de largo, cifra que representa un incremento de 66 milímetros frente al modelo anterior. También estira la distancia entre ejes hasta los 2.686 milímetros. Todo esto repercute en una mayor amplitud interior. De hecho, la marca anuncia hasta 48 milímetros extra de espacio para las piernas, especialmente en las plazas traseras.

Sin embargo, su gran virtud sigue siendo el generoso espacio en el maletero. En condiciones normales dispone de un volumen de 611 litros, 6 más que antes. El portón posterior puede contar con apertura eléctrica manos libres si se desea, y podemos aumentar el volumen de carga hasta los 1.642 litros, una vez abatido el respaldo trasero –dividido en partes asimétricas– y colocada la red de seguridad para separar la carga.

Volkswagen todavía no ha confirmado la gama de motorizaciones que portará el Variant, aunque la lógica nos lleva a pensar que será la misma que ofrece actualmente la berlina de cinco puertas. Dispondrá, pues, de dos variantes turbodiesel 2.0 TDI con 115 y 150 CV, esta última asociada a la nueva transmisión automática DSG7 con tecnología ‘shift-by-wire’.

En gasolina la oferta pasará por un tricilíndrico 1.0 TSI de

GOLF ALLTRACK NOS VAMOS DE AVENTURAS

El Golf Alltrack tiene menos historia –la presentada ahora es sólo la segunda generación–, pero amplía su versatilidad de uso con argumentos más camperos, que le sitúan por derecho propio entre la versión familiar Variant y un SUV al estilo del T-Roc o el Tiguan.

Comparte los 4,63 metros de longitud con el nuevo Golf familiar, pero para incrementar su lado más aventurero eleva la carrocería 20 milímetros respecto al suelo y

se rodea de un conjunto de protecciones en los bajos y alrededor de la carrocería para afrontar tramos sin asfaltar con mayores garantías. También incluye paragolpes específicos y un interior más personalizado.

Otro punto fundamental es que toda la gama contempla de serie la tracción total 4Motion controlada por un embrague tipo Haldex, vital para una óptima motricidad en superficies con poca adheren-

cia. También es clave para ofrecer una capacidad de remolque de hasta 2.000 kilos.

Y otro punto a destacar es que el asistente de programas de conducción añade un modo ‘Off road’ que ajusta la entrega de potencia, optimizando el trabajo de la tracción y del cambio. Por último, dispone de un práctico sistema de control de descensos.

Asimismo, comparte la gama de motorizaciones del Variant, aun-

que el Alltrack siempre ha apostado por las versiones más potentes. Es probable, pues, que apunte sólo a los bloques de 150 CV, tanto en gasolina como en diésel.

Por otra parte, su dotación tecnológica –también compartida con el resto de los Golf– es muy avanzada, con elementos como faros LED matriciales, Front Assist, Side Assist, ACC con Stop&Go, cuadro Digital Cockpit, Travel Assist, Park Assist, detector de fatiga...



La tracción total, una mayor altura respecto al suelo y las protecciones en los bajos forman parte de la personalidad del nuevo Golf Alltrack.



El habitáculo se rodea de más calidad y presume de más espacio que la generación anterior. El acabado R-Line se caracteriza por una mayor deportividad.



 MÁXIMA INFORMACIÓN EN LAS PANTALLAS SE VE EL TIPO DE PRO PULSIÓN USADO O ESTADÍSTICAS DE CONSUMO ELÉCTRICO Y DE GASOLINA

Confort plug-in



▲ La habitabilidad, versatilidad y comodidad interior son claves en este primer plug-in hybrid de Citroën. Bajo el retrovisor, una luz azul muestra al exterior cuándo está circulando el coche en modo eléctrico con 0 emisiones.

El primer híbrido enchufable de Citroën es, como cabe esperar de cualquier modelo de la marca francesa, un coche muy confortable. Pero también versátil, tecnológico, seguro y capaz. Y con un consumo ajustado para entrar a lo grande en la nueva era eléctrica.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Si hiciéramos una encuesta sobre una característica de Citroën, el confort de marcha tendría muchas papeletas para ser lo más nombrado. Y es que la marca de los chevrones ha hecho de eso –junto a la originalidad o un cierto aire inconformista– una seña de identidad que no solo no ha perdido sino que ha ido potenciando con los años. Algo que le ayuda a diferenciarse, por ejemplo, de los modelos de las otras marcas de PSA, con los que comparten muchos elementos.

Por eso, según la marca, es básica su apuesta por el confort para diferenciarse de los rivales que tiene en su propia casa. Y más teniendo en cuenta que el Citroën es el último SUV plug-in en llegar al Grupo PSA. Con su misma plataforma y tecnología, DS 7 Crossback E-Tense, Peugeot 3008 Hybrid4 y Opel Grandland X Hybrid4 se habían adelantado poniendo en el mercado versiones con un motor Puretech

de 200 caballos, dos motores eléctricos, tracción total y 300 caballos al sumar sus potencias. Sin embargo, Citroën apuesta por más simplicidad, con una única versión de 225

caballos y tracción delantera. Una variante que, entienden, es más que suficiente para la mayoría de usuarios.

Y por el máximo confort gracias a su tecnología Citroën

Advanced Confort, que se ve por ejemplo en sus asientos o sus suspensiones específicas. Y eso junto a la gran modularidad de su interior, con detalles como los tres asientos posteriores con la misma anchura y que se pueden desplazar individualmente hacia adelante para mejorar habitabilidad para los ocupantes o tamaño de un maletero que pierde 120 litros por la adopción de una suspensión trasera multibrazo pero que sigue manteniendo entre 460 y 600 litros de capacidad, son cartas importantes.

Si a esto unimos lo que Citroën llama e-Confort –Cero emisiones de CO₂; Cero ruidos y cero olores; Cero vibraciones y Cero estrés– tenemos el máximo confort de marcha en este C5 Aircross Hybrid, el Citroën más confortable de su historia. Eso se refleja durante nuestro recorrido en que a las características clásicas suma esas relativas al bienestar eléctrico: no hay ruido, no hay vibraciones, no hay tirones... Y



PRECIO		DESDE 32.700 €
	EMISIONES DE CO ₂ : 32 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Confort de marcha. Consumo. Precio. Ver- satilidad interior. Cali- dad y equipamiento	 Dirección muy suave. Espacio para piernas en la segunda fila. Pér- dida de maletero

la conducción es relajada pero contundente si es necesario.

Cuenta con tres modos de conducción que se seleccionan mediante una tecla al lado de la palanca de cambios: Hybrid, en el que va variando el aporte del motor de combustión y el eléctrico buscando siempre la mayor eficiencia; Sport, en el que priman las prestaciones, y EV, para moverse con el motor

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 PURETECH
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	180 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 3.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	109 CV
Par	32,7 mkg
Potencia máxima total	225 CV
Par máximo total	n.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./ Discos
Peso (kg)	1.825
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.500/1.840/1.654
Maletero (l)	460-600 / 1.510
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Velocidad máx. (km/h)	225
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,4
Emisiones CO ₂	32 g/km
Alcance en eléctrico (km)	55 (WLTP)
Tiempo de recarga	2 horas (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	32.700



eléctrico y con cero emisiones, incluso hasta 135 km/h. Además dispone de una función e-Save que permite guardar la energía almacenada en la batería –10 o 20 kilómetros, o la máxima posible– para utilizar, por ejemplo, al entrar en la ciudad.

El recorrido nos permite combinar diferentes usos. Vemos que en eléctrico va por ciudad como una alfombra y con gran suavidad; pero también mantiene los 120 km/h en autovía en medio de una sensación de máximo confort. La parte de combustión brilla por el empuje de los 180 CV que rinde aquí el 1.6 Puretech, que permite una vivacidad interesante para el coche gracias al cambio automático EAT8,



suave y rápido en las transiciones, y con levas en el volante. En Hybrid parece buscar siempre la opción más racional, y en Sport la cosa se anima al sumar el empuje de los dos tipos de propulsión con una respuesta más inmediata. Es verdad que si buscamos un punto deportivo, echaremos de menos algo más de dureza en la amortiguación o de firmeza en la dirección.

La dirección siempre es muy suave y ligera –tal vez un poco más de lo que nos gusta–, y los frenos cumplen a la perfección. Y el modo Brake,

que aumenta la retención y la regeneración de energía, te permitirá olvidarte durante mucho tiempo y situaciones de tocar el pedal de freno.

La guinda final la pone un gasto muy ajustado. Por ejemplo, los 55 kilómetros de autonomía eléctrica no son una cifra en absoluto imposible de conseguir. Y el gasto de 1,4 l/100 km que homologa en ciclo WLTP no va a ser posible, pero la cifra real que hemos obtenido en nuestro recorrido de más de 100 kilómetros es interesante. Tras ir alternando



◀▶ Las baterías van bajo el suelo de los asientos traseros. La nueva suspensión multibrazo trasera resta 120 litros al maletero, que sigue siendo muy grande.

los distintos modos de conducción y circular exigiéndole al coche más de la cuenta en ciertos momentos, vemos en las estadísticas que un 51 por ciento del recorrido se ha hecho con 0 emisiones. Y el consumo medio final de combustible es de 3,5 l/100 km, mientras que en eléctrico hemos gastado 7,2 kWh. Unos datos a tener muy en cuenta.

 **LOS DESCUENTOS** DEJAN EL PRECIO DE SALIDA DEL XCEED PHEV EN 26.300 EUROS. Y ESO ANTES DE CONTAR LAS AYUDAS DEL GOBIERNO

Siguen la corriente



La mecánica híbrida enchufable de 141 CV usada en el Niro pasa a equipar desde ahora también a dos de los cuatro modelos de la familia Ceed: el Xceed y el Ceed Tourer. Eficiencia ejemplar, etiqueta '0 Emisiones' y precios muy atractivos son solo algunos de sus múltiples argumentos.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Podríamos decir, aunque suene pedante, que de la mecánica híbrida enchufable que nos ocupa lo sabemos todo. Es la empleada por el Niro PHEV tanto antes como después de su reciente renovación, que introdujo valiosas mejoras; y es la misma que emplea el Hyundai Ioniq PHEV, con el que esta revista realizó hace tiempo un test de fiabilidad de 50.000 kilómetros cuyos resultados fueron más que positivos.

De ahí que solo fuera cuestión de tiempo que Kia extendiese su uso a otros vehículos, y el nuevo Ceed ha sido el siguiente beneficiado. De los cuatro modelos que componen su oferta, solo dos ofrecerán por ahora versiones Plug-in: el Xceed –un crossover de 4,40 metros que copa el 46 por ciento de las ventas del Ceed en España– y el Ceed Tourer, variante familiar de 4,61 metros que presume de amplitud. Y ambos llegan con facturas a pie de concesionario que les sitúan entre los híbridos enchufables más asequibles, pues incluyendo descuentos el Ceed Tourer arranca en 25.950 euros –antes de restar las ayudas del Go-



bierno– y el Xceed lo hace en 26.300 euros. Precios los dos para compras financiadas, que deparan al cliente otra grata sorpresa: instalación gratuita del poste de recarga, una labor de la que se ocupa Repsol.

PRECIO		DESDE 34.875 €	
	EMISIONES DE CO ₂ : DE 28 A 31 G/KM (NEDC)		
PRIMERAS IMPRESIONES			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	Precios con descuento. Eficiencia. Consumo al agotar batería. Calidad. Garantía. Agradó de uso.		Reducción del maletero. Depósito de 37 litros. Prestaciones al agotar batería. Sin modo 'Hold'.



◀▶ De los 426 litros de maletero que tiene un Xceed convencional, aquí pasamos a 291 por el espacio que resta la batería de 8,9 kWh. Es el lunar de esta versión PHEV.

los Xceed y Ceed Tourer híbridos enchufables han sido levemente personalizadas: nuevas llantas, parrilla frontal rediseñada, logo posterior... Y la variante familiar, además, incorpora el paragolpes delantero de los Ceed Tourer GT Line, acabado que curiosamente no se ofrecerá con esta mecánica PHEV, pues los dos modelos estarán disponibles con los niveles eDrive, eTech y eMotion, todos con una estupenda relación precio-equipamiento. Y dentro, instrumentación digital adaptada –más vistosa y completa en los dos acabados superiores– y controles específicos en la consola, como el que permite activar el



▶▶ El maletero del Ceed Tourer también se reduce bastante, pero como parte de 625 litros en las versiones 'normales', los 437 litros de esta variante siguen adaptándose bien a los viajes en grupo. En la parte estética, Xceed y Ceed Tourer estrenan parrilla frontal diamantada y llantas, y el Tourer recibe el paragolpes del acabado GT Line.



◀▶ Equipan instrumentación digital especial –sin cuentavueeltas, incluso en el programa Sport–, y junto a la palanca de cambio van los botones para elegir el modo de conducción.



ma de 3,3 kW se carga en tres horas– que va detrás: la mitad bajo la banqueta trasera –por eso en el depósito caben solo 37 litros– y la otra mitad bajo el maletero, lo que reduce mucho la capacidad de éste: a 291 litros en el Xceed y a 437 en el Ceed Tourer.

Pero la amplitud del habitáculo no varía en relación al resto de la gama, y eso es una virtud. Hay espacio, mucho confort y calidad de sobra. El Xceed y el Ceed Tourer –podemos conducir los dos– son puro agrado, con unas prestaciones satisfactorias –sólo si se agota la batería notaremos cierta pereza en la respuesta, ya que el motor de gasolina no tiene turbo–, un comportamiento noble y seguro, y una eficiencia ejemplar, pues es posible rodar con la batería hasta 120 km/h, la autonomía real sin emisiones llega a superar los 48-50 kilómetros oficiales y el gasto es bajo siempre, pues circulando con la batería agotada los dos se conforman con 5 o 6 litros de media.

modo Sport –torna más sensible el pedal acelerador, da firmeza a la dirección y, a falta de función 'Hold' para conservar la batería, intensifica la regeneración de energía en marcha– o el botón 'EV-HEV' para escoger entre modo Eléctrico –es en el que arranca por defecto si hay carga en la batería–, Híbrido –recurre al motor de gasolina, al eléctrico o a ambos en busca de eficiencia y prestaciones– y Automático –pasa a un modo o a otro según interese–.

Como decíamos, una mecánica conocida, pues asocia el 1.6 GDi de gasolina con 105 CV, un motor eléctrico de 61 CV, un agradable cambio automático de doble embrague con seis marchas –se puede usar manualmente– y una batería de 8,9 kWh –en una to-

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI (XCEED)	1.6 GDI (CEED TOURER)
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.580	1.580
Potencia máxima (CV/rpm)	105 / 5.700	105 / 5.700
Par máximo (mkg/rpm)	15,0 / 4.000	15,0 / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	44,5 kW (60,5 CV)	44,5 kW (60,5 CV)
Par	170 Nm (17,3 mkg)	170 Nm (17,3 mkg)
Potencia máxima total (CV/rpm)	141 CV / 5.700	141 CV / 5.700
Par máximo total (mkg/rpm)	27,0 mkg / n.d.	27,0 mkg / n.d.
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut. DCT, 6 vel.	Aut. DCT, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos
Peso (kg)	1.594	1.608
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395 / 1.826 / 1.483	4.605 / 1.800 / 1.465
Maletero (l)	291 / 1.243	437 / 1.506
Capacidad del depósito (l)	37	37
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	8,9 kWh	8,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	11,0	10,8
Velocidad máx. (km/h)	160	171
Vel. máx. en eléctrico	120	120
Consumo mixto (l/100 km)	1,4 (eTech / eMotion: 1,7)	1,3 (eTech / eMotion: 1,5)
Emisiones CO ₂ (g/km)	29 (eTech / eMotion: 31)	28 (eTech / eMotion: 30)
Alcance en eléctrico (km)	48	50
Tiempo de recarga	3 horas (a 3,3 kW)	3 horas (a 3,3 kW)
Precios desde... (euros)	36.125	34.875

DESDE 18.700 EUROS ESTÁ DISPONIBLE EL NUEVO ATECA SI SE APLICAN TODOS LOS DESCUENTOS

El segmento SUV en nuestro mercado sigue liderado por un intratable Nissan Qashqai, aunque seguido de cerca por un Seat Ateca que ahora recibe una magnífica puesta al día que puede que le permita desbancar a su rival.



Aún más consistente

Andrés Mas | amas@motor16.com

Esta renovación afecta al diseño, a la conectividad, a la seguridad, a la llegada de un nuevo acabado y a la reducción de las emisiones en sus diésel.

Exteriormente el Ateca tiene más consistencia y mayor personalidad, algo de lo que carecía el modelo anterior. Los nuevos paragolpes le hacen crecer un total de 18 milímetros, pero el resto de medidas se mantienen, asegurando una de las mejores relaciones del segmento entre tamaño y habitabilidad. Por dentro el coche gana en refinamiento y clase. Por ejemplo, con un volante de nuevo diseño que además puede ser calefactable. O una nueva pantalla de infoentretenimiento de 9,2 pulgadas y acceso inalámbrico a Android Auto y Apple CarPlay. Y el reconocimiento de voz, muy evolucionado, permite interactuar fácilmente con el nuevo sistema de forma natural.

El Ateca mantiene intacta la calidad de pisada desde la versión básica con el motor más modesto. Sin apenas balanceos, el todocamino de Seat se aga-



◀▶ La relación entre tamaño exterior y espacio interior es de las mejores del mercado. Y el nuevo salpicadero es más refinado.

rra al asfalto con sorprendente eficacia a pesar de su alto centro de gravedad. Y el ritmo que puede mantener en carreteras muy viradas es semejante al que se puede mantener con un pequeño GTI. Si además cuenta con tracción total o suspensión

regulable –esta última opción, disponible por 730 euros en todos los acabados y motorizaciones menos en Reference y con el motor de 115 CV–, el resultado no puede ser más satisfactorio.

La gama está compuesta por los acabados Reference, Style, el nuevo nivel X-Perience –sustituye al Excellence– y la terminación más deportiva FR. El X-Perience aporta un toque más robusto y aventurero gracias a sus paragolpes específicos, spoiler con estética de aluminio, pasos de rueda negros, colas de escape simuladas así como molduras laterales, de-

lanteras y traseras con acabado de aspecto aluminio. Pero Seat, de momento –lo hará más adelante–, no lo ha querido asociar a la tracción total en España, como tampoco ha querido combinar el 4Drive con los motores diésel, aunque otros países sí lo ofrecerán. El nivel X-Perience, que se puede combinar con el motor 1.5 TSI de 150 CV con cambio manual o automático

y con el 2.0 TDI de 150 CV con cambio manual, supone un sobreprecio de 2.330 euros respecto al Style, añadiendo más equipamiento. Por su parte, el Ateca X-Perience es 1.790 euros más barato que el FR.

