

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Lo último **508 SPORT ENGINEERED**



EL SUPERPEUGEOT

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 20 DE OCTUBRE

Nº 1.783 del 6 al 19 de octubre de 2020



ETIQUETA 0 Y 360 CV

LLEGAN MÁS ESTRENOS

Los descubrimos

DACIA SANDERO



VOLKSWAGEN ID.4



FORD PUMA ST



AUDI Q5 SPORTBACK



RENAULT ARKANA



OPEL MOKKA

Los conducimos



LEXUS LC 500 CABRIO



MAZDA MX-30



CITROËN AMI



MERCEDES EQ



MERCEDES CLASE E



SEAT TARRACO FR



SUZUKI ACROSS

Los probamos



TOYOTA COROLLA 125H HYBRID



FORD KUGA 2.0 ECOBLUE MHEV



SKODA SUPERB COMBI IV 1.4 TSI PHEV



VOLKSWAGEN T-ROC CABRIO 1.5 TSI



Las revoluciones ya no son lo que eran.

Audi e-tron Sportback. 100% eléctrico.

Todo cambia, incluso el modo en el que cambiamos el mundo. Hoy el progreso comienza por nosotros mismos y una decisión individual puede ser una poderosa revolución. Como cuando decides conducir el nuevo Audi e-tron Sportback, una apuesta por la movilidad sostenible que incorpora innovadores avances como su carga ultra rápida que completa el 80% de batería en solo 30 minutos*, una autonomía de 446 km** y el servicio Audi connect. El confort y la conectividad que necesitas para empezar tu revolución. [audi.es/etronsportback](https://www.audi.es/etronsportback)

Electric has gone Audi.

Audi A la vanguardia de la técnica

Consumo de electricidad combinado: 21,4-25,7 kWh/100 km. Emisión combinada de CO₂: 0 g/km (NEDC: 0 g/km).

* Los tiempos de carga reales pueden variar en función de las condiciones y de la instalación de carga disponible.

** La autonomía del vehículo puede variar por factores externos, incidiendo en ésta el perfil de la ruta, la temperatura, el tipo de neumáticos o el estilo de conducción del usuario.



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

Ahora sí, ha llegado el momento de cambiar. El momento de los coches eléctricos para todos. Con hasta 549 km de autonomía* y el 80% de la carga de la batería en 38 minutos**. Y además es un Volkswagen.

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

Nuevo ID.3
100% eléctrico
100% Volkswagen



Gama ID.3: Eléctrico consumo combinado (kWh/100 km) WLTP (NEDC): de 15,9 (13,5). Emisiones CO₂ (g/km) WLTP (NEDC): de 0 (0). Hasta 549 km de autonomía eléctrica según el ciclo WLTP para el Volkswagen ID.3 Pro S. Modelo visualizado ID.3 con equipamiento opcional con sobreprecio. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. *Valores de autonomía basados en un ID.3 Pro S con una batería neta de 77 kWh. **Valor de tiempo estimado para cargar desde el 5% al 80% de la batería neta de 77 kWh en un ID.3 Pro S con una potencia de carga de 125 kW.

Volkswagen way to **ZERO**

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Salón del Automóvil de Pekín 2020

Con todos los salones del automóvil clausurados, China, donde se inició la pandemia, ha abierto el de Pekín a bombo y platillo.

Hace unos meses se veía como algo posible y hoy ya forma parte de la realidad. China, país donde se originó la pandemia que ha matado a más de un millón de personas del planeta y hace retroceder la economía mundial a dimensiones imprevisibles, está en franca recuperación y prevé mantener la competitividad tanto en las exportaciones como en la demanda interna. De ahí que no sea de extrañar que mientras salones del automóvil de la importancia de Ginebra, París, Detroit o Los Ángeles fueran imposibles de celebrar, el Salón de Pekín haya abierto sus puertas a bombo y platillo, y con miles de visitantes. Unos visitantes y potenciales clientes que están obligados al uso permanente de mascarilla, por ser un recinto cerrado, además del forzoso trámite de enseñar en su móvil el código QR que demuestre la ausencia del Covid-19. Un procedimiento de obligado cumplimiento que da derecho a tocar y subirse a los vehículos expuestos, sin necesidad de desinfectarlos posteriormente por temor al contagio colectivo. Por eso, para los 90 expositores presentes en este evento ha sido una magnífica oportunidad de cara a mostrar sus últimas novedades, con especial atención a los vehículos de lujo y la numerosa oferta en eléctricos.

De hecho, uno de los mayores focos de atención se ha centrado en los hí-

bridos y los eléctricos puros. Especialmente abarrotado ha estado el stand de Tesla y su Model 3, fabricado en Shanghai con más autonomía y un motor con tracción integral. Exactamente igual que ha ocurrido con el SUV eléctrico ID.4 de Volkswagen, recién desvelado para todo el mundo. Siguiendo en esta misma línea, otro de los centros de atención ha sido Hyundai y su capacidad para desarrollar todo tipo de vehículos ecológicos. También merece mención especial el Polestar, marca deportiva y electrificada de Volvo, propiedad de Geely. Su prototipo Precept 4 es una berlina coupé que contará con dos propulsores eléctricos, 600 caballos y una autonomía de 700 kilómetros. En resumen, una feria de

lo más completita en la que su gran apuesta por los eléctricos ha acogido nuevas marcas como Nio, Xpeng, Li Auto, o WM Motor. Algo comprensible si tenemos en cuenta que, según la Asociación de Fabricantes de Automóviles de China, las ventas se incrementaron un 11,6 por ciento interanual en agosto, siendo el crecimiento más rápido desde mayo de 2018. En este sentido, merece la pena recordar que estamos ante el mercado de la automoción más potente del mundo: mueve 1,2 billones de dólares -1,02 billones de euros- y emplea a 33 millones de trabajadores.

Ginebra, París, Detroit o Los Ángeles fueron imposibles de celebrar, pero Pekín ha abierto sus puertas a miles de visitantes y potenciales clientes que, aunque obligados al uso de mascarilla o a enseñar el código QR que demuestre la ausencia de infección, pueden tocar y subirse a los vehículos sin necesidad de desinfectarlos después por temor al contagio colectivo.

Al detalle



BALEARES QUIERE SU MOVES

Parece un poco incomprendible que con lo que ha costado conseguir las ayudas del Gobierno para la renovación del parque y la apuesta por vehículos ecológicos, cada autonomía -que son las encargadas de gestionar las ayudas del Moves II- haga la guerra por su cuenta. Hay ocho que no han reclamado esos fondos; y ahora Baleares, una de ellas -ya fuera de plazo- cambia las condiciones para acceder a las ayudas a la compra de coches limpios. Ponen trabas a que las empresas puedan aprovechar esas ayudas y generan desigualdad de oportunidades respecto a ciudadanos de otros puntos de España. No es la primera decisión controvertida del Gobierno balear contra el coche... Y seguro que no será la última.



HONDA DICE ADIÓS A LA F-1

La anunciada salida de Honda de la Fórmula 1 y los rumores de que Red Bull también podría abandonar la disciplina son un terremoto en un campeonato que necesita justo lo contrario: que más equipos y fabricantes cuestionen la 'dictadura' en la pista de la escudería Mercedes-AMG.

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com
DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com
Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com
Julían Gamacho - jgamacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Montse Turiel - mturiel@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.
Consejo editorial: María Jesús Beneit, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507
Administración: Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución: Grupo Distribución Editoriales Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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



SUMARIO

Nº 1.783 · 6 al 19 octubre de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA 508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED

360 caballos, híbrido enchufable y tracción total en lo más de la familia 508.

12.- EN PORTADA DACIA SANDERO

La marca rumana renueva Sandero y Logan, ahora con una imagen más refinada y más tecnológica.

16.- CUATRO RUEDAS AUDI Q5 SPORTBACK

La marca de los aros sigue apostando en su gama Q por la deportiva carrocería Sportback.

18.- FORD PUMAST

El pequeño de los SUV de Ford se viste de carreras en este deportivo ST.

20.- OPEL MOKKA

Además de eléctrico, el Opel Mokka se ofrece en gasolina y diésel con potencias entre 100 y 130 CV.

22.- RENAULT ARKANA

Un SUV de amplia y práctica carrocería coupé que apuesta por mecánicas híbridas de gasolina.

24.- VOLKSWAGEN ID.4

El ID.4 llega al final del año con una poderosa silueta SUV y una única variante eléctrica de 204 CV.

26.- CITROËN AMI

El nuevo vehículo eléctrico de Citroën se comercializará solo a través de plataformas online, con fórmulas de pago muy atractivas.

28.- LEXUS LC 500 CABRIO

Lo más exclusivo de Lexus es este descapotable con motor V8 con el que se recupera el placer de viajar.

30.- MAZDA MX-30

La primera incursión de Mazda en el mundo de los eléctricos apuesta por su propia personalidad.

31.- SEAT TARRACO FR

Un toque picante con el acabado FR para el SUV más grande de Seat.

32.- MERCEDES EQV

Máxima capacidad y máxima



12

22

18



34



26



24



28

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca

ABARTH	8
AUDI	16
CITROËN	26
DACIA	12
FERRARI	8
FORD	18, 40
KARMA	10
LEXUS	28
MAZDA	30
MERCEDES	32
OPEL	20
PEUGEOT	6
RENAULT	22
ROLLS-ROYCE	7
SEAT	31
SKODA	44
SUZUKI	10, 34
TOYOTA	48
VOLKSWAGEN	24, 36

NUEVA GAMA PEUGEOT 308 CON PEUGEOT i-Cockpit® DIGITAL



CAJA AUTOMÁTICA DE 8 VELOCIDADES
CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO
DETECTOR DE ÁNGULO MUERTO

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL PSA FINANCE Atención al cliente: 91 347 22 41

Gama 308: Valores WLTP: consumo de carburante (L/100 km) mínimo y máximo de 4,4 a 7,55 en ciclo combinado - Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 115 a 174 en ciclo combinado. Valores NEDC Emisiones de CO₂ (g/km) desde 92 hasta 148. Más información en la sección WLTP de la página web de peugeot.es

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

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS LAS CAUSAS SOCIALES DE LEWIS HAMILTON

Aunque ya en el pasado evidenciaba su interés por determinadas causas sociales, la pandemia y los problemas raciales en Estados Unidos han llevado a Lewis Hamilton a impulsar particularmente ciertos temas más allá de la Fórmula 1.

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

tecnología en el eléctrico más grande de Mercedes.

33.- MERCEDES CLASE E

El renovado Clase E recupera los legendarios seis cilindros en línea.

34.- SUZUKI ACROSS

Suzuki comienza a vender el Across, un RAV4 Plug-in Hybrid customizado, con 306 CV.

36.- VOLKSWAGEN T-ROC CABRIO 1.5 TSI

Volkswagen es la única marca que se atreve a ofrecer un descapotable en el segmento SUV. Distinción para el T-Roc.

40.- FORD KUGA 2.0 ECOBLEUE MHEV

Gracias a la hibridación suave, los diésel pueden empezar a recuperar

parte del terreno comercial cedido. Este Kuga de 150 CV es un buen ejemplo.

44.- SKODA SUPERB COMBI 1V1.4 TSI PHEV

Los plug in son una de las mejores soluciones para la electrificación, y en el segmento de las berlinas familiares este Skoda Superb es una alternativa brillante.

48.- TOYOTA COROLLA 125H HYBRID

Con la mecánica de 122 caballos y la tecnología híbrida, el ECO japonés es una de las estrellas del mercado.

50.- ELECTRIFICACIÓN: IBERDROLA TE LO PONE FÁCIL

De la mano de Iberdrola te ofrecemos las últimas novedades en torno a la movilidad eléctrica.

GAMA KIA CEED 48V

Ceed de cinco puertas, ProCeed, Ceed Tourer y Xceed ofrecen desde ahora versiones con etiqueta ECO dotadas del 1.6 diésel de 136 CV con hibridación MHEV de 48 voltios y cambio manual inteligente IMT, que permite circular 'a vela' hasta 125 km/h.



FERRARI PORTOFINO M

Un V8 Turbo 3.9 de 620 CV, el manettino de cinco posiciones con modo Race y una caja de cambios de ocho marchas son solo algunas de las novedades en la evolución del Portofino, con 'M' de 'modificado'.

BMW M3 COMPETITION Y M4 COMPETITION

Los últimos descendientes del primer M3, lanzado hace 35 años, acaban de ver la luz. Se trata de los M3 Competition y M4 Competition Coupe, que comparten un seis cilindros en línea M TwinPower Turbo de 510 CV unido al cambio M Steptronic de 8 marchas con Drivelogic. Aceleran de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y su consumo medio es de 10,2 l/100 km. Además, en el verano de 2021 se sumarán a la gama las versiones con tracción total M xDrive.



▲▼ Exterior e interior se han personalizado con toques muy deportivos. Además, el 508 más brutal monta amortiguación variable, altura al suelo rebajada y vías más anchas, llantas de 20 pulgadas y discos de freno de 380 milímetros delante.



508 Peugeot Sport Engineered
Híbrido enchufable con 360 CV y tracción total

La división de altas prestaciones de la marca del león, Peugeot Sport Engineered, da nombre al 508 más exclusivo de la gama, disponible como berlina coupé de cinco puertas y también como familiar SW de perfil shooting brake, y que pone en juego una mecánica enérgica –nunca un Peugeot de serie había sido tan potente– y ecológica a la vez. Porque combina un 1.6 Puretech de gasolina turboalimentado que rinde 200 CV y 30,6 mkg con dos motores eléctricos –uno delante y otro detrás, con 110 y 113 CV respectivamente– para totalizar 360 CV de potencia y 53,1 mkg de par máximo. Y como ese poder se asocia a un cambio automático de 8 marchas y a la tracción total, las prestaciones son de órdago: de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos y recuperación de 80 a 120 km/h en 3 segundos. De hecho, la velocidad punta ha sido autolimitada a 250 km/h. Hay cinco programas de conducción –4WD, Sport, Hybrid, Confort y Electric, en el que podemos circular sin emisiones hasta los 140 km/h– y la batería, de iones de litio, tiene 11,5 kWh de capacidad, de manera que homologa 52 kilómetros WLTP de autonomía eléctrica –50 en ciclo NEDC–. El consumo WLTP es de 2,03 l/100 km y la recarga de la batería lleva menos de 2 horas en un punto de 7,4 kW (32A), 4 horas en uno de 3,7 kW (16A) y menos de 7 en un enchufe doméstico.

PARA PENSAR

53

kilómetros de autonomía eléctrica anuncia el Range Rover Velar híbrido enchufable

La nueva versión P400e del SUV británico rinde 404 CV, acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos y equipa una batería de 17,1 kWh que podemos cargar al 80 por ciento en media hora. Su consumo medio, 2,2 l/100 km.

EL PUNTAZO



La nueva generación del Hyundai i20 ofrecerá una versión N-Line 1.0 T-GDi de 120 CV. La personalización no se quedará solo en una estética dinámica, pues también el chasis recibirá modificaciones.

Nueva imagen y más tecnología
Cambios en el Peugeot 508 L a la venta en China

El 508 L es una berlina comercializada en China de gran parecido con el 508 europeo pero que tiene notables diferencias, como

una distancia entre ejes estirada 55 milímetros, una longitud que crece hasta 4,86 metros y un maletero con tapa convencional en lugar del funcional por-

tón de gran tamaño. Y Peugeot lo actualiza ahora coincidiendo con el salón de Pekín, donde el 508 L ha estrenado llantas bicolors de 18 pulgadas, parrilla en negro brillante, retrovisores y techo también pintados en negro y un interior revestido de cuero rojo y dotado de un sistema de conectividad más moderno. El cliente puede elegir entre motores de gasolina de 167 y 211 CV, y a finales de año llegará una versión híbrida enchufable.



Colaboración con Total
Así es el Peugeot Hypercar para Le Mans

Peugeot ha desvelado su Le Mans Hypercar, un prototipo desarrollado en colaboración con Total que avanza cómo será el coche con el que la firma francesa competirá en 2022 en la nueva categoría de las ca-

rreras de Resistencia. Como exige la normativa, es un híbrido eléctrico con motor delantero eléctrico de 200 kW y potencia conjunta de 500 kW –unos 680 CV–, que se distribuye al suelo a través de ambos ejes.

Es 17 centímetros más largo
Rolls-Royce presenta el Ghost Extended

Si hace unas semanas Rolls-Royce desvelaba la nueva generación del Ghost, su berlina más 'compacta', la firma británica muestra ahora la variante Extended, con 17 centímetros extra de longitud que se traducen en un hueco para las piernas mucho más generoso en las plazas traseras. De hecho, la marca dice que no hay ningún otro sedán de cuatro asientos con tanto espacio en la segunda fila, salvo el Phantom Extended, su 'hermano' mayor. En cuanto al diseño, todo permanece igual en frontal

y zaga, y en la vista lateral solo le delata la mayor longitud de la puerta posterior. Y dentro es posible pedir el nuevo asiento trasero Serenity Seat, reclinable eléctricamente como la butaca de un avión en Primera Clase. En cuanto a la mecánica, protagonismo para el nuevo V12 6.75 de 571 CV y 86,7 mkg, que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos en casi total silencio, pues Rolls-Royce ha distribuido 100 kilos de material fonoabsorbente por chasis y carrocería para aislarnos del sonido del motor o la rodadura.



◀ El refrigerador para botellas de champán tiene dos niveles: 6 y 11 grados. Es lo aconsejado por los sommelier consultados.



LYNK & CO, POR FIN EN ESPAÑA

El 01, un SUV de tamaño medio que comparte plataforma y mecánica con el Volvo XC40 –Lynk & Co y la casa sueca son propiedad de Geely– será lanzado pronto en España, con un único acabado no configurable –y solo dos colores de carrocería a elegir– para agilizar las entregas al máximo. Y dos tipos de mecánica: híbrida o híbrida enchufable, ésta con 261 CV.



▲ El Lynk & Co 01 que llega a Europa acaba de ser renovado. Podrá ser nuestro mediante una suscripción de 500 euros al mes.

Series especiales del Abarth 595

Elige entre **exclusividad** o máxima **adrenalina**

La italiana Abarth pone en liza dos atractivas series especiales de su coqueto 595. Se trata del exclusivo Scorpioneoro y del competitivo Monster Energy Yamaha, ya disponibles en los concesionarios, aunque habrá que darse prisa porque sólo se fabricarán 2.000 unidades de cada uno. El 595 Scorpioneoro es un vehículo prácticamente para coleccionistas, y su fuerte es la personalización, con detalles dorados en las llantas de 17 pulgadas o el escorpión pintado sobre el capó. También el interior se remata con detalles específicos. El propulsor es el

conocido 1.4 T-jet de gasolina con 165 CV, asociado a una caja manual de cinco relaciones o la automática robotizada en opción. Esta joya cuesta 23.950 euros, y 25.650 en la variante Cabrio. Por su parte, el 595 Monster Energy Yamaha se viste con una estética superdeportiva basada en el equipo de MotoGP. Presenta un programa Sport, diferencial autoblocante, suspensión trasera Koni, frenos optimizados... El motor es el ya comentado 1.4 T-jet, también con 165 CV. Y el precio es de 21.650 euros, o 23.150 si preferimos la carrocería Cabrio.



◀ La serie 595 Monster Energy Yamaha se basa en el equipo de MotoGP y prima la deportividad.



◀ La variante Scorpioneoro se decanta por la exclusividad, y rinde homenaje al A112 Abarth Gold Ring de 1979.



Por encargo de un cliente europeo

Ferrari **Omologata**: solo se fabricará una unidad

Con el P240 Superfast Aperta, Ferrari puso en marcha en 2009 una bella costumbre: diseñar, desarrollar y fabricar ejemplares exclusivos de acuerdo a las instrucciones de clientes que encargan coches únicos y a la medida. El último de esos 'one-off' es el Omologata, creado por el equipo de diseño que lidera Flavio Manzoni para satisfacer los deseos de un cliente que quería un coupé V12 inspirado en las carreras de GT. El proyecto,

que ha llevado algo más de dos años, toma como base la plataforma del 812 Superfast, del que conserva solo el parabrisas y los faros como elementos exteriores de la

carrocería, que en este caso se personaliza en color Rosso Magma de triple capa con acabados en fibra de carbono oscurecida.

Y dentro, asientos de color azul eléctrico tapizados con cuero y tela Jeans Aunde, arneses de competición de cuatro puntos y salpicadero

y volante con inserciones metálicas acabadas en pintura craqueada, para rendir tributo a los pilotos de GT de los 1950 y 1960.

► El Omologata es el décimo modelo 'one-off' desarrollado por Ferrari sobre la plataforma V12 de motor delantero.



Volvo XC60 Premium Edition desde 38.700€*

El coche que cuida de ti, como tú cuidas de los demás.

Descúbrelo en volvocars.es



#VolvoXC60

Consumo mixto (l/100 km) de 1,9 a 7,0; Emisiones CO₂ (g/Km) de 42 a 158.

*Volvo XC60 Momentum Pro B4 (Diesel Mild-Hybrid) Automático 155 kW (211 cv). P.V.P. recomendado para Península y Baleares: desde 38.700€ (IVA, transporte, aportación del fabricante y la Red de Concesionarios e impuesto de matriculación incluidos). Precio válido para unidades financiadas bajo la marca Volvo Car Financial Services® (pertenecientes a Volvo Car Group) a través de Banco Cetelem S.A.U. A-78650348, con un importe mínimo a financiar de 31.000€. Duración mínima, 48 meses. Permanencia mínima, 36 meses. Posibilidad de contratar seguro opcional de vida. Incapacidad Permanente, Incapacidad Temporal y/o Desempleo contratados con Cardif Assurance Vie y Cardif Assurances Risques Divers, Sucursales en España Clave DGSFP E-129 y E-130, respectivamente con la mediación de Banco Cetelem, S.A.U., Operador de Banca Seguros Vinculado inscrito en el Registro Especial de Mediadores de Seguros con el número OV0046. Dispone de Seguro de Responsabilidad Civil profesional y satisface el requisito de capacidad financiera. Consulta las entidades aseguradoras con las que Cetelem ha suscrito contrato de agencia en www.cetelem.es/seguros. Sujeto a la aprobación de Banco Cetelem S.A.U. Oferta válida únicamente para personas físicas y para vehículos vendidos antes del 31 de diciembre de 2020. El modelo visualizado no coincide con el vehículo ofertado.



EL MUSTANG MACH-E GT, CON 465 CV

Ford ha anunciado que la versión GT de su crossover eléctrico Mustang Mach-E, dotada de tracción total al montar doble motor, rendirá en Europa 465 CV de potencia y 84,7 mkg de par, permitiéndole acelerar de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos. Además, equipará suspensión adaptativa MagneRide, llantas de 20 pulgadas, pinzas de freno rojas y colores de carrocería exclusivos, como Azul Grabber y Naranja Ciber.



Mayor equipamiento de seguridad

El **Suzuki Swift** cambia por dentro y por fuera

Con precios que, promoción incluida, arrancan en los 15.270 euros de la versión GLE 1.2L Mild Hybrid, ya se pueden hacer pedidos en España del renovado Swift, que estrena apariencia exterior donde destaca el rediseño de la parrilla frontal –recorrida ahora por un listón cromado–, los faros LED o una oferta de colores de carrocería ampliada a 11 pinturas, de las que 4 son nuevas tonalidades bicolor: tres con techo negro –Naranja Flame, Rojo Burning y Azul Speedy– y una con techo plata –Amarillo Rush–. Y tanto el acabado básico GLE como el más completo GLX equipan ahora de serie el sistema de seguridad Suzuki Safety Support basado en una cámara y un sensor láser, encarga-

dos de detectar vehículos y peatones para gestionar el control predictivo de frenada o de velocidad adaptativo, los asistentes de cambio de carril o de luz de carretera, las alertas de fatiga o de cambio de carril, o los sistemas de detección de ángulo muerto y de reconocimiento de señales. Y en la parte mecánica, el motor 1.2 Dualjet 16V de 83 CV con sistema SHVS Mild Hybrid de 12 voltios –tienen etiqueta ECO– se puede combinar con el cambio manual de cinco velocidades –disponible con la tracción total 4WD Allgrip Auto– y el automático CVT de variador continuo con siete etapas prefijadas.



◀ Dentro hay cambios de diseño en la instrumentación y mejoras en conectividad e infoentretenimiento: pantalla central táctil de 7 pulgadas, compatibilidad con Apple CarPlay, Android Auto y Mirror Link...



Eléctrico de autonomía extendida

El **Karma Revero**, muy pronto en nuestro país

El Revero, una lujosa berlina con mecánica eléctrica de autonomía extendida que fabrica la compañía Karma Automotive en California y ya se vende en Norteamérica, será comercializado muy pronto en España y Portugal –para Europa se ha anunciado un precio de partida de 113.616 euros– a través del importador Karma Spain, que hace unos

días mostraba el coche en Autobello, el Concurso de Diseño, Elegancia y Buen Gusto celebrado en Madrid y donde el Revero fue reconocido por el jurado como ‘Coche más futurista’. Combina dos motores eléctricos que suman 403 CV de potencia y anuncia una autonomía máxima de 483 kilómetros, de los que 80 pueden ser en mo-

do totalmente eléctrico y el resto gracias a la acción de un motor de gasolina de cuatro cilindros con turbo, que oficia como generador de energía para recargar la batería de 21 kWh –en una toma de 40 kW se carga por cable al 80 por ciento en 24 minutos– y también ayuda a mejorar las prestaciones.



EMPIEZA A PAGAR EN 2021

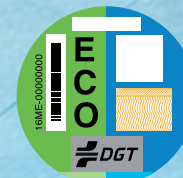
MODELOS COMPATIBLES CON LAS AYUDAS DEL PLAN RENOVE



SIEMPRE HAY UN SUZUKI PARA TI

Prueba los SUZUKI con tecnología híbrida

Con lo último en tecnología y los nuevos modelos híbridos, ponemos a tu disposición la gama más amplia de vehículos Suzuki. Hay un modelo que se ajusta a las necesidades de cada usuario. Ven y no dejes escapar la oportunidad de probar el que más se acerca a las tuyas.



Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 4,9 a 6,2. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): de 111 a 141 (de 88 a 111 NEDC).

*Financiación sujeta a estudio y ofrecida por Santander Consumer E.F.C., S.A. Oferta válida hasta el 31 de Diciembre de 2020. Financia ahora y empieza a pagar cuotas en 2021. Los intereses se acumularán al capital vivo.

**Plan RENOVE 2020 financiado por MINCOTUR. Podrán beneficiarse aquellas personas que cumplan con los requisitos exigidos en el RDL 25/2020.





STEPWAY EL 65 POR CIENTO DE LAS VENTAS DEL SANDERO REC AEN EN ESTA AVENTURERA VERSIÓN, AHORA MÁS CUIDADA QUE ANTES

Sencillez al poder



◀▶ El sistema de GLP está mucho mejor integrado que antes. Los Stepway lucen detalles interiores en naranja. Esta pantalla es de 8 pulgadas.



▶◀ Ahora hay más espacio aún en su interior. El maletero gana 18 litros y llega a los 328. Puede equipar un práctico doble fondo.



Dacia echa toda la carne en el asador con su nuevo Sandero, un inteligente vehículo que combina sencillez, amplitud y economía como ningún otro rival sabe hacerlo. Y eso se nota en sus ventas. La nueva generación seguirá esos pasos, pero avanzando en diseño, tecnología, calidad...

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Con 2,1 millones de unidades a sus espaldas y siendo el vehículo más vendido a particulares en toda Europa desde 2017, Dacia podía haber sido conservadora a la hora de crear la tercera generación del Sandero. Sin embargo, se la han jugado. Y van a ganar.

El nombre y los emblemas exteriores es lo único que hereda de su antecesor, porque el resto es nuevo. Y salta a la vista con un diseño mucho más cuidado, sobre todo en su versión Stepway, que supone el 65 por ciento de las ventas totales de este compacto. Eso se nota en unas protecciones mucho más disimuladas, en un capó personalizado o en unas ingeniosas barras para el techo –en un par de minutos pasan de longitudinales a transversales para soportar hasta 80 kilos–.

Pero lo cierto es que el nuevo Sandero parece más coche gracias a sus formas, porque en realidad solo es dos centímetros más largo: 4,09 metros. En cualquier caso, también es 2 centímetros más bajo –no se aprecia a la hora de acceder, con un asiento a una altura correcta para man-

tener su confort– y nada menos que 11 centímetros más ancho que antes, lo que se dice pronto.

En el exterior sobresalen sus faros delanteros, con una firma luminosa creada con tecnología LED, la misma que se usa para las luces de cruce, pues intermitentes, luces largas o antiniebla mantienen las clásicas bombillas. Otros detalles que

▶▶ Para repostar GLP hará falta un adaptador. Las versiones Stepway suman 41 milímetros de altura libre al suelo, hasta ofrecer 174.



se han cuidado son sus tiradores, la antena ahora va en la parte final del techo y se ha eliminado el veterano botón del portón trasero.

Esta llamativa carrocería se sustenta sobre una moderna plataforma. Tanto que es la misma que usan Clio o Captur, y que en su día –cuando podamos conducirlo– debe traducirse en un mayor dinamismo. Aporta rigidez, una mayor seguridad pasiva y se asocia a una dirección con asistencia eléctrica, vital para poder recibir nuevos asistentes a la conducción. Entre



ellos también encontramos sensores de ángulo muerto y frenada de emergencia, además de aparcamiento asistido, sin olvidar que ahora hay sensores de lluvia y luces, apertura y arranque ‘manos libres’, techo solar eléctrico e incluso freno de estacionamiento eléctrico, elemento que no será de serie en toda la gama.

Esa plataforma CMF-B también le permite ganar centímetros en un interior más atractivo, ordenado y de calidad. Y eso que mantiene plásticos duros por todas partes. Ahora hay un volante con regulación en altura y profundidad, hay más espacio detrás y su maletero su-



PLATAFORMA CMF-B COMPARTIDA CON CLIO Y CAPTUR

Vivir bajo el paraguas del Grupo Renault permite a Dacia beneficiarse de la tecnología de la firma francesa, y buen ejemplo de ello es el hecho de que el nuevo Sandero nazca desde la plataforma CMF-B, estrenada no hace tanto por los nuevos Clio y Captur. Además de aportar una mayor rigidez, que se traducirá en una mejor dinámica, esta base incrementará su seguridad pasiva –ahora, además, hay seis airbag–, sin contar que estrena una dirección con asistencia eléctrica, vital para poder ofrecer nuevos sistemas de ayuda a la conducción –ahora hay sensores de ángulo muerto, frenada de emergencia y llamada SOS, entre otros–. Y ventajas añadidas de la CMF-B es que permite aumentar su distancia entre ejes para ganar espacio interior y está preparada para versiones electrificadas. No obstante, y aunque Dacia sigue siendo muy reservada al respecto, se sabe que su primer eléctrico no usará esta base, pues será el Spring, que será lanzado en 2021.

▼ La plataforma CMF-B es mucho más avanzada que la actual.



MEDIA CONTROL SOLUCIÓN PERFECTA PARA TU SMARTPHONE



► Ahora puede equipar faros delanteros LED, sensores de lluvia y luces...

ma 18 litros para alcanzar los 328. Puede equipar doble fondo y rueda de repuesto como las demás.

En conectividad gana enteros con una pantalla táctil de 8 pulgadas, pero sobre todo con la opción básica llamada Media Control, que permite conectar nuestro smartphone al vehículo y dejarlo a mano mediante un ingenioso soporte perfectamente disimulado en el salpicadero.

Curioso es que Dacia elimine sus ahorradores diésel dCi, porque ahora la gama se limita a un motor 1.0 de tres cilindros de gasolina cuya versión atmosférica -SCe- eroga 65 CV y no se ofrece en Stepway. Si tiene turbo -TCe- alcanza los 90 CV y se asocia a un cambio manual de 6 velocidades, o a una transmisión automática del tipo CVT que reemplaza al anterior Easy-R manual pilotado. Pero la opción más interesante de la gama se denomina TCe 100 ECO-G y deriva del anterior, solo que con más potencia y asociado a un sistema de gas licuado que añade un tanque de 40 litros -8 más que antes- en el hueco de la rueda de repuesto. Dicho sistema está mucho mejor integrado que antes, e incluso su ordenador muestra ahora información referente al funcionamiento con GLP.

DACIA LOGAN LA BERLINA 'LOW COST'

La 'nueva' Dacia aparecía de la mano de Renault hace 15 años precisamente con el Logan, una berlina compacta que ahora estrena una tercera generación que, definitivamente, sí aterrizará en España. Y es que la firma rumana ha decidido eliminarlo de bastantes mercados, debido a la baja demanda de este tipo de carrocería en algunos países.

Hablamos en el caso del nuevo Logan de un vehículo que mide 4,40 metros de largo -31 centímetros más que el Sandero- y que luce un aspecto exterior tan llamativo como su nuevo hermano

gracias a detalles como sus faros con tecnología LED o sus nuevas proporciones, que le aportan más empaque.

El interior también presenta un nuevo diseño, pero lo más importante es que gracias a la plataforma CMF-B se gana todavía más espacio para sus ocupantes y para el equipaje, ya que el maletero suma 18 litros y alcanza los 528, una cifra más que sorprendente. Además, para esta zona Dacia ha ideado un práctico organizador de carga.

Mecánicamente no habrá sorpresas, pues heredará los mismos propulsores que acaba de estrenar el Sandero -la gama definitiva aún está por definir-, pero este

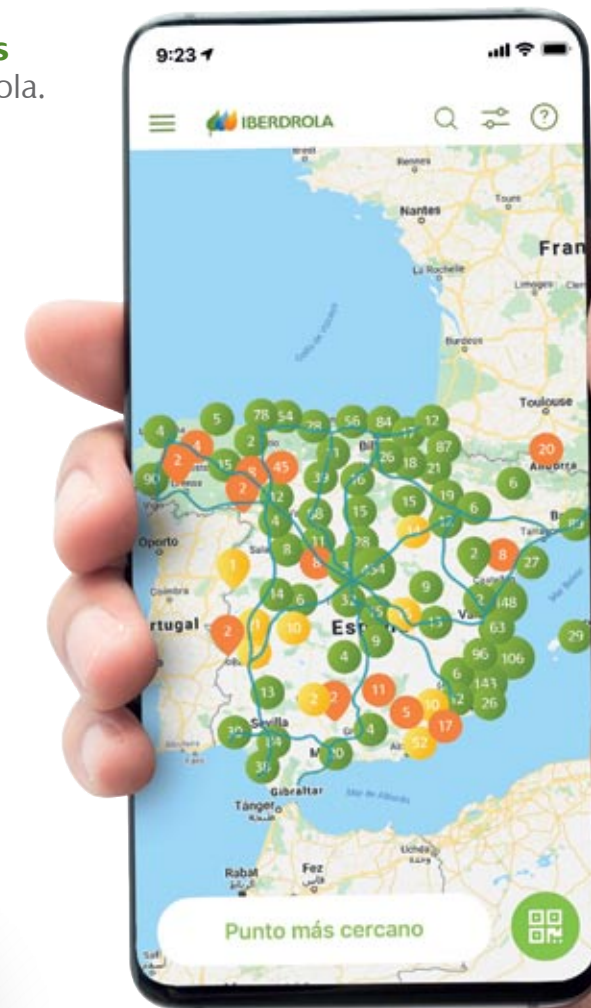
Logan si se beneficiará de nuevos sistemas de ayuda a la conducción -frenada de emergencia, sensores de ángulo muerto..., de nuevos elementos de confort -climatizador automático, freno de estacionamiento eléctrico, techo solar...- y también de sus sistemas multimedia con pantallas de hasta 8 pulgadas. Y, por supuesto, sin descuidar el precio final.



► El tercer volumen estira su carrocería hasta los 4,40 metros. Dacia elimina el botón para abrir el maletero, y ahora la antena va colocada en la parte trasera.

Si te mueves en vehículo eléctrico esta es tu App

- La **Red más amplia de Estaciones de Recarga**. Verificadas por Iberdrola.
- **Reserva y paga desde la App.**
- **Planifica tu ruta** de forma sostenible y económica.



Descárgate la App
Recarga Pública Iberdrola



Es verde. Es digital. Es Iberdrola.





Eslabón necesario

La familia Sportback de Audi se incrementa con este llamativo Q5, una versión que luce un aspecto más desenfadado y juvenil, pero que no pierde un ápice de su funcionalidad o de su amplitud. Y además aterrizará con una amplia gama de motores con etiquetas 0 Emisiones y ECO.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Tres meses después de dar a conocer su revitalizado Q5 la firma de los cuatro aros presenta su nueva versión Sportback, que llega con cierto retraso respecto a sus competidores directos.

Pero el caso es que aquí lo tenemos, y aterrizará en los concesionarios durante la primera mitad de 2021 con una imagen más dinámica y desenfadada que cualquier otro Q5, gracias a la marcada caída del techo en su parte final, seña de identidad de la silueta

de todos los Audi con el apellido Sportback.

Este perfil no afecta a sus dimensiones exteriores, calçadas a las del Q5—solo gana 7 milímetros de longitud—, pero sí ayuda a firmar un índice Cx de solo 0,30. Y remata la jugada una oferta con 12 colo-

res de carrocería, 21 modelos de llanta entre 18 y 21 pulgadas... Sin olvidar que podemos equiparlo en opción con faros Matrix LED o pilotos de tecnología OLED digital.

Dentro mantiene la línea del renovado Q5, con el Audi virtual cockpit de 12,3 pul-

gadas tras su volante y una nueva pantalla táctil de 10,1 pulgadas, mucho más intuitiva que el anterior sistema MMI con el touchpad central, elemento que ahora deja espacio a nuevos huecos portaobjetos.

Detrás es probable que las cosas cambien ligeramente, pues parece lógico pensar que habrá menos altura al techo; aunque nada alarmante, pues el Q5 es todo un referente en cuanto a amplitud. Y como opción se ofrecerá la banqueta trasera plus, que suma regulación longitudinal y en inclinación para que su maletero pase de 510 a 570 litros. Aún así, anuncia 40 litros menos que un Q5, pero puede ampliarse hasta los 1.480 litros. Y a la zona de carga se accede por un portón eléctrico.

Cuando llegue al mercado lo hará con el eficiente 40 TDI, un motor diésel de dos litros con 204 CV que suma doble inyección de AdBlue para minimizar al máximo las emisiones de NOx, además de

► Las plazas delanteras son calçadas a las del Q5 'convencional', y detrás puede equiparse con la banqueta plus, con regulación en inclinación y longitud. Su maletero tiene 510 litros, 40 menos que el Q5 normal.

► De serie cuenta con instrumentación Audi virtual cockpit de 12,3 pulgadas y la nueva pantalla central táctil de 10,1 pulgadas.

► El diseño de su zaga le permite ofrecer un coeficiente aerodinámico Cx de 0,30. Ofrecerá motores de entre 163 y 367 CV de potencia.

contar con sistema 'mild hybrid', detalle que le permitirá conseguir la etiqueta ECO de la DGT, distintivo que será común en toda la gama Q5 Sportback a excepción de los 50 TFSIe y 55 TFSIe, dos versiones híbridas enchufables, con 300 y 367 CV respectivamente, que prometen más de 50 kilómetros de autonomía en modo eléctrico y se benefi-

ciarán por ello de la etiqueta 0 Emisiones.

Audi también propondrá los 35 TDI, además de las versiones 40 TFSI y 45 TFSI, que ofrecen 163, 204 y 245 CV respectivamente. Todos irán acompañados de un cambio S tronic de 7 velocidades y de un sistema de tracción a las cuatro ruedas quattro con tecnología Ultra—permite funcionar so-

lo con tracción delantera si no hay pérdidas de adherencia—, mientras que la guinda del pastel será el SQ5 Sportback, cuyo 3.0 V6 TDI eroga 341 CV y se asocia a un cambio Tiptronic de 8 marchas.

Para dar un 'feeling' más dinámico a esta gama Sportback, Audi instala una suspensión deportiva de serie, que podrá reemplazarse por una amortiguación activa—varía el tarado según el modo de conducción elegido—, e incluso por un sistema neumático que eleva su carrocería 45 milímetros en modo Off-road y la hace descender 15 en vías rápidas para bajar el centro de gravedad, mejorando así aerodinámica, consumo...

Ni que decir tiene que brillará en ayudas a la conducción, pero será algo más caro que un Q5, cuya gama parte de 51.980 euros.





PURASANGRE ES LA PRIMERA VEZ QUE LA MARCA INCORPORA EN EUROPA UN SUV CON EL INCONFUNDIBLE SELLO FORD PERFORMANCE

El nuevo Puma ST calienta motores ante su inminente llegada en diciembre. Estamos deseando sentir sus 200 CV y comprobar todas las mejoras introducidas en el chasis, pero hasta que llegue ese momento te contamos sus secretos, incluido su precio: 34.000 euros.



Un SUV de carreras

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El nuevo Ford Puma nos ha gustado, y mucho, en las pruebas que hemos realizado. Y ahora estamos expectantes ante la llegada de la variante más picante, el primer SUV que incorpora el sello Ford Performance en Europa.

Debutará en diciembre y costará 34.000 euros. A cambio disfrutaremos de exclusividad y prestaciones a partes iguales. Bajo el capó encontramos un viejo conocido. Se trata del mismo motor que porta el Fiesta ST, un bloque de gasolina trcilíndrico 1.5 EcoBoost que rinde 200 CV y

que sólo se asocia a un cambio manual de seis relaciones. Suficiente para alcanzar los 220 km/h o acelerar de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos.

Su personalidad rebelde se combina con soluciones prácticas para limitar el consumo, como un sistema de desactivación automática de un cilindro cuando la carga del motor lo permite. El consumo medio WLTP es de 6,8 litros.

Lógicamente, el Puma ST ha visto revisado su chasis para compensar sus altas prestaciones o su generosa altura al suelo, mayor como es obvio que en un Fiesta ST. Por eso incorpora un diferencial me-

cánico de deslizamiento limitado, algo que no se estila en este segmento y con este formato SUV. De esta manera, y junto al Control Vectorial del Par, se consigue reducir el subviraje y se optimiza la tracción a la salida de las curvas.

Este elemento forma parte del paquete opcional Performance, junto a una función 'launch control', un control de estabilidad con tres niveles de actuación –incluida la desconexión total– y unos nuevos muelles patentados para la ocasión.

Además, la barra de torsión trasera es hasta un 50 por ciento más rígida que la de un

Puma 'convencional', las barras estabilizadoras son más gruesas (28 milímetros detrás y 24,2 delante) y la dirección es un 25 por ciento más rápida.

Las llantas de 19 pulgadas, firmadas con el logo ST, montan unos neumáticos Michelin Pilot Sport 4S de medida 225/40 ZR19 fabricados para la ocasión, y el sistema de frenado se revisa al alza, pues monta discos un 17 por ciento más grandes: de 325 milímetros delante y 271 detrás.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 ECOBOOST
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.497
Potencia máxima/rpm	200 CV/6.000
Par máximo/rpm	32,7 mkg/2.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos delant./traseros	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	225/40 R19
Peso (kg)	1.358
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.226/1.805/1.533
Volumen maletero (l)	456 / 1.216
Capacidad depósito (l)	45
De 0 a 100 km/h (s)	6,7
Velocidad máx. (km/h)	220
Consumo mixto (l/100 km)	6,8 (WLTP)
Emissiones CO ₂ (g/km)	134 (NEDC)
Precios desde... (euros)	34.000

◀◀ El color Verde Mean es exclusivo para esta versión, y el techo siempre se remata en negro brillante. Los ajustes realizados en el chasis son necesarios para su gran potencial.



TOMA DE CONTACTO AMOR A PRIMERA VISTA

Se nos hace la boca agua cuando pensamos en probar a fondo el nuevo Puma ST, pero de momento nos tenemos que conformar con una presentación oficial estática. Nos vale para asimilar su exclusividad, al margen de sus argumentos mecánicos ya comentados.

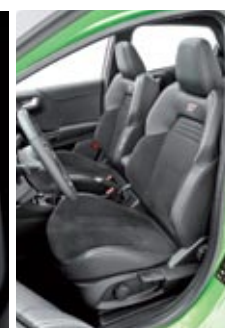
Nos llama la atención el color Verde Mean exclusivo para este modelo –hay otros seis disponibles– y los elementos específicos, como un splitter delantero, un alerón integrado en el techo, un difusor trasero o una rejilla con acabado negro brillante. Los fa-



▲ Las llantas de 19 pulgadas montan neumáticos específicos y los discos de freno son un 17 por ciento más grandes. El maletero cubica 456 litros, incluidos los 81 del hueco bajo el piso, denominado MegaBox.



▶▶ Estrena un modo Circuito, que desconecta la electrónica. Los asientos Recaro son de serie y se remata con detalles más deportivos que el resto.



ros son Full LED y las llantas gozan de acabado en magnetita o metal mecanizado.

Nos acomodamos en los asientos Recaro –son de serie–, y aunque la presentación no protagoniza cambios en relación al resto de la gama, el habitáculo de la versión ST sí muestra detalles propios como el volante, la palanca del cambio, los respaldos en gris metalizado... No podemos evitarlo y arrancamos el motor.