Respecto a los motores, todas los TDI incorporan un nuevo sistema doble de dosificación de SCR (Catalizador de Reducción Selectiva) que incluye una



▲▼ El nuevo acabado X-Perience aporta un aspecto más aventurero. El Ateca aumenta su seguridad con el asistente pre-colisión, el control de crucero adaptativo, la alerta de tráfico posterior o el asistente de viaje.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI 115 CV	1.5 TSI 150 CV	1.5 TSI 150 DSG	2.0 TSI 190 CV	2.0 TDI 115 CV	2.0 TDI 150 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.498	1.498	1.984	1.968	1.968
Potencia máx. (CV/rpm)	115 / 5.000-5.500	150 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000	190 / 4.200-6.000	115 / 2.750-4.250	150 / 3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 2.000-3.500	25,5 / 1.500-3.500	25,5 / 1.500-3.500	32,7 / 1.500-4.100	30,6 / 1.600-2.500	34,7 / 1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Total	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/60 R16	215/55 R17	215/55 R17	225/50 R18	215/55 R17	215/55 R17
Peso (kg)	1.345	1.400	1.408	1.569	N.d.	1.483
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.381/1.841/1.601	4.381/1.841/1.601	4.381/1.841/1.601	4.381/1.841/1.601	4.381/1.841/1.601	4.381/1.841/1.601
Volumen maletero (l)	510	510	510	485	510	510
Capacidad depósito (l)	50	50	50	55	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	10,7	8,5	8,6	7,1	N.d.	8,8
Velocidad máx. (km/h)	183	200	200	212	N.d.	200
Consumo mixto (l/100 km)	6,3 (WLTP)	6,1 (WLTP)	6,4 (WLTP)	7,9 (WLTP)	N.d.	5,3 (WLTP)
Emisiones CO ₂ (g/km)	143 (WLTP)	139 (WLTP)	146 (WLTP)	180 (WLTP)	N.d.	138 (WLTP)
Precios desde... (euros)	24.280	29.020	31.210	40.530	N.D.	32.110

ATECA FR Desde 33.400 euros

El acabado FR aporta un aspecto más deportivo con detalles en Gris Cosmo Mate, que se incluyen en una parrilla rediseñada, molduras de paragolpes delantero y trasero, parrilla de faros antiniebla, cubiertas de retrovisores, molduras laterales y embellecedores traseros enmarcados en acabado mate. Los motores que pueden asociarse a este nivel de acabado son los 1.5 TSI de 150 CV y 2.0 EcoTSI de 190 CV, y el 2.0 TDI de 150 CV. Y respecto a un Ateca en acabado X-Perience, la terminación FR supone un desembolso adicional de 1.790 euros. El Ateca FR más barato es el TSI de 150 CV con cambio manual, que cuesta 33.400 euros sin descuentos.



▶▶ Las versiones FR tienen su máxima expresión en el Ateca 2.0 EcoTSI de 190 CV con cambio DSG y tracción total 4Drive. Esta versión adopta multitud de detalles específicos exteriores.

inyección dual de AdBlue para cumplir con los estrictos requisitos de la norma de emisiones Euro 6AP. Por ahora sólo está disponible el 2.0 TDI de 150 CV, con cambio manual o DSG, pero algo más adelante llegará este mismo 2.0 TDI pero con 115 CV, para relevar al bloque TDI de 1,6 litros y similar potencia, al que supera en prestaciones. El 2.0 TDI de 150 CV mantiene la aceleración de 0 a 100 km/h en 8,8 segundos del modelo anterior, pero reduce el consumo medio de 5,6 a 5,3 l/100 km.

En gasolina, el SUV medio de Seat está disponible con un tricilíndrico 1.0 TSI de 115 CV. Y también con un 1.5 TSI de cuatro cilindros y 150 CV, a la venta tanto con cambio manual como con el DSG. Y la versión más potente en gasolina es el 2.0 TSI de 190 CV, que se une solo a la transmisión DSG7 de doble embrague y a la tracción 4Drive.

El Ateca está disponible desde 24.280 euros para la versión 1.0 TSI 115 CV Reference de equipamiento muy completo, que bajan a 18.700 si aplicamos todos los descuentos posibles, incluida la financiación.



No es el clásico híbrido

Javier Montoya | garroyo@motor16.com

Se ha pasado la vida rompiendo reglas –primer modelo japonés que ganó el Coche del Año en Europa e introductor de la tecnología híbrida en los utilitarios–, y ahora el Toyota Yaris llega a su cuarta edición para acabar con otra, esa que da a entender que los utilitarios híbridos son muy eficientes pero poco emocionantes. Para conseguirlo, la firma japonesa ha apostado por una renovación total que incluye, además del estilo –mucho más personal, dinámico y atractivo–, una importantísima renovación tecnológica en todos los aspectos. Porque desde la base el Yaris es nuevo. Estrena la plataforma GA-B y un nuevo sistema híbrido eléctrico en el que se han renovado tanto la parte de combustión como la eléctrica. Y remata la faena con los más avanzados sistemas de seguridad, que le han llevado a ser el primer modelo que consigue las cinco estrellas EuroNCAP de acuerdo a la nueva normativa, aún más exigente, de 2020 (ver página 52).

Si analizamos estos tres

La cuarta generación del Yaris acaba con la imagen de vehículo urbano supereficiente. Con la nueva generación del sistema híbrido se atreve a mucho más y con grandes resultados.

apartados vemos que la nueva plataforma es clave para buscar un comportamiento más dinámico. Ofrece una mayor rigidez, modifica las suspensiones y optimiza el centro de gravedad –se viaja ahora 2,1 centímetros más cerca del suelo–. Eso redundará en un comportamiento más dinámico, clara herencia de la experiencia de Toyota en el Mundial de Rallys con el Yaris.

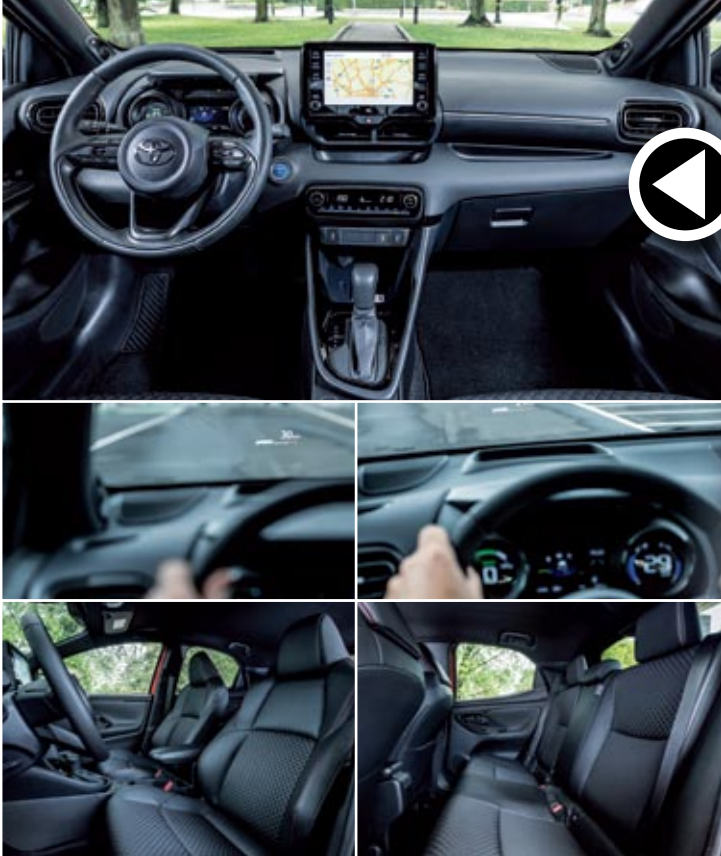
En la parte mecánica el sis-

tema híbrido eléctrico cuenta ahora con un nuevo motor 1.5 de tres cilindros que funciona en ciclo Atkinson, de la misma familia que los que utilizan el RAV4 o el Corolla. Y se complementa en la parte eléctrica con dos motores eléctricos –el principal apoya al de combustión para mejorar el rendimiento y el pequeño se ocupa de arrancar el motor de gasolina–, además de una nueva batería de ión litio más capaz,

pero que reduce un 27 por ciento su peso –12 kilos menos– bajo el asiento trasero. Y eso también redundará en mejor comportamiento.

El resultado de la combinación de motor de combustión y eléctrico es una potencia conjunta de 116 caballos, con una mayor presencia de la parte eléctrica que se traduce, sobre el papel, en dos cosas: la primera, que el coche es un 20 por ciento más eficiente pese a ser un 16 por ciento más potente, mientras que la segunda ganancia está en la velocidad en modo EV, pues puede circular con 0 emisiones hasta 130 km/h, aunque su autonomía eléctrica no supera los dos kilómetros.

Y si hablamos de seguridad, va sobrado... Incorpora el sistema Toyota Safety Sense que ya equipan 16 millones de Toyota en todo el mundo. Y en este nuevo Yaris este sistema ofrece de serie avanzadas tecnologías de asistencia a la conducción como Sistema de Seguridad Precolisión con detección de vehículos, detección de peatones –de día y de noche–, detección de ci-



INTERIOR AMPLIO Y CON DETALLES COMO LOS ASIENTOS CON ESTILO BACQUET, LA PANTALLA FLOTANTE CON BOTONES CLÁSICOS Y TÁCTILES Y EL HEAD-UP DISPLAY



▲ El maletero mantiene los 284 litros de capacidad, como el Yaris actual. Pero su estilo exterior cambia por completo.

clistas –de día–, detección de obstáculos en intersecciones –vehículos y peatones– y asistencia a la dirección de emergencia, Control de Crucero Adaptativo Inteligente –desde 0 km/h–, Reconocimiento de Señales de Tráfico, Avisador de Cambio Involuntario de Carril con asistente activo y sistema de mantenimiento de la trayectoria y Control Inteligente de Luces de Carretera. Y las versiones más equipadas incluyen, además, Detector de Ángulo Muerto (BSM) y Sistema de Asistencia al Apar-



▲ La suma de las potencias de la parte de combustión y la eléctrica llega a los 116 caballos. El cambio sigue siendo CVT, y es uno de los lunares del nuevo sistema híbrido de Toyota.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (cc)	1.490
Potencia máxima/rpm	88 CV
Par máximo/rpm	12,2 mkg
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	79 CV
Par	14,4 mkg
Potencia máx. total	116 CV
Par máx. total	n.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática CVT
Frenos del/tra.	Discos vent./Disc
Peso (kg)	n.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.940/1.745/1.470
Maletero (l)	284
Capacidad del depósito (l)	36
Tipo de batería	iones de litio
Número de celdas	48
De 0 a 100 km/h (s)	9,7
Velocidad máx. (km/h)	175
Vel. máx. en eléctrico	130
Consumo mixto (l/100 km)	3,8
Emisiones CO2	64 g/km (NEDC)
Alcance en eléctrico (km)	2 (máximo).
Tiempo de recarga	Autorecargable
Precios desde... (euros)	18.650

camiento con función de frenado automático.

A esto unimos su dinámico estilo inspirado en el Yaris del WRC o un habitáculo de amplitud destacable, y un aire joven y dinámico en el interior con asientos con reposacabezas integrado que recuerdan a los bacquet. Un dinamismo en el estilo que se traslada a la carretera. El nuevo Yaris sigue siendo híbrido, pero con un carácter más de modelo de combustión al manejarlo. Cuenta con cuatro programas de conducción: Normal, Eco, Sport y el modo EV para circu-

lar en eléctrico cuando la carga de la batería lo permita.

En ciudad ofrece gran suavidad y maniobrabilidad, y protagonismo para el motor eléctrico. En autovía rueda con total suavidad y confort, demostrando ser más que solo un coche urbano con consumos que rondan los 4 litros. Y cuando llegamos a las carreteras de doble sentido por la sierra madrileña, con el modo Sport multiplica su dinamismo y demuestra gran agilidad. Y aunque ha mejorado, el cambio no nos parece a la altura del resto del coche. Las

suspensiones son cómodas y tal vez un poco más de firmeza estaría bien. La dirección y los frenos cumplen con buena nota.

Al hacer balance vemos que ese mayor carácter no le pasa factura en forma de consumo disparado. No hemos llegado a los 3,8 l/100 km que homologa, pero los 4,4 con los que rematamos la prueba no están nada mal teniendo en cuenta que gran parte del recorrido ha sido por carretera y autovía –escenarios menos propicios para los híbridos–, y a un ritmo bastante vivo.



Energía por un tubo

El Model 3 es el 'best seller' mundial de los eléctricos, y de su gama con tres versiones a partir de 49.000 euros y 238 CV hemos elegido para este primer test su versión superior, con dos motores y tracción total, 480 CV, prestaciones de vértigo y 530 kilómetros de autonomía. Menudo aparato.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En lo que va de año, el Model 3 ocupa el tercer puesto del mercado español de eléctricos, tras Renault Zoe y Peugeot e-208, pero a nivel planetario lidera el mercado casi desde su lanzamiento, pues fue 'best seller' en 2018 y 2019, y lleva camino de repetir en 2020. De hecho, Tesla quiere agilizar las entregas en Europa abasteciéndonos también desde su planta en China, dedicada hasta ahora solo a ese país, y de su éxito entre el público a nivel global habla otro dato curioso: el Model 3 es el coche que más rápidamente se vende como usado en EE.UU., según uno de los portales de compraventa más populares allí: bastan 29 días de media para 'colocar' uno, cuando los clasificados en segunda y tercera posición —más baratos— requirieron 44 días.

¿Pero qué tiene este Model 3 que despierta tanto interés y ha permitido a la tecnológica

firma californiana apartar del horizonte financiero los más negros augurios?

Para empezar, un precio al que muchos ya llegan. Tesla había hecho de Model S y Model X una especie de objetos de culto entre automovilistas receptivos a la nueva movilidad, y cuando por fin ha llegado un coche 'barato'... Porque los 49.000 euros que cuesta el Model 3 básico, dotado de un motor trasero con 238 CV y capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos o cubrir 409

kilómetros entre recargas, parecen razonables tratándose de un sedán de 4,69 metros, rival de Volvo S60, Volkswagen Passat, Lexus IS, Mercedes Clase C, Jaguar XE, BMW Serie 3 o Audi A4. Todos están hechos con más esmero, incluido el 'generalista' Passat, pero Tesla se ha labrado una imagen 'tecnopremium' —por tecnología limpia, por prestaciones y porque los medios de comunicación masivos 'retransmiten' cada ocurrencia de Musk— que ha calado.

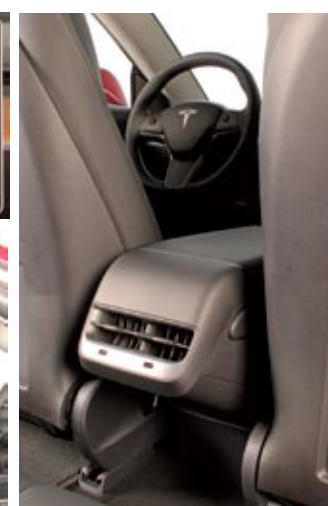
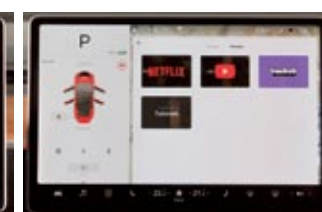
Hay que reconocer que el Model 3 te transmite mejores sensaciones de inicio que los anteriores Tesla, pertenecientes a segmentos superiores. Un Model 3 es mejor coche frente a sus rivales que un Model S frente a los suyos. Empezando por su construcción general, pues los acabados son ya aceptables y podemos rodar por firmes 'rotos' sin escuchar un concierto de 'grillos'. Y aunque por materiales, re-

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	353 kW
Potencia máxima	480 CV (287 + 200) 353 kW (211 + 147)
Par máximo	639 Nm (65,2 mkg)
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso orden de marcha (kg)	1.935
La./An./Al. (mm)	4.694/1.849/1.443
Maletero (l)	425+117
Neumáticos	235/35 R20
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	75 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	3,4
Vel. máxima (km/h)	261
Consumo (kWh/100 km)	16,6
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	530
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Potencia de carga máxima	150 kW
Tiempos de recarga total	40 horas (a 2,3 kW) 12h35' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	65.300

finamiento o ajuste dista aún de los mejores europeos, hay virtudes que ayudan a compensar, como una amplitud destacable: generosa altura al techo, anchura correcta y buen espacio para las piernas en la segunda fila, que aún parece mayor por el suelo completamente plano. Y la guinda, los 542 litros para equipaje repartidos en dos aprovechables maleteros.

Menos nos gusta el diseño del puesto de conducción, basado en el minimalismo y en una pantalla de 15 pulgadas que preside el salpicadero y lo centraliza casi todo. Pero un coche es un coche, no un des-



Los asientos no son tan deportivos como merece un coche tan rápido. Detrás hay bastante amplitud, y un suelo totalmente plano. El acabado general, correcto.

pacho ni un salón, y las tareas esenciales ligadas a la conducción deben hacerse rápidamente y de forma intuitiva, porque

eso atañe a la seguridad. No puede ser que para ajustar los espejos o el volante, activar el limpiaparabrisas o graduar las salidas de aireación

delanteras debas acometer una secuencia de órdenes que siempre pasa por la pantalla. Se pierde tiempo inútilmente y hay riesgo de distracción, lo que no parece idóneo tratándose de un 'aparato' que acelera de 0 a 100 km/h en



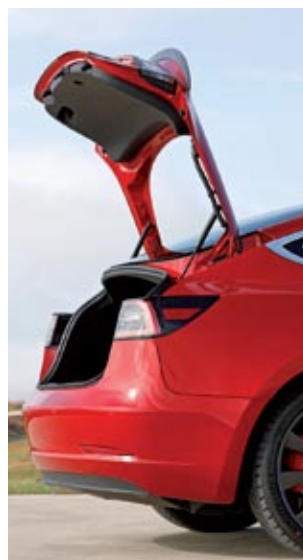
PRECIO		65.300 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
	Prestaciones/precio. Comportamiento y tracción. Autonomía. Recargas rápidas. Amplitud.	 Pantalla central con excesivas funciones. Sin mandos esenciales. Interior poco deportivo.

DE 0 A 100 KM/H EN 3,4 SEGUNDOS, MISMA CIFRA QUE UN MERCEDES-AMG GT 63 4MATIC COUPÉ DE 585 CV, QUE CUESTA CASI EL TRIPLE





▲▲▲ A la poderosa estampa del Model 3 más dinámico ayudan sus llantas de 20 pulgadas con gomas de mínimo perfil –235/35–, y que acogen cuatro discos ventilados.



3,4 segundos y alcanza 261 km/h. Porque para esta toma de contacto elegimos la versión Performance Dual Motor –un motor por eje–, cuya factura de 65.300 parece casi una ganga si valoramos sus prestaciones.

Más que acelerar, teletransporta: ahora estoy aquí, ahora estoy allí. Para hallar deportivos que anden así hay que gastarse el doble o el triple en otras marcas, y aquí además se logra semejante empuje en silencio –cierto sonido a nave

espacial– y sin humos. Con el aliciente, además, de un comportamiento muy eficaz, pues hay poco balanceo, una motricidad perfecta incluso acelerando a fondo en curva mojada –soberbios los Michelin Pilot Sport 4S– y una frenada enérgica, pues los cuatro discos ventilados –de 355 milímetros delante y 335 detrás– ‘anclan’ bien un conjunto más ligero de lo imaginable: 1.935 kilos, de los que 480 corresponden a la batería de 75 kWh, que permite homologar

en esta versión 530 kilómetros de autonomía WLTP.

¿Y en la práctica? Frente al gasto medio oficial de 16,6 kWh/100 km nosotros hemos medido un valor más realista de 23,0 kWh/100 km, lo que situaría en 325 kilómetros el alcance normal ciudad-carretera-autovía. Pero a ritmo ‘turístico’ los 400 ó 425 son factibles, y también rebasar los 500 en ciudad. Además, las recargas funcionan de cine, admitiendo ‘chutes’ de hasta 150 kW: media hora... y a correr.

▼ No se le puede considerar un portón, pero la tapa del maletero abre mucho gracias a un sistema basculante que, además, no resta volumen de carga. Y a los 425 litros del espacio trasero hay que sumar los 117 del frontal.



MOTRICIDAD PERFECTA POR LOS DOS MOTORES, UNO POR EJE



DESDE **26.550 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **125 A 133 g/km (NEDC)**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Motor progresivo. Caja manual y automática. Comportamiento. Equipamiento. Gama variada y opciones.

DEBE MEJORAR

No disponible con tracción total. Detalles de acabado. Consumo sensible al ritmo de uso. Precio frente a rivales.

Con todo lo importante

En la mejorada gama Compass, el 4xe ‘plug-in hybrid’ captará casi toda la atención, pero nadie debería olvidarse del nuevo 1.3 Turbo de gasolina.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El 28 por ciento de las ventas europeas en el segmento C-SUV corresponde a versiones de caja automática y tracción delantera, ‘liga’ en la que Jeep no jugaba hasta hoy con el Compass, que vinculaba este tipo de cambio al sistema 4x4. Pero la firma americana de FCA pone remedio a esa laguna al renovar la gama, coincidiendo con el inicio de la producción en nuestro continente; lo que también acortará los plazos de entrega.