Las válvulas de escape activas provocan que el sonido del 1.5 EcoBoost se amplifique en el escape, sobre todo cuando activamos el modo Sport. También cuenta con los programas Normal, Circuito –desconecta la electrónica– y ECO –es la primera vez que se incorpora a la gama ST–. El equipamiento es muy completo, en la línea del acabado Vignale.

▶▶ A los detalles ST añade unas válvulas de escape activas que amplifican el sonido por el escape.





125 MILÍMETROS MÁS CORTO QUE LA GENERACIÓN ANTERIOR, PERO CON MAYOR DISTANCIA ENTRE EJES. Y EN TECNOLOGÍA, AVANCE TOTAL



Aunque Opel ya había desvelado el Mokka-e, de mecánica eléctrica, faltaba por conocerse el resto de la gama, que también presume de diseño innovador y tecnología al máximo nivel. Disponible en gasolina y diésel con potencias entre 100 y 130 CV, sus precios arrancan en 21.000 euros.

Marca el camino

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Con el nuevo Mokka, un modelo cien por cien PSA –se fabrica en Francia, de hecho–, Opel pisa el acelerador dentro del segmento B-SUV, donde ya cuenta con el Crossland X, que es 6 centímetros más largo toda vez que la nueva generación del Mokka ahora desvelada mide 12,5 centímetros

menos que su antecesor, lo que le deja en 4,15 metros. La convivencia de ambos puede sorprender, pero no carece de sentido: un Crossland X eminentemente funcional y un Mokka bastante más emocional para que cada cliente elija. Y esa emoción extra del nuevo modelo llega, para empezar, por una estética vanguardista, pues se trata del primer

producto de la firma alemana con frontal 'Opel Vizor', que se aplicará al resto de la gama de ahora en adelante.

La innovación estilística afecta también a un interior protagonizado por el puesto de mando digital 'Opel Pure Panel', orientado hacia el conductor, con muy pocos botones físicos e información centrada en lo esencial para evitar lo que la marca llama «intoxicación digital».

Además, el Mokka presume de tecnologías innovadoras como los faros matriciales IntelliLux LED, que evitan deslumbramientos, y otras ayudas ADAS como control de



►► Nuevo diseño: primer vehículo de la casa con frontal 'Opel Vizor' –se aplicará a futuros productos– y nombre del modelo en el centro del portón.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 TURBO 100	1.2 TURBO 130	1.5 DIESEL 110
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.499
Potencia máxima (CV/rpm)	100 / 5.000	130 / 5.500	110 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	20,9 / 1.750	23,5 / 1.750	25,5 / 1.750
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man. 6 v. / Aut. 8 v.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	N.d.	N.d.	N.d.
Peso (kg)	1.270	1.275 (Aut: 1.295)	1.295
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.151 / 1.791 / 1.531	4.151 / 1.791 / 1.531	4.151 / 1.791 / 1.531
Volumen maletero (l)	350 / 1.105	350 / 1.105	350 / 1.105
Capacidad depósito (l)	N.d.	N.d.	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	10,6	9,1 (Aut: 9,2)	10,8
Velocidad máx. (km/h)	188	202 (Aut: 200)	190
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	5,5	5,5 (Aut: 5,9)	4,3
Emissiones CO ₂ NEDC (g/km)	104	103 (Aut: 111)	100
Precios desde... (euros)	21.000	24.400	22.500

AL RITMO DEL MERCADO DE MONOVOLUMEN A SUV



▲ **OPEL MERIVA (2003).** - El primer Meriva, fabricado en Figueruelas, era un monovolumen de 4,05 metros con potencias de hasta 125 CV. Renovado en 2006, contó con una versión OPC de 180 CV.



▲ **OPEL MERIVA (2010).** - El segundo Meriva, zaragozano también, creció a 4,29 metros y adoptó las puertas laterales FlexDoors de apertura enfrentada. Disponía de motores de hasta 140 CV.



▲ **OPEL MOKKA (2012).** - Aunque el Meriva sería relevado en 2017 por el actual Crossland X, muchos ven en el Mokka su evolución natural, ya con enfoque SUV. Fabricado en Zaragoza, media 4,28 metros.



▲ **OPEL MOKKA X (2016).** - Una actualización a fondo le convirtió en Mokka X, que ofrecía motores de hasta 150 CV. Desde 2017 hasta el final de su producción en 2019 convivió con el Crossland X.



◀ El nuevo Mokka mide 415 centímetros de largo, 6 menos que el Crossland X, con el que convivirá. Estrena el puesto de conducción 'Opel Pure Panel', completamente digital.



crucero adaptativo y con ajuste en función de las señales de tráfico, asistente de mantenimiento de carril, alerta por

somnolencia, aviso de colisión frontal y detección de peatones con frenado automático por encima de 5 km/h... Y el

sistema de infoentretenimiento puede contar con pantalla táctil de 7 o de 10 pulgadas: la primera se asocia al cuadro de

instrumentos digital de 7 pulgadas y la segunda, al cuadro de 12 pulgadas.

En cuanto a motores, y al margen de la versión Mokka-e eléctrica, el nuevo SUV permite escoger entre un diésel 1.5 de cuatro cilindros con 110 CV –3,8 l/100 km de media NEDC y 4,3 según el ciclo WLTP– y los 1.2 Turbo tricilíndricos de gasolina, en variantes de 100 y 130 CV. Siempre con tracción delantera y en todos los casos con caja manual de seis marchas, aunque el 1.2 Turbo de 130 CV se ofrece también con caja automática de ocho velocidades.

MOKKA-E EN ESPAÑA, DESDE 35.400 EUROS

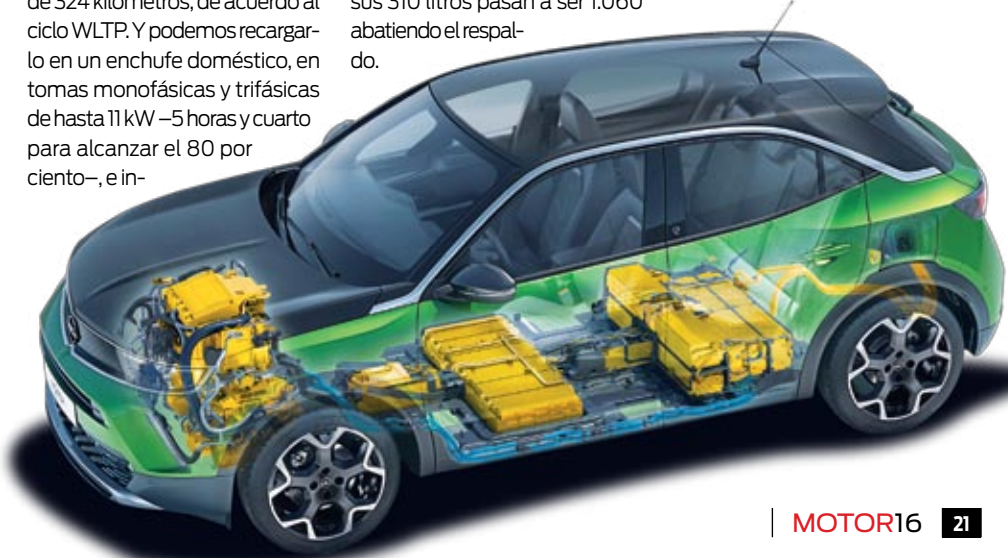
La plataforma multienergía CMP del Mokka, común a Opel Corsa, DS 3 Crossback y los Peugeot 208 y 2008, permite ofrecer como una versión más el Mokka-e,

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW (136 CV)
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.598
La./An./Al. (mm)	4.151 / 1.791 / 1.532
Maletero (l)	310 / 1.060
Neumáticos	N.d.
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50,0 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	9,0
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100km)	17,4
Emissiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	324
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Potencia máxima carga	100 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	5 h 15' (a 11 kW) 30 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	35.400

que también comparte con las variantes eléctricas de los modelos citados toda la mecánica. Nos referimos básicamente a la batería de 50 kWh, distribuida en una especie de 'H' entre los dos ejes, y al motor de 100 kW (136 CV), combinación que en el nuevo SUV urbano de Opel se traducen en una aceleración de 0 a 100 km/h en 9 segundos exactos y en una autonomía media de 324 kilómetros, de acuerdo al ciclo WLTP. Y podemos recargarlo en un enchufe doméstico, en tomas monofásicas y trifásicas de hasta 11 kW –5 horas y cuarto para alcanzar el 80 por ciento–, e in-

cluso en puntos rápidos de 100 kW, en los que basta media hora para completar la operación. Y la batería está garantizada por ocho años o 160.000 kilómetros. El conductor puede circular en los modos Normal, Eco y Sport, más una función B (Brake) del cambio automático que incrementa la retención al decelerar. El maletero pierde 40 litros frente al resto de la gama Mokka, pero sus 310 litros pasan a ser 1.060 abatiendo el respaldo.



► El Arkana mide 4,57 metros de longitud y 1,57 de altura. Más largo, y a la vez más bajo, que el Kadjar.



◀ Según Renault, el Arkana presume de más espacio para las piernas en la segunda fila que cualquiera de sus rivales. La pantalla central puede ser de 7 o 9,3 pulgadas.

Estilo y función

La oferta de Renault crece en 2021 con el Arkana, un SUV de amplia y práctica carrocería coupé cuya gama recurre exclusivamente a mecánicas híbridas de gasolina. Y su avanzada tecnología se extiende también a la seguridad, la conectividad o un diseño interior donde se impone lo digital.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Cuando el año pasado Renault desveló el SUV coupé Arkana fabricado en Rusia y destinado a ese mercado, la firma del rombo ya aclaró que se trataba de un modelo específico para ese país —allí la gama acoge incluso variantes con tracción total— y que más adelante lanzaría un vehículo similar pero adaptado a gustos globales, incluyendo ahí a los conductores europeos. Y ese ‘más adelante’ ha llegado, pues la marca francesa acaba de mostrar el Arkana definitivo —resulta curioso que se recurra al mismo nombre—, que fabricará en Corea del Sur —de la planta de Busan saldrá también el Samsung XM3, idéntico pero dirigido al mercado

local— y llegará a nuestro país en la primera mitad de 2021.

Se trata de un SUV de marcado perfil coupé con 4.568 milímetros de largo, 1.571 de alto y 2.720 de distancia entre ejes, cuya forma puede recordar la del BMW X4, aunque el Arkana es mucho más compacto: 184 milímetros de diferencia. Y, pese a ello, Renault anuncia que ofrecerá la mayor distancia para las rodillas y para los pies en la segunda fila de su segmento, así como

un generoso maletero: 513 litros, por los 525 del citado X4. De hecho supera los 500 litros del Mercedes GLC Coupé, que es 163 milímetros más largo.

En el plano mecánico se apuesta de manera decidida por la hibridación, pues todos los motores se ayudarán de la electricidad de una u otra forma. El caso más evidente es el de la versión E-Tech híbrida —aquí el maletero se reduce a 438 litros—, que comparte tecnología con el Clio E-Tech: un

motor 1.6 de cuatro cilindros con filtro de partículas asociado a dos motores eléctricos —uno es el principal y el otro es un generador de arranque de alta tensión— y una transmisión automática inspirada en la experiencia de la marca en Fórmula 1. Gracias a este conjunto propulsor, hasta el 80 por ciento del tiempo de circulación por ciudad se efectúa en modo eléctrico, lo que reduce consumo y emisiones hasta un 40 por ciento.



◀ Hay tres tipos de instrumentación digital, en función de la versión: de 4,2, de 7 y de 10,2 pulgadas. El acabado R.S. Line, disponible con todos los motores —incluido el híbrido—, reviste puertas y salpicadero en carbono. Y gracias al sistema Multi-Sense podemos elegir entre los modos de conducción Eco, Confort y MySense, éste personalizable.



La oferta de motores se completa con los TCe 140 y TCe 160 de gasolina, dos variantes del 1.3 de cuatro cilindros con inyección directa

y turbo que ahora reciben el apoyo de un sistema microhíbrido mediante un alternador/motor de arranque conectado a una batería de iones de litio

de 12V, alojada bajo el asiento del pasajero delantero.

Y el Renault Arkana presumirá de tecnología en otros capítulos, como el de la se-

guridad y las ayudas de conducción —asistente de tráfico y autopista, regulador de velocidad adaptativo con Stop&Go, luces de carretera automáticas, frenada activa de emergencia con sensor día/noche de peatones y ciclistas, alerta de ángulo muerto, reconocimiento de señales de tráfico con aviso de velocidad excesiva, alerta de salida de carril y sistema de mantenimiento de carril, sensores de proximidad frontales, traseros y laterales, cámara de 360 grados, Easy Park Assist y detección de tráfico trasero cruzado—, o el



◀ Maletero de 513 litros —438 en la versión E-Tech híbrida— y respaldo abatible en secciones 60:40. También equipa un suelo de carga que podemos situar a dos alturas.

de la conectividad, destacando el sistema multimedia Renault Easy Link con pantalla de 7 o 9,3 pulgadas. Además, el sistema Multi-Sense permite personalizar la experiencia de conducción con tres modos que ajustan la respuesta del motor y la dirección, la iluminación ambiental o el aspecto del cuadro digital.



El ID.4 llegará en la recta final del año con una poderosa silueta SUV y una única variante totalmente eléctrica de 204 CV que ofrece una autonomía de hasta 520 kilómetros. La oferta se ampliará en los primeros compases de 2021 con más niveles de potencia y autonomía, y variantes con tracción total. Destaca su versatilidad y su avanzada dotación tecnológica, y es el primer SUV eléctrico de la marca.



Aventura sostenible

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Después de una larga espera y varios avances de información, por fin asistimos a la presentación definitiva del ID.4, el primer SUV totalmente eléctrico de Volkswagen. Llegará en la recta final del año y a la estela del ID.3, pero con una puesta en escena más poderosa, y se convertirá

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	150 kW
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros / traseros	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	2.124
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.584 / 1.852 / 1.612
Maletero (l)	543 / 1.575
Aerodinámica (Cx)	0,28
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	77 kWh
Peso de la batería (kg)	493
De 0 a 100 km/h (s)	8,5
Vel. máxima (km/h)	160
Consumo mixto	16,2 kWh/100 km
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	520
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Cargador a bordo	11 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	30 minutos (a 125 kW)
Precios desde... (euros)	45.485

también en el primer modelo eléctrico de la marca alemana con vocación mundial, ya que se fabricará en Europa, China y Estados Unidos.

Se trata de un SUV de 4,58 metros –es algo más grande que el Tiguan– que se ‘instala’ en el segmento compacto y nace desde la avanzada plataforma eléctrica MEB.

Se ha puesto especial énfasis en la lucha contra el viento –coeficiente Cx de 0,28– y en la firma luminosa, con unos sofisticados faros Matrix LED IQ-Light delante y pilotos con efecto 3D detrás.

El interior ofrece una habitabilidad muy generosa y la presentación recuerda en gran parte a la del ID.3. Totalmente digital, el cuadro presenta en el lado derecho un mando basculante que hace las veces de palanca del cambio. Y destacar, asimismo, el avanzado Head-up display con realidad aumentada, que proyecta información sobre el parabrisas de una manera más intuitiva.

Su generosa distancia entre ejes y los cortos voladizos contribuyen a potenciar el espacio. También el piso com-

pletamente plano beneficia el confort en las amplias plazas traseras, con un espacio para las piernas que se anuncia realmente holgado.

El ID.4 debuta con un motor eléctrico de 204 CV –ubicado por delante del eje trasero– y una batería de iones de litio de 77 kWh de capacidad, y con la que homologa una autonomía media de hasta 520 kilómetros.



◀▶ Debuta a finales de año con dos versiones First Edition –1st por 45.485 euros y 1st Max por 55.140–, que totalizarán 27.000 unidades. Los faros delanteros son de LED matriciales y los traseros tienen efecto 3D.



▶▶ El maletero cubica 543 litros y el portón contempla apertura eléctrica con función manos libres. La batería se ubica bajo el piso, entre ambos ejes, y pesa 493 kilos. El motor se instala en el eje posterior.



◀▶ La pantalla táctil del salpicadero puede ser de hasta 12 pulgadas y contempla un control por voz que, tras decir ‘Hola ID’, nos abre un mundo de posibilidades de una manera fácil y segura. Los asientos tienen certificado AGR, y el piso de la segunda fila es totalmente plano.

Tiene una garantía de 8 años o 160.000 kilómetros para mantener, al menos, un 70 por ciento de su capacidad original. El cambio es automático de una velocidad y la propulsión, trasera. Llegará en versión 1st por 45.485 euros y la más equipada 1st + por 55.140 euros.

La oferta se ampliará con nuevas versiones en 2021. Habrá varios niveles de potencia y autonomía –con otra batería de 52 kWh–, y estrenará las variantes con tracción total, que incorporan un

segundo motor eléctrico, éste en el eje delantero.

La versión de inicio admite cargas de hasta 125 kW de potencia, que permite almacenar en poco más de media hora un 80 por ciento de la energía, suficiente como para recorrer 320 kilómetros. La carga máxima de serie es de 50 kW y el cargador de a bordo en las versiones más completas es de 11 kW.

El chasis cuenta con un diferencial autoblocante



Destacar, asimismo, su avanzada oferta en materia de conectividad y asistentes de conducción, que se aglutinan bajo el concepto IQ Drive. Entre ellos podemos encontrar sistemas de aviso de salida de carril, frenada de emergencia con función de giro, control de crucero adaptativo con función de atascos Stop&Go, un asistente de conducción eficiente, el asistente Travel Assist...

electrónico XDS, dirección progresiva y suspensión adaptativa DCC, y el conductor puede elegir entre los modos Eco, Confort e Individual. La velocidad máxima se limita a 160 km/h y la altura libre al suelo es de 21 centímetros.



DE LOS 1.000 PRIMEROS PEDIDOS EN FRANCIA, EL 42 POR CIENTO ERAN USUARIOS DE MENOS DE 18 AÑOS. Y EL 80 POR CIENTO, HOMBRES

A partir del próximo mes de marzo es probable que nuestras ciudades empiecen a poblarse de este nuevo vehículo eléctrico lanzado por Citroën y comercializado solo a través de plataformas online, con fórmulas de pago muy atractivas. Los primeros kilómetros al volante del Ami por el centro de Madrid nos han sorprendido gratamente.



Movilidad diferente

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Punto uno: no es un coche, sino un cuadríciclo. Punto dos: su velocidad máxima de 45 km/h limita el radio de acción 'racional' a la urbe. Punto tres: en esa ciudad podremos circular y estacionar en casi cualquier sitio porque gira en 7,2 metros, mide 2,41 metros de largo y 1,36 de ancho –un Smart Fortwo, que sí es un coche pero también es biplaza, mide 2,70 por 1,66 respectivamente– y goza de la etiqueta 0 Emisiones por su motor eléctrico. Punto cuatro: lo pueden conducir jóvenes desde los 15 años de edad, pues para manejarlo basta la licencia de ciclomotor. Y punto cinco: los precios arrancarán en unos 6.900 euros –es lo que cuesta en Francia antes de ayudas–, pero el Plan Moves español puede dejarlo en 6.300 euros; y habrá fór-



▲ Hasta el corazón de la ciudad podremos llegar con el Ami: etiqueta 0 Emisiones y tamaño ultracompacto. Frontal y zaga son casi idénticos.

PRECIO 6.900 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> Movilidad en ciudad. Tamaño y radio de giro. Precio y fórmulas de pago. Agrado. Simplicidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Solo un color de carrocería. Ajuste de los retrovisores. Pertenencias a la vista. Equipamiento.

mulas de pago tan atrayentes –céntimo arriba céntimo abajo, pues tomamos como referencia las tarifas galas– como los 20 euros al mes si pagamos una entrada de 2.641 euros o los 78 euros al mes si solo pagamos 100 euros de entrada.

Eso para el Ami Ami –la versión básica–, pues las cuatro variantes personalizadas My Ami –Orange, Khaki, Grey o Blue, según el color de los detalles que identifican exterior e interior– costarán unos 400 euros más; mientras que el My Ami Pop, con cierto aire deportivo –lleva alerón–, escala otros 500 euros más, y la versión My Ami Vibe, la más equipada y con barras en el techo, se va 460 euros más arriba.

Pero todos, sin excepción, tendrán carrocería gris azulada. Eso permite ahorrar en el desarrollo y la producción –se fabrica en Marruecos–, igual que otros detalles que deno-



◀ El Ami tiene la instrumentación indispensable –velocímetro, autonomía y carga de la batería– y lleva un soporte para el smartphone, que oficia de pantalla.

tan una ingeniosa simplicidad. Por ejemplo, que esté formado por solo 250 componentes, que las puertas de uno y otro lado sean la misma, que el panel del frontal y el de la zaga sean también idénticos, que no tenga elevalunas sino unas ventanillas con su mitad inferior abatible... Y también su habitáculo ofrece lo mínimo imprescindible: velocímetro, carga de la batería, un soporte para el smartphone, dos asientos sencillos pero cómodos... No hay ajuste de volante, pero va en el sitio correcto, y ambas puertas cuentan con unas redes para colocar objetos. Si son cosas más grandes habrá que ponerlas a los pies del copiloto –por eso esa plaza



▲ Dos asientos, con el del copiloto algo más retrasado. Los botones D, N y R del cambio van a la izquierda.



para llegar al espejo. También llama la atención que no haya mando de luces –los faros se encienden al arrancar y no hay luz de carretera– ni kit de reparación de pinchazos.

No obstante, los primeros kilómetros nos han agradado. El Ami, que llega a España en marzo –reservas desde octubre– es cómodo –más que un Renault Twizy– por amplitud, dirección o suspensión, calleja con relativa soltura y permite prescindir del



huevo extra sobre el salpicadero, pero no quedan muy a mano. Igual que los retrovisores, pues el ajuste es manual 'del todo' y eso obliga a abrir la ventanilla y contorsionarse

freno casi siempre por lo que retiene al decelerar. Además parece cumplir la autonomía prometida –75 kilómetros– y se recarga en cualquier enchufe doméstico en tres horas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	6 kW
Potencia máxima	6 kW (8 CV)
Par máximo	N.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos / Tambores
Peso en vacío (kg)	471
La./An./Al. (mm)	2.410 / 1.360 / 1.520
Maletero (l)	N.d.
Neumáticos	155/65 R14
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	5,5 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 45 km/h (s)	-
Vel. máxima (km/h)	45
Consumo mixto (Wh/km)	N.d.
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	75
Alcance máximo urbano WLTP (km)	75
Cargador a bordo	220 V
Tiempo de recarga (del 0 al 100 %)	3 horas (a 1,9 kW)
Precios desde... (euros)	6.900



▲ Como emplea la misma puerta a ambos lados, una abre hacia delante y la otra, hacia atrás. La ventanilla abatible puede rozar el espejo –difícil de ajustar desde dentro– y descolocarlo.



Sublime



◀ El interior tiene un acabado de auténtica artesanía, que se aprecia en cada detalle. Los asientos se adaptan a la perfección a quien se sienta en ellos. Tras ellos, un pequeño deflector transparente suprime las corrientes de aire.

Lexus corona la gama con su modelo más exclusivo y atrayente. Este LC 500 Cabrio, que atesora todo lo mejor que ofrece la marca japonesa, nos devuelve el encanto de los grandes descapotables. Y el placer de viajar.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La corta historia de Lexus está llena de modelos memorables. Hablamos del LS, con el que demostraron que su objetivo de construir el mejor coche del mundo no era un brindis al sol; del RX, con el que entraron en el segmento de los SUV de lujo con sus propia filosofía apostando por la hibridación. Pero, sobre todo, en el recuerdo de los grandes aficionados está un deportivo con el que Akio Toyoda decidió demostrar que también se atrevían a hacer un bólido que compitiera sin complejos con las marcas más prestigiosas. Era el LFA, un coupé del que solo fabricaron 500 unidades y que ha quedado como uno de los auténticos iconos de la marca.

Un icono para el que la firma japonesa creó un sucesor, el LC Coupé, que inmediatamente se convirtió en el modelo más atrayente de su gama... Hasta que decidieron que aún se podía ir un poco más allá en el nivel de exquisitez y exclusividad. Y aquí está el resulta-

do, este LC Cabrio, un coche audaz e innovador pero que se apoya en el clasicismo de los grandes descapotables.

En todos los detalles demuestra máxima tecnología, desde una capota de lona—tiene cuatro capas de un material que ofrece el mejor aislamiento y mantiene la tensión para

que no aparezcan arrugas—diseñada para que cuando esté colocada el coche mantenga la línea del coupé, hasta las más avanzadas ayudas a la conducción que ofrece de serie en el Lexus Safety System+. O el confort interior garantizado por una aerodinámica tan trabajada que garantiza

▼ Con la capota mantiene el estilo del Coupé. Se abre en 15 segundos.



la misma sonoridad que en un modelo coupé y el asistente climático—Lexus Climate Concierge—, que controla automáticamente el aire acondicionado y la calefacción de los asientos, los reposabrazos y el volante, controlando si la capota está subida o bajada para ajustar la temperatura y los flujos de aireación en el interior del coche.

La máxima delicatessen es un V8 que suena a gloria. La marca, especialista en híbridos, se planteó poder adoptar esta tecnología para su Cabrio, pero las baterías iban a comprometer el espacio en el coche y optaron por una

solución que todos los amantes de los deportivos de verdad valoran. Un motor que se desenvuelve con el mismo nivel de excelencia gestionado por una caja de cambios de 10 velocidades tan rápida y suave que es imperceptible cuando cambia de marcha.

En cuanto a la parte dinámica, el objetivo era conseguir el rendimiento y comportamiento de un coupé, pero con

la carrocería de un cabrio. Por eso se ha trabajado especialmente la rigidez estructural, utilizando materiales como magnesio y aluminio para aumentarla sin sumar kilos al resultado, o con una colocación especial de la torre de suspensión trasera y un amortiguador de gran rendimiento para aumentar el confort de marcha. El resultado es un rendimiento dinámico que se

adapta en todo momento a lo que se le exige al coche: delicado y suave cuando circulamos en ciudad o disfrutando de un trayecto relajado en carretera, poderoso y radical si decidimos buscar su límite.

De todo eso ha habido en un recorrido de más de 300 kilómetros entre Sevilla y Málaga, por algunos de los parajes más espectaculares del interior de Andalucía, como la Sierra de Grazalema o la Serranía de Ronda. Zonas de autovía donde circulamos a punta de gas como en una alfombra mágica, pero que es capaz de 'despegar' en cuanto hundimos el pie en el acelerador. Y en estrechas carreteras de montaña disfrutamos de un recorrido a techo descubierta en el que descubrimos que, pese a sus dimensiones—casi

4,8 metros de longitud—, su peso y que no es un deportivo puro, su agilidad es muy destacable. Acelera con decisión, no pierde tracción y aunque las curvas se cierran y cierran—y de esas nos hemos encontrado varias en el recorrido—el coche se encuentra a gusto en estas condiciones. Para los más racing dispone de un modo Sport donde adorna su suavidad con un punto salvaje y también con la posibilidad de desconectar los controles de tracción. Pero ni era el momento, ni el lugar, ni la intención de la prueba.

Porque realmente lo que pide este Lexus LC 500 Cabrio es recorrer kilómetros y kilómetros porque sí; por el simple placer de viajar. Y hacerlo en este descapotable es, sin duda, una experiencia sublime.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	5.0 V8
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	4.969
Potencia máx. (CV/rpm)	477 / 7.100
Par máximo (mkg/rpm)	55,1 / 4.800
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut. 10 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	245/40R21-275/35R21
Peso (kg)	1.970
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.770/1.920/1.345
Volumen maletero (l)	197
Capacidad depósito (l)	82
De 0 a 100 km/h (s)	4,7
Velocidad máx. (km/h)	270
Consumo mixto (l/100 km)	11,6
Emissiones CO ₂ (g/km)	267
Precios desde... (euros)	155.000

PRECIO **155.000 €**

EMISIONES DE CO₂: **267 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Exclusividad. Acabado y equipamiento. Confort. Rendimiento. Sonido del motor V8.

DEBE MEJORAR

Precio igual de exclusivo. Plazas traseras testimoniales. Maletero escaso.





El eléctrico según Mazda

Como es norma en Mazda, al hacer su primer eléctrico han buscado un camino aparte. El resultado es este MX-30, un eléctrico con estilo propio.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Mazda siempre ha ofrecido su propio camino, su propia forma de entender los coches. Eso se refleja en soluciones como el motor rotativo o la tecnología SkyActiv, que cuando otros fabricantes apostaban por el 'downsizing' hizo que Mazda dijera que lo eficiente era el 'rightsizing'... Y en la movilidad eléctrica no iban a ser menos. Y con el MX-30 han explorado vías diferentes a lo que ofrecen otras marcas.

Para empezar sorprende por su estilo –una carrocería crossover con dos puertas y dos portezuelas traseras con las que se elimina el pilar B y se ofrece un acceso al interior más cómodo para la segunda fila– o su tamaño –4,40 metros de longitud–, que contrasta con su declarada filosofía urbana. Y también es dife-

rente a lo esperado su configuración técnica. Frente a la tendencia reinante de tratar de aumentar la autonomía, lo que hay aquí es una batería de la capacidad justa: 35,5 kWh, suficiente, según ellos, para el carácter urbano del coche –lo ven como segundo o tercer vehículo de la casa–. Como la media que recorren los conductores europeos es de 50 kilómetros, debería sobrarle a la mayoría de los posibles compradores.

Con estas premisas, nuestra

toma de contacto lo valora en ciudad, pero también en carretera. Y lo primero que hay que decir es que es un eléctrico con tacto de combustión. Brilla por su suavidad de manejo que se nota en todo, pero sorprende, por ejemplo, en la suavizada respuesta al acelerador, más progresiva que en otros eléctricos. Suavidad, que no falta de empuje, pues sus 145 CV ofrecen un rendimiento excelente. En ciudad gran manejabilidad, pese a su tamaño, con una dirección



▲ Su diseño de SUV coupé lo diferencia del resto de eléctricos.

PRECIO 34.375 €

EMISIONES OFICIALES: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Suavidad de marcha. Calidad de acabado. Diseño original. Equipamiento. Consumo.

DEBE MEJORAR

- Puertas traseras poco prácticas. Velocidad máxima limitada a 140 km/h. Autonomía mejorable.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	105 kW (143 CV)
Par máximo	265 Nm (27,0 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso en vacío (kg)	1.720
La./An./Al. (mm)	4.395 / 1.795 / 1.570
Maletero (l)	366 / 1.171
Neumáticos	215/55 R18
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	35,5 kWh
Peso de la batería (kg)	310
De 0 a 100 km/h (s)	9,7
Vel. máxima (km/h)	140
Cons. mix. (kWh/100km)	19,0
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	200
Alcance máximo urbano WLTP (km)	262
Cargador a bordo	6,6 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	4 horas (a 6,6 kW)
Precios desde... (euros)	34.375

perfecta para maniobras y un sistema de regeneración de frenada que cuenta con cinco posiciones que intensifican o aligeran la frenada y permite circular casi sin tocar el freno en la urbe. Y en carretera también es muy útil. En una zona plagada de curvas, subidas y bajadas circulamos a buen ritmo sin tocar el freno y recargando la batería de forma notable. Gran aplomo y comodidad, con unas suspensiones con la firmeza justa que recuerdan también en marcha a un modelo de combustión.

El balance del recorrido nos deja buen sabor; y un promedio en los 100 kilómetros por ciudad, autovía y carretera de 16,9 kWh, inferior a los 19,0 que anuncia en ciclo WLTP.



▲ Interior de diseño racional, con calidad y materiales sostenibles.



◀ El acceso a la segunda fila es cómodo por la portezuela trasera.



PRECIO 46.490 €

EMISIONES OFICIALES: 164 G/KM

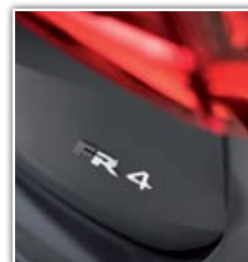
PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Comportamiento. Calidad de acabados. Amplitud general. Rendimiento mecánico. 4Drive y DSG.

DEBE MEJORAR

- Precio algo elevado. Rueda de repuesto opcional. Acceso a la tercera fila con la opción de siete plazas.



Deportivo y práctico

El Tarraco recibe el nuevo nivel de acabado FR, que proporciona al SUV español un toque picante al margen de su practicidad.

Andrés Mas | amas@motor16.com

En Seat, el acabado FR siempre ha sido sinónimo de deportividad, tanto estética como dinámica. Y la existencia del Tarraco no se entendía sin esas siglas en su trasera. Así que ya está aquí este SUV de cinco o siete plazas –850 euros la tercera fila– con una imagen inconfundible y una suspensión más firme que permite una conducción más ágil. Además, se ofrece un nuevo y más potente motor 2.0 TDI que pasa de 190 a 200 CV, acoplado a una nueva transmisión automática DSG de doble embrague con siete velocidades, y disponible exclusivamente con tracción total 4Drive. Y esta versión es precisamente la que hemos probado en nuestra toma de contacto por

la sierra madrileña. Convence por su gran empuje y bajo consumo, por la excelente eficacia del cambio automático de doble embrague, por su aplomo decidido que transmite seguridad sin sacrificar el confort y por la calidad percibida. Hay que destacar que la suspensión regulable DCC cuesta 850 euros y es una inversión recomendable.

Todos los motores diésel TDI del Tarraco incorporan un nuevo sistema SCR doble, que incluye dos inyectores de AdBlue y reduce mucho las emisiones de NOx. Y a partir de ahora el motor TDI de 150 CV, no disponible con el acabado FR, siempre contará con tracción delantera, de manera que el precio del Tarraco con este motor se reduce



▲ Estética deportiva hasta en los escapes. Así es la versión FR.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968
Potencia máx. (CV/rpm)	200/3.600-4.100
Par máximo (mkg/rpm)	40,8/1.750-3.250
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. DSG, 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	255/45 R19
Peso (kg)	1.780 (7 pl.: 1.826)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.735/1.839/1.658
Volumen maletero (l)	760 (5 plazas)
Capacidad depósito (l)	60
De 0 a 100 km/h (s)	7,8
Velocidad máx. (km/h)	210
Consumo mixto (l/100 km)	6,2 (WLTP)
Emisiones CO2 (g/km)	164
Precios desde... (euros)	46.490

unos 2.000 euros, además de homologar consumos y emisiones más bajos.

El nuevo acabado FR supone 700 euros más que el Xcellence, pero el equipamiento es muy completo. Y con todos los descuentos posibles, la gama Tarraco está disponible desde 31.600 euros. Además, la versión PHEV llegará el próximo mes de enero.



◀▲ Los asientos deportivos son de serie en esta versión FR y sujetan de maravilla. El maletero puede alojar una tercera fila por 850 euros. El cuadro de instrumentos es sencillo, pero con mucha información.



Espacio sin emisiones

Mercedes ha volcado toda su sabiduría eléctrica en la furgoneta EQV, un medio de transporte de hasta ocho plazas que ronda los 80.000 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

La EQV es un Clase V cien por cien eléctrico, con seis plazas de serie y dos asientos más opcionales, un motor con 204 CV y una batería de 90 kWh efectivos. Ha homologado un consumo medio de 28,2 kWh/100 km y una autonomía de 357 kilómetros (WLTP), que suben hasta los 482 en territorio urbano; eso sí, calculado con un conductor y sin carga. Sin embargo, en nuestra toma de contacto, con un recorrido 90 por ciento urbano y realizando una conducción relajada, suave y eficiente, hemos medido un gasto medio real de 27 kWh/100 km que daría para recorrer en ciudad unos 330 kilómetros, lejos de la cifra homologada. No hay que olvidar que la EQV pesa la friolera de

2.635 kilos sin ocupantes ni carga, y que no es fácil gastar poco. Y eso que la EQV ofrece cinco niveles de recuperación de energía con las levas y cuatro modos de conducción, dos de ellos muy ahorrativos.

La furgoneta eléctrica alemana mide en su versión 'corta' nada menos que 5,14 metros de largo y 1,96 de altura con las barras del techo.

La batería se puede cargar en una toma de corriente alterna de 11 kW en 10 horas, en 80 minutos en una de 50 kW y en unos 45 minutos del 10 al 80 por ciento si la toma es de corriente continua de 110 kW.

Para soportar el mayor peso se ha reforzado el eje trasero, y en vacío se aprecia algo de sequedad en zonas bacheadas. No obstante, la EQV ofrece



▲ La EQV es una furgoneta eléctrica de lujo con el equivalente a 204 CV. En uso real por ciudad hemos medido un gasto de 27 kWh/100 km.



▲ Lujo y calidad de acabado son ventajas de la EQV. También ofrece un equipamiento muy completo. Pero el precio final, de casi 80.000 euros, nos parece muy elevado.

DESDE 79.699 €

EMISIONES OFICIALES: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Carrocería espaciosa. Calidad. Rendimiento. Agrado. Programas de regeneración muy completos.

DEBE MEJORAR

- Precio elevado. Peso excesivo sin ocupantes ni carga. Autonomía en uso real. Tamaño del portón trasero.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	EQV 300
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	362 Nm (36,9 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	2.635
La./An./Al. (mm)	5.140 / 1.928 / 1.901
Maletero (l)	1.030
Neumáticos	245/55 R17
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	100 kWh (90 reales)
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	9,8
Vel. máxima (km/h)	140 (160 opcional)
Consumo (kWh/100 km)	28,2 (WLTP)
Emissiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	357
Alcance máximo urbano WLTP (km)	482
Cargador a bordo	Hasta 110 kW
Tiempo de recarga (del 10 al 80 %)	1 hora y 20 minutos (a 50 kW)
Precios desde... (euros)	79.699

ce un gran aplomo gracias al reparto de pesos y al centro de gravedad más bajo.

El cliente habitual de la EQV son empresas de transporte de pasajeros, embajadas, empresas de alquiler y familias numerosas, pero la factura a pagar no es baja, pues parte de 79.699 euros, aunque hay ahora una oferta de lanzamiento que incluye 4 años de mantenimiento gratis, programa de movilidad y, como colofón, gestión del punto de carga en el hogar por parte de Iberdrola. El pago se realizaría entregando un 20 por ciento de entrada, 650 euros al mes con un contrato a 4 años y con un valor residual garantizado.



PRECIO N.D.

EMISIONES OFICIALES: 181 G/KM (NEDC)

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Calidad. Tecnología apabullante. Confort de marcha. Prestaciones estupendas. Consumo. Amplitud.

DEBE MEJORAR

- Aclimatación a pantallas y mandos. Asistentes demasiado intrusivos. Sistema 4Matic obligado.

Viajar será un placer

El renovado Clase E recupera los legendarios seis cilindros en línea, como este 450 4Matic, una verdadera maravilla para viajar sin parar.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Con más de 14 millones de unidades a sus espaldas –1,2 corresponden a la generación que se 'jubila'– el Clase E es toda una institución en la casa alemana, de forma que han tenido especial mimo a la hora de ponerlo al día.

Estéticamente no rompe moldes, pero recibe los cambios justos para saber que es 'nuevo'. Y eso se nota en la berlina, el familiar –Estate–, el Coupé y el Cabrio. Entre esas modificaciones encontramos faros con nueva firma luminosa, colores, llantas y pilotos traseros, que ahora invaden la tapa del maletero.

Dentro se mantiene casi tal cual. Y eso es perfecto. Sí es cierto que llegan tres di-

seños de volante –Sport, Lujo y Supersport–, ahora con detección capacitiva para saber al milímetro la posición de nuestras manos, y así hacer trabajar mejor a sus infinitos asistentes a la conducción; aunque alguno de ellos es demasiado intrusivo... y complejo de desconectar si se desea. Dicho volante ahora también

tiene unos nuevos mandos táctiles que requieren algo de práctica, pues es realmente sencillo tocar lo que no de-seas si no miras.

En España aún no se vende este E 450 4Matic con el que efectuamos la primera toma de contacto; pero en Alemania sí, y allí arranca en 63.875 euros. Se trata de una sensa-



▲ La zaga es lo que más cambia en estos renovados Clase E, pues sus pilotos invaden ahora el portón trasero. Se mantienen los familiares.



▲ Así son los nuevos mandos del volante: táctiles. Requieren algo de práctica y, además, ahora hay un volante capacitivo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	450
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.999
Potencia máx. (CV)/rpm	367/5.500-6.100
Par máx. (mkg)/rpm	51,0/1.600-4.500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 9 vel.
Frenos del./tras.	Disc. ventilados
Neumáticos	245/45 R18
Peso (kg)	1.940
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.935/1.862/1.467
Volumen maletero (l)	540
Capacidad depósito (l)	66
De 0 a 100 km/h (s)	5,0
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,9
Emissiones CO2 (g/km)	181
Precios desde... (euros)	N.D.

cional versión que esconde un motor como los de antaño, con seis cilindros en línea. Sobrealimentado y con tecnología EQ Boost de 48 voltios –aquí recibirá la etiqueta ECO–, dicho propulsor es una verdadera delicia por suavidad, prestaciones y consumo. Parte de 'culpa' la tiene el cambio automático 9G-Tronic, que hace imperceptibles las transiciones entre marcha y marcha, aunque en Sport si te lo hará sentir.

El sistema EQ Boost inyecta 22 CV en caso necesario y garantiza suministro eléctrico para apagar el motor en ciertos momentos –no se desplaza solo en eléctrico– y así minimizar el gasto, pues sorprende que tan confortable berlina –nuestra unidad equipaba suspensión Airmatic– firme una media de 7,9 l/100 km.



HASTA LA FECHA SUZUKI SÓLO HABÍA COMERCIALIZADO UN COC HE MÁS GRANDE QUE EL ACROSS: EL GRAND VITARA XL7, DE SIETE PLAZAS

Tu cara me suena



Suzuki comienza a vender en estas semanas el Across, que no es otra cosa que un Toyota RAV4 Plug-in Hybrid customizado. El todocamino japonés tiene 306 CV y 75 kilómetros de autonomía en modo eléctrico. Y va cargado de equipamiento. Pero cuesta 55.550 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El nuevo Suzuki Across nace como fruto de una alianza comercial con Toyota. Esta le ha cedido su RAV4 Plug-in para que Suzuki lo comercialice en Europa con el objetivo de reducir la media de emisiones y pagar menos multas. Con este acuerdo, por su parte, Toyota consigue aumentar su penetración en el interesantísimo mercado de India, donde ya está vendiendo el Baleno de Suzuki pero con el escudo de Toyota sobre su capó.

Como decimos, el Across es un Toyota RAV4 híbrido enchufable tuneado por Suzuki, con un aspecto estupendo y con todas sus ventajas e inconvenientes. Por ejemplo hay que destacar su equipamiento más que completo, su gran habitabilidad, un paquete de seguridad intachable y, sobre todo, una autonomía en modo eléctrico homologada de 75 kilómetros en ciclo WLTP –pue-

de alcanzar hasta 135 km/h en eléctrico–, que le sitúa como el mejor de su segmento gracias a una gran batería de iones de litio con 18,1 kWh de capacidad. Esto redunda además en un consumo sorprendente incluso cuando se acaba la carga. Una carga que se puede ir administrando ya que el coche cuenta con un programa Charge Hold que la conserva. En el lado opuesto de la balanza, un comportamiento mejorado respecto al RAV4 Hybrid –aún no hemos probado el

RAV4 Plug-in Hybrid– pero que no termina de gustarnos en situaciones límite, un cambio de variador con una respuesta muchas veces lenta y ruidosa, y un precio que se sitúa en 55.550 euros, aunque la promoción de Suzuki permite que esa cifra baje hasta 53.700, sin incluir el Plan MOVES. Eso sí, el coche se beneficia de la etiqueta 0 de la DGT y tiene 5 años de garantía.

El sistema de propulsión del nuevo Suzuki Across está formado por una mecáni-

ca atmosférica de gasolina 2.5 y dos propulsores eléctricos, alojados, de forma independiente, en cada eje. El conjunto ofrece una potencia total combinada de 306 CV, lo que permite al Across acelerar de 0 a 100 km/h en solo 6,0 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 180 km/h. El motor de gasolina, con inyección dual, tiene 2.487 centímetros cúbicos y rinde 185 CV. Su principal misión radica en cargar la batería y ayudar al motor eléctrico delantero –que tiene el equivalente a 182 CV– cuando se circula a alta velocidad o se requiere una aceleración inmediata, como por ejemplo en un adelantamiento. El motor eléctrico del eje anterior también impulsa el vehículo cuando se circula en modo totalmente eléctrico. Por su parte, el motor eléctrico trasero ofrece 54 CV y funciona de forma automática cuando los sensores detectan una diferencia de

PRECIO		55.550 €
EMISIONES DE CO ₂ : 22 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Consumo muy contenido. Autonomía en modo eléctrico. Espacio y equipamiento.	Cambio e-CVT desagradable. Precio elevado. Comportamiento delicado al límite.	



◀ Todo está a mano en el Across. Los modos de conducción, junto al cambio. Y en la pantalla central se puede ver cómo funciona el sistema.