El Compass ‘italiano’ presume ahora de calidad extra en comparación con el anterior –debería hacerse más todavía en ese capítulo, sobre todo en el tacto de palancas y botones– y ve revisado en profundidad

su chasis, pues la nueva puesta a punto de la dirección y la suspensión con amortiguadores de válvulas FSD –de frecuencia selectiva– dan como resultado un rodar aplomado y con menos balanceos y cabeceos, de modo que los tramos rectos son aún más placenteros y se disfruta también más de las carreteras de curvas.

Aunque para nuevo, el conjunto motopropulsor, pues Jeep estrena el 1.3 Turbo T4

de gasolina, con cuatro cilindros, turbo e inyección directa, que está construido en aluminio y pesa solo 110 kilos, lo que también reduce la tendencia al subviraje en curvas muy cerradas. Una mecánica con dos niveles de potencia, 130 y 150 CV, y siempre con buena respuesta desde muy bajo régimen, pues el par máximo llega en ambas variantes a solo 1.560 revoluciones.

En un brevísimo test por



▲▲▲ El Compass ya no se fabrica en México, sino en la planta italiana de Melfi, de donde también sale el Renegade. Aprovechando ese cambio, el SUV de Jeep estrena llantas y colores de carrocería, y un motor 1.3 Turbo de gasolina que reduce hasta un 27 por ciento las emisiones.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.3 TURBO T4
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.332
Potencia máx. (CV/rpm)	130/4.750 (Man.)
Potencia máx. (CV/rpm)	150/5.500 (Aut.)
Par máximo (mkg/rpm)	27,6/1.560
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man.6v. (Aut.6v)
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.505
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.394/1.819/1.629
Volumen maletero (l)	438
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	10,3 (Aut. 9,2)
Velocidad máx. (km/h)	192 (Aut. 199)
Consumo mixto (l/100 km)	6,6 (Aut. 6,7)
Emisiones CO ₂ (g/km)	131 (Aut. 125)
Precios desde... (euros)	26.550

Madrid probamos el más enérgico, ligado al cambio automático DDCT de doble embrague, y las primeras impresiones fueron muy buenas por agrado y prestaciones, aunque nos pareció que el gasto real no es bajo y nos gustaría que, como buen Jeep que es, se ofreciera una versión DDCT 4x4.

LOS PEQUEÑOS ELÉCTRICOS DEL GRUPO VOLKSWAGEN ARRANCAN EN LOS 21.300 EUROS DEL SEAT. PERO SKODA LO ANUNCIA POR 13.150



Con una infraestructura pública de recarga que sigue creciendo, vehículos eléctricos claramente más interesantes por autonomía y practicidad que los de hace solo unos años y el apoyo de los fabricantes para que cada cliente instale su propio poste en la vivienda o el garaje, el mercado de los eléctricos puros está a punto de protagonizar el 'boom' definitivo. Y para entrar en esa nueva movilidad silenciosa y sin emisiones no hace falta gastar tanto, como demuestran los 13 coches que hemos seleccionado.

13 eléctricos, para empezar

LA GRAN PREGUNTA ¿PASO AL ELÉCTRICO?

El usuario que se plantee la compra de un vehículo eléctrico debería hacerse antes una serie de preguntas, y en función de las respuestas, la decisión será finalmente un acierto pleno o, por contra, una fuente de preocupaciones. ¿Dispongo de un cargador o puedo instalarlo en mi vivienda o garaje? ¿Puedo solicitar una tarifa doméstica rebajada para economizar en la recarga? ¿Podría cargar en mi lugar de trabajo? ¿Haré un uso eminentemente urbano del coche? ¿Conozco la infraestructura pública de recarga en las zonas que frecuentaré, y especialmente en carretera? ¿Me gusta viajar en el menor tiempo posible? ¿Llevo una vida ordenada, con horarios fácilmente programables?...



VENTAS DE ELÉCTRICOS Los 10 preferidos en...

ESPAÑA	enero-agosto 2020
Renault Zoe	1.297
Peugeot e-208	878
Tesla Model 3	593
Seat Mii Electric	516
Hyundai Kona Electric	465
Nissan Leaf	462
Kia e-Niro	340
Smart EQ ForTwo	338
Volkswagen e-Golf	329
Mini Cooper SE	293
EUROPA	enero-junio 2020
Renault Zoe	36.506
Tesla Model 3	33.164
Volkswagen e-Golf	17.639
Audi e-tron	13.538
Peugeot e-208	13.266
Nissan Leaf	12.925
Hyundai Kona Electric	11.527
Kia e-Niro	8.495
BMW i3	8.477
Volkswagen e-Up!	7.428

TODAS LAS VENTAJAS ETIQUETA 0, Y MÁS

Los eléctricos tienen derecho a la etiqueta '0' de la DGT, de la que derivan ventajas diarias como el estacionamiento gratuito –sin límite de tiempo– en las zonas reguladas de las grandes urbes –aunque cada una tiene particularidades que conviene averiguar–, acceso libre a zonas reservadas a vehículos ecológicos y a carriles Bus-VAO de alta ocupación incluso si el conductor viaja solo, descuentos en vías de peaje... Y también se libran del impuesto de matriculación y tienen rebajas en el impuesto de circulación de varias localidades. En cuanto a las ayudas a la compra, el MOVES contempla 4.000 euros, y 5.500 si achatarramos un vehículo –6.000 euros si tiene más de 20 años–.



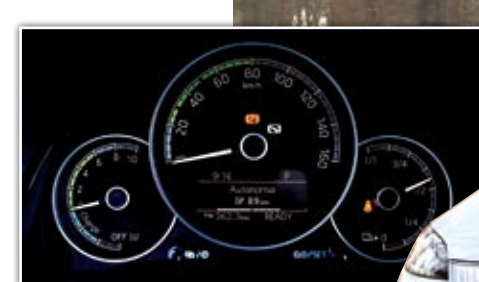
DESDE 13.150 €... SEAT Mii electric / SKODA CITIGO eIV / VOLKSWAGEN e-UP!



Es un mismo modelo pero comercializado bajo tres marcas distintas. Motor de 83 CV, batería de 36,8 kWh con autonomía para 260 kilómetros, carrocería de cuatro plazas... Y con una tecnología

eléctrica avanzada que permite elegir entre tres modos de conducción y cinco niveles de retención al decelerar. En los tres coches se puede escoger entre un acabado básico y otro más completo.

Si dejamos a un lado cuadrículas eléctricas de filosofía prioritariamente urbana como el nuevo Citroën Ami o el más veterano Renault Twizy –ambos biplazas–, el escalón de acceso a la movilidad libre de emisiones está formado por los utilitarios más pequeños del grupo Volkswagen –Seat Mii, Skoda Citigo y Volkswagen Up!–, disponible con una mecánica eléctrica que da lo mejor en ciudad pero permite salir a carretera con garantías –podemos verlo con más detalle en la prueba del e-Up! de las páginas 38 a 41–. Pese a anecdóticas diferencias en la homologación referentes a cifras de aceleración, consumo o autonomía, el rendimiento de este trío es idéntico, y quizás la elección deba hacerse en función de la relación precio-equipamiento a pie de tienda. A priori, el más barato es el Seat Mii Electric, que arranca en 21.300 euros, seguido por Skoda Citigo e IV –desde 22.370– y Volkswagen e-Up! –22.800 euros–, pero la web de Skoda anuncia ahora, para unidades en stock, una factura de 13.150 euros que ya



▶▶ Tanto el Skoda Citigo e IV como sus 'primos' comparten una sencilla pero a la vez completa instrumentación analógica con display.



◀ Los precios recomendados más altos de los tres modelos son los del Volkswagen e-Up!, cuya versión básica cuesta 22.800 euros.

incluye la aportación de la marca al programa de renovación del parque. En el caso del Seat, el precio ofertado es de 17.800 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	SEAT MII ELECTRIC	SKODA CITIGO E IV	VOLKSWAGEN E-UP!
Potencia máxima	61 kW (83 CV)	61 kW (83 CV)	61 kW (83 CV)
Par máximo	212 Nm (21,6 mkg)	212 Nm (21,6 mkg)	212 Nm (21,6 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delantero/ trasero	Discos ventilados / Tambores	Discos ventilados / Tambores	Discos ventilados / Tambores
Peso en vacío (kg)	1.235	1.235	1.235
La./An./AL (mm)	3.556 / 1.645 / 1.481	3.597 / 1.645 / 1.481	3.600 / 1.645 / 1.492
Maletero (l)	251 / 923	250 / 923	251 / 959
Neumáticos	165/70 R14	165/70 R14	165/70 R14
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	36,8 kWh	36,8 kWh	36,8 kWh
Peso de la batería (kg)	248	248	248
De 0 a 100 km/h (s)	12,3	12,5	11,9
Vel. máxima (km/h)	130	130	130
Consumo (kWh/100 km)	14,4	14,7	14,5
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	259	260	258
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.	n.d.	n.d.
Potencia máxima de carga	40 kW	40 kW	40 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	48 minutos (a 40 kW) 16 h 45' (a 2,3 kW)	48 minutos (a 40 kW) 16 h 45' (a 2,3 kW)	48 minutos (a 40 kW) 16 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	21.300	22.370	22.800



▶ Para el Mii Electric, Seat fija un precio base de 21.300 euros, aunque incluyendo descuentos se queda ahora en 17.800 euros. Ayudas aparte.



EL HYUNDAI KONA Y LOS DOS MODELOS DE KIA SE OFRECEN CON BATERÍAS DE 39 O 64 KW. A NUESTRO JUICIO, INTERESA MÁS LA PRIMERA

DESDE 25.340 EUROS... HYUNDAI KONA / IONIQ / KIA e-NIRO / e-SOUL

Los descuentos anunciados por Hyundai y Kia hacen que la oferta eléctrica de las marcas coreanas arranque en 25.340 euros. En el caso de Hyundai podemos optar entre una berlina compacta, el

Ioniq, y un SUV urbano, el Kona; mientras que Kia contempla dos SUV: uno más urbano, el e-Soul, y otro más familiar, el e-Niro. Y en los tres últimos hay dos conjuntos motor-batería para elegir.

El Hyundai Ioniq evolucionó en 2019 a todos los niveles, y en el caso de su versión eléctrica la clave fue el estreno del motor de 136 CV y la batería de 38,2 –antes eran respectivamente de 120 CV y 28,0 kWh–, lo que aumentó su agrado y su autonomía. Disponible con el acabado básico Klass y el más equipado Tecno, el primero de ellos sale por 25.340 euros al incluir descuentos. Mismo precio promocional que el Hyundai Kona EV, también con acabado Klass, 136 CV y una batería ligeramente más capaz: 39,2 kWh.

Y esa misma combinación mecánica –motor de 136 CV y batería de 39,2 kWh– la encontramos en los Kia e-Soul y e-Niro, aunque en estos dos modelos el cliente puede escoger entre tres niveles de equipamiento: el básico Concept –ahora por 32.100 euros en el



◀ Del nuevo Hyundai Ioniq Electric hay dos versiones: Tecno, por 38.550 euros, y Klass, por 36.050, este disponible ahora por solo 25.340 euros.



e-Soul y 30.750 en el e-Niro–, Drive y Emotion. Tanto los dos modelos de Kia como el Hyundai Kona también están disponibles con motor de 204 CV y batería de 64 kW, versiones que lógicamente homologan mayor autonomía –484 kilómetros el Kona–, aunque los precios crecen, y también lo hacen el peso o los promedios reales de consumo.



▲ Los 35.050 euros que cuesta el Hyundai Kona Klass con motor de 136 CV y batería de 39,2 kWh se quedan ahora en 25.340 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	HYUNDAI KONA EV	HYUNDAI IONIQ EV	KIA E-SOUL	KIA E-NIRO
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)	295 Nm (30,1 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delantero/ trasero	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.610	1.602	1.593	1.667
La/An/Al. (mm)	4.180/1.800/1.570	4.470/1.820/1.450	4.195/1.800/1.605	4.375/1.805/1.560
Maletero (l)	332 / 1.114	357 / 1.417	315 / 1.339	451 / 1.405
Neumáticos	215/55 R17	205/60 R16	215/55 R17	215/55 R17
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	39,2 kWh	38,3 kWh	39,2 kWh	39,2 kWh
Peso de la batería (kg)	315	n.d.	315	315
De 0 a 100 km/h (s)	9,7	9,9	9,9	9,8
Vel. máxima (km/h)	155	165	155	155
Consumo (kWh/100 km)	12,9	12,3	15,6	15,3
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	305	311	276	289
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.	412	407	405
Potencia máxima de carga	50 kW	44 kW	50 kW	50 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	54 minutos (a 50 kW) 20 h 15' (a 23 kW)	54 minutos (a 44 kW) 19 h 45' (a 23 kW)	54 minutos (a 50 kW) 20 h 15' (a 23 kW)	54 minutos (a 50 kW) 20 h 15' (a 23 kW)
Precios desde... (euros)	35.050	36.050	36.675	36.075



▲ Sobre estas líneas el Kia e-Soul, que con motor de 136 CV y batería de 39,2 kWh arranca en los 32.100 euros del acabado Concept. Y el Kia e-Niro –arriba– con idéntica configuración se queda en 30.750.

DESDE 22.250 EUROS... DS 3 CROSSBACK E-TENSE / OPEL CORSA-e / PEUGEOT e-208 / e-2008

A partir de la plataforma común CMP, y recurriendo a un conjunto mecánico formado por un motor de 136 CV y una batería de 50 kWh, el grupo PSA ofrece ya turismos cien por cien eléctricos en

tres de sus marcas, y con precios que incluyendo descuentos y ayudas oficiales arrancan en los 22.250 euros del Opel Corsa-e. Dos utilitarios, dos SUV... y pronto la familia crecerá con el Mokka-e.

La moderna plataforma CMP ‘multienergía’ que comparten DS 3 Crossback, Opel Corsa y el binomio de Peugeot formado por 208 y 2008 permite que el cliente pueda escoger entre gasolina, diésel y eléctrico, opción esta última que en PSA defienden, para empezar, por razones económicas. Opel, por ejemplo, realiza unos cálculos basados en una utilización de 15.000 kilómetros al año en los que el Corsa-e tendría solo 61 euros al mes de coste de utilización –12 de mantenimiento más 49 por consumo de energía–, frente a los 99 euros mensuales en el caso del Corsa Diesel –22 de mantenimiento y 77 de combustible– y los 131 euros al mes –22 de mantenimiento y 109 del carburante– en el Corsa de gasolina. Así, la inversión extra en el momento de la compra parece más racional. Además, tanto Opel como Peugeot anuncian enormes descuentos coincidiendo con el Plan Moves, que dejan el Corsa-e en 22.250 euros y rebajan la factura de e-208 y e-2008 en 7.500 y 9.500 euros, respectivamen-



▲ Con el descuento de 1.000 euros, el DS 3 Crossback E-Tense en acabado So Chic baja a 38.350 euros.



◀ Opel ofrece dos acabados para el Corsa-e: Edition, ahora desde 22.250 euros, y Elegance. El cambio tiene programa B (Brake) en los cuatro coches eléctricos de PSA.

te. Los tres comparten con el más lujoso DS 3 Crossback E-Tense el motor de 136 CV y una batería de 50 kWh que podemos recargar en puntos rápidos de 100 kW.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	DS 3 CROSSBACK	OPEL CORSA-E	PEUGEOT E-208	PEUGEOT E-2008
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)	260 Nm (26,5 mkg)	260 Nm (26,5 mkg)	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delantero/ trasero	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.598	1.530	1.530	1.623
La/An/Al. (mm)	4.118/1.791/1.534	4.060/1.765/1.435	4.055/1.745/1.430	4.300/1.770/1.530
Maletero (l)	350 / 1.050	267 / 1.042	265 / n.d.	405 / n.d.
Neumáticos	215/60 R17	195/55 R16	195/55 R16	215/65 R16
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	50,0 kWh	50,0 kWh	50,0 kWh	50,0 kWh
Peso de la batería (kg)	-	-	-	-
De 0 a 100 km/h (s)	8,7	8,1	8,1	8,1
Vel. máxima (km/h)	150	150	150	150
Consumo (kWh/100 km)	14,7	16,6	17,6	n.d.
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	320	337	340	320
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Potencia máxima de carga	100 kW	100 kW	100 kW	100 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	28 minutos (a 100 kW) 24 h 15' (a 23 kW)	28 minutos (a 100 kW) 24 h 15' (a 23 kW)	28 minutos (a 100 kW) 24 h 15' (a 23 kW)	28 minutos (a 100 kW) 24 h 15' (a 23 kW)
Precios desde... (euros)	38.350	31.200	30.050	33.050



▲ Tanto del Peugeot e-208 –sobre estas líneas– como del e-2008 –arriba– hay versiones Active, Allure, GT Line y GT. La marca del león anuncia descuentos de 7.500 euros en el primero y de 9.500 en el SUV.

EL 500 ELÉCTRICO ESTRENA PLATAFORMA, TIENE TRES MODOS DE CONDUCCIÓN Y ANUNCIA 458 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA EN CIUDAD

DESDE 29.900 EUROS... FIAT 500e

El primer Fiat cien por cien eléctrico comercializado en Europa dará mucho que hablar en las ciudades; pero también fuera de ellas. Porque sus 118 CV de potencia y una autonomía media de

Lo incluimos en nuestra selección de coches eléctricos recomendables porque ya lo hemos conducido y nos parece una alternativa ideal para quien desee internarse en el mundo de la movilidad eléctrica libre de emisiones. Tras la serie limitada La Prima, de precio muy alto por su equipamiento para sibaritas, en octubre llega un 500e Ñ-Edition exclusivo para el mercado español que arranca, antes de ayudas, en 29.900 euros –o 199 euros al mes–. Y bien equipado: llantas de 16 pulgadas, luces diurnas LED, climatizador automático, sensor de lluvia, radio digital DAB, asistente de velocidad con lector de señales de tráfico, llamada de emergencia e-Call... Además, podemos elegir entre el 500e 'normal' y el Cabrio, opción esta última que le hace único en su género. El 500e asocia un motor de 118 CV a una



cular en tres modos de conducción diferentes: Normal, Range y Sherpa, éste ideado para alargar la autonomía porque limita la potencia a 78 CV y la velocidad a 80 km/h. Y tanto en Range como en Sherpa activa la función One Pedal Drive, que genera una fuerte retención al decelerar que permite prescindir del pedal de freno.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	500e
Potencia máxima	87 kW (118 CV)
Par máximo	220 Nm (22,4mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Tambores
Peso en vacío (kg)	1.290
La./An./AL. (mm)	3.632 / 1.683 / 1.527
Maletero (l)	185
Neumáticos	N.d.
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
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	320
Alcance máximo urbano WLTP (km)	458
Potencia máx. de carga	85 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	35 minutos (a 85 kW) 15 horas (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	29.900

◀ Cuadro de instrumentos digital y pantalla central táctil de 10,25 pulgadas. El 500e, de 3,63 metros, es algo más amplio que la generación anterior.

batería de 42 kWh con la que homologa 320 kilómetros de autonomía media y 458 de alcance en ciudad, y la recarga puede hacerse a 85 kW de potencia: 35 minutos enchufado... y listo. Permite cir-



DESDE 28.839 EUROS... RENAULT ZOE



El nuevo Zoe permite elegir entre dos capacidades de batería y dos motores, siendo la estrella de la gama su versión R135 Z.E. 50, que ofrece mejores prestaciones pero conserva el mismo nivel de efi-

El Zoe no ha dejado de evolucionar desde su lanzamiento, y quizás sea esa una de las claves para que el utilitario eléctrico se mantenga desde entonces entre los más vendidos. Un ejemplo es la última renovación, que refrescó la parte estética y actualizó el equipamiento y el capítulo técnico, pues ahora podemos cargar las baterías –se ofrece una de 41 kWh y otra de 52– en puntos rápidos de hasta 50 kW, lo que reduce la operación a una hora e incluso menos. Pero, a diferencia de lo que ocurría al principio, ya no podemos comprar el Zoe y alquilar la batería, sino que el usuario compra ya todo el conjunto. Los 31.700 euros de la variante básica R110 Z.E.