▶ En función del tipo de enchufe, la batería del Across puede cargarse por completo empleando entre 5 y 9 horas. El maletero cubica 490 litros.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.5
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.487
Potencia máx. (CV/rpm)	185/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	23,2/3.200-3.700
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia (CV)	Del.: 182. Tras.: 54
Par (Nm)	Del.: 270. Tras.: 121
Pot. máx. total	306 CV
Par máx. total	n.d.
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. E-CVT
Frenos del./tra.	Discos ventilados
Peso (kg)	1.940
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.635/1.855/1.690
Maletero (l)	490 / 1.168
Capacidad del depósito (l)	55
Tipo de batería	ión-litio
Capacidad de la batería	18,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,0
Velocidad máx. (km/h)	180
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,0 / 6,6 (WLTP)
Emisiones CO ₂	22 g/km
Alcance en eléctrico (km)	75
Tiempo de recarga	Entre 5 y 9 horas
Precios desde... (euros)	55.550

giro entre ruedas, y hace funcionar la tracción 4x4.

El sistema híbrido enchufable del Across ofrece tres modos de funcionamiento para gestionar la energía: EV, Auto EV/HV y Charge Hold, mediante unos botones situados en la consola central, a la izquierda del selector del cambio E-CVT. Y a su vez, otros cuatro modos para la respuesta del conjunto: Normal, ECO, Sport y Trail, que se activan con una ruleta al lado del cambio y actúan sobre la respuesta del acelerador y la transmisión automática, el tacto de la dirección asistida y la frenada. Pero el modo que nos parece más interesante es el Charge Hold, que preserva la carga de la batería para usarla después y optimiza la

regeneración de energía al levantar el pie del acelerador o con la frenada regenerativa. Los datos de consumo homologados más interesantes del Across en protocolo WLTP son dos; uno el que se consigue partiendo de una carga completa de batería, que se ha fijado en 1,0 l/100 km, a lo que habría que sumar el coste de la carga de electricidad. Y otro, de 6,6 l/100 km, que es el logro sin recarga previa de la batería. En nuestra toma de contacto, partiendo con la batería totalmente cargada y tras casi 100 kilómetros de recorrido por vías de montaña a muy buen ritmo, comenzamos con un consumo de 3,1 l/100 km en el ordenador y terminamos con 4,1 l/100 km –y la tercera parte de la batería intacta–,

alternando la electricidad pura y dura y la combinación de electricidad y gasolina gracias a los diferentes programas. Un resultado magnífico para un SUV de casi 2.000 kilos.

El Suzuki Across mide 4,63 metros, y tiene un interior amplísimo y un maletero de 490 litros. Y además lleva un equipo de serie excepcional, con pantalla táctil de 9 pulgadas y sistema de infoentretenimiento compatible con Apple CarPlay, Android Auto y Mirror Link. También asientos deportivos tapizados en cuero con calefacción delante y detrás y regulación eléctrica en la butaca del conductor, faros LED, llantas de 19 pulgadas, maletero con apertura sin manos y un paquete completísimo con lo último en seguridad.

La ventaja de ser único

Cada día que pasa nace un nuevo modelo en el segmento de los vehículos todocamino. Sin embargo, pocos son los que se atreven a quitarse el sombrero, es decir, a ofrecer un descapotable. Con el T-Roc Cabrio, Volkswagen da el paso.



PRECIO 34.845 €

EMISIONES DE CO₂: 126 G/KM (NEDC)

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Agrado de uso y motor eficiente, suave y silencioso. Exclusividad asegurada. Consumo moderado. Calidad. Plazas traseras reales y cómodas.

DEBE MEJORAR

- Mando de accionamiento de la capota mal situado. Tapa de maletero difícil de cerrar sin mancharse. Maletero de superficie muy irregular.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
 Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
 Trasera: Independiente, multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	215/55 R17
Marca	Goodyear

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.524
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.268 / 1.811 / 1.522
Capacidad del maletero (l)	280
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	205 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (9,6)
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	36,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	12,0

CONSUMOS

EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,9
En conducción dinámica	8,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,2
A 140 km/h de cruceo	6,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	760
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	6,3 / 5,0
Ciclo mixto (NEDC)	5,5
Ciclo mixto (WLTP)	6,7

Andrés Mas | amas@motor16.com
 Fotos: Álvaro Gª Martins

En 1979 Mercedes-Benz ya tenía un 230G descapotable en su gama, pero era un cabrio basado en un todoterreno puro y duro, como muchos otros que fueron llegando en la época de la mano de las japonesas Suzuki, Nissan o Toyota. Los SUV o todocamino todavía no estaban de moda, y menos con carrocería descapotable. Pero profundizando en la apasionante historia de Volkswagen, y dejando al margen vehículos militares o buggies de dos plazas de la marca, recordamos que entre 1990 y 1993 –sólo un año después Toyota lanzaría su RAV4 con una versión

Cabrio– algunos concesionarios de la casa alemana comercializaron el Volkswagen Biagini Passo, un SUV descapotable del que se fabricaron alrededor de 100 unidades. El Passo, producido por la factoría italiana ACM, utilizaba la carrocería del Golf Cabrio I y la mecánica del Golf Country, un motor de gasolina con 1,8 litros de cilindrada y 100 CV. El primer SUV Cabrio de la historia de Volkswagen tenía cuatro plazas, techo de lona y medía 4,25 metros de largo, unas características muy similares a las del nuevo Volkswagen T-Roc Cabrio, un todocamino compacto con techo de lona eléctrico que nace en un segmento de gran poten-

cial, pero de momento desierro de rivales. La verdad es que otros lo intentaron antes con modelos como el Nissan Murano o el Range Rover Evoque Convertible, aunque tuvieron razones diversas casi siempre relacionadas con la baja rentabilidad. Pero en la actualidad Volkswagen no da puntada sin hilo, y con el T-Roc Cabrio enseguida le van a salir las cuentas a la marca. Y el éxito puede llegarle, entre otras cosas, por tratarse de una época en la que los SUV crecen a un ritmo enloquecido.

Desde luego hay que decir que nuestro protagonista llega al mercado con muy buenos argumentos, basados en no caer en los errores que suelen ir aparejados con el diseño y la puesta en escena de un Cabrio. Así, por ejemplo, nos encontramos con un habitáculo mucho más espacioso de lo esperado y en el que las plazas traseras acaparan el mayor protagonismo. Y lo hacen porque son suficientemente holgadas para dos adultos de talla elevada y porque el respaldo trasero está menos vertical que en la mayoría de los descapotables. Y es que un pasajero de 1,86 metros de estatura no se despeinará con el techo en la parte trasera, y la distancia hasta los respaldos delanteros le dejará moverse a su antojo. Es verdad que

el maletero no tiene unas formas muy regulares, pero cubica 280 litros; y una trampilla de 59 centímetros de ancho permite, abatiendo los respaldos traseros, ampliar el espacio en sentido longitudinal, lo justo para trasladar unos esquís o una tabla de surf. En su interior, el maletero mide un metro de anchura por 74 centímetros de profundidad. Dada su condición de todocamino alto, el conductor y el acompañante del T-Roc Cabrio van sentados a 60 centímetros sobre el asfalto, y los pasajeros de las plazas traseras van incluso 2 centímetros más altos. Esto facilita mucho el acceso al coche, ya que ni hay que tirarse al suelo, ni

escalar. Y también se mejora la visibilidad desde el puesto de conducción, lo que facilita anticiparse mejor al tráfico que nos rodea. Otro acierto es el diseño de la capota, por-

LA CLAVE

amas@motor16.com

Si ya de por sí un descapotable puede considerarse un capricho exclusivo, imagina si ese descapotable es el único del mercado con carrocería SUV. Pues hasta que Land Rover vuelva a vender su Evoque Convertible, que lo dudamos, y con permiso del Jeep Wrangler, toda una leyenda pero del 4x4 puro y duro, el T-Roc Cabrio es el único de su especie en el mercado. Y los ingenieros de la marca alemana han salvado bastante bien diseño y otros fallos de antaño.

escalar. Y también se mejora la visibilidad desde el puesto de conducción, lo que facilita anticiparse mejor al tráfico que nos rodea. Otro acierto es el diseño de la capota, por-





▲ El maletero cubica 280 litros. Y aunque sus formas no son muy regulares, se abaten los respaldos y se gana espacio longitudinal.



▲▼ El techo de lona de alta calidad del T-Roc Cabrio se abre en 9 segundos y se cierra en 11, y todo ello puede hacerse a una velocidad de hasta 30 km/h.



▲▲ Las dos plazas traseras son dos plazas de verdad, en las que un adulto de casi 1,90 metros ni roza en el techo ni tiene que ir con el torso forzado hacia delante, como sí ocurre en otros descapotables.



que el techo de lona no a todos los coches les sienta bien cuando tapa el habitáculo. No es el caso de este todocamino, que gracias a su elevada cintura deja poco material de lona a la vista y más cristal para ganar visibilidad. El techo es eléctrico y muy rápido, ya que se abre en 8 segundos y se cierra

en 11, siempre que circulemos por debajo de 30 km/h. Además, la maniobra se puede hacer incluso en garajes de poca altura, pues en su punto más alto del proceso la capota queda a 1,95 metros del suelo. Lástima que el mando de accionamiento esté 'perdido' entre los asientos, resultando

engorroso activarlo cuando llevamos adelantado el apoyabrazos central.

En marcha, el techo, con tres capas y un varillaje bien diseñado, no se hincha a velocidades altas y aísla bien tanto del ruido como de la climatología adversa. Y una vez retirado podemos circular hasta 120 km/h sin turbulencias, y casi sin que se mueva un pelo si colocamos el deflector que lleva de serie, plegado bajo el piso del maletero y que anula las plazas traseras al usarlo.

Y para todos aquellos que piensen que un descapotable es menos seguro, en caso de vuelco el T-Roc Cabrio activa en fracciones de segundo un sistema de protección que ele-

va dos arcos de seguridad tras los apoyacabezas traseros.

Pero el T-Roc Cabrio no se enfrentará a una situación así porque sea difícil de conducir o su comportamiento sea delicado. El descapotable de Volkswagen tiene un chasis reforzado que evita que la ausencia de techo haga de las suyas en cuantos a pérdida de rigidez. Esos refuerzos funcionan siempre que el asfalto no presente mucha deformación estructural. Y aunque esta versión pesa 194 kilos más que un T-Roc de cinco puertas, lo cierto es que el peso extra, que se nota más en el consumo o en las prestaciones, apenas se aprecia a nivel dinámico porque se compen-



EJE MULTIBRAZO

UNA SOPRESA POSITIVA ES QUE EL T-ROC CABRIO LLEVE EJE TRASERO MULTIBRAZO. SE AGARRA DE MARAVILLA TODO A MANO DE SERIE LLEVA UNA PANTALLA TÁCTIL DE 8 PULGADAS, AUNQUE EL NAVEGADOR ES OPCIONAL. Y LAS INSERCIONES DECORATIVAS 'AZUL RAVENNA MATE' SON DE SERIE



▲ Cuando menos te lo esperas, en el motor dejan de funcionar dos de los cuatro cilindros para ahorrar. Ocurre al llanear a punta de gas.



▲ Dos de los mandos clave, como el que acciona el techo o baja las cuatro ventanillas a la vez, están 'perdidos' entre los asientos.



▲ Los cambios manuales no nos vuelven locos, pero este es preciso y rápido.

sa con un centro de gravedad más bajo y con un eje trasero multibrazo más elaborado y eficaz que el de brazos tirados

utilizado por el T-Roc cerrado. El Cabrio permite una conducción alegre en carretera y ágil en ciudad. Y, por supuesto,

convierte en muy apetecibles los ritmos de paseo sin techo y disfrutando del viento.

Por su parte, el motor 1.5 TSI de 150 CV con caja manual de 6 marchas se adapta sin rechistar a cualquier tipo de conducción, con una respuesta si se quiere agradable y progresiva, o un empuje más contundente si pisamos sin piedad el pedal derecho. Pero sus mejores argumentos son la suavidad y el agrado.

Para empezar, es muy silencioso, algo que se agradece mucho en un Cabrio. También destaca por su elasticidad, ya que responde con inmediatez aunque se circule despacio y se abuse de las marchas largas. Frente al T-Roc cerrado equi-

valente, esta versión es 1,2 segundos más lenta al acelerar de 0 a 100 km/h por peso y aerodinámica, pero a nivel general no será lo habitual echar de menos más potencia. Por último, su consumo real no parece que vaya a arruinar ningún bolsillo. Hemos recorrido más de 1.000 kilómetros –conductor solo y sin equipaje– por autovía a velocidades legales sin que el gasto subiera de los 6,5 l/100 km –casi 800 kilómetros sin repostar–. Y a 90 km/h hemos medido menos de 5 litros. En este sentido hay que destacar la eficacia del sistema de desconexión de cilindros, porque cumple su objetivo. Otro argumento más para el único SUV Cabrio del mercado.

SUS RIVALES



BMW Z181 CABRIO

El Serie 2 con carrocería cabrio tiene un motor de tres cilindros y 136 CV menos potente que el del Volkswagen, aunque acelera mejor. Pero su consumo es más elevado.

Precio	39.700 €
Potencia	136 CV
Consumo 0 a 100 km/h	7,5 l/100km
	9,4 seg.



JEEP WRANGLER 3P SPORT 2.0 T

Es lo más parecido que hemos encontrado al T-Roc Cabrio, aunque las diferencias son enormes. Por eso es 16.000 euros más caro. Es 4x4 y mucho más potente.

Precio	51.100 €
Potencia	272 CV
Consumo 0 a 100 km/h	10,7 l/100km
	7,3 seg.



MINI CABRIO SIDEWALK EDITION

El descapotable de Mini es el más barato del trío, pero también el más pequeño, lo que se traduce en un habitáculo y un maletero demasiado reducidos.

Precio	31.500 €
Potencia	136 CV
Consumo 0 a 100 km/h	6,3 l/100km
	8,8 seg.

Todo un invento

Es probable, además de lógico y deseable, que los diésel recuperen parte del terreno comercial cedido gracias a la hibridación suave MHEV, que recorta aún más sus consumos y les otorga una etiqueta ECO que viene muy bien en las ciudades. Buen ejemplo es este Kuga de 150 CV, cuyas virtudes van mucho más allá de su racional mecánica.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Si hace unas semanas dábamos la bienvenida a la tercera entrega del Kuga probando su versión PHEV, o híbrida enchufable, ahora nos centramos en la otra variante electrificada –llegarán más en breve– de

la gama: la EcoBlue mHEV, o EcoBlue Hybrid, que asocia el motor diésel 2.0 de 150 CV a un sistema de hibridación suave compuesto por una batería de 48 voltios y un motor/generador eléctrico que, dependiendo de la situación, puede poner en juego hasta 14 CV de potencia y 5,1 mkg de par.

¿Y qué es lo importante aquí? Que los beneficios del 'invento' los vemos tanto en carretera, donde el consumo es aún más bajo que el de un motor diésel convencional, como en ciudad, donde la etiqueta ECO abre puertas que empiezan a cerrarse para los vehículos con distintivo C. Al-

guien pensará, no sin razón, que un Kuga PHEV es aún más atractivo para alternar la circulación urbana –homologa 56 kilómetros de autonomía eléctrica– con los viajes de largo recorrido, pero la versión EcoBlue mHEV esgrime ventajas como un precio muy inferior –con acabado Titanium lo

tenemos ahora desde 26.628 euros, exactamente 6.916 menos que su hermano 'plug-in', un consumo extraurbano ligeramente más bajo –y de gasóleo, que es más barato que la gasolina– o no requerir cable de recarga, detalle que a muchos les vendrá de cine si no pueden disponer de enchufe donde aparcan. Al margen de otros argumentos que tienen su aquel, como un peso 164 kilos menor que influye positivamente en el comportamiento –se aprecian menos inercias al límite–, una distancia al suelo 18 milímetros mayor –178 en el caso del acabado ST-Line probado frente a los 160 del



PHEV, justitos para labores 'off road' –o un maletero 64 litros más grande: ofrece 475 litros, como cualquier otro Kuga diésel o de gasolina. Y ojo, porque avanzando la segunda fila –corre 15 centímetros– podemos conseguir hasta 645 litros para equipaje; y manteniendo la comodidad de sus cinco plazas. De modo que el Kuga EcoBlue mHEV se convierte,

▲ La gama Kuga ofrece otros dos motores diésel EcoBlue: un 1.5 de 120 CV y un 2.0 de 190 CV ligado a la tracción total. Pero este EcoBlue Hybrid nos parece una opción ideal.

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

En los últimos años, sobre todo en el segmento SUV familiar, seguimos recomendando modelos diésel de etiqueta C, de los que algunos usuarios ya renegaban por no tener distintivo ECO, útil en ciertos movimientos urbanos. Pues bien, aquí llega un SUV que es diésel y ECO. No es el único del mercado, pero sí uno de los más interesantes para combinar viajes y ciudad.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 ECOBLUE MHEV
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	1.996
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 3.500
Par máximo/rpm	37,8 mkg / 2.000-2.500
Sistema MHEV: Potencia / Batería	16 CV / 48V y 0,48 kWh

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	55,86 km/h

DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremlera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,38
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/60 R18 - 7,5x18"
Neumáticos en el test - Marca	225/55 R19 - Continental

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.680
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.626 / 1.883 / 1.666
Capacidad del maletero (l)	475-645 / 1.534
Capacidad del depósito (l)	54

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	194 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,9
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (9,6)
Recorriendo (metros)	158

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	33,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	35,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,5
De 80 a 120 km/h en 6ª	10,7

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,9
En conducción dinámica	8,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,9
A 140 km/h de cruceo	6,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,1

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	885
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	4,7 / 4,1
Ciclo mixto (NEDC)	4,4
Ciclo mixto (WLTP)	5,1



PRECIO	33.600 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO₂: 113 g/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA
	COMPORTAMIENTO	*****	28.128 euros con descuento; y Titanium por 26.628. Consumo y prestaciones. Amplitud y versatilidad. Comportamiento. ECO.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****	DEBE MEJORAR	
		Versión EcoBlue Hybrid solo con cambio manual y tracción delantera. Algún detalle de terminación. No ofrece rueda de repuesto.	



▲ Con las cinco plazas en uso podemos variar el volumen del maletero de 475 a 645 litros. Y hasta 1.534 abatiendo el respaldo. No hay quinta rueda.



**SUFICIENTE DINAMISMO
LOS 11,2 KG/CV DE
RELACIÓN PESO/POTENCIA
NO ASOMBRAN, PERO ESTA
VERSIÓN ANDA MEJOR DE
LO ESPERADO GRACIAS AL
APOYO DEL MOTOR ELÉCTRICO
COMPLETO Y FUNCIONAL
PUEDE QUE EL ACABADO NO
SEA DE '10', PERO EL KUGA
ESTÁ BIEN HECHO Y PRESUME
DE AGRADO GENERAL**

▶ El cuadro digital no es tan configurable como en modelos de otras marcas, pero cambia de aspecto y tono según cuál de los cinco modos de conducción hayamos elegido: Sport, ECO, Normal, Resbaladizo y Nieve/Arena. En ECO, y eso nos gusta, conserva el cuentavueeltas.



▲ El selector de modos de conducción va muy a mano, entre las banquetas, y nos gusta el mando de luces: una rueda tradicional con los botones de las funciones antiniebla dentro. Las plazas traseras, que pueden contar con banquetas calefactables, se ajustan longitudinalmente 15 centímetros.



▲ El cambio manual va bien, pero en ciudad se agradecería una caja automática.

a nuestro juicio, en uno de los SUV viajeros más atractivos, y con un precio muy racional. Un rutero rápido y ahorrador para fines de semana y vacaciones que podremos seguir usando en ciudad con la misma libertad de acción e idénticos beneficios económicos que si circulásemos en utilitarios ECO como un Toyota Yaris Hybrid, un Seat Ibiza de GNC o un Ford Fiesta de GLP.

Aunque ya lo hemos explicado otras veces, no está de más recordar cómo funciona un sistema mHEV, en el que un motor/generador –Ford le llama BISG–, que sustituye al alternador tradicional y se encarga de arrancar el cuatro cilindros tras cada pausa por motivos de ahorro, per-

▶ Nuestro Kuga montaba el paquete ST-Line, que incluye alerón trasero más grande, pinzas de freno rojas y unos 225/55 R19 que optimizan la precisión de trazada al límite. Pero con los 225/60 R18 de serie, más cómodos en pistas y sobre mal firme, ya va bien.

mite recuperar energía en las deceleraciones y frenadas para almacenarla en una batería de 48 voltios y 0,48 kWh de capacidad –la del PHEV,

recargable por cable, es de 14,4 kWh–, reserva eléctrica que luego servirá para apoyar al motor diésel; bien haciendo que empuje más, bien ayu-

dando a que gaste menos. De ahí que los 150 CV y 37,8 mkg que rinde la mecánica en total den tanto de sí, pues le hemos medido 9,5 segundos para



acelerar de 0 a 100 km/h –homologa 9,6–; cuando el Kuga PHEV, de 225 CV, registró 8,9 segundos –anuncia 9,2–. Y la versión EcoBlue mHEV tam-

bién es resolutiva al adelantar, con 6,9 segundos al pasar de 80 a 120 km/h en cuarta, 8,5 en quinta y 10,7 en sexta, pese a que la marcha final

es larga: 58,9 km/h por cada 1.000 revoluciones. De hecho, a 120 km/h el motor gira a solo 2.038 rpm, lo que explica la baja sonoridad general.

Y eso también ayuda a explicar su escasa 'sed', pues 6,1 l/100 km de gasto real en nuestra ruta mixta con auto-vía, ciudad y carretera es poquísimos para un SUV de 4,61 metros y generosas prestaciones. A poco que mimemos el acelerador y respetemos los límites de velocidad al dedillo, rondar los 5,5 litros de media al viajar será factible.

Pero nos gustaría que se ofreciera como alternativa el cambio automático –en ciudad vendría bien–, e incluso tracción total, pues entonces ya estaríamos hablando del

compañero de viaje ideal, incluso en el crudo invierno o afrontando una pista embarrada. Para consolarnos, dos de los cinco programas de conducción están ideados para superficies 'problemáticas'.

Muy buena estabilidad, una frenada enérgica –52,2 metros desde 120 km/h–, dirección rápida y precisa, la dosis justa de balanceo en curva, notable confort... Y siempre respaldados por una avanzada tecnología en materia de seguridad o asistencia a la conducción. Y si al probar la versión PHEV ya alabamos su amplitud pero criticamos algún detalle de juventud relativo al acabado, en este caso la terminación nos ha parecido algo mejor... aunque todavía sea mejorable.

▶ SUS RIVALES



HYUNDAI TUCSON 1.6 CRDI 48V N LINE 4X2 136 CV

Pronto será relevado por la nueva generación, pero sigue siendo buena compra: diésel ECO de 136 CV, buen maletero, acabado deportivo... Con descuentos, 29.365 euros.

Precio	35.965 €
Maletero	488 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,8 l./100 km
	11,8 seg.



KIA SPORTAGE 1.6 MHEV CONCEPT 4X2 136 CV

Idéntica mecánica diésel ECO de 136 CV que el Hyundai, pero a precio imbatible, pues en versión Concept arranca, rebaja incluida, en 22.548 euros. Y con garantía de 7 años.

Precio	28.600 €
Maletero	439 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,5 l./100 km
	11,2 seg.



L. ROVER DISCOVERY SPORT D165 AWD AUT. MHEV 163 CV

Permite elegir entre 5 y 7 plazas, pero es muy caro, gasta más y anda menos pese a tener 13 CV extra. El motor MHEV obliga a la tracción total y al cambio automático. Más refinado.

Precio	45.750 €
Maletero	454 l.
Consumo 0 a 100 km/h	6,7 l./100 km
	10,2 seg.

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Ante el apabullante avance de los SUV en casi cualquier categoría, algunos segmentos han ido quedando en el olvido. Es el caso de los vehículos monovolumen, que tuvieron su momento de gloria hace 20 años y fueron apagándose como la luz de una vela; el de los pequeños sedanes –todavía recuerdo el Renault 7 o el Seat Córdoba–; o la categoría de los familiares, aunque estos sí, nunca llegaron a olvidarse del todo. Fue gracias en parte a la magia de algunas versiones muy deportivas, sobre todo de Audi, o a la exclusividad y fuerte personalidad de los modelos de carrocería familiar de Volvo. Y a este paso menos se nos van a olvidar, porque ejemplares como este Skoda Superb Combi iV, con tecnología híbrida enchufa-

Sin duda los híbridos enchufables son la solución temporal hasta que los eléctricos puros ganen autonomía y reduzcan su tiempo de carga. Y ya hay modelos Plug-in casi para todos los gustos. Pero en el segmento de las berlinas familiares de tamaño grande hemos encontrado la alternativa casi perfecta.

ble, devuelven el protagonismo a una categoría de coches con argumentos suficientes como para hacerle la competencia a cualquier todocamino. Y su tipo de carrocería, con un espacio de carga más que generoso, es la ideal para que incluso alojando las baterías que utiliza esta tecnología, el maletero o el espacio interior mantengan unas cotas competitivas frente a un SUV. Así que aunque el Superb Combi Plug-in pierde 150 litros de maletero –baja hasta los 510– respecto a las versiones 'nor-

males', el espacio que queda resulta más que suficiente para transportar sin problemas el equipaje de toda una familia en vacaciones, dejando incluso un doble fondo para guardar allí el cable de carga y el kit de reparación de neumáticos.

Respecto a un SUV de tamaño equivalente, un coche con carrocería familiar y tecnología Plug-in como el Superb Combi iV pesa menos, es más aerodinámico, gasta menos, tiene menos inercias en curva, tiene más capacidad de male-

tero y cuesta menos, razones lo suficientemente importantes como para ver claramente que hay vida más allá de los SUV. Y ya que hablamos de precios hay que decir que aunque los Plug-in no son baratos –y este no es una excepción–, puestos a comparar, el Skoda Superb Combi iV es, con diferencia, el más barato de su clase y no precisamente porque se haya escatimado en calidad o equipamiento de serie. Porque la dotación de esta versión con acabado SportLine es sencillamente espectacular. Llantas de aleación de 18 pulgadas, asistente de aparcamiento, techo eléctrico panorámico de cristal, asientos deportivos, decoración interior en fibra de carbono, pilotos traseros LED con función dinámica, portón trasero con apertura y cierre eléctricos, selección de modos de conducción con chasis deportivo

y suspensión adaptativa DCC, faros Matrix LED, virtual cockpit con navegación, climatizador bizona, sensores de lluvia y luces... La lista es interminable, y ni siquiera hemos hablado de conectividad o seguridad. Sin embargo, de lo que toca hablar en este coche por encima de otros aspectos es de su sistema de propulsión con derecho a la etiqueta 0 Emisiones de la DGT. Y es que con la batería de 13 kWh –10,4 kWh efectivos– cargada, nuestro protagonista homologa una autonomía en modo eléctrico de 55 kilómetros con un consumo oficial de 1,6 litros durante los primeros 100. Nosotros hemos llegado a recorrer 53 kilómetros por ciudad y alrededores, y una de las ventajas es que al circular fuera de la urbe uno puede decidir cuánta batería gasta y cuánta reserva para utilizar más tarde. Manejando ade-

El Plug-in que lo tiene todo



PRECIO 46.150 €

EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 33G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****	ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	CONSUMO	*****
PRECIO	*****		

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR	EN CONTRA
<p>Equipamiento de serie. Precio. Comportamiento. Consumo. Etiqueta 0 de la DGT. Calidad. Prestaciones.</p>	<p>Tacto del pedal de freno. No se ofrece rueda de repuesto. Algunos pictogramas del cuadro son muy pequeños.</p>

LA CLAVE
amas@motor16.com

Skoda no se ha quedado ni un centímetro atrás en la lucha contra la contaminación. Y sus iV cuentan con tecnología de vanguardia, sin olvidar el sentido práctico. Pero el Superb Combi iV con sistema híbrido enchufable raya la perfección. Porque la combinación de electricidad y el motor térmico sigue siendo la solución más ingeniosa y práctica por el momento.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.4 TSI PHEV
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.395
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	156 CV / 5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 mkg / 1.500-3.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	85 kW (116 CV)
Par máximo	33,7 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	55 km (WLTP)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad total	iones de litio - 13,0 kWh (10,4 efect.)
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta/Par máximo	218 CV / 40,8 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Automática DSG, de 6 vel.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores, barra estabilizadora y tren de rodaje adaptativo.	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores, barra estabilizadora y tren de rodaje adaptativo.	
RUEDAS	
Neumáticos - Marca	235/40 R19 - Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.752
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.862 / 1.864 / 1.477
Capacidad maletero / depósito (l)	510-1.800 / 50
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	224 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,6 (7,8)
Recorriendo (metros)	111
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,2
1.000 m desde 40 km/h en D	25,2
De 80 a 120 km/h en D	4,5
Recorriendo (metros)	127
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,2 km/h de media (con batería cargada)	4,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo (con batería descargada)	5,1
En conducción dinámica (con batería descargada)	8,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo (con batería descargada)	6,2
A 140 km/h de cruceo (con batería descargada)	6,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	910
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Ciclo combinado consumo batería	14 kWh/100 km
Ciclo combinado con batería descargada	7,2 l/100 km
Ciclo combinado con batería cargada	1,5 l/100 km





▲ La capacidad del maletero de esta versión es impresionante. E incluso debajo del piso existe un hueco muy generoso para guardar el cable de carga.



◀ **SUSPENSIÓN ADAPTATIVA ES DE SERIE EN ESTA VERSIÓN, JUNTO CON LOS PERFILES DE CONDUCCIÓN, UN CHASIS DEPORTIVO Y EL AUTOBLOCANTE ELECTRÓNICO XDS**
PANTALLA DE 8 PULGADAS AUNQUE OPCIONALMENTE SE OFRECE OTRA DE 9,2 PULGADAS CON NAVEGACIÓN COLUMBUS EN 3D. EL EQUIPAMIENTO DE SERIE ES ESPECTACULAR
 ▼



▲ El Virtual Cockpit es de serie, y cuando uno se acostumbra a utilizarlo y a conocer sus posibilidades resulta sumamente práctico. Aunque algunos iconos son demasiado pequeños.



◀◀ Nuestro centro técnico sometió al Superb Combi Plug-in a la habitual sesión de Correvit en el INTA. El enchufe de carga se encuentra en el frontal.

▶ El acabado SportLine incluye unos asientos delanteros muy deportivos que sujetan con eficacia.



▲ Con botonería directa, encontramos el modo Sport y el e-Mode.

cuadramente estos recursos resulta sencillo lograr unas cifras de consumo brillantes. Porque incluso circulando con la carga de la batería agotada el propio motor de combustión va recargando la suficiente energía como para que en momentos puntuales el coche circule en modo eléctrico o apoyando al motor de combustión.

Y de las muchas cosas que nos han sorprendido gratamente de este modelo destacamos dos del apartado mecánico. Por un lado, el rendimiento del motor 1.4 TSI de 156 CV –que, por cierto, va mejor que el 1.5 del resto de modelos– asociado al cambio DSG cuando la batería está agotada y el motor eléctrico se rinde –en un viaje largo, lo habitual–. En esos casos el TSI sube de vueltas con decisión y

se encuentra en su salsa en la parte alta del cuentarrevoluciones. Por eso la aguja llega hasta las 6.100 rpm sin rechistar antes de efectuar los cambios, y podemos ver por ejemplo que en tercera el Superb Combi iV alcanza los 150 km/h. Y la caja DSG no se queda atrás, ya que además de efectuar los cambios con rapidez permite reducciones en las que el motor sube hasta las 6.000 rpm, olvidando esa obsesión histórica de muchas marcas por salvaguardar en exceso la mecánica a la hora de reducir con un cambio automático. Y si tenemos que hablar de la acción conjunta de los dos motores, y por tanto de los 218 CV, el Super Combi iV ha mejorado el dato oficial de aceleración de 0 a 100 km/h en dos décimas,



▲ El acabado SportLine incluye unas llantas de 19 pulgadas y algunos elementos aerodinámicos que le dan un aire deportivo.

marcando unos magníficos 7,6 segundos y demostrando que ser eficiente y respetuoso con el medio ambiente no está reñido con las prestaciones. También el consumo nos ha sorprendido, pero no el de ciudad con la batería cargada y sus 55 kilómetros de auto-

mía eléctrica, que no tiene mérito, pues nos referimos más al logrado sin carga y en carretera, ya que el coche ha gastado poco más de 6 l/100 km a 120 km/h, y la media total, siempre que en ciudad se utilice una carga completa de la batería, la hemos dejado en 5,5



◀ Las posibilidades del Superb Combi Plug-in Hybrid en cuanto a modos de conducción son numerosas. Incluso desde la pantalla central se puede activar un modo que reserva la batería.

► **SUS RIVALES**

PEUGEOT 508 GT SW HYBRID 225 E-EAT8	VW PASSAT VARIANT GTE 1.4 TSI e POWER	VOLVO V60 T6 RECHARGE AWD
Es el que menos consume con la batería cargada, pero también el que ofrece menos kilómetros de autonomía en modo eléctrico. Tiene más maletero que el Skoda.	Con el mismo sistema plug-in que el Superb, el Volkswagen Passat Variant cuesta 5.000 euros más. Pero gasta algo menos y acelera algo mejor que el Superb.	Es el más caro, pero es que su combinación mecánica rinde 341 CV y goza de la tracción total. También es el que anuncia más maletero y mejor aceleración. Gasta más.
Precio 48.150 €	Precio 51.165 €	Precio 55.450 €
Potencia 225 CV	Potencia 218 CV	Potencia 341 CV
Consumo 1,3 l/100 km	Consumo 1,4 l/100 km	Consumo 1,7 l/100 km
0 a 100 km/h 8,7 seg.	0 a 100 km/h 7,6 seg.	0 a 100 km/h 5,4 seg.

l/100 km, una cifra excelente para un coche de casi 1.800 kilos de peso. Y hablando de peso, clave a la hora de frenar, ojo al tacto del pedal de freno porque su recorrido requiere un periodo de adaptación, pues en la primera parte frena menos de lo esperado.

El Superb Combi iV lleva de serie suspensión adaptativa y cinco modos de conducción, con un programa Sport –de activación directa, sin pasar por ninguna pantalla– que transforma su personalidad hasta convertirlo casi en un

deportivo por aplomo, agarre y respuesta. Y gracias a su doble personalidad también podemos echar mano de algunos recursos para gastar lo mínimo, como ir en modo ECO con conducción 'a vela', colocar la palanca de cambios en el modo B de máxima retención y regeneración, o en e-Mode para aprovechar el empuje del motor eléctrico siempre que haya batería. Esta se puede cargar en un enchufe doméstico de 2,3 kW en cinco horas. O en solo tres horas y media si usamos una toma de 3,6 kW.

En lo que va de año, el Toyota Corolla lidera el mercado español de vehículos con etiqueta ECO gracias a su probada mecánica híbrida autorrecargable, al progreso estilístico y dinámico que supone el propio Corolla frente a su antecesor y a unos precios finales muy atractivos. Y aunque todavía hay margen de mejora y se le multiplican los rivales, su racionalidad es convincente.



EL ECO del pueblo

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

La clásica arquitectura híbrida de Toyota, popularizada por el Prius hace dos décadas, sigue funcionando de cine para dar respuesta a quienes buscan coches eficientes y fáciles de usar: sin cables, sin tener que buscar surtidores especiales para repostar... De hecho, la gama Corolla ofrece solo versiones híbridas con etiqueta ECO, y aunque otras veces ya hemos comentado que por prestaciones, agrado y funcionamiento del cambio nos gusta bastante más la mecánica 180H –un 2.0 de gasolina de 152 CV y un motor eléctrico de 109 CV que totalizan 184 CV–, comprendemos que buena parte del público apunte al 125H aquí probado –122 CV

en total al asociar un 1.8 de 98 CV y un motor eléctrico de 72 CV–, pues su rendimiento ya es suficiente para lo que pide la mayoría –sobre todo en ciudad o circulando por autovía–, el precio es inferior –2.000 euros a igualdad de equipa-



▲ El acabado Style implica unos 225/45 R17 que le sientan bien al buscar los límites. Y optimizan su frenada: 51,2 metros desde 120 km/h.

miento– y, muy importante, el maletero es 48 litros mayor en el menos enérgico: 361 litros. O sea, es más racional. Y gasta algo menos, lo que pone la guinda en un segmento donde el usuario mira ese apartado: si al Corolla 180H le medimos

en su día 6,3 l/100 km de promedio real, en el 125H han sido 6,1.

Habrà quien se sorprenda por ese último valor porque la firma japonesa homologa 4,9 l/100 km de media WLTP, y no digamos si recordamos los 3,7 l/100 km del ciclo NEDC, mucho menos realista; pero es que el consumo de nuestro protagonista es sensible al tipo de recorrido y al estilo de conducción: es austero en carretera a ritmos tranquilos y gasta poquísimo en ciudad, volviéndose más ahorrador cuanto más difícil está el tráfico; pero su sed se dispara si exigimos mucho de la mecánica, sobre todo en esta variante, que no va sobrada de potencia. Aunque le damos mejor nota en las maniobras de adelantamiento –de 80 a 120 km/h emplea



◀▶ Toyota prima la funcionalidad sobre la originalidad, y eso se aprecia en detalles como la pantalla con ocho botones y dos ruedas en los flancos: ¿anticuado? no, útil. El acabado general es bueno, pero las plazas traseras son justas, e interesa más el familiar Touring Sports.



◀▶ El Corolla va mejor que su antecesor, el Auris. Con la nueva plataforma GA-C se gana rigidez y mejora el tacto general; y el chasis ha recibido una puesta a punto algo más dinámica.



resumen, buen equilibrio entre confort y dinamismo que se redondea con una acertada relación precio/equipamiento. Lástima que las plazas traseras sean tan justas, tanto a lo ancho como a lo largo, o que no se pueda circular más tiempo o a mayor velocidad –tope de 60 km/h– en modo EV.

8,3 segundos– que acelerando desde parado. No obstante, en ambas operaciones el motor se torna rumoroso, pues el cambio automático CVT sigue revolucionando mucho el motor de gasolina al acelerar con ganas. Y da igual el modo de conducción elegido: Eco, Normal o Sport.

Y es que el Corolla 125H no es un deportivo, por más que su comportamiento sea bueno, y más con los 225/45 R17 del acabado Style, que le sujetan bien al asfalto. Una actitud en curva noble, segura y con eficacia sobrada para sus 122 CV, una frenada enérgica, una dirección precisa con solo 2,65 vueltas de volante... En

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.8 HYBRID
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.798
Alimentación	Inyección indirecta multipunto de gasolina
Potencia máxima/rpm	98 CV / 5.200
Par máximo/rpm	14,5 mkg / 3.600
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	53 kW (72 CV)
Par máximo/rpm	163 Nm (16,6 mkg)
Autonomía máx. modo eléctrico	De 1 a 2 kilómetros
BATERIA	
Tipo - Capacidad	iones de litio - 3,6 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	122 CV / n.d.

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de variador continuo
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,65
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7,5x17"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.360
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.370 / 1.790 / 1.435
Capacidad maletero - depósito (l)	361 - 43

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,8
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,0 (10,9)
Recorriendo (metros)	184
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,5

1.000 m desde 40 km/h en D	30,4
De 80 a 120 km/h en D	8,3
Recorriendo (metros)	233
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	5,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,6
En conducción dinámica	8,9

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,7
A 140 km/h de crucero	7,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	704
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	3,5 / 4,0
Ciclo mixto (NEDC)	3,7
Ciclo mixto (WLTP)	4,9

SUS RIVALES

FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST MHEV 125 CV TREND+	
Un torpedeo ECO a la línea de flotación del dominio del Corolla, pues el Focus es más amplio y tiene mejor maletero, y anda más. Pero gasta algo más y solo hay cambio manual.	

MAZDA3 2.0 SKYACTIV-G 122 CV M-HYBRID ORIGIN	
Tiene un enfoque algo más premium que sus dos rivales, pese a que el acabado básico es muy asequible. También es ECO, pero gasta más y sus plazas traseras son justas.	

Precio	24.125 €
Maletero	375 l.
Consumo	5,1 l/100km
0 a 100 km/h	10,1 seg.

Precio	24.165 €
Maletero	358 l.
Consumo	6,0 l/100km
0 a 100 km/h	10,4 seg.

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

A diferencia del Auris, que era un coche muy racional pero poco emocional, el Corolla presume de un mejor equilibrio entre esos factores. Mantiene sus cualidades como coche ecológico y ahorrador, pero avanza en cuestiones que tienen que ver con el agrado y el placer de uso, por más que el 180H vaya mejor que este 125H.

PRECIO	28.050 €	NUESTRA VALORACIÓN																			
EMISIONES DE CO₂: 85 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR																		
	<table border="1"> <tr><td>COMPORTAMIENTO</td><td>*****</td></tr> <tr><td>ACABADO</td><td>*****</td></tr> <tr><td>PRESTACIONES</td><td>*****</td></tr> <tr><td>CONFORT</td><td>*****</td></tr> <tr><td>SEGURIDAD</td><td>*****</td></tr> <tr><td>CONSUMO</td><td>*****</td></tr> <tr><td>PRECIO</td><td>*****</td></tr> </table>	COMPORTAMIENTO	*****	ACABADO	*****	PRESTACIONES	*****	CONFORT	*****	SEGURIDAD	*****	CONSUMO	*****	PRECIO	*****	<table border="1"> <tr><td>+</td><td>Descuento: Style por 22.850 euros y Active Tech por 21.350. Gasto en ciudad y a ritmo turístico. Calidad. Puede circular en modo EV.</td></tr> </table>	+	Descuento: Style por 22.850 euros y Active Tech por 21.350. Gasto en ciudad y a ritmo turístico. Calidad. Puede circular en modo EV.	<table border="1"> <tr><td>-</td><td>Plazas traseras estrechas y con espacio justo a lo largo. Cambio CVT mejorable y sonoridad a ritmo 'alegre'. Sin rueda de repuesto.</td></tr> </table>	-	Plazas traseras estrechas y con espacio justo a lo largo. Cambio CVT mejorable y sonoridad a ritmo 'alegre'. Sin rueda de repuesto.
COMPORTAMIENTO	*****																				
ACABADO	*****																				
PRESTACIONES	*****																				
CONFORT	*****																				
SEGURIDAD	*****																				
CONSUMO	*****																				
PRECIO	*****																				
+	Descuento: Style por 22.850 euros y Active Tech por 21.350. Gasto en ciudad y a ritmo turístico. Calidad. Puede circular en modo EV.																				
-	Plazas traseras estrechas y con espacio justo a lo largo. Cambio CVT mejorable y sonoridad a ritmo 'alegre'. Sin rueda de repuesto.																				



¿ERES ELÉCTRICO? IBERDROLA TE LO PONE FÁCIL

¿Quieres comprar un coche eléctrico pero no tienes plaza de garaje para instalar el cargador? Esto ya no es un problema gracias a Iberdrola, que acaba de lanzar una aplicación de recarga colaborativa que pone en contacto a propietarios de puntos de recarga que quieran alquilar su energía con otros que no dispongan de conexión.

Esta es solo la última de las iniciativas que la compañía eléctrica ha puesto en marcha en nuestro país para facilitar la electromovilidad, pero hay muchas más. Iberdrola te pone muy fácil moverte en eléctrico con la seguridad, además, de que toda su energía es 100% verde y procede de fuentes sostenibles.

Cargar el coche en casa

Disponer de un punto de carga en casa es la mejor fórmula para recargar tu vehículo eléctrico sin preocupaciones. La solución de Iberdrola para hacerlo se llama Smart Mobility Hogar y ofrece no solo la infraestructura de recarga, sino también la instalación y la posibilidad de controlar todo el proceso a través del teléfono móvil desde una aplicación en la que podrás programar tus recargas, controlar lo que gastas, ver el histórico de consumo y del coste, conocer el estado de la carga en tiempo real, etc.

Una vez elegido el lugar donde quieres instalar el punto de carga, solo tendrás que preocuparte de seleccionar el dispositivo que mejor se adapte a tus necesidades entre los tres que ofrece Iberdrola. Desde soluciones básicas hasta aparatos tan completos que incluyen reconocimiento facial y control gestual: Vestel (desde 592,90 euros más la instalación), Pulsar Plus (719,95 euros + instalación) y Commander 2 (1.082,95 euros + instalación).

En función de la configuración del garaje y de dónde esté situado el contador, variará el tipo de instalación y el coste de la misma, por lo que Iberdrola pone a tu disposición una herramienta online para que puedas calcular una estimación del presupuesto: www.iberdrola.es/movilidad-electrica/instalacion-punto-recarga.