▶▶ Maletero amplio –338 litros– y toma de carga eléctrica en el frontal, camuflada bajo el logo de la marca. El Zoe acaba de ser actualizado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	R110 Z.E. 40	R110 Z.E. 50	R135 Z.E. 50
Potencia máxima	80 kW (108 CV)	80 kW (108 CV)	100 kW (135 CV)
Par máximo	225 Nm (23,0 mkg)	225 Nm (23,0 mkg)	245 Nm (25,0 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delantero/ trasero	Discos ventilados / Discos ventilados	Discos ventilados / Discos ventilados	Discos ventilados / Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	1.502	1.502	1.502
La./An./AL. (mm)	4.087 / 1.787 / 1.562	4.087 / 1.787 / 1.562	4.087 / 1.787 / 1.562
Maletero (l)	338 / 1.225	338 / 1.225	338 / 1.225
Neumáticos	185/65 R15	195/55 R16	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	41 kWh	52 kWh	52 kWh
Peso de la batería (kg)	305	326	326
De 0 a 100 km/h (s)	11,4	11,4	9,5
Vel. máxima (km/h)	135	135	140
Consumo mixto (Wh/km)	17,2	17,7	17,7
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	313	386	386
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.	n.d.	n.d.
Potencia máxima de carga	45 kW	45 kW	45 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	45 minutos (a 45 kW) 21 horas (a 2,3 kW)	56 minutos (a 45 kW) 26 h 45' (a 2,3 kW)	56 minutos (a 45 kW) 26 h 45' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	31.700	34.000	34.500



▲ Hay tres niveles de acabado: Life –motor R110 y batería de 41 kWh–, Intens –R110 y batería de 52 kWh– y Zen –motor R135 y batería de 52–.

40 se quedan ahora en 28.839 euros, y a cambio nos llevamos un práctico utilitario de cinco plazas y maletero muy amplio –338 litros– que homologa 313 kilómetros de autonomía media. Es una cifra generosa, pero por algo más accedemos a la versión R110 con batería grande, que anuncia 386 kilómetros de alcance medio.

Y para los que quieren todo –más prestaciones y más autonomía–, el Zoe R135 Z.E. 50 es la opción ideal, ligada también a un equipamiento superior. Aunque toda la gama comparte climatizador, programador de velocidad, sistema multimedia Easy Link, tarjeta manos libres de apertura y arranque, sensor de lluvia y luces...

Electroagilidad



La movilidad eléctrica ha llegado para quedarse, sobre todo en nuestras ciudades, en las que circular con un vehículo sin emisiones, además de económico, es idóneo para el entorno. Y si lo hacemos con un utilitario como el e-Up!, muy ágil por su recortada figura y su agradable dinamismo, la experiencia se convierte en todo un ejercicio de racionalidad: te lo pasas bien y, de paso, beneficias a la comunidad.

PRECIO 23.740 €

EMISIONES DE CO₂
0 g/km

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Etiqueta 0. Muy amplio para su tamaño. Prestaciones correctas. Retención gradual y tres modos de conducción. Precio por kilómetro. Autonomía en ciudad.

DEBE MEJORAR

- Precio de compra frente a utilitarios de gasolina. Cuatro plazas. Frenos traseros de tambor. Balanceo en curva. Autonomía en autovía. No ofrece navegador.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



pmartin@motor16.com

LA CLAVE

Dispones de cargador o puedes instalarlo, buscas un coche para moverte por la ciudad y alrededores, y ya tienes otro vehículo para viajar en familia o, directamente, no sueles hacer desplazamientos largos por carretera. ¿A qué esperas para comprar un eléctrico? Y empezar por un práctico utilitario como el e-Up!, que sale por menos de 20.000 euros con las ayudas, es un buen modo de electrificarse.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CICLO URBANO)

MOTOR	61 kW
Deposición	Delante
Potencia máxima	61 kW (83 CV)
Por máximo	210 Nm (214 mkg)

BATERÍA	Deiones de litio / Central
Tipología batería / Posición	
Capacidad de la batería (total)	36,8 kWh
Capacidad de la batería (útil)	32,3 kWh
Peso de la batería (kg)	248
Tiempo de carga (a 7,3 kW)	13 horas
Tiempo de carga (a 14 kW)	5 horas
Tiempo de carga (a 40 kW)	1 hora

TRANSMISIÓN	Delante
Tracción	
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
Modos de conducción	3 (Standard, Eco y Eco+)

DIRECCIÓN	De cremallera, con asistencia eléctrica
Steering	
Ángulo de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	9,8

FRENOS	
Delante	Discos ventilados
Trasero	Tambor
Retención al detenerse	5 niveles

SUSPENSIÓN	
Delante	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasero	Independiente, de rueda traseña con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.

RUELAS	Neumáticos (anterior - trasero)
	165/65R15 (185/50R16 - Continental)

PESOS Y CAPACIDADES	
Peso en orden de marcha (kg)	1.235
Carga máxima (kg)	3.600 / 1.645 / 1.492
Capacidad máxima (l)	251 / 959

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	130 km/h
-------------------------	----------

ACELERACIÓN (en segundos)	
0-100 m sólida pasado	17,6
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (teórico)	10,8 (11,9)

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,5
1.000 m desde 40 km/h en D	32,0
De 80 a 40 km/h en D	8,9
Error de acelerómetro a 100 km/h	+2%

FRENADA (en metros)	
Desde 100 km/h - 100 km/h	16,1 - 38,0 - 53,5

SONORIDAD (en dB)	
A 60 km/h - 90 km/h - 120 km/h	59,8 - 61,1 - 68,9

CONSUMOS

	kWh/100 km
--	------------

EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	14,7

EN CARRETERA	
A 90 km/h de promedio	18,2
En conducción dinámica	19,7

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de promedio	20,9
A 140 km/h de promedio	-

Consumo medio (Porcentaje de uso: 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera)	18,5
---	------

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos (ciclo WLTP)	174 (258)

CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano (NEDC)	N.A.
Ciclo mixto (NEDC)	12,7
Ciclo mixto (WLTP)	14,5

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Vaya por delante que el nuevo e-Up! lanzado a finales de 2019 –el anterior, nacido en 2014, llevaba una batería de solo 18,7 kWh– parte de un proyecto que puso en el mercado otros dos productos casi clónicos, y también dotados ya de la batería de 36,8 kWh: el Seat Mii electric y el Skoda Citigo e-IV. Y eso es una suerte, porque el cliente puede escoger entre tres alternativas,

en función de afinidades hacia una marca u otra, la estética, el precio, los equipamientos... Y, por supuesto, según sea la oferta final que encontremos en cada concesionario, aspecto donde Volkswagen parece menos 'agresiva' –o más, según lo miremos– que las otras dos firmas del consorcio.

Sea como fuere, el caso es que hemos probado a fondo el modelo de la marca alemana –los tres se fabrican en la misma planta, también en

ese país–, y con el acabado superior Style, que cuesta 940 euros más que el básico pero compensa con una mayor dotación de serie. En ese capítulo disfrutamos de lo imprescindible y un poquito más, pero conviene echar un vistazo a la lista de opciones porque hay elementos interesantes y con buenos precios: seis altavoces en vez de dos, los paquetes Hola Almacenamiento, Hola Tecnología y Hola Invierno... Y parece casi obligado pedir

el cable opcional –180 euros– para enchufe doméstico, que debería ser de serie, pues el que trae el coche es el Modo 3 Tipo 2 de 32V para carga rápida. Lo que no está disponible es el navegador, un elemento clave en las ciudades que aquí deberemos suplir con nuestro smartphone –hay un soporte sobre el tablero–.

El e-Up! está bien hecho. Es más funcional que refinado o más austero que lujoso, pero el puesto de conducción cuen-

ta con lo necesario, empezando por un cuadro analógico de fácil lectura y complementado por un display. Y los materiales son robustos y están bien ensamblados, los asientos son cómodos, hay más amplitud interior de lo que podría suponerse a la vista de su compacto exterior... Pero ofrece solo cuatro plazas, y llama la atención el volumen del túnel central, por más que no moleste a un quinto pasajero que nunca existirá. En cuanto al malete-

ro, generosa capacidad también y formas aprovechables.

Así las cosas, estamos ante un vehículo cuya carrocería ya presume de practicidad. Pero esa virtud se acrecienta en el caso del e-Up! por su mecánica eléctrica, que puede no parecer muy enérgica –83 CV–, pero mueve de cine un conjunto de solo 1.235 kilos. Acelera desde parado en silencio casi total pero con brío –anuncia 11,9 segundos en el 0-100/ y le medimos 10,8–; e incluso





▶ El maletero anuncia 251 litros, gran volumen para un coche urbano de 3,60 metros. E interesa pagar los 70 euros del práctico paquete Hola Almacenamiento. Las ventanillas traseras tienen apertura de compás, pero la dotación del Style es razonable, y hay bastantes opciones. El acabado, estupendo.

▶ El climatizador es de serie en los dos niveles de equipamiento, y también la llamada de emergencia o los ocho airbag. El e-Up! es amplio, aunque detrás ofrece solo dos plazas y el túnel central abulta bastante.



▶ Cuadro analógico claro y completado con un display. Pero no se ofrece navegador, sino un soporte para fijar el smartphone. En los modos Eco y Eco+ la potencia se limita.



▶ La posición B del cambio automático maximiza –hay otros tres niveles más suaves– la retención.



SUFICIENTE EMPUJE
LE HEMOS MEDIDO UNA ACELERACIÓN DE 0 A 100 KM/H EN 10,8 SEGUNDOS Y UN PASO DE 80 A 120 KM/H EN 8,9. COMO UTILITARIOS DE GASOLINA O DIÉSEL CON POTENCIAS DE 100 Ó 110 CV
CONTROL REMOTO A TRAVÉS DE LA APLICACIÓN 'WE CONNECT' PODEMOS CONSULTAR EL ESTADO DE LA BATERÍA O LA RECARGA A DISTANCIA



en carretera, pese a no parecer ése su medio natural, hace adelantamientos solventes.

Además, su tecnología eléctrica no es precisamente simple. Por ejemplo, permite elegir con rapidez –hay un botón delante del cambio– entre tres modos de conducción: Standard –disponemos de los 83 CV y podemos alcanzar 130 km/h reales, que son 136 de velocímetro–, Eco –potencia limitada a 68 CV y velocidad punta de 115 km/h– y Eco+ –54 CV y 90 km/h–. No obstante, si circulamos en el programa Eco+ y aceleramos a fondo, los 83 CV reaparecen de inmediato.

Y también podemos graduar el poder de retención en

las deceleraciones mediante impulsos en la palanca del cambio automático. Si circulamos en D el coche no retiene

nada al dejar de acelerar –si-gue 'a vela' por inercia, lo cual es una gozada en ciertas situaciones–, pero podemos pasar a

D1 –retiene un poco–, D2 –retiene algo más– y D3 –retiene ya con claridad–; e incluso podemos seleccionar el modo B, en el que retiene tanto al decelerar que acabaremos prescindiendo del freno a poco que le cojamos el tranquillo.

Volkswagen homologa 258 kilómetros de autonomía en ciclo mixto WLTP, una cifra considerable si hablamos de trayectos urbanos o periféricos, donde los recorridos diarios suelen de ser de 20, 30 ó 50 kilómetros. 80 ó 100 a lo sumo si vivimos lejos del trabajo. En ese sentido, va sobrado de alcance con los 32,3 kWh útiles que caben en su batería de 36,8 kWh. Porque en ciudad –solo con el conductor



▶ Nuestra unidad montaba los 185/50 R16 opcionales –310 euros–, que elevan algo el consumo. Mejoran el agarre, pero aumentan el balanceo.

y sin climatización– registramos 12,1 kWh/100 km, y eso se traduce en 266 kilómetros teóricos. Distinto es si salimos a autovía, pues bajo idénti-

cas condiciones de medición, a 120 km/h la media se va a 17,6 kWh/100 km: 183 kilómetros de autonomía. Ahí ya conviene sacar la calculado-

ra o tener claro dónde cargaremos electricidad, operación que lleva 13 horas –carga completa– en un enchufe doméstico, casi 5 horas en un wallbox de 7,4 kW y una hora escasa cargando a 40 kW, que es el máximo del e-Up!. Y a través de su división Elli, Volkswagen nos instala ahora los cargadores ID. Charger de hasta 11 kW, a partir de 399 euros.

No obstante, durante nuestra prueba sometimos al eléctrico germano a un test de consumo algo más exigente: ritmo más 'vivo', mayor carga, climatización activada... Y ahí el promedio ciudad-carretera-autovía subió a 18,5 kWh/100 km –16,9 gastó en su día el Hyundai Kona 39 kWh y 21,9

el Peugeot e-208–, para una autonomía real de 174 kilómetros, que es el dato que nosotros tendríamos en mente.

En cuanto a seguridad, comportamiento o agrado, nada que objetar: unos frenos que cumplen bien, dirección agradable con solo 2,7 vueltas entre topes, estabilidad suficiente para las prestaciones del coche... Quizás los movimientos de la carrocería deberían contenerse un poco con una suspensión más firme. Los 165/65 R15 que monta de serie parecen correctos desde el punto de vista de la eficiencia, pero con los 185/50 R16 gana frenada y agarre, aunque eso realzará los balanceos cuando serpenteemos con 'alegría'.

SUS RIVALES



SEAT MII ELECTRIC 83 CV

17.800 euros para la versión básica y 18.950 para el nivel Plus oferta ahora la marca española. Todo lo importante es igual que en sus 'primos' de Volkswagen y Skoda.

Precio	21.300 €
Autonomía	259 km
Consumo	14,4 kWh/100km
0 a 100 km/h	12,3 seg.



SKODA CITIGO e-IV AMBITION 83 CV

Para modelos en stock, la casa checa anuncia ahora precios desde 13.150 euros. Carrocería y mecánica es idéntica a la del e-Up!, y solo cambian algo diseño, equipamientos y precios.

Precio	22.370 €
Autonomía	260 km
Consumo	14,7 kWh/100km
0 a 100 km/h	12,5 seg.



SMART EQ FORFOUR 82 CV

Menos maletero –185 litros–, batería pequeña –17,6 kWh– y mayor gasto que se traduce en la mitad de autonomía, precio más alto... Es difícil justificar la compra del Smart grande.

Precio	25.150 €
Autonomía	129 km
Consumo	18,0 kWh/100km
0 a 100 km/h	12,7 seg.

En Motor 16 siempre defenderemos un propulsor diésel moderno que cumpla la normativa de emisiones. Y si para colmo este diésel, montado en el nuevo Audi A3 Sportback, resulta que empuja de lo lindo y gasta poquísimo, pasa automáticamente a ser uno de los nuestros, uno de nuestros coches recomendables. Claro que hay que gastarse el dinero.

Uno de los nuestros

Andrés Más || amas@motor16.com

Según sales del concesionario con tu coche nuevo, cuando todavía no has recorrido ni un solo kilómetro y menos aún te has familiarizado con los principales mandos, esa inversión que has realizado con un grandísimo esfuerzo sufre de golpe una depreciación del 18 por ciento de su valor. Es decir, que si has pagado 30.000

euros por él, en los primeros cien metros de asfalto recorridos has perdido ya 5.400 euros. Un valor residual que además disminuirá cada 12 meses un 10 por ciento; y eso si todo va bien en cuanto a averías o accidentes. Y esto ocurre desde hace años y en casi todos los fabricantes, salvo en modelos de culto o piezas exclusivas de edición limitada.

Pero no a todos los fabricantes y modelos les afecta por igual. Audi, por ejemplo, es una de las tres marcas con menor pérdida de su valor residual durante el primer año de vida. Y cuando el propietario va a venderlo tras unos años, casi siempre recupera ese plus que ha pagado de más al principio y que a veces hace dudar sobre, si en efecto, se está rea-

lizando la compra más adecuada cuando uno se decide por una firma Premium. El nuevo Audi A3 Sportback 30 TDI es más barato que sus competidores directos de BMW o Mercedes, pero requiere el pago de 2.300 euros extra respecto a lo que vale el Volkswagen Golf equivalente, y alrededor de 6.000 euros más de lo que tendríamos que

pagar por un Renault Mégane de similar equipamiento y potencia. ¿Está justificada esa diferencia? Pues en ambos casos sí, sin duda. El nuevo Audi A3 Sportback ha pasado por el gimnasio y se muestra más musculoso, deportivo e incluso sugerente, algo no siempre fácil en el segmento de los compactos y no siempre habitual en Audi cuando el apellido no empieza por R. Pero algo está cambiando en Audi a nivel de diseño. Y nunca es tarde... Es verdad que ayuda mucho el acabado S line que llevaba nuestra unidad de pruebas, que cuesta 3.350 euros pero incluye 20 equipamientos adicionales, entre detalles de diseño y

elementos tan interesantes como la suspensión rebajada 15 milímetros, las llantas de 18 pulgadas, el Audi Drive Select o los pilotos con intermitentes traseros dinámicos. Pero incluso sin este acabado al nuevo A3 Sportback se le ve más coche. Y en el interior sorprenden los asientos deportivos, el nuevo salpicadero mucho más centrado en el conductor y los avances en conectividad e información a través de pantallas configurables que, aunque son tendencia, alejan, solo inicialmente, esa sensación habitual de haberlo conducido toda la vida, por lo rápido que te acostumbrabas a manejar y controlar todo. Las nuevas tendencias, empujadas por un

avance espectacular en los sistemas de infoentretenimiento y la digitalización de todo, complican un poco más la cosa hasta habituarse, pero se gana en calidad y cantidad de información. Sólo echamos de menos dos cosas: poder desconectar de una sola vez y con un botón directo el incómodo aviso de salida de carril –para hacerlo hay que entrar en tres submenús de la pantalla central–, y también que estuvieran iluminadas las teclas de la climatización, ya que por la noche resulta difícil acertar. Aunque estas pegas se olvidan fácilmente comprobando la calidad de ejecución del interior, los remates o el funcionamiento de cualquier



LA CLAVE

amas@motor16.com

Sorprendente la eficiencia del motor diésel de 116 CV. Parecen pocos para todo un Audi, pero me ha dejado tan convencido tras recorrer 1.600 kilómetros que se lo recomendaría incluso a los más 'diseñesclépticos'. Y del nuevo A3, por fin podemos hablar de un diseño más atlético, deportivo y personal que se echaba de menos.

PRECIO		30.010 €	NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO ₂ : 92 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****		
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		
			Consumo real bajísimo. Rendimiento del motor. Comportamiento sano, fácil y divertido. Calidad suprema. Espacio interior.	Poco refinamiento del motor a baja velocidad o al ralentí. Algunos mandos sin iluminación. Equipamiento de serie algo justo.



▲ El maletero del A3 Sportback está muy cuidado, y es muy capaz. La división del respaldo 40:20:40 es opcional.



▲ El mando de encender o apagar el sistema de sonido está algo perdido delante de la palanca. El Audi Drive Select ofrece cuatro modos de conducción.



◀ Gracias a la mayor anchura del coche hemos medido 2 centímetros más de ancho al nivel de las caderas en la segunda fila. Los asientos deportivos delanteros son de serie en el acabado S line. Y toda la gama incorpora salidas de aire traseras.



▲ El cambio manual de seis marchas es nuevo, y su desarrollo en sexta es más largo.

◀ MÁS DEPORTIVO
EL DISEÑO DEL
NUEVO AUDI ES MÁS
DEPORTIVO Y TIENE MÁS
PERSONALIDAD QUE
EL DE LA GENERACIÓN
ANTERIOR
IMAGEN MUY TÉCNICA
CON UNA PEQUEÑA
INVERSIÓN EXTRA,
EL SALPICADERO DEL
NUEVO A3 SE CONVIERTE
EN UN CENTRO DE
COMUNICACIONES



▲ El Virtual Cockpit de 10,25 pulgadas es de serie, mientras que el de 12,3 pulgadas cuesta 300 euros. El Audi Drive Select, opcional por 190 euros, es de serie en el acabado S line.

anterior y, si acaso, hemos medido algún centímetro extra en la anchura de las plazas traseras. Por tanto, similares cotas para un modelo de espacio generoso en general, con un maletero capaz y repleto de detalles, como dos luces LED, cuatro ganchos, dos perchas, una toma de 12 V y una bandeja cubreobjetos que se puede guardar si es necesario en el doble fondo del piso.

Respecto al anterior A3 Sportback 30 TDI, el recién llegado y objeto de este test se beneficia de muchos cambios a mejor, y uno de ellos es sin duda el motor. Se llama igual y tiene los mismos 116 CV. Sin embargo, este propulsor, que estrena un sistema doble de

dosificación de SCR (Catalizador de Reducción Selectiva), con una inyección dual de AdBlue para reducir las emisiones de NOx, sube de cilindrada y pasa de ser un 1.6 a ser un 2.0. Y aunque en frío o a baja velocidad peca de poco refinamiento, lo cierto es que este cambio de cilindrada lleva aparejados avances de calado. Porque, además, el nuevo A3 Sportback mejora su aerodinámica—ver cuadro en página 47—de 0,32 a 0,29.

Sobre el papel, y con los datos homologados en la mano, el A3 Sportback 30 TDI acelera de 0 a 100 km/h en tres décimas menos, pero sobre todo pasa de registrar un consumo medio de 5,4 l/100 km (WL-

TP) a firmar unos increíbles 4,3 l/100 km. Esta espectacular rebaja de más de un litro tiene que ver lógicamente con la aerodinámica, pero también con los desarrollos, hábilmente alargados por los ingenieros—de 57,6 a 59,1 km/h en sexta a 1.000 rpm—para que a velocidad mantenida el motor gire aún más relajado y consumiendo menos. En concreto, cubrir los 424 kilómetros que hay de Madrid a Alicante a velocidades legales cuesta 23 euros, con un consumo real de 4,9 l/100 km. Y, sinceramente, a nivel de rendimiento no esperábamos un resultado tan satisfactorio. Porque comprobamos que aunque el motor por deba-

jo de 1.500 rpm empuja más bien poco, en sexta se puede circular a 100 km/h y 1.500 rpm, y recuperar hasta 120 km/h sin necesidad de reducir a quinta con una respuesta decidida y sin tener que hundir el pie en el acelerador. Y aunque a muchos les cueste creerlo, hemos comprobado que con estos 116 CV cualquier usuario tiene más que suficiente. Para circular a velocidades legales por supuesto, pero incluso hemos medido en nuestras pistas, al hacer el Correvit, que partiendo desde parado el A3 Sportback 30 TDI de 116 CV alcanza los 1.000 metros en 32 segundos circulando ya a más de 160 km/h. Y el '0-100' oficial, fijado en 10,1 segun-



dos, supone la mejor cifra de aceleración del mercado en un compacto de esta potencia.

Asociado a este motor, el

A3 Sportback no puede llevar ni cambio automático, ni suspensión regulable, ni eje multibrazo trasero. Sí habríamos

agradecido que el primero estuviera en la lista de opciones, aunque el cambio manual, totalmente nuevo, es preciso y

rápido. Sin embargo, gracias a que las vías son algo más anchas, y a que esta versión S line monta el tren de rodaje 15 milímetros más bajo, muelles y amortiguadores más firmes, y unos buenos neumáticos, no hemos echado de menos llevar una suspensión más elaborada ni un control adaptativo de la amortiguación. El coche así es ágil y muy noble ante cualquier condición, y es casi siempre muy cómodo. El ESP no es muy intrusivo, y cuando se desconecta, la típica tendencia a subvirar es mínima aunque el ritmo sea elevado.

Y motor y chasis, de verdad que permiten una conducción casi deportiva, pero sobre todo muy económica.

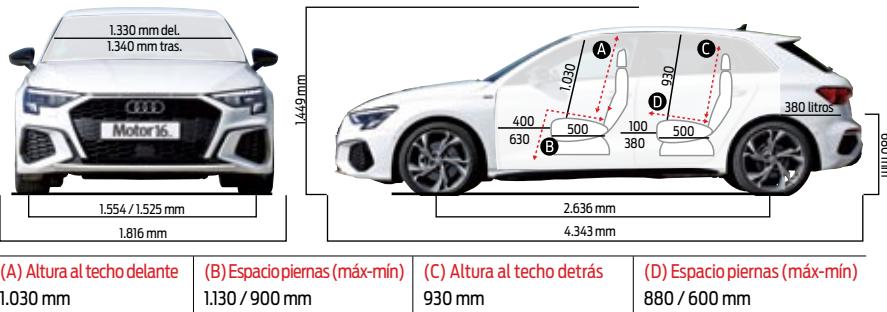
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI 115
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo variable. Intercooler.
Potencia máxima (CV/rpm)	116 / 2.750-4.250
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 1.600-2.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	59,1
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	De ruedas tiradas con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	205/55 R16
Marca	Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.420
Capacidad del depósito (l)	45
Relación peso/potencia (kg/cv)	12,2
Número de plazas	5



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil central	▲		
Navegador MMI Plus			▶
Head-up display			▶
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior abatible 60/40	▲		
Faros LED	▲		
Portón trasero automático			▶
Aparcamiento asistido			▶
Techo corredizo panorámico			▶
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión deportiva o regulable			▶
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio			▶
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente apertura de puertas		▼	
Asistente de salida en batería			▶
Ayuda aparcamiento trasero			▶
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal		▼	
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Control por voz			▶
Audi Drive Select			▶
Audi Pre sense front	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

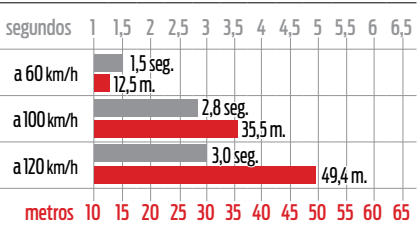
PRINCIPALES OPCIONES

Faros Matrix LED: 1.980. Head-up Display: 995. Climatizador de 3 zonas: 1.110. Asientos deportivos: 450. Techo corredizo eléctrico: 1.370. Faros LED con pilotos traseros LED con intermitentes dinámicos: 1.110. Reconocimiento de señales: 310. Suspensión deportiva: 275. Retrovisores abatibles: 410. Portón trasero automático: 450. Cámara de visión trasera: 510. Asientos delanteros eléctricos: 1.495. Audi virtual Cockpit de 12,3": 300. Audi Drive Select: 190.

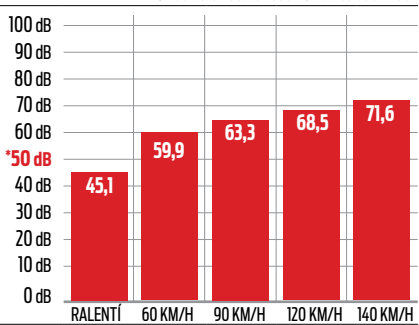
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	206 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (10,1)
Recorriendo (metros)	180
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,8
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	38,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,2
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,6
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	5,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	3,5
Conducción dinámica	6,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	4,9
A 140 km/h de cruce	5,3
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	938
CONSUMOS OFICIALES (WLTP)	
Ciclo urbano	5,0
Ciclo extraurbano	3,7
Ciclo mixto	4,3

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	AUDI A3 SPORTBACK 30 TDI 116 CV	BMW 116d 116 CV	MERCEDES-BENZ A 180 d 116 CV	VOLKSWAGEN GOLF 2.0 TDI 116 CV
Precio	30.010 euros	30.650 euros	31.600 euros	27.840 euros
Cilindrada	1.968 cc	1.496 cc	1.461 cc	1.968 cc
Potencia	116 CV / 2.750-4.250 rpm	116 CV / 2.250-4.000 rpm	116 CV / 4.000 rpm	116 CV / 2.750-4.250 rpm
Par máximo	30,6 mkg / 1.600-2.500 rpm	27,6 mkg / 1.750-4.000 rpm	26,5 mkg / 1.750-2.750 rpm	30,6 mkg / 1.600-2.500 rpm
Cambio	Manual, de 6 velocidades	Manual, de 6 velocidades	Manual, de 6 velocidades	Manual, de 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumo mixto	4,3 l/100 km (WLTP)	4,5 l/100 km (WLTP)	4,6 l/100 km (WLTP)	4,1 l/100 km (WLTP)
Emisiones	111 g/km CO2	119 g/km CO2	120 g/km CO2	106 g/km CO2
Autonomía	1.075 kilómetros	935 kilómetros	935 kilómetros	1.220 kilómetros
Vel. máxima	206 km/h	200 km/h	202 km/h	202 km/h
0 a 100 km/h	10,1 segundos	10,3 segundos	10,6 segundos	10,2 segundos
Maletero	380 litros	380 litros	360 litros	380 litros
Dimensiones	4.343 / 1.816 / 1.449 mm	4.319 / 1.799 / 1.434 mm	4.419 / 1.796 / 1.440 mm	4.284 / 1.789 / 1.456 mm
Batalla	2.636 mm	2.670 mm	2.729 mm	2.636 mm
Diámetro giro	11,1 metros	11,4 metros	11,0 metros	10,9 metros
Depósito comb.	45 litros	42 litros	43 litros	50 litros
Peso	1.420 kilos	1.450 kilos	1.461 kilos	1.384 kilos
A favor	El consumo es realmente bajo. La calidad es total, hasta en el más escondido rincón. El habitáculo es amplio y se ha mejorado la anchura trasera. La relación potencia-prestaciones es magnífica. Y se agarra muy bien al asfalto.	El nuevo Serie 1 destaca por solidez, calidad de acabado y un comportamiento impecable a pesar de que la tracción delantera le resta esa sensación que transmitía su antecesor de propulsión. Utiliza el único motor de tres cilindros del cuarteto, pero está bien equilibrado.	En el Clase A sorprende la presentación del cuadro de instrumentos, con una enorme pantalla y muy buena calidad percibida. También destaca su gran comportamiento, a pesar de que, como el Audi, recurre a un eje trasero sencillo.	Es el más barato del cuarteto y su dotación no es nada mala. Y es el que homologa un consumo medio más bajo gracias, en parte, a que es el más ligero. Unido al depósito de mayor tamaño de serie, le permite hacer más de 1.200 kilómetros teóricos entre repostajes.
En contra	El refinamiento del motor a baja velocidad o al arrancar deja bastante que desear. Algunos mandos no cuentan con iluminación. Y aunque el cambio manual es preciso, no se ofrece cambio automático ni en opción.	Es el que ofrece el depósito de combustible más pequeño de serie, aunque la marca ofrece otro opcional con 8 litros más por solo 57 euros. Los datos de consumo y de aceleración están por detrás de los que ha homologado el A3 Sportback.	Es el más caro, lo que no lleva aparejado más equipamiento respecto a sus rivales. El motor es de origen Renault, y aunque está ajustado por Mercedes, es el que menos corre y el que más gasta. Tiene el maletero menos capaz.	Recurre al mismo motor que el nuevo Audi A3 Sportback, y por lo tanto comparte también idénticas pegs. Nos referimos a la rumorosidad mecánica a baja velocidad y a la escasa respuesta por debajo de 1.500 rpm.

EL DETALLE

AERODINÁMICA Fondo plano

El Audi A3 Sportback 30 TDI presume de una aerodinámica especialmente eficiente, que busca reducir el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones de CO2. Los ingenieros especialistas en aerodinámica y los diseñadores comenzaron a trabajar de la mano en una etapa muy temprana del proyecto de este nuevo modelo, optimizando muchas áreas de la carrocería, incluyendo los espejos exteriores y los bajos, estos últimos carenados con paneles de gran superficie que forman un fondo plano, similar al de los coches de competición. Así que el A3 Sportback pasa del anterior coeficiente Cx de 0,32 al actual de 0,29.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 0,81 euros/km. Coste km total: 1,66 euros/km.	RED DE POSVENTA 131 puntos de asistencia en toda España.
SEGURO Seguro a terceros: 358,10 euros/año. Seguro a todo riesgo: 615,88 euros/año, con franquicia de 300 euros.	GARANTÍA Dos años sin límite de kilometraje
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.	www.audi.es
DATOS DEL COMPRADOR AUDI VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (BCN) Tlf: 934 028 967	PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 43.540 EUROS



DISEÑO LA CUARTA GENERACIÓN DEL OCTAVIA APUESTA POR UNA SILUETA MÁS DEPORTIVA Y AERODINÁMICA, Y AÚN MÁS FUNCIONAL

Sólida progresión

La nueva gama ŠKODA Octavia es la más avanzada, confortable, eficiente y segura de la historia. Su diseño engancha, se rodea de más calidad, presume de una dotación tecnológica que abruma y entre sus motorizaciones incluye variantes híbridas enchufables de hasta 180 kW (245 CV).



UNA COMPRA INTELIGENTE **DESDE 19.500 EUROS**



El ŠKODA Octavia es un pilar básico en la marca que siempre ha contado con argumentos como la amplitud del habitáculo o la gran capacidad del maletero, la fiabilidad, la tecnología, las prácticas soluciones Simply Clever o una relación calidad-dotación-precio muy atractiva. Y ahora también el diseño juega una baza protagonista, con una silueta de inspiración coupé más dinámica, deportiva y aerodinámica. Destacable también en esta cuarta generación es su completa

oferta en asistentes de conducción, su mayor confort de marcha y ergonomía, y la eficiencia de sus grupos propulsores. Y todo esto resulta sumamente accesible para el bolsillo, porque podemos adquirir un Octavia 1.0 TSI 81 kW (110 CV) manual con acabado Ambition por 19.500 euros (el Combi desde 20.100 euros), con campañas comerciales incluyendo financiación con VWFS. Y sin renunciar a nada, pues de serie ya equipa Front Assist con detección de peatones y ciclistas, alerta de cambio de carril, detector de fatiga, Cruise Control, asistente de arranque en rampa, climatizador, faros Led, SmartLink, infotainment con pantalla táctil de 8 pulgadas...



▲ **FAROS FULL LED MATRIX.** Esta avanzada tecnología permite disfrutar siempre de la luz de carretera sin deslumbrar al resto. Cuenta con 22 leds por módulo, que se encienden o apagan en función de la información que proporciona una cámara frontal sobre el tráfico, el entorno, la climatología...



▲ **INTERMITENTES DINÁMICOS.** El nuevo Octavia presume de iluminación Full Led en todas sus funciones. También en los pilotos traseros, que incorporan elementos cristalinos e intermitentes dinámicos capaces de reducir el tiempo de reacción de los que nos siguen.

▼ **CARGADOR INALÁMBRICO.** En la consola central hay un espacio para dejar el móvil y efectuar una carga del dispositivo sin necesidad de cables. El Octavia es el primer ŠKODA que utiliza el cambio DSG con tecnología electrónica 'shift-by-wire'. Es más rápido y cuenta con función manual secuencial con las levas en el volante.



▲ **CONECTIVIDAD.** La tarjeta eSIM proporciona acceso a todo un universo de servicios móviles gracias al ŠKODA Connect.

TECNOLOGÍA AVANZADO COMO POCOS

Travel Assist 2.0, que incluye Travel Assist con reconocimiento de señales, Lane Assist, control de crucero predictivo o asistentes de atascos y de emergencia

Aviso de tráfico local

Mando táctil para ajustar el volumen y el 'zoom' del navegador

Asistente precolisión

Diferentes zoom para el sistema de navegación

Cuadro digital Virtual Cockpit de 10,25 pulgadas con hasta cinco configuraciones diferentes

Head-up Display con proyección en el parabrisas de la velocidad, la navegación y señales de tráfico



El nuevo diseño repercute en su excelente aerodinámica: Cx de 0,24 en la berlina y de 0,26 en el Combi

Nuevo cambio DSG electrónico

Faros Full LED Matrix

Aviso de salida

Asistente de ángulo muerto

La dotación tecnológica en asistentes de conducción y conectividad es muy innovadora.



▲ **PANTALLA INFOTAINMENT.** El nuevo Octavia dispone de hasta tres sistemas de infoentretenimiento diferentes, con pantallas táctiles de hasta 10 pulgadas. El sistema más completo también dispone de un control por gestos. Los smartphone pueden emparejarse a él sin cables.

OCTAVIA IV LAS VERSIONES CON TECNOLOGÍA HÍBRIDA ENCHUFABLE PUEDEN RECORRER HASTA 60 KILÓMETROS DE MANERA ELÉCTRICA

▼ Las variantes híbridas enchufables IV se ofrecen con carrocería sedán y Combi. Y se puede elegir entre potencias de 150 kW (204 CV) y 180 kW (245 CV), el más enérgico asociado a la deportiva gama RS.



HÍBRIDO ENCHUFABLE Un RS con 180 kW (245 CV) y... 0 emisiones

Otro de los grandes atractivos del nuevo Octavia es la llegada de las eficientes variantes IV, disponibles en las dos carrocerías. La tecnología híbrida enchufable combina un motor de gasolina 1.4 TSI y otro eléctrico que ofrecen una potencia combinada, según la versión, de 204 o 245 CV, asociándose la cifra más alta al deportivo acabado RS. Emplean el cambio automático DSG de seis relaciones, y su batería de iones de litio, de 13 kWh de capacidad, permite circular de manera totalmente eléctrica hasta 60 kilómetros, según el ciclo WLTP. Eficiencia y deportividad se dan la mano, pues el RS puede alcanzar los 225 km/h o acelerar de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos, pero a la vez firma consumos y emisiones comedidos.

◀ La gama IV presume de una eficiente tecnología híbrida enchufable con hasta 180 kW (245 CV) en la versión RS, que presume de una estética y unos ajustes más deportivos.

▲ La autonomía exclusivamente eléctrica alcanza los 60 kilómetros, y la batería se puede cargar en apenas tres horas y media. El sistema ofrece una función para que se recargue en marcha.



◀ VIRTUAL COCKPIT Y HEAD-UP DISPLAY.

La tecnología digital gana protagonismo con la incorporación del cuadro de mandos Virtual Cockpit, que presenta una pantalla de 10,25 pulgadas que nos permite elegir entre cinco configuraciones diferentes. También estrena un avanzado Head-up Display que proyecta valiosa información sobre el parabrisas.

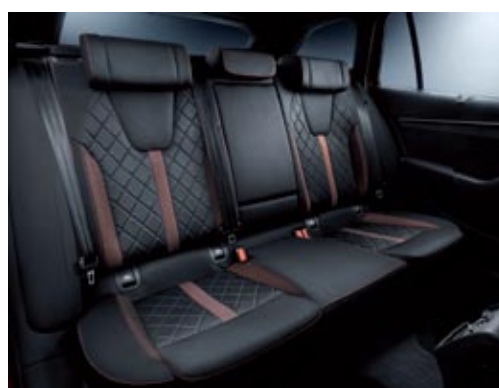


▼▼ OCTAVIA G-TEC. ŠKODA lleva años ofreciendo en su gama una versión alimentada por GNC (Gas Natural Comprimido) que reduce considerablemente las emisiones de CO₂ y se beneficia de la etiqueta medioambiental ECO en el parabrisas. Los tres tanques pueden almacenar hasta 17,3 kilos de gas y, junto al depósito de gasolina de 9 litros, esta variante presume de una autonomía total de hasta 690 kilómetros. El propulsor 1.5 TSI rinde 96 kW (130 CV) y funciona siempre con gas, aunque cuando ese combustible se agota pasa a alimentarse con gasolina, sin que nos percatemos de ello debido a su suavidad.