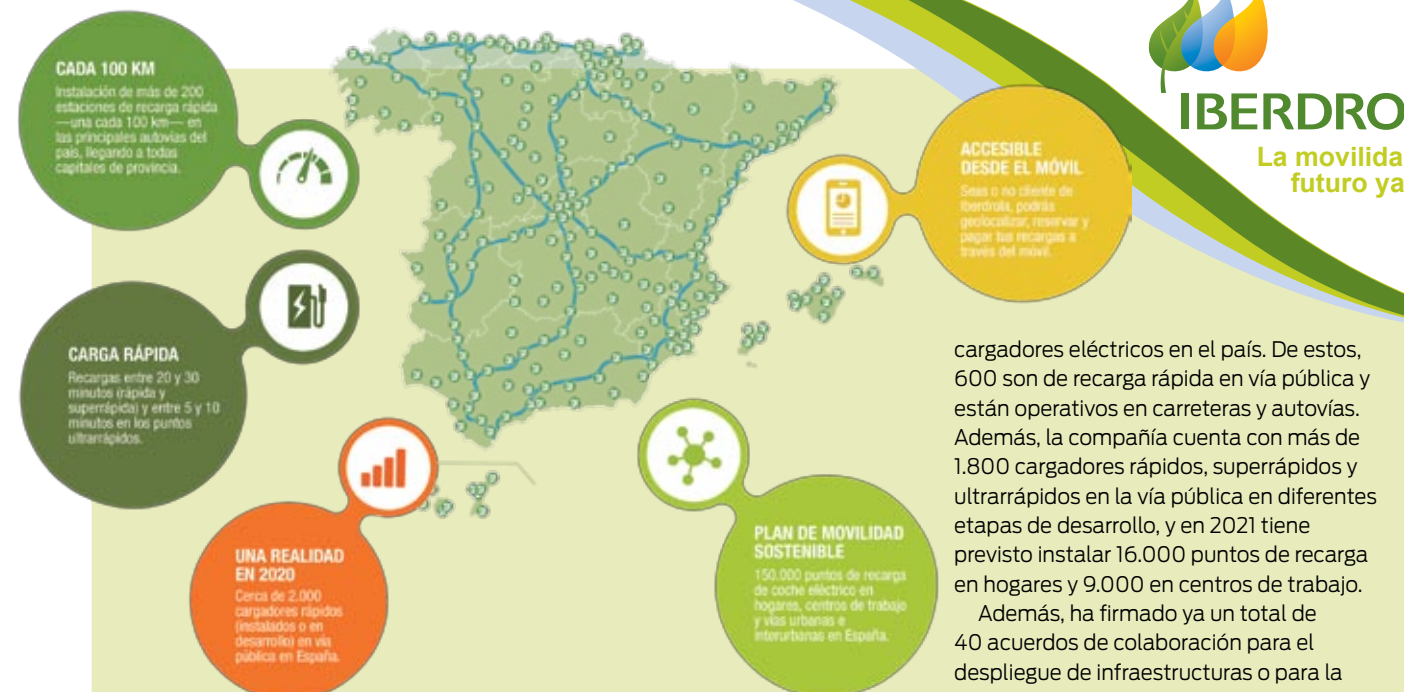


Una app para viajar sin preocupaciones

¿Dónde recargo mi coche si me voy de viaje? Esta es una de las grandes preocupaciones de los usuarios del coche eléctrico. Gracias a la app de Recarga Pública de Iberdrola tienes a tu disposición la información más completa sobre los puntos de recarga, tanto de la compañía como de otros operadores. En total, esta aplicación facilita el acceso a 3.600 cargadores en 1.200 ubicaciones.

Esta app te permite acceder a la infraestructura de recarga sin necesidad de contrato previo y conocer el estado de los puntos de recarga en tiempo real, así como la información de sus características técnicas (conectores, potencias...).

Puedes reservar el punto de recarga más cercano, recibir notificaciones, pagar de forma virtual, ver el histórico de tu consumo o descargar tus facturas. Todo, desde tu smartphone.



Apuesta por la electromovilidad

Recorrer España de punta a punta con un eléctrico con total autonomía ya es posible, pero gracias al despliegue de puntos de recarga que tiene previsto realizar Iberdrola en breve será más fácil y rápido. De aquí a 2025, la compañía eléctrica tiene previsto instalar 150.000 puntos de recarga en hogares, empresas, vías urbanas, ciudades y en las principales autovías de nuestro país, para lo que invertirá en total 150 millones de euros. En concreto, se pondrán en marcha estaciones ultrarrápidas (350 kW) de carga cada 200 kilómetros, superrápidas (150 kW) cada 100 kilómetros y rápidas (50 kW) cada 50 kilómetros. En julio de este año ya se inauguró en Monesterio (Badajoz) una estación con puntos de recarga superrápida y rápida, lo que ha permitido reducir los tiempos de recarga a los viajeros que cruzan del centro al sur.

En la actualidad, Iberdrola ha instalado ya más de 5.500

cargadores eléctricos en el país. De estos, 600 son de recarga rápida en vía pública y están operativos en carreteras y autovías. Además, la compañía cuenta con más de 1.800 cargadores rápidos, superrápidos y ultrarrápidos en la vía pública en diferentes etapas de desarrollo, y en 2021 tiene previsto instalar 16.000 puntos de recarga en hogares y 9.000 en centros de trabajo.

Además, ha firmado ya un total de 40 acuerdos de colaboración para el despliegue de infraestructuras o para la recarga de vehículos con administraciones como la Junta de Andalucía, empresas como Ikea o McDonald's, o fabricantes como Mazda, Mercedes-Benz, Renault, Seat y Volkswagen. También participa en el primer aparcamiento sostenible que se puso en marcha en nuestro país, en las instalaciones de Ifema, en Madrid.

Y es la primera compañía española que ha firmado el acuerdo EV100 de The Climate Group, un proyecto global que reúne a empresas comprometidas con acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica. De esta forma, se compromete a electrificar toda su flota de coches, de modo que para 2030 dispondrá de más de 3.500 vehículos completamente eléctricos en España y Reino Unido. Esta flota incluye turismos y furgonetas ligeras, además de vehículos 4x4 utilizados para labores de mantenimiento en parques eólicos y tendidos eléctricos, SUV, camionetas y grúas con cesta para elevación de personas.

Recarga compartida

Si tienes un eléctrico y no dispones de punto de recarga en propiedad, con la nueva aplicación que ha lanzado Iberdrola —en colaboración con Cargatucoche y HomyHub— puedes alquilar el de otros usuarios para cargar tu vehículo. Y si tienes punto de recarga, puedes ofrecerlo para que otros recarguen su coche y así ganar un dinero extra. La app está ya disponible para su descarga en Google Play y App Store, y es la primera aplicación de recarga colaborativa de vehículos eléctricos para particulares que se lanza en España.

Esta app permite a los propietarios de los cargadores alquilarlos los días y horas que más les convengan al precio que ellos decidan. A su vez, aquellos que no tienen garaje, pueden realizar una búsqueda para saber dónde están los puntos de alquiler más cercanos.

Para facilitar el acceso en remoto a la infraestructura en alquiler, la app se ha integrado en los dispositivos inteligentes de HomyHub, que permiten abrir y cerrar puertas o barreras desde cualquier dispositivo móvil. Para acceder con total seguridad, la aplicación cuenta con un sistema de validación de identidad mediante escaneo de DNI y selfie, y los dispositivos Homyhub disponen de un sistema de registro de los accesos realizados. Los 50 primeros usuarios de esta app podrán disfrutar gratis de uno de los dispositivos Homyhub y de un punto de recarga Wallbox.



Un plan para moverse casi sin gastar

Además de la instalación del punto de recarga y el suministro de energía, Iberdrola tiene un plan específico para usuarios de vehículos eléctricos que te permitirá moverte gastando muy poco. Con el Plan Vehículo Eléctrico, si tu potencia contratada es menor o igual a 10 kW (la del 98 por ciento de los hogares), pagarás 57,23 €/kW año, lo que supone que si recargas en las horas promocionadas (de 01:00 a 07:00 de la mañana) la energía te costará 0,038156 €/kWh. Esto significa que podrás recorrer unos 100 kilómetros por solo 50 céntimos de euro frente a los 11,2 euros que te costaría realizar ese recorrido con un coche de combustión.

Para contratar este plan de electricidad no es necesario tener contador inteligente y, si no se adapta a tus necesidades, podrás cambiarlo cuando quieras.





NUEVO TEST DE SEGURIDAD DE EURO NCAP

La conducción asistida, a examen

Los sistemas de asistencia a la conducción son cada día más habituales en el equipamiento de todo tipo de coches. Por eso, Euro NCAP, el programa europeo que evalúa la seguridad de los vehículos, ha desarrollado un nuevo protocolo de prueba específico para estas tecnologías que permiten centrar el coche en el carril manteniendo velocidad y distancia de seguridad con el vehículo precedente.

Su evaluación está basada en dos áreas principales: la capacidad asistencial de los sistemas –tomando como referencia el equilibrio entre la implicación del conductor y la asistencia ofrecida por el vehículo–, y la respuesta del sistema de seguridad del automóvil en situaciones críticas. En base a sus análisis, el organismo establece una clasificación en cuatro categorías: básico, moderado, bueno y muy bueno.

Bajo estos nuevos criterios, Euro NCAP ha testado diez modelos con resulta-

dos dispares. Tres coches premium –Mercedes-Benz GLE, BMW Serie 3 y Audi Q8– han sido calificados como ‘muy buenos’, mientras que otro del mismo segmento, el Tesla Model 3, se queda solo en ‘moderado’, ya que el organismo considera que «su sistema de piloto automático hace poco para mantener al conductor concentrado».

También reciben la misma calificación de ‘moderado’ modelos como el Nissan Juke, Volkswagen Passat o Volvo V60. Sobre este último, Euro NCAP explica que su resultado ha sido lastrado por el hecho de llevar varios años en el mercado, ya que «los rápidos avances realizados en la tecnología de asistencia a la conducción requieren actualizaciones más frecuentes para mantenerse al día».

El Ford Kuga, por su parte, recibe una nota de ‘bueno’, lo que evidencia que la adecuada respuesta de los sistemas

de asistencia no está solo reservada a modelos de marcas premium.

Por último, los populares Renault Clio y el Peugeot 2008 han obtenido una calificación de ‘básico’, ya que sus sistemas proporcionan una asistencia «modesta», por lo que el conductor no desconecta de su tarea al volante.

Para Michiel van Ratinen, secretario general de Euro NCAP, «los mejores sistemas ofrecen un equilibrio entre la cantidad de asistencia que brindan y el nivel de participación del conductor, y deben estar sustentados por un respaldo de seguridad efectivo. Los resultados de esta ronda de pruebas demuestran que la asistencia a la conducción se está volviendo cada vez mejor y está más disponible, pero hasta que se mejore significativamente la supervisión del conductor, este debe seguir siendo responsable en todo momento».

	2020	MUY BUENO	CAPACIDAD DE ASISTENCIA: 78%	SISTEMAS SEGURIDAD ADICIONALES: 84%
	2020	MUY BUENO	CAPACIDAD DE ASISTENCIA: 82%	SISTEMAS SEGURIDAD ADICIONALES: 90%
	2020	BUENO	CAPACIDAD DE ASISTENCIA: 66%	SISTEMAS SEGURIDAD ADICIONALES: 86%
	2020	MUY BUENO	CAPACIDAD DE ASISTENCIA: 85%	SISTEMAS SEGURIDAD ADICIONALES: 89%
	2020	MODERADO	CAPACIDAD DE ASISTENCIA: 52%	SISTEMAS SEGURIDAD ADICIONALES: 72%
	2020	BÁSICO	CAPACIDAD DE ASISTENCIA: 61%	SISTEMAS SEGURIDAD ADICIONALES: 40%
	2020	BÁSICO	CAPACIDAD DE ASISTENCIA: 62%	SISTEMAS SEGURIDAD ADICIONALES: 43%
	2020	MODERADO	CAPACIDAD DE ASISTENCIA: 36%	SISTEMAS SEGURIDAD ADICIONALES: 95%
	2020	MODERADO	CAPACIDAD DE ASISTENCIA: 76%	SISTEMAS SEGURIDAD ADICIONALES: 61%
	2020	MODERADO	CAPACIDAD DE ASISTENCIA: 71%	SISTEMAS SEGURIDAD ADICIONALES: 50%

Nombramientos

Wayne Griffiths, presidente de Seat

Griffiths es ya el nuevo presidente de Seat, cargo en el que sustituye a Luca de Meo, que ahora es el ‘hombre fuerte’ del Grupo Renault. También continuará como CEO y pre-

sidente de la marca Cupra y, de momento, como vicepresidente ejecutivo comercial de la compañía. Griffiths siempre ha estado ligado al Grupo Volkswagen, en el que empezó en 1989, en Audi AG, en Ingolstadt. Estuvo dos años en Seat, entre 1991 y 1993, y regresó en 2016 como responsable de ven-

tas. Con este cargo ha vivido un gran momento de la empresa, que ha desplegado la mayor ofensiva de productos y ha batido todos los récords de ventas, con un aumento de más del 40% entre 2016 y 2019. También es uno de los impulsores de la marca Cupra y de la nueva Seat MÓ.



la frase

Nadia Calviño. Vicepresidenta tercera y ministra de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

«El sector de la automoción es uno de los motores de la recuperación económica y de la prosperidad de este país, por lo que hay que prestarle especial atención. La movilidad y la automoción deben jugar un papel esencial en las inversiones públicas y privadas».



el puntazo

El Código Técnico de la Edificación exigirá que el 100% de las plazas de aparcamiento de los nuevos edificios o los que sufran una rehabilitación cuenten con una infraestructura mínima que facilite la recarga de vehículos.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha iniciado el trámite de audiencia pública sobre el proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación para establecer las condiciones de infraestructuras necesarias para la recarga de vehículos incorporando las exigencias europeas. La precalificación de recarga será del 20% de las plazas de aparcamiento en el caso de edificios no residenciales que, si tienen más de 10 plazas, deberán contar con una estación de recarga por cada 40 plazas, llegando a una estación cada 20 en el caso de edificios de la Administración General del Estado.



Producción

Figueruelas y Martorell vuelven a cifras pre-COVID

Tras el parón provocado por la pandemia del coronavirus, las factorías españolas parecen volver a la normalidad y a unos niveles de producción como los existentes antes del cierre provocado por el COVID. Así ocurre con la planta de PSA en Figueruelas, que recupera sus dos equipos en el

turno de noche y vuelve a trabajar a plena capacidad en sus dos líneas de producción y en los tres turnos de trabajo. Además de incorporar un nuevo equipo para la línea 1, donde se produce el Opel Crossland X y el Citroën C3 Aircross. Con ello la planta, que además de estos modelos fabrica el Corsa, pasará de una producción de 1.800 coches al día a 2.150.

Por su parte, Martorell, la factoría de Seat, va a incorporar a 250 nuevos trabajadores con contrato indefinido, con los que crecerá la producción e

instaurará un tercer turno de noche en la línea 1. La fábrica española –donde se producen el Arona, Ibiza, León, Cupra León, Cupra Formentor y Audi A1– pasará de montar 1.987 coches diarios a 2.200. Un incremento del 11 por ciento que supone volver a las cifras anteriores al coronavirus.

Stellantis

La fusión PSA-FCA ya tiene organigrama

Stellantis, la nueva sociedad que nacerá de la fusión entre el Grupo PSA y FCA anunciada en diciembre de 2019, ya ha comunicado los miembros de su Consejo de Administración. El organismo de dirección del nuevo grupo automovilístico contará con 11 miembros, con una mayoría de administradores no ejecutivos independientes. De esos 11, cinco han sido nombrados por FCA y cinco por PSA, que ade-

la cifra

2.873

Son los conductores que han sido denunciados por utilizar el móvil al volante en la última campaña de vigilancia y concienciación sobre las distracciones que ha puesto en marcha la Dirección General de Tráfico (DGT). Esta cifra supone la mitad de las denuncias impuestas, un total de 5.172. Entre las distracciones más frecuentes, también se han denunciado casos de uso de cascos o auriculares (392 denuncias) o navegadores durante la conducción (65 infracciones).

LA FOTO



Esta es la nueva señal que identificará los 100 tramos de mayor riesgo para los motoristas en carreteras secundarias. Se trata de tramos de una longitud aproximada de dos kilómetros que han sido seleccionados teniendo en cuenta la sinuosidad y su accidentalidad en los últimos cinco años. La señalización, presentada por el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, junto al campeón del mundo de motociclismo, Jorge Martínez Aspar, ya ha empezado a colocarse en los tramos afectados y está previsto que el proceso termine antes de la próxima Semana Santa.

más cuenta con Carlos Tavares como consejero delegado de Stellantis; y con un puesto en el Consejo. El presidente de la nueva sociedad será Lapo Elkann, y su vicepresidente, Robert Peugeot. El proceso de fusión, si las condiciones pactadas se mantienen, está previsto que culmine antes del primer trimestre de 2021.

Movilidad eléctrica

ACEA pide fuertes inversiones

El objetivo de la neutralidad climática anunciada por la Unión Europea

para 2050 necesita de «enormes inversiones», según un comunicado hecho público por el director general de ACEA (la asociación que agrupa a los constructores de automóviles europeos), Eric-Mark Huitema. En esa petición se incluyen mayores incentivos y 2,8 millones de puntos de recarga de vehículos eléctricos en todo el continente europeo para poder cumplir con los objetivos de reducción de emisiones. «Los responsables políticos deben darse cuenta de que no pueden establecer objetivos sin políticas de apoyo igual de ambiciosas».

KIACHARGE



UNA APP PARA RECARGAR

Kia lanzará una nueva aplicación, KiaCharge, que dará acceso a 160.000 puntos de carga en toda Europa –estará operativa este mes en España–. Al suscribirse a esta app, los conductores de vehículos eléctricos e híbridos enchufables podrán acceder a la oferta de los principales operadores de energía con una sola cuenta y cargar sin otros contratos adicionales. Los pagos se acumulan después en una factura mensual.

RENAULT CAPTUR

EL E-TECH DESCUBRE MADRID

El Renault Captur E-Tech, el primer híbrido enchufable producido por el Grupo Renault en Valladolid, ha sido el gran protagonista del Festival de Arquitectura Open House Madrid. 15



unidades de este modelo sirvieron para acercar al público hasta los edificios más emblemáticos de la ciudad. Participaron 482 personas, que recorrieron un total de 4.000 kilómetros por las calles de la capital.

WITH ITALY, FOR ITALY

Modelos clásicos, como el Miura o el Countach, y actuales, como el Aventador o el Urus, han participado en esta iniciativa de Lamborghini.



20 COCHES DE LAMBORGHINI PARA 20 IMÁGENES DE ITALIA

20 fotografías, 20 coches y 20 regiones italianas. Este es el resumen del proyecto 'With Italy, for Italy' (Con Italia, para Italia), en el que una veintena de prestigiosos artistas han puesto sus cámaras al servicio del fabricante de superdeportivos para retratar los tesoros de Italia con sus coches como protagonistas. El objetivo: poner en valor la imagen del país trasalpino tras la emergencia del Covid-19.

Las primeras imágenes de esta iniciativa ya han visto la luz –Lamborghini las publicará en sus redes sociales– y nos muestran el recorrido por Cerdeña de David De Martis con el icónico Miura. Sicilia y el Lamborghini Urus fueron el lugar y el coche elegidos por el fotógrafo Stefano Guindani. Pero habrá muchas más imágenes que mostrarán la belleza y singularidad de los paisajes y

ciudades italianas protagonizadas por modelos como el híbrido Sián Roadster, clásicos como el Countach o el Diablo, pasando por el Aventador o el Huracán. El proyecto cuenta, además, con una colaboración especial, la de la célebre fotógrafa Letizia Battaglia, encargada de realizar una interpretación especial de su ciudad natal, Palermo, junto al Aventador SVJ.

PSA LOS CUADROS DEL LOUVRE VISITAN LAS FÁBRICAS

Desde 2015, la Fundación PSA colabora con el Louvre facilitando el acceso al arte al mayor número de personas posible. Gracias a esta iniciativa, las obras del museo parisino se han expuesto en las fábricas de PSA en Saint-Ouen (2016), Poissy (2017 y



2018) y Rennes (2019). Este mes de octubre serán los trabajadores de la planta de Charleville-Mézières los que disfrutarán de una nueva exposición.

CON EL TENIS

Peugeot ha cedido una flota de 178 vehículos, la mayoría híbridos enchufables y eléctricos (508 Hybrid, 3008 Hybrid4, e-2008 y e-Traveller) a la organización del torneo Roland Garros, con el que colabora desde hace 37 años.

HYUNDAI GIRA ECOLÓGICA POR 22 CIUDADES ESPAÑOLAS

¿Quieres probar la gama ECO de Hyundai? Hasta finales de año podrás hacerlo en cualquiera de las 22 ciudades por las que pasa el 'ECO Energy Tour' de la marca. Para solicitar un test drive solo tienes que entrar en la web de la izquierda y reservar el día, la hora y el modelo que te interesa en la ciudad en la que quieras realizar la prueba. Hyundai es la única marca que ofrece cinco tecnologías electrificadas: 48V, híbrida, híbrida enchufable, eléctrica y pila de hidrógeno. Entre los modelos a elegir se encuentran el Kona eléctrico y el enchufable, el Tucson de 48V, el Ioniq híbrido y el Ioniq eléctrico.



La gama más ecológica de Hyundai se podrá probar en 22 ciudades españolas. Entre ellos, los Ioniq y Kona –con sus versiones híbridas, plug-in hybrid y eléctricas–.

JACQUES COUSTEAU INSPIRÓ EL LOGO DEL MODELO

LOS FANS DEL OPEL MANTA CELEBRAN SUS 50 AÑOS

Opel presentó el Manta en 1970, en la costa alemana del mar Báltico. Y hasta allí se han trasladado sus fans para celebrar el 50 aniversario de este modelo.

George Gallion, diseñador del Opel Manta, ha sido el invitado de honor de la fiesta que ha congregado a 40 propietarios de este modelo que cumple 50 años. El Manta se presentó en 1970 y del mismo se vendieron un millón de unidades. Un coupé que enamoró a varias generaciones y cuyo logo tiene una curiosa historia. Como Gallion ha contado en numerosas ocasiones, en aquel momento en EE.UU. tenían gran éxito coches los nom-

bres de animales, como el Ford Mustang o el Corvette Stingray, y habían elegido llamarlo 'manta', pero les faltaba un logo que lo hiciera único. Gallion se reunió con Jacques Cousteau y visionó durante horas las imágenes submarinas captadas por el biólogo marino hasta que quedó fascinado con una toma de una manta gigante vista desde abajo, el emblema que luciría después el coche en el guardabarros delantero.



40 propietarios del Opel Manta se reunieron en el mismo lugar donde el coche fue presentado hace 50 años. Entre ellos, su diseñador, George Gallion.