▼▼ OCTAVIA SCOUT. No falta en esta nueva generación la versión Scout, la más versátil y aventurera de la familia. Está equipada de serie con el paquete para malas carreteras, que contempla protecciones en los bajos y una distancia al suelo extra de 15 milímetros. La tracción es a las cuatro ruedas, aunque por primera vez también se ofrece con tracción delantera. Ofrece motores 1.5 TSI 110 kW (150 CV) y 2.0 TDI 110 kW (150 CV) y 147 kW (200 CV); este último, el diésel más potente en la historia del Octavia.



► ŠKODA siempre ha sabido sacar provecho a la habitabilidad y a la capacidad del maletero en todos sus modelos. Y el nuevo Octavia sigue esa tradición, homologando 600 litros en el caso de la berlina y 640 en el Combi. Las variantes IV ceden 150 litros debido a la reubicación de la batería y el depósito de combustible.



▲ El Octavia siempre ha hecho gala de una amplitud superior a la de sus rivales, y ahora suma una calidad optimizada. El acabado RS se viste con detalles deportivos específicos. Además de la variante IV, la gama RS completa su oferta con las versiones 2.0 TSI de 180 kW (245 CV) y un diésel 2.0 TDI de 147 kW (200 CV).

▼ GAMA COMPLETA. El ŠKODA Octavia presume de un amplio escaparate de posibilidades. A sus dos carrocerías añade versiones de gasolina, diésel, híbridas enchufables, híbridas mHEV (Mild Hybrid) de 48V y de GNC (gas natural), con tracción delantera o total, con transmisión manual o automática... Y su abanico de potencia oscila entre 81 kW (110 CV) y 180 kW (245 CV), además de ofrecerse con los acabados Active, Ambition, Style, RS y Scout.





TOYOTA YARIS	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	86%
NIÑOS	81%
PEATONES	78%
S. SEGURIDAD	85%



nología para evitar accidentes, con la nueva generación de Toyota Safety Sense, que permite detener el vehículo en una intersección para evitar un choque si hay tráfico aproximándose.

Además de la nueva evaluación del Toyota Yaris, EuroNCAP también revisó la variante e-tron Sportback de Audi, que ha compartido la calificación de cinco estrellas con la versión normal de este modelo realizada en 2019. Y la variante híbrida del Renault Clio también conserva las cinco estrellas de la versión de combustión probada en 2019.

Además, Euro NCAP está



revisando los sistemas de conducción autónoma de varios modelos con nuevos protocolos de prueba y publicará sus resultados el próximo 1 de octubre. Han sido analizados el Audi Q8, BMW Serie 3, Ford Kuga, Mercedes GLE, Nissan Juke, Peugeot 2008, Renault Clio, Tesla Model 3, Volkswagen Passat y Volvo V60.

PRIMER TEST EURO NCAP 2020

Toyota Yaris: un urbano cinco estrellas

La última generación del urbano Toyota Yaris ha sido el primer modelo que EuroNCAP —el organismo europeo que analiza la seguridad de los nuevos vehículos que llegan al mercado— ha testado con los nuevos protocolos establecidos para este año, que endurecen los anteriores al incorporar una prueba de desplazamiento frontal completamente nueva, que reemplaza a la que se realizaba desde que comenzó el programa en 1997. Se trata de la barrera deformable

móvil, que evalúa la protección que un automóvil ofrece a sus ocupantes, así como los riesgos que representa para el coche contra el que ha chocado. Y el Yaris ha superado con nota la prueba, convirtiéndose, con sus cinco estrellas —la máxima puntuación— en una referencia en materia de seguridad dentro del segmento de los automóviles urbanos.

La evaluación del Yaris hecha por EuroNCAP refleja que el modelo ha tenido un buen comportamiento en

las pruebas de seguridad debido a que «su pequeño tamaño y su delantera benigna lo convierten en uno de los modelos menos agresivos en un choque en la carretera. Dos airbags montados en el centro se inflan en impactos laterales para limitar el desplazamiento de los ocupantes al lado opuesto del vehículo y para mitigar el riesgo de contacto entre los ocupantes». El organismo europeo también ha valorado positivamente la incorporación en el Yaris de la última tec-



Stellantis FCA y PSA refuerzan su acuerdo de fusión

Fiat Chrysler Automobiles (FCA) y el Grupo PSA han modificado parte del acuerdo de fusión que creará Stellantis, el cuarto constructor automovilístico mundial por cifras de producción, en el primer trimestre de 2021.

Estas modificaciones son consecuencia del impacto sobre la liquidez provocado por la crisis sanitaria del Covid-19. Entre otras medidas, se ha acordado que el dividendo excepcional a distribuir por FCA a sus accionistas antes de la firma final sea de 2.900 millones de euros (antes, 5.500 millones), mientras que el

46% de las acciones propiedad del Grupo PSA en Faurecia se distribuirán a los accionistas de Stellantis inmediatamente después de la firma final.

Los accionistas recibirán el equivalente al 23% del capital de Faurecia (unos 5.867 millones de euros), mientras que su participación 50/50 en Stellantis se mantendrá inalterada.

También se ha acordado que se podrá considerar una distribución de 500 millones de euros a los accionistas de cada empresa antes de la firma final o, de manera alternativa, una distribución de 1.000 millones de euros a todos los accionistas de Stellantis tras la firma final. Estas decisiones se tomarán en función del rendimiento y de las perspectivas de ambas empresas.

Faconauto El Renove va bien; el Moves no arranca

Faconauto, la patronal que integra a las asociaciones de concesionarios calcula que a final de año las ventas caerán un 32 por ciento —frente al 40 de las primeras estimaciones tras la pandemia— gracias a la influencia positiva que está teniendo el Plan Renove II. Faconauto ha hecho balance de los tres primeros meses de este plan que ya suma 110.000 operaciones desde su puesta en marcha, lo que supone, si esta evolución se mantiene, que hasta final de año superará las 210.000 operaciones. El Renove II ha generado una demanda añadida de unas

LA FOTO



José Vicente de los Mozos, presidente de la asociación de fabricantes, Anfac, presentó al rey Felipe VI las principales líneas estratégicas del Plan de Automoción 2020-40. Acompañado de su junta directiva, De los Mozos trasladó al rey la hoja de ruta que la industria de la automoción tiene previsto poner en marcha para afrontar la transición hacia una nueva movilidad en línea con los objetivos de descarbonización. La automoción supone un importante motor para la economía al ser responsable del 11% del PIB y generar el 9% del empleo.

el puntazo

Las actuales etiquetas de emisiones continuarán vigentes, aunque habrá cambios

«Estamos trabajando en una serie de normativas generales para homogeneizar las etiquetas de emisiones. Vamos a actualizarlas gracias al consenso alcanzado con el sector, aunque todas las etiquetas continuarán vigentes». Pere Navarro, director general de Tráfico, ha anunciado cambios en las etiquetas medioambientales, aunque estos tendrán que concretarse. También ha apuntado la posibilidad de que se incorpore alguna etiqueta nueva durante su intervención en la reunión 'Claves y tendencias de la movilidad sostenible del futuro', organizada por la patronal de fabricantes Anfac con motivo de la Semana Europea de la Movilidad.

28.000 matriculaciones, lo que mejora en cinco puntos los resultados obtenidos por el Plan Pive, el último con características similares a este Renove.

Y si el comportamiento de este plan es positivo, no se puede decir lo mismo del Moves II, el apoyo a los vehículos limpios cuya gestión se dejó en manos de las Comunidades Autónomas. Faconauto denuncia que ocho de ellas (Baleares, Cantabria, Canarias, Castilla y León, Ceuta, Extremadura, Melilla y Murcia) han agotado el plazo sin haber puesto en marcha el Plan Moves II en sus territorios. Una inacción que genera desigualdad de oportunidades entre los ciudadanos y que de cara a la transición hacia una economía descarbonizada —uno de los

requisitos que marca Europa para la recepción de los fondos europeos de recuperación— «resulta difícil de comprender que algunas comunidades autónomas se desmarquen de esta línea estratégica futura despreciando el presupuesto que se les ha asignado dentro del Plan Moves II», denuncia la patronal.

Plan Climático 2030 La Comisión endurece la reducción de emisiones

La Comisión Europea ha presentado su plan para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE en al menos un 55% para 2030, en comparación con los niveles de 1990; lo

que supone un endurecimiento de los objetivos fijados en 2018 que calculaba en un 40 por ciento esa reducción. El objetivo a más largo plazo de este plan es lograr la neutralidad climática en 2050.

El próximo mes de junio de 2021 esta propuesta deberá convertirse en una iniciativa legislativa que buscará actuar en diversos sectores, entre ellos, el endurecimiento de los niveles de emisiones de CO₂ para vehículos de carretera. Aunque aún no se ha especificado cuánto se incrementará la presión sobre el sector de la automoción, se habla de que la reducción para los automóviles pasará del 37,5 al 50 por ciento en 2030. ACEA, la asociación que agrupa a los fabricantes europeos apoya el objeti-

la cifra

59,4

Son los millones de euros del préstamo verde que Iberdrola ha suscrito con el Instituto de Crédito Oficial (ICO) para impulsar su plan de movilidad sostenible, que incluye la instalación de 150.000 puntos de recarga en hogares, empresas y en la vía pública de aquí a cinco años. La financiación permitirá en principio reforzar en la Península la red de recarga de la compañía en la vía pública con hasta 2.500 nuevos puntos.

vo a largo plazo de la Unión Europea de neutralidad climática pero pide medidas para llevarlo a cabo. Para el director general de ACEA, Eric-Mark Huitema, «los responsables políticos deben establecer no solo objetivos, sino también las políticas de apoyo necesarias para todos los tipos de vehículos, sin las cuales estos objetivos simplemente no serán alcanzables». ACEA pide una red de puntos de recarga y estaciones de repostaje en toda la UE (con objetivos vinculantes para los estados miembros) o incentivos económicos para que la movilidad sin emisiones pueda convertirse en una opción accesible y asequible para todos los europeos.

Nombramientos Cambios en Renault y Seat

Christian Stein, Grupo Renault

El hasta ahora director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Seat se incorporará el próximo 15 de noviembre al Grupo Renault como vicepresidente de Comunicación de marcas con la misión de desarrollar la comunicación de marcas y productos del grupo francés y garantizar la coherencia entre la comunicación de estas marcas y la del Grupo.

Arnaud Belloni, Grupo Renault

Se incorporará al grupo a partir del 15 de noviembre reforzando los equipos de

Ventas y Marketing. Ha sido vicepresidente senior de Marketing global, Comunicación y Deporte de Citroën desde 2015 y fue el responsable del posicionamiento en el mercado de modelos como el C3 y C5 Aircross.

Cristian Calvo, Seat

Asume el cargo de director de Marketing y reportará directamente a Mikel Palomera, director general de la marca en España. Calvo ocupaba en la actualidad el puesto de Director de Operaciones, Producto y Precios, que se integra en sus nuevas responsabilidades.

Víctor Sarasola, Cupra

Ha sido nombrado director comercial de Cupra en España y coordinará en exclusiva los nuevos departamentos de Ventas, Marketing, Desarrollo de Red, Flotas y Posventa de la marca. La marca está lanzando actualmente una gran ofensiva de producto y su presidente, **Wayne Griffiths**, se perfila como 'hombre fuerte' de Seat, cargo en el que sustituiría a Luca de Meo, que ahora pilota el Grupo Renault.



▲ Christian Stein, Grupo Renault.



▲ Arnaud Belloni, Grupo Renault.



▲ Cristian Calvo, Seat.



▲ Víctor Sarasola, Cupra

SKODA

EL TROFEO DEL TOUR

Por décimo año consecutivo, el equipo de Skoda Design fue el encargado de crear los trofeos que levantaron los ganadores del Tour de Francia en la avenida de los Campos Elíseos de París. Este año, los trofeos —de 60 centímetros de alto y cuatro kilos— estaban hechos de cristal verde claro y se caracterizaban por los motivos rectangulares, que se iban haciendo más y más grandes a medida que subían, en un patrón inspirado en la clásica cristalería de Bohemia.

ATENTOS A...

DEL 28/09 AL 03/10

La edición 2020 de la feria valenciana de ecomovilidad, **Ecomov**, se celebrará en un formato mixto, tanto presencial como digital. Se podrán probar los coches de 18 marcas y cada test-drive tendrá una hora de duración.

+ en www.skoda.es

+ en www.ecomoves.com

TOYOTA

UN LAND CRUISER EN LA LUNA

Toyota ya tiene nombre para el vehículo con el que explorará nuestro satélite. Se llamará **Lunar Cruiser**, en homenaje al Toyota Land Cruiser, el todoterreno más icónico de la marca.

Toyota está desarrollando este modelo, un vehículo tripulado de pila de combustible, junto a la Agencia de Exploración Espacial de Japón, y estará listo en unos diez años.

+ en www.toyota.es

CONCURSO ART CAR

Seis estudios de diseño españoles han creado su propia versión del Lexus UX 250 h.



El mejor diseño ya se puede votar en la web de la marca y competirá en Europa.

CREANDO ARTE CON EL LEXUS UX 250H COMO MODELO

Lexus ha elegido seis estudios de diseño españoles para que creen un art car tomando como inspiración su modelo UX 250h. Los fans de la marca pueden votar el mejor diseño, que competirá en el certamen europeo Lexus Art Car.

Entre los estudios elegidos para hacer una interpretación en técnica libre de lo que significa para ellos el crossover de Lexus se encuentran diseñadores de varias ciudades: Madrid,

Sevilla, Bilbao, Murcia, Barcelona y Valencia.

Entre las propuestas, el estudio Takk (Barcelona) pretende crear una nueva naturaleza y propone que la energía limpia que produce el coche se transforme en humedad y luz que permitan el crecimiento de la vegetación.

Javier Mármol, de Murcia, hace un homenaje a las tradiciones de su tierra y ha decorado la carrocería del coche con uno de los

dibujos originales de un refajo del siglo XVII.

Clap-Studio (Valencia) ha empleado papel, un elemento significativo en la cultura japonesa, para cubrir el exterior del coche dándole volumen mientras que Irene Infantes (Sevilla) ha creado un colorido patrón para pintar el UX 250h.

Las propuestas se pueden votar y conocer mejor en: www.lexusauto.es/estilolexus/lexusartcar.

+ en www.lexusauto.es/estilolexus/lexusartcar

ROLLS-ROYCE

LOS CLÁSICOS GHOST DAN LA BIENVENIDA AL NUEVO 'FANTASMA'

Una veintena de Rolls-Royce clásicos se han reunido en la sede de la marca para dar la bienvenida a su 'selecto club' al último miembro de la familia Ghost, que se acaba de presentar. Todos ellos,

incluido un modelo de 1911, viajaron por sus propios medios. Según el fabricante inglés, casi las tres cuartas partes de sus coches producidos desde 1904 —año de su fundación— están en perfecto estado.



+ en www.rolls-roycemotorcars.com

SOLIDARIDAD

Los jugadores del **FC Barcelona** que disputaron el Trofeo Joan Gamper lucieron una camiseta con la marca **Cupra**. Varias de estas prendas serán subastadas para recaudar fondos en la lucha contra la Covid-19.

+ en www.cupraofficial.es

DISEÑADO EN EUROPA

HYUNDAI SOAPBOX RACER: MÓNTALO TÚ MISMO

Madera, barras de metal, escuadras, tornillos, palancas para la dirección y un mecanismo de frenado. Con estos elementos tan simples, Hyundai ha presentado un coche muy divertido que se puede montar en casa. Se llama Soapbox Racer y está inspirado en el Concept Car 45 de la marca.

El modelo, que no tiene motor, ha sido desarrollado por el Centro de Diseño de la marca en Europa con el objetivo de que, al montarlo, padres e hijos pasen tiempo juntos. El coche mide un metro de ancho y 1,76 de largo, y está pensado para el tamaño de un niño, aunque soporta el peso de un adulto.



Los materiales con los que se construye el SoapBox Racer son muy básicos. En lugar de volante, se ha adaptado la dirección con el joystick del Prophecy.

+ en www.audi.es

¿QUIERES **PROBAR LA GAMA** DE LA MARCA?

LOS CURSOS DE CONDUCCIÓN DE AUDI YA ESTÁN EN MARCHA

Ya ha arrancado la nueva edición de los cursos de conducción Audi Driving Experience, que permiten probar modelos como los eléctricos e-tron y e-tron Sportback. Hay cuatro modalidades.

El estadio Buesa Arena de Vitoria ha acogido ya la primera cita de los cursos Audi Driving Experience, que ofrecen a clientes y no clientes la posibilidad de mejorar su habilidad al volante probando la gama de la marca. Tienen una parte teórica y otra práctica, se dividen en cuatro modalidades —Dynamic, Progressive, Performance (nueva) y Off Road— y los precios arran-

can en 130 euros. Los circuitos de Castellolí (Barcelona, del 7 al 9 de octubre), Jarama (Madrid, del 28 al 30 de octubre) y Ascari (Málaga) acogerán las próximas entregas. En noviembre se llevará a cabo la modalidad Off Road en Asturias y Galicia, y se podrán probar los SUV eléctricos e-tron y e-tron Sportback, y modelos como el Q5 55 TFSIe híbrido enchufable.



Los precios de los cursos de Audi arrancan en 130 euros.

En octubre, la cita es en Barcelona, Madrid y Málaga.

+ en www.citroen.es

CITROËN

30 AÑOS DEL ÚLTIMO 2 CV

Acaban de cumplirse 30 años desde que se fabricó el último Citroën 2 CV, un modelo emblemático que fue el primero de la marca producido en España, en la planta gallega de Vigo. El 2 CV se mantuvo en el mercado durante 41 años, lo que da una

idea de su gran éxito. Al equipo que lo desarrolló le encargaron que diseñara un coche que pudiera «transportar a dos campesinos con sus zuecos,

50 kilos de patatas o una barrica de vino a una velocidad máxima de 60 km/h y con un consumo de tres litros/100 km». El modelo se presentó en el Salón del Automóvil de París de 1948 después de retrasarse por la II Guerra Mundial.



LAMBORGHINI

UN PUZZLE 3D DEL HURACÁN EVO

Son muchos los que desearían aparcar en casa el superdeportivo Lamborghini Huracán EV. Ahora podrán hacerlo, aunque sea a pequeña escala. La marca italiana colabora con el especialista en juegos recreativos Ravensburger con el lanzamiento de un puzzle en 3D de este modelo (34,99 €). El puzzle es una reproduc-

ción fiel; se compone de 108 piezas y 32 accesorios (ejes, chasis, ruedas, etc) y mide 26 centímetros ya montado.





ALPINE FUE CREADA EN 1954 Y FABRICA COCHES DEPORTIVOS DESDE 1955. EN 1973 RENAULT COMPRÓ LA MARCA Y SU PLANTA DE DIEPPE

Del desván al estrellato: vuelve la mítica Alpine, y con Fernando Alonso

La llegada de Luca de Meo al frente del Grupo Renault revolucionará su política en el mundo de las carreras gracias a la decidida apuesta por la competición. Alpine será su estandarte, ya presente en la Fórmula 1 y el Mundial de Resistencia a partir de la temporada 2021.

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

“Cuando entré en la compañía, veía a Alpine como marca como una cosa nostálgica. La nostalgia está bien, pero creo que necesitamos mirar al futuro. Tenemos que pensar de una manera diferente, y utilizar Alpine para construir el futuro”. En su primera aparición pública en la Fórmula 1 para anunciar la nueva estrategia de Renault, Luca de Meo avanzaba también las líneas de futuro en el deporte para el grupo. Fernando Alonso llevará en su monoplace otro nombre y colores a partir del próximo año.

Apasionado de las carreras y absoluto convencido del valor de la competición

para un fabricante de vehículos, la trayectoria del italiano De Meo previa a su llegada a Renault así lo confirma, tanto en Abarth como en Seat, donde desarrolló la marca deportiva Cupra. Antes de asumir su actual responsabilidad, en Francia se especulaba con la desaparición de Alpine y el cierre de su histórica fábrica de Dieppe. Con De Meo la moneda ha dado radicalmente la vuelta. Alpine se convertirá en el estandarte deportivo del grupo. “Si encaja, si hay una oportunidad de negocio, porque es lo que estamos intentando ahora, es cambiar el enfoque de la historia de Alpine”, explicaba De Meo.

Creada en 1954 por Jean Redelé, Alpine se convirtió desde entonces en una de

las referencias del deporte automovilístico. En 1955 comenzó a construir coches deportivos después de sus éxitos personales al volante. En la década de los cincuenta los coches franceses lograban numerosos éxitos con su inconfundible imagen. En 1971, la marca ganaba en Montecarlo con sus A110. En 1973 fue adquirida por Renault con su fábrica de Dieppe, y desde entonces ha estado vinculada al constructor del rombo.

Como Alpine Renault, el fabricante francés ganaba las 24 Horas de Le Mans de 1978 con un motor turbo, base para el desarrollo posterior en la Fórmula 1. Pero la marca perdió visibilidad pública y mercado. En 2017, la marca francesa recuperó

su nueva versión del A110, un deportivo altamente valorado, pero de nicho reducido. Fernando Alonso recibía en días pasados su unidad personal, un gesto para comenzar a visibilizar el futuro y promocionar el único vehículo de la marca.

Como primer gran gesto que adelanta el futuro de Alpine, Luca de Meo ha decidido dar protagonismo a la marca deportiva que competirá el próximo año directamente contra Mercedes-Benz, Ferrari y Honda. Ahora la pregunta es ¿No se empieza la casa por el tejado ante la dimensión de una marca de nicho? La respuesta es más compleja. De hecho, De Meo ha procedido a la reorganización del grupo por unidades de negocio. Una de



▲ Si Fernando Alonso vuelve a ganar un Mundial de Fórmula 1, lo hará ya bajo los colores de Alpine. Pero Luca de Meo ha aclarado que el nombre de Renault y su tecnología de motores aparecerán también en la denominación del equipo.





LA SEMANA ANTERIOR A LE MANS, ALPINE ANUNCIABA SU PARTICIPACIÓN EN 2021 EN EL WEC CON UN PROTOTIPO A CARGO DE SIGNATECH



◀▶ En 1971 Alpine se impuso en el rally de Montecarlo, y en 1978, ya como parte de Renault, ganó las 24 Horas de Le Mans con un prototipo de motor turbo.



◀▶ Luca de Meo ha apostado con fuerza por Alpine tras su incorporación al Grupo Renault. La marca cuenta por ahora con un solo modelo: el nuevo A110.



ellas será Alpine, paraguas sobre el que se cobijará la Fórmula 1 y la competición automovilística. El italiano pretende además que se convierta en una plataforma de nuevos productos, que también contribuyan a financiar los proyectos de la marca en las carreras.

“No creo que este movimiento cambie la percepción que existe sobre Renault, es un fabricante histórico que ha ganado en todas partes. Tenemos muchos problemas como marca, pero creo que ninguno es de percepción. Queremos hacer algo nuevo y atractivo para el público”. “Correr los domingos y vender el lunes”, ese viejo adagio comercial que ha guiado a los responsables de la industria automovilística con presencia en el deporte, es el estandarte de Luca de Meo con Alpine. Pa-

ra ello pretende fortalecer y redimensionar la gama, así como destacar el pedigrí deportivo de modelos del grupo Renault bajo el paraguas y la imagen de Alpine. “Encontraremos la forma de hacerlo, en este asunto podéis confiar en mí, me gustan los coches y sé de lo que hablo”, explicaba en Monza, recordando el aval que supone su experiencia en el Grupo Fiat y Volkswagen.

Como reconocía el propio De Meo, encontró seria oposición interna a sus planes, con facciones internas dentro de Renault que pretendían recortar la presencia en el deporte y, sobre todo, en la Fórmula 1. Pero en su ayuda también llegaba el nuevo ciclo financiero y deportivo de la disciplina. Recientemente, el fabricante ha renovado con Liberty el Pacto de la Concordia, que implica una

más igualitaria redistribución entre los equipos de los ingresos comerciales que genera la Fórmula 1. Paralelamente, a partir del próximo año entra en vigor un techo presupuestario para cada escuadra de 145 millones de dólares, con reducciones en los dos próximos años. La horquilla de competitividad se cerrará gracias a una mayor igualdad financiera, y el costo para un fabricante también se reducirá sensiblemente, con el consiguiente incremento del retorno de las inversiones. Hace pocas fechas se supo que la aportación de Mercedes-Benz al proyecto de Fórmula 1 en 2019 fue de tan solo 30 millones de euros, a cambio de un retorno estratosférico. Este nuevo modelo de negocio que arrancará en 2021 también ha dado argumentos a De Meo para la continuidad

en la Fórmula 1. Pero, desde ahora, con Alpine como punta de lanza.

El actual equipo Renault volverá a reencarnarse de nuevo bajo otros colores y otra denominación. El Toleman en el que corrió Ayrton Senna en los ochenta pasó a convertirse en Benetton, Lotus, y rebautizado como Renault en dos ocasiones tras las adquisiciones y readquisiciones del fabricante francés. La última, en 2016. Desde entonces las instalaciones del equipo han sido muy actualizadas, así como la estructura técnica del equipo. Recientemente llegaba el ingeniero Pat Fry, con quien Alonso había trabajado estrechamente tanto en McLaren como en Ferrari. A partir de 2022 debería ser cuando se recojan todos los frutos de las inversiones de estos últimos años.

Entonces entrará en vigor el reglamento técnico materializado en monoplazas con otra filosofía aerodinámica, que persigue un mayor espectáculo en pista. Será una suerte de folio en blanco con nuevos monoplazas que, previsiblemente, desmontará el dominio de Mercedes en la era híbrida. Junto con los superiores ingresos de los equipos y la reducción de costes, supone un escenario ideal para los planes de Luca de Meo. Pero el italiano no

ha querido esperar, y ya el próximo año los monoplazas de Fórmula 1 serán rebautizados bajo el color azul de la marca. Aunque aún sin definir el esquema final, De Meo ha avanzado que el nombre de Renault y su tecnología de motores también aparecerán junto al de Alpine en la denominación del equipo.

Pero el nuevo responsable del Grupo Renault también activa a Alpine en el Mundial de Resistencia y las 24 Horas de Le Mans, en

el nuevo ciclo que se inicia la próxima temporada en el mundo de la resistencia. En 2021 competirán dos tipos de vehículos, Hypercars y prototipos, como paso previo a 2022, cuando se haga realidad el nuevo reglamento LMDh, que permitirá a los fabricantes competir en cualquier carrera del IMSA americano o del WEC, incluyendo las 24 Horas de Daytona y de Le Mans. Peugeot entrará en juego para entonces, y numerosos fabricantes

—incluyendo McLaren, Ferrari y Porsche— estudian su entrada en la categoría.

La semana previa a la cita de Le Mans, Alpine anunciaba su participación el próximo año en el WEC con un único prototipo a cargo del equipo Signatech, asociado hasta ahora a la marca francesa en la categoría LMP2. Otra audaz maniobra auspiciada por un De Meo que confirma su total determinación en su apuesta por la competición. En principio, un golpe de efecto que le adelanta a otros fabricantes, y que le generará el beneficio mediático de convertirse en el único rival del ‘hypercar’ de Toyota gracias al sistema de equilibrio de prestaciones (BOP) que concederá oportunidades en la pista al coche de la marca francesa.

Los responsables de Alpine ya han confirmado que la marca seguirá en el WEC a partir de 2022. Aunque sin pronunciarse al respecto, todo indica que se adherirá al esquema LMDh, con prototipos base de cuatro marcas (Oreca, Ligier, Dallara y Multimatic) al que los fabricantes podrán montar sus propios motores y carrocería, además de un sistema híbrido estándar y de bajo coste. Con presupuestos contenidos, varias marcas se incorporarán en los próximos años. Junto a los grandes premios de Fórmula 1, Alpine competirá en las carreras más importantes de resistencia en Estados Unidos y el resto del mundo. Y, por supuesto, en las 24 Horas de Le Mans.

Marca nostálgica que reposaba hasta hace poco en un rincón olvidado del Grupo Renault, saltará ahora al primer plano del automovilismo internacional. El futuro revelará el resultado de la audaz apuesta de Luca de Meo y su visión estratégica para Alpine, la marca con la que Fernando Alonso podría conseguir su último título en la Fórmula 1.

MATRICULACIONES EN EUROPA

RETROCESO GENERALIZADO Y VENTAS POR DEBAJO DEL MILLÓN DE UNIDADES

Las matriculaciones de vehículos nuevos en la Unión Europea se quedaron en agosto en 769.525 unidades, lo que supone una caída del -18,9% y deja el acumulado anual en 6.123.852 unidades y un retroceso del -32% respecto a 2019. Esto supone que en el territorio de la Unión dejaron de estrenar coche casi tres millones de usuarios.

En julio, las matriculaciones registraron un descenso relativamente bajo (-5,7%) en comparación con el mismo mes del año pasado. Las ventas crecieron en siete de los 27 estados miembros de la UE, entre ellos Francia (+3,9%) y España (+1,1%). Fuera del perímetro de la UE también subieron en países como Reino Unido (+11,3%), Islandia (+44,5%) y Noruega (+6,5%).

Sin embargo, agosto no ha confirmado la tendencia alcista y el mercado volvió a retroceder. Con la excepción de Chipre (+14,1%), todos los países registraron tasas negativas. Si nos fijamos en los principales mercados, Italia es el que tuvo los mejores resultados en agosto (-0,4%), mientras que Alemania (-20%) y Francia (-19,8%) sufrieron las bajadas de ventas más acusadas. España sigue en el cuarto puesto de ventas, con una caída en agosto del (-10,1%).

No hay ningún país que mantenga cifras positivas en el acumulado anual, ya que la demanda de coches en la UE se contrajo un 32,0%. En estos ocho meses se han vendido 6.123.852 turismos nuevos. España es el 'farolillo rojo' entre los grandes mercados, con un descenso del -40,6% en lo que va de año, seguida por Italia (-38,9%), Francia (-32,0%) y Alemania (-28,8%). Fuera de la UE, Reino Unido también experimenta una caída en el acumulado anual del -32,9%.

Por marcas, Volkswagen lideró el mercado, tanto en agosto (86.409 unidades) como en los ocho primeros meses del año (712.627 unidades), con bastante diferencia respecto a Mercedes, que ocupa la segunda posición, o Renault, en el tercer puesto -ver cuadro-. La mayoría de las marcas retrocedieron en sus ventas en agosto, registrando Audi una de las caídas más acusadas (-28,6%) del 'top 10'.

Destacable también es el hecho de que Kia y BMW son las dos únicas marcas que tienen un resultado positivo en agosto. La primera comercializó 35.920 coches nuevos, con un crecimiento del +18,7%, y la alemana, situada en el sexto puesto en el ranking, vendió 43.204 unidades, con una subida del +8,6%.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE				
	Agosto	%20/19	Ene/Ago	%20/19
VW	86.409	-24,1	712.627	-32,6
MERCEDES	50.110	-5,9	359.534	-21
RENAULT	50.026	-14,7	467.420	-30,9
PEUGEOT	48.906	-7,8	412.335	-31,5
SKODA	44.721	-15,6	352.561	-22,5
BMW	43.204	+8,6	328.013	-20,2
TOYOTA	42.871	-2,8	327.041	-21,4
FORD	40.385	-16,5	306.813	-37,1
AUDI	35.124	-28,6	294.972	-29,8
HYUNDAI	33.232	-10,1	223.872	-28

LOS MAYORES MERCADOS				
	Agosto	%20/19	Ene/Ago	%20/19
ALEMANIA	251.044	-20	1.776.604	-28,8
FRANCIA	103.631	-19,8	998.409	-32
ITALIA	88.801	-0,4	809.655	-38,9
ESPAÑA	66.925	-10,1	525.706	-40,6
BÉLGICA	36.387	-24,1	297.524	-26,3
POLONIA	34.707	-27,9	256.954	-31,6
HOLANDA	26.461	-21,5	219.129	-25,2
SUECIA	25.522	-13,4	173.925	-21,3
AUSTRIA	20.906	-30,1	158.477	-33,2
EU	769.525	-18,9	6.123.852	-32
EFTA	27.643	-14,5	228.154	-26,6
REINO UNIDO	87.226	-5,8	915.615	-39,7
EU + EFTA + R.UNIDO	884.394	-17,6	7.267.621	-32,9

La crisis del coronavirus ha afectado gravemente a las ventas de automóviles y en el acumulado anual -ver cuadro- todas registran descensos significativos.

CUPRA ATECA

El SUV deportivo, desde **46.840 €**

Cupra acaba de anunciar que ya se admiten pedidos del nuevo Ateca 2020, la renovación de su primer modelo que se presentó el pasado mes de junio y que ya está disponible desde 46.840 euros. El Cupra Ateca se ha puesto al día para ofrecer una nueva imagen, un habitáculo más confortable y nuevos sistemas de seguridad. Además, ofrece una amplia lista de mejoras y nuevos elementos para redondear su estilo y su comportamiento deportivo. Incluye asientos deportivos de tipo bucket, llantas de

aleación de 19 pulgadas, Control Dinámico de Chasis y Dirección Progresiva. Otros elementos que ofrece, en algunos casos como opción, son nuevas llantas de

aleación, el nuevo volante deportivo, la integración de los botones de arranque del motor y de selección de modos de conducción o los frenos firmados por Brembo.

En lo relativo a su parte mecánica, sigue montando un motor

2.0 TSI de 300 CV y 400 Nm de par máximo, asociado a una transmisión automática de doble embrague DSG de siete velocidades y a una tracción integral 4Drive. Con todo ello es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en solo 4,9 segundos.



CITROËN

Abiertos los pedidos del C4

Aunque la presentación del nuevo modelo compacto de Citroën no será hasta final de año -con su posterior llegada al mercado-, Citroën ha comenzado el lanzamiento comercial del C4 fabricado en la planta de Villaverde. Un modelo que se va a ofrecer con motores de combustión -gasolina PureTech y diésel BlueHDi, en ambos casos con 130 caballos- y una variante eléctrica de 136 caballos y 350 kilómetros de autonomía.

La gama del Citroën C4 se estructura en cuatro acabados diferentes en térmico y tres en eléctrico; destacando en todos ellos un equipamiento de confort y seguridad muy completo desde los niveles más básicos.

El nivel de entrada, que aún

no está disponible, se denomina Live Pack y ya ofrece tecnologías como el Active Safety Brake, el reconocimiento de señales de tráfico, la alerta de cambio involuntario de carril, la alerta de atención del conductor y el encendido automático de las luces.

El siguiente escalón, Feel, busca remarcar el confort y ofrece equipamientos como el climatizador automático bizona, la suspensión de amortiguadores progresivos hidráulicos o el ajuste lumbar del asiento del conductor. Además suma asistentes de conducción como la ayuda al estacionamiento trasero, las luces ECO LED o los faros antiniebla LED delanteros.

El acabado Feel Pack añade

PRECIOS	
C4 PureTech 130 S&S 6V FEEL	22.300
C4 PureTech 130 S&S 6V FEEL PACK	23.700
C4 PureTech 130 S&S EAT8 FEEL PACK	25.300
C4 PureTech 130 S&S 6V SHINE	24.800
C4 PureTech 130 S&S EAT8 SHINE	26.600
C4 BlueHDi 130 S&S EAT8 FEEL PACK	26.800
C4 BlueHDi 130 S&S EAT8 SHINE	28.100
e-C4 eléctrico 100 kW FEEL	33.900
e-C4 eléctrico 100 kW FEEL PACK	35.300
e-C4 eléctrico 100 kW SHINE	36.600

FREE2MOVE

ESTRENA 200 PEUGEOT e-208

Free2Move, la marca del Grupo PSA que reúne todos los servicios de nueva movilidad, ha sumado a la flota de alquiler en Madrid 200 nuevas unidades del eléctrico Peugeot e-208, que se unen a las 30 ya existentes y también a la flota de Citroën C-Zero disponible. El Peugeot e-208 se puede alquilar en la capital por minutos, horas o días por un precio de 0,31 euros/minuto -también hay packs de ahorro-. Elegido 'Car of the Year 2020' en Europa, la variante eléctrica de este modelo cuenta con hasta 340 kilómetros de autonomía bajo el ciclo de homologación WLTP.



VOLKSWAGEN

Ya a la venta el nuevo **Golf GTI**

El mítico compacto deportivo de Volkswagen vuelve con la octava generación del Golf. Y lo hace con todo el estilo GTI -ahora más digital que nunca- y elementos exclusivos que le aportan deportividad. En el exterior destaca su nuevo paragolpes deportivo con una parrilla GTI en forma de panal de abeja; que por primera vez puede iluminarse gracias al nuevo Face Light, una línea luminosa que recorre la parte superior. Además incorpora unas pinzas de freno sobredimensionadas en rojo, un alerón de techo GTI, un difusor

trasero deportivo y unas llantas de aleación Richmond de 17 pulgadas. En el interior, que conserva el ADN del primer Golf GTI, incorpora volante multifunción de cuero con controles táctiles

A partir de 42.290 euros



y asientos tipo bacquet. La llave de contacto ha sido sustituida por el botón Engine Start/Stop, y equipa el sistema de infoentretenimiento Discover Media de 10 pulgadas.

Y bajo el capó, un 2.0 TSI de 245 CV y un par motor de 370 Nm, asociado a una transmisión DSG o al cambio manual. Todo ello, a partir de 42.290 euros.

ATHLON

PRIMER RENTING ELÉCTRICO TODO INCLUIDO

Athlon, la empresa de renting multimarca del grupo Daimler, y Endesa X lanzan un nuevo producto destinado a empresas, OneElectric, que permitirá alquilar un vehículo electrificado -eléctrico o híbrido enchufable- con seguro, mantenimiento y neumáticos incluidos, y la instalación de los puntos de recarga tanto en el centro de trabajo como en los domicilios de los empleados con vehículo de empresa. Todo ello por una cuota fija que incluye la posibilidad de incorporar un bono de kilovatios para poder recargar en la red pública de Endesa X.





Simplifica con Dealerbest la gestión de las ayudas del Plan Renove y Plan MOVES II

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

¿En qué consiste el servicio?

En Dealerbest somos conscientes de que la solicitud de estas ayudas puede suponer una dificultad para el cliente final. Por ello, ponemos al alcance de los concesionarios la posibilidad de liberar al cliente y al departamento comercial de esta tarea administrativa encargándonos nosotros de la gestión. Con este nuevo servicio, el cliente solo tiene que presentar la documentación requerida al concesionario, que nos la hará llegar para llevar a cabo la tramitación. Es importante resaltar que el hecho de que el cliente solicite esta ayuda no conlleva su aceptación.

El orden de adjudicación de estos planes se realizará según el Ejecutivo vaya recibiendo las solicitudes. Por ello, una de las funciones de Dealerbest es hacer la recopilación de todos los documentos pertinentes a partir de ya y, una vez que se pueda pedir la subvención—hacia mediados de septiembre—, el proceso se agilice y así poder presentar la instancia lo antes posible.

¿Qué ofrecemos? ¿Cuánto cuesta?

Dealerbest ofrece a los concesionarios su servicio de gestión para tramitar las ayudas para que estos puedan dar un valor añadido al cliente fi-

nal y una mejor experiencia de usuario gestionando en su nombre los trámites necesarios.

¿Cómo funciona? Operativa del servicio.

Paso 1: Alta en nuestra web

El concesionario se debe dar de alta en <https://planesgob.dealerbest.com>, rellenando el formulario de contacto.

Paso 2: Recepción de los datos de acceso

Proporcionamos al concesionario un usuario y clave para que pueda acceder a su cuenta en nuestra plataforma web de gestión.

Paso 3: Envío de los contratos (imprescindible)

Para poder terminar el registro con éxito necesitamos que nos envíe los siguientes contratos firmados y sellados al correo de planesgob@dealerbest.com. Este paso solo es necesario una vez:.

► Contrato de gestión de los planes: https://www.dealerbest.com/media/wbslsnxr/contrato_gestio-n_plan_renove_y_moves_edi.pdf

► Contrato de acceso a los datos: https://www.dealerbest.com/media/nnnb0wsl/contrato_acceso_datos_renove_y_moves-edi.pdf

► En caso de la gestión del plan MOVES II necesitamos también recibir firmado y sellado un mandato: <https://www.dealerbest.com/media/wtnezirh/mandatogenerico.pdf>

Una vez recibidos los contratos, el concesionario nos puede solicitar las ayudas y hacernos llegar toda la documentación del cliente. Se podrán consultar o adjuntar los documentos pendientes, así como ver el estado del expediente en cualquier momento en la cuenta de acceso a Papel Cero.

LINEA DIRECTA

LLÁMALO X, UN SEGURO A TODO RIESGO CON COCHE INCLUIDO

Línea Directa Aseguradora ha presentado 'Llámallo X', el primer seguro a todo riesgo con coche incluido que se lanza en España. Este pack incorpora en la oferta comercial un Nissan Qashqai dCi 115 CV E6D asegurado a todo riesgo con una franquicia de 180 euros, con cobertura de coche de sustitución y asistencia en carretera.

El seguro se contratará de forma totalmente online y tiene un periodo de vigencia de tres años. Una vez transcurrido este tiempo se podrá renovar la póliza y, si se



desea, cambiar el vehículo por otro de similares características.

Entre las ventajas de este nuevo concepto de seguro está el hecho de que el cliente puede desentenderse por completo de cuestiones como el pago de los impuestos y tasas asociados al vehículo; las revisiones, recambios y mantenimiento, o el cambio de neumáticos, pues todo está incluido en la cuota a pagar.

El lanzamiento de este nuevo producto se enmarca dentro del Plan Integral de Movilidad de Línea Directa Aseguradora, presentado en 2018. Este plan tiene, entre otros, un servicio que garantiza la movilidad de los asegurados más allá de la cobertura del vehículo de sustitución, para lo que la compañía pone a disposición de sus clientes más de mil unidades del Audi A1 en su red de talleres.

saber comprar y vender MERCADO/OFERTAS

La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios



PRECIOS

Honda Civic Type R Sport Line	45.300 €
Honda Civic Type R GT	45.800 €

HONDA

El Civic Type R, a la venta

Aunque el nuevo Honda Civic Type R ofrece tres versiones, incluyendo un Limited Edition del que solo van a llegar 100 unidades a toda Europa, a nuestro país parece que solo van a venir el radical GT—con su gran alerón posterior— y un nuevo acabado denominado Sport Line, más discreto estéticamente pero con to-

do lo que en cuanto a potencia y prestaciones—320 CV y 400 Nm, aceleración de 0 a 100 km/h en 5,8 segundos y 270 km/h de velocidad máxima— es capaz de ofrecer este brutal deportivo.

En cuanto al equipamiento, no hay cambio alguno, porque ambos lucen una dotación de serie abrumadora donde no fal-

tan los faros Full LED, suspensión adaptativa, climatizador de dos zonas, cámara de visión trasera, pantalla táctil de 7 pulgadas con navegador, Apple CarPlay y Android Auto, sistema de sonido con 11 altavoces, asientos deportivos, pomo y pedales en aluminio, volante tapizado en alcántara, triple salida de escape, etc.

FORD EXPLORER

457 CV, Plug-in Hybrid y 3,1 l/100 km por 79.000 euros

Ford ya tiene a la venta su tope de gama, el Explorer Plug-In Hybrid, un SUV de 5,05 metros de largo e interior de siete plazas, que tiene un precio de partida de 79.350 euros, que se quedan en 70.711 euros con descuentos. Un precio aparentemente elevado, pero también es muy elevado lo que ofrece, como los 457 CV, los 44 kilómetros de autonomía eléctrica o el consumo medio de solo 3,1 l/100 km. Y, por supuesto, un equipamiento que cuenta con llantas de 20 pulgadas, iluminación Full LED, control de velocidad adap-

tativo y función Stop & Go, reconocimiento de señales de tráfico, centrado de carril, sistema de sonido Bang & Olufsen con 14 altavoces y 980 vatios, pantalla táctil capacitiva de 10,1 pulgadas, climatizador de tres zonas, tapicería de cuero, asientos delanteros con masaje, calefacción y ventilación, cuadro digital de 12,3 pulgadas, techo solar panorámico... La única opción es la pintura metalizada.



70.711 €, descuentos incluidos

DS7 CROSSBACK

VERSIÓN ESPECIAL PARA 'VISITAR' EL LOUVRE

La colaboración entre DS Automobiles y el Museo del Louvre vive un original capítulo con la edición especial del DS 7 Crossback Louvre, que además de elementos de estilo exclusivos se convierte en un 'guía' del museo más visitado del mundo. Porque este DS 7 invita a los pasajeros a descubrir sus obras más emblemáticas en la pantalla táctil de 12 pulgadas. 182 obras comentadas a través de un podcast que revela los secretos de La Victoria de Samotracia, La Mona Lisa, Las Bodas de Caná, La



Coronación del Emperador Napoleón I... Y de regalo, la tarjeta «Amigos del Louvre» que, durante un año, brinda acceso ilimitado a las colecciones permanentes y exposiciones temporales.

El DS 7 Crossback Louvre se comercializa en la motorización diésel BlueHdi 180 con cambio automático. A España tan solo llegarán 70 unidades de esta exclusiva edición limitada, con precio a partir de 50.400 euros.

¿BUSCAS EMPLEO?

Encuétralo en el mundo del motor.

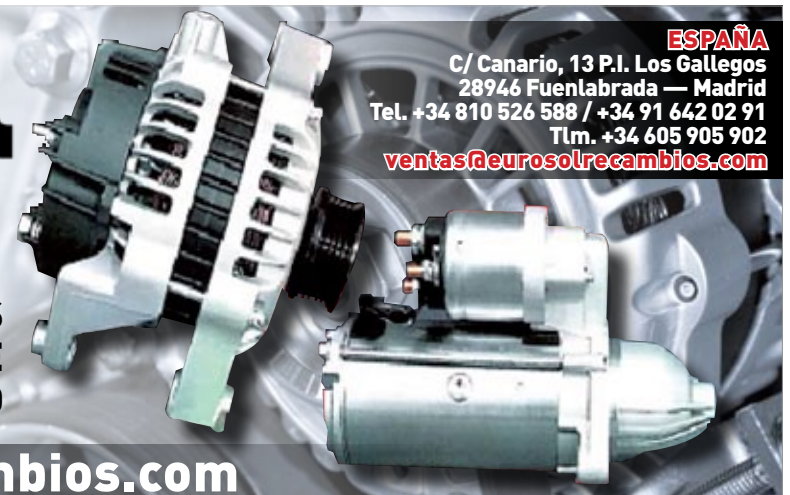
Mádanos tu CV a: seleccion@dealerbest.com
O entra en: dealerbest.com/ofertas-de-empleo

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com



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



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS



DUDAS ENTRE UN FORD PUMA Y UN NISSAN JUKE, DOS 'REBELDES'

J.M. Morcuende

Hay dos modelos que me llaman mucho la atención y están en mi órbita para una futura compra si se estabiliza el tema económico. Se trata del Ford Puma y del Nissan Juke. Me gusta más el diseño de este último, pero mi experiencia con Ford es realmente buena. Me gustaría saber su opinión sobre ambos vehículos. Muchas gracias.

RESPUESTA

El segmento B-SUV es uno de los más exitosos del momento, y en él encontrarás un numeroso grupo de vehículos, entre ellos el Ford Puma y el Nissan Juke. No entramos nunca en gustos personales a nivel estético, pero sí parece que el diseño del japonés es más, digamos, llamativo o impactante. No nos das ninguna pista sobre tu necesidades de uso, gustos, kilometraje... Te lo decimos porque el Juke dispone de un único motor de gasolina trícilíndrico 1.0 DIG-T de 117 CV, y la elección pasa por el cambio manual o automático. Sin embargo, el Puma abre el abanico con un bloque 1.0 EcoBoost, también de tres cilindros, con 125 y 155 CV, a los que suma desde hace poco un diésel 1.5 de 120.

Los dos vehículos miden prácticamente lo mismo y ofrecen una habitabilidad similar, aunque a los puntos el Juke ofrece más sensación de espacio y algún centímetro extra en las plazas traseras. También dispone de algo más de capacidad del maletero, con 422 litros. El Puma tiene una puesta en escena totalmente digital y en el maletero ofrece un práctico hueco bajo el piso, denominado Megabox, que contempla un desagüe, ideal para lavar mascotas o eliminar la tierra o el barro si hemos transportado plantas o unas botas sucias, por ejemplo. El maletero cubica 401 litros en las versiones mHEV de etiqueta ECO y 456 en el resto.

Pero, para ser justos, nos centraremos en el duelo más equilibrado, tomando como referencia el

CARTA DE LA SEMANA



Puma de 125 CV frente a los 117 del Juke. Ninguno puede disimular su naturaleza 'impar' al ralentí o fal acelerar con fuerza, aunque no molesta, y sólo es la rumorosidad diferente de los trícilíndricos. El Ford ofrece un eficiente sistema híbrido ligero de 48V con un pequeño generador eléctrico que aporta 16 CV extra en momentos puntuales, pero nunca mueve el vehículo por sí solo. Esta tecnología, que sólo se ofrece con caja manual, logra que sea más suave y refinado al iniciar la marcha, además de reducir algo el gasto. Si eres cuidadoso con el acelerador se moverá en torno a 6,5 litros de media, consumo similar al de su rival. Dinámicamente el Juke presenta una mayor capacidad de filtrado, y sensación de coche más

grande. Es muy equilibrado y seguro en sus reacciones. Por su parte, el Puma ofrece un 'feeling' más deportivo y ágil, especialmente si contamos con el acabado ST Line, que apuesta por una amortiguación más firme. El tacto del cambio es más preciso y las prestaciones, algo mejores. Además, añade dos modos de conducción –Resbaladizo y Pista– no disponibles en el nipón. Los dos se rodean de una avanzada carga tecnológica, con una generosa dotación en asistentes de conducción, que a los puntos es algo superior en el Juke. El precio del Nissan parte desde 21.300 euros –17.700 con descuentos–, mientras que su rival arranca en 22.605 euros –18.143 con campañas–. Ahora la elección es tuya.

CONSULTAS RÁPIDAS

NEUMÁTICOS, CONSUMO Y AUTONOMÍA

Alberto Ruiz

Los neumáticos son vitales de cara a la seguridad, pues son el único punto de contacto entre el vehículo y el asfalto. Por eso tienen que estar en perfecto estado y con una óptima presión de aire. Si la presión es baja, habrá más resistencia. Si los inflamos más de lo que recomienda el fabricante, consumirá menos, pero a costa de mermar nuestra seguridad. Para que te hagas una

idea, el 20 por ciento del consumo se debe a la rodadura de los neumáticos. Michelin advierte que si la presión está 1 o 2 bares por debajo de la recomendada, eso se puede traducir en más de un depósito al año. Y otro ejemplo muy significativo: el Kona eléctrico monta ahora unos Michelin Primacy 4 que por sí solos incrementan en un 8 por ciento la autonomía del vehículo, aspecto que se traduce en 35 kilómetros más de alcance, homologando ahora hasta 485 kilómetros.

RELACIÓN DE DESMULTIPlicACIÓN A.S.

Cuando se da este dato se indica la relación entre el giro del volante y el cambio de dirección de las ruedas. Cuanto más desmultiplicación, menor esfuerzo, pero también menos comunicación. Por ejemplo, en valores como 14:1 o 18:1, en el primer caso será más directa y deportiva. La segunda implicará menos esfuerzo, pero nos obliga a 'manotear' más con el volante.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿PUEDO DAR DE BAJA TEMPORAL MI VEHÍCULO?

Efectivamente cualquier persona puede dar de baja temporal el vehículo de su propiedad; bastará con que el titular manifieste expresamente, ante la Jefatura Provincial de Tráfico, la voluntad de retirarle temporalmente de la circulación. Para ello se deberá presentar ante la Jefatura Provincial de Tráfico la siguiente documentación: –Solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán las propias jefaturas (actualmente también se puede obtener a través de la página web oficial de la DGT). –Tasa por el importe legalmente establecido. –Los documentos acreditativos de la identidad y representación del titular o persona autorizada por éste. –El permiso o licencia de circulación y tarjeta de inspección técnica o certificado de características del vehículo. En caso de extravío o sustracción se aportará manifestación escrita al efecto, y fotocopia de la denuncia de la sustracción. –El original y fotocopia del documento acreditativo de haberse abonado el último recibo puesto al cobro del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, o justificante de su exención. –El impreso de baja del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. –Si se trata de un vehículo especial agrícola, documento acreditativo de la baja en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola. Posteriormente habrá que tener en cuenta que un vehículo que figure de baja temporal no puede circular ni encontrarse en la vía pública, ya que, de lo contrario, podría ser denunciado con una multa de 500 euros.

BUENA PREGUNTA

SÓLO CUANDO EL INFRACTOR NO ACREDITE SU RESIDENCIA LEGAL EN EL TERRITORIO ESPAÑOL

¿Me puede un agente denunciante obligar a pagar en el acto?

RESPUESTA

La Ley establece que, notificada la denuncia, ya sea en el acto o en un momento posterior, el denunciado dispondrá de un plazo de veinte días naturales para realizar el pago voluntario con reducción de la sanción de la multa, o para formular las alegaciones y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas. Por tanto, es evidente que no existe obligación de pagar en el acto al agente denunciante, excepto cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, es decir, cuando el denunciado sea extranjero o no conste que tenga domicilio legal en España. En este último caso, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa cuyo pago podrá efectuarse mediante tarjeta de crédito o en metálico en euros y, en todo

caso, se tendrá en cuenta la posibilidad de reducción del 50 por ciento de la multa inicialmente fijada. En caso de no poderse abonar el importe de la multa, el agente acordará la inmovilización del vehículo, no pudiendo continuar la marcha. Para ello, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el agente denunciante.



POR CAMBIO DE PROVINCIA O MOTIVOS DE SEGURIDAD

¿Cuándo puedo solicitar un cambio de matrícula de un vehículo?

RESPUESTA

En primer lugar hay que señalar que la matriculación ordinaria (la normal de un vehículo) es única y tan sólo se lleva a cabo una vez. No obstante, hay varios supuestos donde, cumpliendo con las condiciones fijadas al respecto, se podrá conceder una nueva matrícula ordinaria distinta a la inicialmente asignada. Un primer supuesto es cuando se solicite simultáneamente una nueva matrícula y el cambio de titularidad por el adquirente de un vehículo en cuya matrícula figuren las siglas de la provincia donde se matriculó, siempre que tenga su domicilio en provincia distinta de aquella. Es un supuesto cada vez menos habitual porque van disminuyendo los vehículos antiguos, que son los que portaban matrículas con las siglas provinciales. Del mismo modo, en segundo caso,

cundo el titular de un vehículo en cuya matrícula figuren siglas provinciales cambie su domicilio a provincia distinta de aquellas. Igualmente es un supuesto que no suele producirse, al existir ya pocos vehículos matriculados con las siglas de la provincia.

Y lo mismo ocurre con el tercer supuesto, consistente en que se pretenda legalizar en nuestro país la situación de un vehículo matriculado en el extranjero, pero que anteriormente ha estado matriculado en España y en cuya matrícula figuren siglas provinciales. La solicitud únicamente podrá hacerla el nuevo propietario, siempre que sea distinto del último titular que figure inscrito en el Registro de Vehículos.

Por último, también podrá concederse una nueva matrícula, distinta de la que figure inicial o posteriormente asignada, cuando así lo solicite el titular del vehículo por razones de seguridad personal debidamente acreditadas. En este caso, el cambio de matrícula no estará sujeto al abono de la tasa de matriculación.

► 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.



HAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE. SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO

-20%

LECTORES MOTOR 16

LEGÁLITAS DEFENSA DEL CONDUCTOR

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

LEGALITAS.COM

Fiat presenta dos sucesores para el Tipo

El compacto italiano tenía lista su sucesión. Y en este caso, Fiat apostaba por una pareja de modelos. El Bravo, como versión de tres puertas, y el Brava, más familiar, con cinco.

A veces tendemos a pensar que las cosas siempre fueron como son ahora. Pero es un error. Un ejemplo, hace 25 años había que ir a una oficina a contratar un seguro para tu

coche... Hasta que llegó Línea Directa y lanzó la contratación telefónica. Eso que ahora, en los tiempos de internet, nos parece antediluviano fue, sin embargo, un gran avance.



Varias novedades, a cual más interesante, poblaban nuestras páginas. De Italia llegaba una familia de compactos –Bravo con tres puertas y Brava con cinco– para sustituir al Tipo.

Y de Alemania, la renovación de dos berlinas: el popular Opel Vectra, que incorporaba grandes avances en seguridad, y el exclusivo y premium BMW Serie 5.

En cuanto a las prue-

bas, protagonismo para dos deportivos.

Aunque lejos de sus tiempos más gloriosos, la nueva generación del Lancia Delta seguía siendo un modelo de pura diversión al volante. Esta versión HPE 20 HF de 186 CV brillaba por prestaciones y comportamiento.

De Nissan, probábamos el elegante 200 SX, del que destacaba su motor brillante y su relación precio-equipamiento.



LA PORTADA

Nº 607

FECHA

6-6-1995

HABLAMOS DE

Dos italianos y dos alemanes se repartían el espacio en nuestra portada de esta semana. De Italia, dos compactos, los nuevos Fiat Bravo/Brava y el deportivo Lancia Delta HPE 20 HF. Y de Alemania, dos berlinas, una más popular –el Opel Vectra– y otra más exclusiva –el renovado BMW Serie 5–.



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

LS 400, probamos el máximo lujo de Lexus

La marca japonesa, recién llegada a España, seguía sorprendiendo con productos exclusivos, refinados y lujosos al máximo. Como este LS 400 de 264 caballos, que probábamos.

Un cumpleaños para empezar: los primeros 25 años de Range Rover, ese modelo que había demostrado que lujo y todoterreno no son términos contradictorios.

Pero si de lujo habla-

mos, seguramente la máxima expresión –sin irnos a esas tradicionales marcas británicas que todos tenemos en mente– era este Lexus LS 400. Una berlina de más de cinco metros, con 264 caballos ba-



jo el capó, que brillaba por su delicadeza en todo momento, tanto en el trato a sus ocupantes como en su funcionamiento.

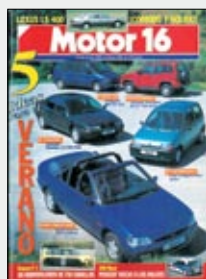
Combi era el apellido que Skoda había elegido para la versión familiar del Felicia, que se presentaba en Brno.

Más novedades de la semana eran la versión automática del Toyota Carina E o el futuro Mercedes SLK, el coupé desca- potable alemán que descubríamos an-

tes de su presentación.

De cara al verano proponíamos unas vacaciones en coche y seleccionábamos un modelo para cada familia: del aventurero Nissan Terrano II al atrayente Ford Escort Cabrio pasando por el urbano Fiat Cinquecento, el capaz Peugeot 806 o el confortable Citroën Xantia.

Y una locura bestial para terminar: el Renault Espace F1 que habíamos copilotado.



LA PORTADA

Nº 608

FECHA

13-6-1995

HABLAMOS DE

Cinco coches para el verano, y cada uno adaptado a un tipo de viajero. Citroën Xantia, Fiat Cinquecento, Ford Escort Cabrio, Nissan Terrano II y Peugeot 806. Y junto a ellos, la prueba del exclusivo Lexus LS 400 y dos novedades deportivas: el Renault Espace F1 y el 306 Maxi con el que Peugeot volvía a los rallies.

#RevistasContigo

#LeeRevistas



ANTES, DURANTE Y DESPUÉS

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

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

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



Hasta un

90%

de ahorro frente a un vehículo diésel o gasolina.



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

900 24 24 24 | iberdrola.es