LLEGA SU PRIMERA MOTO ELÉCTRICA SEAT MÓ YA TIENE WEB EXCLUSIVA

La nueva marca de movilidad eléctrica Seat Mó ya tiene página web específica (www.seatmo.com), donde los interesados pueden conocer sus productos y reservar ya la primera moto 100% eléctrica: eScooter 125. Las entregas

empezarán en noviembre y los primeros mil clientes se beneficiarán de un pack de accesorios valorado en



300 euros, que incluye un casco, un soporte para el móvil, unos guantes y una luz trasera para aumentar la visibilidad, que integra sistema eCall, Bluetooth y aviso de disminución de velocidad.

SESIONES DE MÚSICA SOSTENIBLES EL DJ WALLY LÓPEZ PINCHA PARA LEXUS A 70 METROS DE ALTURA

Lexus busca nuevas fórmulas para reafirmar su compromiso con la conservación del planeta y por eso se ha aliado con el DJ Wally López para producir una serie de 'sesiones sostenibles' de música en entornos respetuosos con el medio que además sean fieles a su 'claim': 'Experience

Amazing' (Experiencias sorprendentes). La primera ha tenido lugar en un parque eólico, sobre la plataforma de un aerogenerador a 70 metros de altura.



+ en www.kia.com/és

+ en www.skoda.es

ATENTOS A... DEL 2 AL 6 DE 11/20

Los vehículos de Skoda acompañarán a los participantes en la Titan Desert de este año, que se disputará en Almería y contará con el pentacampeón del Tour de Francia, Miguel Indurain.



+ en www.lamborghini.com/es-en

+ en www.renault.es

+ en www.fondation-psa.com/fr

+ en www.peugeot.es

+ en http://fullelectricfullpowerhyundai.com

+ en www.opel.es

+ en www.seatmo.com

+ en www.lexusautos.es



▲ En 2017 el británico ya apoyó el movimiento 'Take a Knee' de los jugadores de la NFL americana, que este año recuperó para la Fórmula 1.

Pisa el acelerador más allá de los circuitos

Aunque ya en el pasado evidenciaba su interés por determinadas causas sociales, la pandemia y los problemas raciales en Estados Unidos han llevado a Lewis Hamilton a pisar a fondo con su poder mediático para impulsar particularmente los temas por los que se siente preocupado más allá de la Fórmula 1.

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

Era domingo y, de repente, llegó el mensaje de Lewis Hamilton a las redes sociales. La Fórmula 1 vivía interrumpida por la pandemia y cada uno estaba confinado en sus respectivos cuarteles. "Veo a aquellos de vosotros que permanecéis callados, algunos las estrellas más grandes, pero os mantenéis en silencio en medio de la injusticia. Ni una señal de mi sector que, por supuesto, es un deporte dominado por los blancos. Soy el único de color aquí, pero soy el único que se levanta solo". En plenas protestas por la muerte de George Floyd en Estados Unidos, Hamilton de-

ció provocar a sus colegas, entrando en un territorio tradicionalmente aséptico frente a temas políticos, sociales o religiosos. "Sé quiénes sois, y os veo...". Varios pilotos saltaron a la palestra en las redes sociales, en las que también se percibía el desconcierto generalizado.

Junto a la exhibición de un modo de vida ciertamente cosmopolita, el piloto británico ha defendido en los últimos años determinadas causas sociales, aunque sin el ardor de los últimos tiempos. En 2017 apoyó a los jugadores de la NFL americana y el movimiento "Take a Knee", nacido a partir del gesto del jugador de fútbol americano Colin Kaepernick en protesta

por la brutalidad policial y la injusticia social hacia la población de color americana. "No soy solo un piloto de carreras, hay mucho más en mí. Esta es solo una pequeña parte de quien soy. No creo haber hecho lo suficiente para apoyar las protestas", explicaba en su día para justificar su adhesión al movimiento.

Por ejemplo, Lewis Hamilton también llamaba en Instagram y Twitter a la responsabilidad alimenticia desde su perspectiva vegana: "Estoy triste con la idea de pensar, de ver a dónde va este mundo. Por qué preocuparse por el mundo si a nadie le importa", en un mensaje de desahogo y desánimo. Las reacciones le llevaron a borrar

lo. Los éxitos deportivos en la pista han ido inflamando lo que considera una misión personal de concienciación. También le tocó a España y la tauromaquia: «No permitas que la tortura sea maquiada como cultura. ¡Esto es realmente asqueroso, España! En España enseñan a los niños a torturar y matar a los toros a partir de los 14 años. ¡Pedimos al ministro de Educación español que cierre inmediatamente estos centros!». Ya no son solo sus mensajes personales en las redes sociales, sino la distribución a través de sus canales personales de campañas de distintas organizaciones más allá de la lucha contra el racismo, como en este caso con la organiza-

ción PETA contra el tráfico de animales.

Sin carreras durante el confinamiento, Hamilton canalizó su energía en un nuevo contexto tras las protestas contra la muerte de George Floyd. "Tenemos un micrófono y a la gente empezando a escuchar, así que es una oportunidad para difundir el mensaje. La gente tiene que educarse, abrirse a entender lo que el movimiento Black Lives significa alrededor del mundo", expresaba a modo de postura 'programática' personal antes de comenzar el campeonato, postura que ha mantenido e intensificado en los últimos meses. «Estoy muy sorpre-

do de estar aquí... Parece que el resto del mundo está reaccionando, quizás un poco tarde. Pero esta mañana hemos visto a Donald Trump cerrando las fronteras de Europa a los Estados Unidos, la NBA ha sido suspendida. Pero la Fórmula 1 sigue". Cuando le preguntaron a Lewis Hamilton por la celebración del Gran Premio de Australia respondió: "El dinero es el rey. Sinceramente, no lo sé", contestaba a cerca de un negocio que le mantiene como uno de los deportistas mejor pagados del mundo.

Hamilton no ha tenido problema para cabalgar con ciertas contra-



POR PRIMERA VEZ EN 70 AÑOS LA FIA TUVO QUE FIJAR LA ETIQUETA EN EL PODIO Y ACTOS PÚBLICOS PARA ACOTAR LOS LEMAS DE SU ROPA



dicciones, para explotar los beneficios de su posición para la toma de conciencia ante determinadas causas sociales, con el antirracismo como punta de lanza. Incluso era apoyado inmediatamente por su propio equipo y Mercedes. «Lewis quería saber de mí qué gesto podíamos establecer como equipo. Algo que fuera más allá de dos publicaciones en Instagram», explicaba Toto Wolff. Mercedes cambiaba al negro la decoración de sus monoplasas, el mono de sus pilotos y la imagen del equipo. Un respaldo continuado por la campaña puesta en pie por la Fórmula 1 'We Race As One', apoyada por el resto de equipos y pilotos, y escenificada antes de cada gran premio.

Con su proyección mediática Hamilton ha presionado a aquellos de sus colegas que no escenificaban de la misma forma su compromiso con el racismo. Carlos Sainz, por ejemplo, quien decidía mantenerse de pie en el acto protocolario antes de cada carrera. Tras el Gran Premio de Hungría denunciaba lo que él consideraba posturas tibias contra el racismo. A algunos por defenderse públicamente, como Charles Leclerc. «Dejen de ponerme en el mismo grupo que estas personas desagradables, que discriminan a otros por su color de piel, religión o género. No soy parte de ellos y nunca lo seré. No me gusta la política y no quiero involucrarme en eso. Solo quería hacer un tuit sencillo para expresar mis sentimientos». También le tocaba a la propia Fórmula 1, que había recogido su bandera. «Mucha gente es de la opinión que tras arrodillarse una vez es suficiente y no van a hacerlo de nuevo, y no conozco todas las razones para esa opinión. Diría que

Las reclamaciones públicas de Lewis Hamilton no se limitan a la lucha contra el racismo. Igualdad de sexos, inclusividad, animalismo, medio ambiente o veganismo también han centrado sus polémicas.



En 2014 Hamilton posaba junto a Mario Andretti en Austin luciendo un sombrero de sheriff tejano. Seis años después, británico y estadounidense no parecen estar en sintonía, y el de Mercedes ha llegado a vestir ropa que reclamaba la detención de policías americanos.

la Fórmula 1 hizo un buen trabajo en la primera carrera, pero no es suficiente con respecto a lo que se hace en otros deportes, aunque fuera un paso adelante. Es como si el tema hubiera salido de la agenda. ¿Dónde está Jean (Todt, presidente de la FIA)



en este escenario? No debería ser yo el que llame a los equipos, quiero animarles, pero no ser yo el que les diga ¿Qué vais a hacer? ¿Cuál es vuestro plan?».

Hamilton tampoco se ha detenido frente a quienes han dudado de la oportunidad de mezclar a la Fórmula 1 ante determinadas causas sociales, algunas de ellas con determinados tintes políticos. «Tengo mucho respeto por Lewis pero ¿por qué convertirse en un militante? Siempre ha sido aceptado y se ha ganado el respeto de todos. Creo que todo el asunto es pretencioso. Así lo siento. Y está creando un problema que no existe. Desearía que la política no se mezclara con el deporte», explicaba en una entrevista el legendario Mario Andretti. «Es decepcionante, pero desafortunadamente es una realidad que alguno de generaciones más mayores no puede evitar y reconocer que es un problema. De nuevo, esto es pura ignorancia, pero no me va a detener para seguir buscando el cambio. Nunca es tarde para aprender, y espero que es-

te hombre al que siempre he tenido respeto pueda tomarse el tiempo para educarse a sí mismo». También criticaba a Helmut Marko por unas supuestas declaraciones del responsable de Red Bull, o a Bernie Ecclestone al respecto, cuando este le cuestionó algunos enfoques de su postura.

Efectivamente, Hamilton no iba a parar. Además de su camiseta en cada carrera en apoyo al 'Black Lives Matter', el británico fue más allá en el GP de Toscana "Arrestad a los policías que mataron a Breonna Taylor" se leía en el frontal de la última camiseta de Hamilton, traspasando una frontera que la FIA hubo de delimitar en el pasado GP de Rusia en cuanto a la etiqueta a seguir en el podio y los actos públicos, lo que no había ocurrido en sus setenta años de historia. «Pero muchas reglas se han escrito para mí en estos años y esto no me ha parado. Lo que haré es seguir trabajando con la Fórmula 1 y la FIA para asegurarme de que el mensaje es adecuado. Siempre se puede mejorar,

pero es parte de la curva de aprendizaje», reaccionaba al respecto. Hamilton tiene la intención de ampliar su radio de acción en otros temas de especial interés para expresar su figura pública. Hace dos semanas anunciaba que liderará la comisión de la Royal Academy of Engineering británica para "identificar las barreras clave en el reclutamiento y progresión de la gente de color en el deporte del motor británico, para proporcionar recomendaciones que las superen". O se adhería a la campaña de Racing Pride por la igualdad y la inclusión LGBTQ en Gran Bretaña. Igualmente, el pasado septiembre anunciaba su propio equipo para el nuevo certamen creado por Alejandro Agag, E Extreme, que



llevará SUV eléctricos a las zonas más amenazadas del planeta. Al anunciar el proyecto, Hamilton repetía el espíritu que mueve su cruzada personal: «Cada uno de nosotros tiene el poder de marcar la diferencia, y eso significa mucho para mí, y puedo usar mi amor por las carreras, junto con mi amor por el planeta, para causar un impacto positivo».

Recientemente, la revista Time le ha considerado una de las cien personalidades más influyentes del planeta. Antirracismo, igualdad de sexos, inclusividad, animalismo, medio ambiente... A punto de igualar el récord de victorias y títulos de Michael Schumacher, Lewis Hamilton ha pisado al acelerador más allá de los circuitos.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS VENTAS CAYERON UN 13,5% EN SEPTIEMBRE

Septiembre confirmó la tendencia a la baja de las ventas de automóviles de agosto (-10,1%) después del ligero repunte experimentado en julio (+1,1%). El pasado mes se matricularon en nuestro país 70.729 turismos y todoterrenos, lo que supone un 13,5% menos que en el mismo periodo del año anterior.

En total, este año el mercado acumula una caída del 38,3% y las principales asociaciones del sector -Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)- estiman que el mercado cerrará el año con una caída del 35%. Este cálculo se realiza en base a que esperan cierto impulso en las matriculaciones en este último cuatrimestre del año propiciado por las ayudas del plan Renove, que todavía cuenta con fondos.

Por modelos, al igual que ocurrió el pasado año, el preferido por los españoles sigue siendo el Seat León, que lideró en el mes de septiembre y también lo hace en el acumulado anual. Este modelo forma junto con

el Dacia Sandero y el Nissan Qashqai el 'top 3' de ventas tanto el pasado mes como a lo largo del año. Seat tiene tres de sus coches en el ranking de los diez más vendidos este 2020 -León, Arona y Ateca- mientras que Peugeot también coloca a sus SUV 2008 y 3008 entre los diez modelos preferidos por los compradores. Por marcas, Volkswagen fue líder en septiembre, aunque Seat es la más vendida a lo largo del año.

Por tipo de combustible, en septiembre el 46,4% de las ventas fueron a parar a modelos de gasolina, mientras que el diésel copó el 29,1% y el resto de propulsores el 24,6%. Aunque su cuota sea baja, los vehículos de energías alternativas siguen creciendo: + 44,7% en septiembre. Por segmentos, los preferidos en septiembre fueron los SUV de tamaño medio (26,7%) seguidos por los compactos (20,5%).

En lo que se refiere a los compradores, todos los canales redujeron sus ventas el pasado mes, sobre todo los alquiladores (- 31,7%).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Septiembre	Enero-Sept
VW 5.713	SEAT 49.548
SEAT 5.484	VW 47.641
PEUGEOT 4.865	PEUGEOT 45.273
TOYOTA 4.742	TOYOTA 41.470
KIA 4.527	RENAULT 40.886
RENAULT 4.523	KIA 33.223
HYUNDAI 4.186	CITROËN 31.310
MERCEDES 3.457	HYUNDAI 31.285
CITROËN 3.380	MERCEDES 27.825
NISSAN 3.329	AUDI 27.032

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Septiembre	Enero-Sept
LEÓN 2.650	LEÓN 16.769
SANDERO 2.191	SANDERO 15.868
QASHQAI 1.827	QASHQAI 13.890
KONA 1.507	CLIO 13.539
MÉGANE 1.305	COROLLA 10.899
GOLF 1.264	ARONA 10.642
CLIO 1.251	GOLF 9.958
C-HR 1.197	3008 9.869
3008 1.184	2008 9.827
2008 1.166	ATECA 9.807

MERCEDES-BENZ

La Clase E se pone al día

Mercedes-Benz actualiza su berlina media, la Clase E, que ahora cuenta, entre otros detalles, con nuevo frontal, una parrilla rediseñada y faros con tecnología LED integral de serie. Se ofrecen tres variantes: E 220d, E 300de y E 300e, estas últimas con tecnología híbrida enchufable, el primero diésel y el segundo gasolina. Todos ellos cuentan con un equipo de serie específico para el mercado español, donde se añaden elementos como la cámara de marcha atrás, asistente para señales de tráfico, radio digital, luces de carretera automáticas,

PRECIOS	
E 220d	56.450 €
E 300de	67.980 €
E 300e	63.900 €



preequipo para Car Sharing privado, servicios de acceso remoto plus, paquete de navegación y preequipo de conectividad, puertos USB en consola central

zona trasera, paquete de asientos de confort, sistema de carga inalámbrica para smartphone y respaldos de asientos traseros abatibles.



GUÍA DEL COMPRADOR,

Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en

www.motor16.com/precios

PRECIOS

1.2T 100 CV 6MT Edition	21.000 €
1.2T 100 CV 6MT Business Elegance	24.000 €
1.2T 130 CV 6MT Business Elegance	25.400 €
1.2T 130 CV 6MT GSI-Line	24.400 €
1.2T 130 CV 6MT Ultimate	29.100 €
1.2T 130 CV 8AT Business Elegance	27.200 €
1.2T 130 CV 8AT GSI-Line	26.200 €
1.2T 130 CV 8AT Ultimate	30.900 €
1.5D 110 CV 6MT Edition	22.500 €
1.5D 110 CV 6MT GSI-Line	24.500 €
1.5D 110 CV 6MT Business Elegance	25.500 €
1.5D 110 CV 6MT Ultimate	29.200 €
BEV 100 kW (136 CV) AT Edition	35.400 €
BEV 100 kW (136 CV) AT GSI-Line	37.400 €
BEV 100 kW (136 CV) AT Business Elegance	38.400 €
BEV 100 kW (136 CV) AT Ultimate	42.100 €

OPEL

El nuevo SUV Mokka está disponible con motores térmicos y eléctricos

La nueva generación del Opel Mokka está ya en el mercado. El crossover se renueva por completo y ya se puede comprar por un precio que arranca en 21.000 euros para las versiones de combustión (a los que habría que sumar 1.250 euros de descuento promocional), mientras que la variante eléctrica parte de 35.400 euros.

Dispone de cuatro acabados -Edition, GS Line, Business Elegance y Ultimate-, y desde el

más básico incluye de serie dirección asistida eléctrica, aire acondicionado con filtro de partículas, luces diurnas de LED, sensor de presión de neumáticos, radio digital DAB, pantalla a color táctil de 7 pulgadas, cuadro de instrumentos a color de 7 pulgadas o sistemas como la alerta de mantenimiento de carril, control de crucero, detección de peatones y sensor anticollisión con asistencia a la frenada (baja velocidad).



PEUGEOT

Nueva generación de los SUV 3008 y 5008

La nueva generación de los SUV de Peugeot 3008 y 5008 llega al mercado español con retoques, entre ellos un frontal de nuevo diseño, mejoras en el puesto de conducción i-Cockpit, nuevos tonos para carrocería y la opción Black Pack en los acabados GT y GT Pack.

La gama se configura en base a tres niveles de acabado complementados por tres packs. El acabado Active ofrece llantas de

aluminio de 17 pulgadas, arranque manos libres y climatizador bizona, mientras que el Active Pack suma ayuda al estacionamiento delantero y Visiopark 1.

El Allure ofrece llantas de aleación de 18 pulgadas, cristales sobretintados y navegador con pantalla de 10 pulgadas, mientras que el Allure Pack añade acceso y arranque manos libres y pack de iluminación ambiental interior.

En lo más alto de la gama se

PRECIOS

3008		5008	
Active PureTech 130 S&S 6 Vel. Man	29.100 €	Active Pack PureTech 130 S&S 6 Vel. Man	31.300 €
Active BlueHDi 130 S&S 6 Vel. Man	30.450 €	Active Pack BlueHDi 130 S&S 6 Vel. Man	33.000 €
Allure PureTech 130 S&S 6 Vel. Man	31.900 €	Active Pack PureTech 130 S&S EAT8	33.500 €
Allure BlueHDi 130 S&S 6 Vel. Man	33.250 €	Active Pack BlueHDi 130 S&S EAT8	35.200 €
Allure PureTech 130 S&S EAT8	34.100 €	Allure PureTech 130 S&S 6 Vel. Man	33.600 €
Allure BlueHDi 130 S&S EAT8	35.450 €	Allure BlueHDi 130 S&S 6 Vel. Man	35.300 €
Allure Hybrid 225 e-EAT8	39.000 €	Allure PureTech 130 S&S EAT8	35.800 €
GT PureTech 130 S&S 6 Vel. Man	34.500 €	Allure BlueHDi 130 S&S EAT8	37.500 €
GT BlueHDi 130 S&S 6 Vel. Man	35.850 €	Allure Pack PureTech 130 S&S 6 Vel. Man	34.200 €
GT PureTech 130 S&S EAT8	36.700 €	Allure Pack BlueHDi 130 S&S 6 Vel. Man	35.900 €
GT BlueHDi 130 S&S EAT8	38.050 €	Allure Pack PureTech 130 S&S EAT8	36.400 €
GT PureTech 180 S&S EAT8	39.900 €	Allure Pack BlueHDi 130 S&S EAT8	38.100 €
GT Hybrid 225 e-EAT8	41.700 €	Allure Pack PureTech 180 S&S EAT8	40.700 €
GT Hybrid 300 e-EAT8	47.200 €	GT PureTech 130 S&S 6 Vel. Man	36.200 €
GT Pack PureTech 180 S&S EAT8	42.400 €	GT BlueHDi 130 S&S 6 Vel. Man	37.900 €
GT Pack Hybrid 225 e-EAT8	44.200 €	GT PureTech 130 S&S EAT8	38.400 €
GT Pack Hybrid 300 e-EAT8	54.700 €	GT BlueHDi 130 S&S EAT8	40.100 €
		GT PureTech 180 S&S EAT8	41.800 €
		GT BlueHDi 180 S&S EAT8	42.700 €
		GT Pack PureTech 180 S&S EAT8	44.300 €
		GT Pack BlueHDi 180 S&S EAT8	45.200 €

SEAT

Nueva versión de 150 CV y cambio DSG para el Arona

El SUV urbano Seat Arona añade a su gama una variante mecánica de gasolina 1.5 TSI Evo de 150 CV (110 kW) asociada al cambio DSG de doble embrague y siete velocidades. Esta versión se ofrece con el acabado FR, el más deportivo de

la gama, y su precio sin descuentos se queda en 26.930 euros.

Esta combinación destaca por un consumo combinado de entre 6,0 y 6,7 l/100 km en ciclo WLTP y unas emisiones de CO2 de entre 137-152 g/km.

Desde 26.930 €



sitúa el acabado GT, que incluye faros Full LED, techo Black Diamond y tapicería PET Alcantara. El GT Pack completa este aca-

bado con llantas de 19 pulgadas, portón trasero eléctrico manos libres, asientos con función masaje y sistema HiFi Focal.





Las nuevas ventajas de Papel Cero para concesionarios y clientes

En **Dealerbest** no solo trabajamos constantemente en el diseño de nuevos productos, sino también en la actualización de nuestros servicios para ofrecer a los concesionarios y clientes finales una experiencia 100% digital y las mejores soluciones a todas y cada una de las necesidades que presenta el sector de la automoción.

ACTUALIZACIONES DE PAPEL CERO

Nuestra herramienta **Papel Cero**, creada por trabajadores de concesionarios exclusivamente para concesionarios, es prueba de ello y, en la búsqueda de esa constante mejora, ofrecemos dos nuevas ventajas para profesionales del sector y clientes finales: la posibilidad de presentar online la documentación necesaria para la gestión de expedientes y la firma digital.

DOCUMENTACIÓN ONLINE

Con la nueva actualización de **Papel Cero**, los clientes dispondrán de un enlace para subir cómodamente desde cualquier lugar y dispositivo la documentación requerida por el concesionario para la tramitación del expediente del vehículo que van a adquirir. En dicho enlace, el cliente podrá visualizar los documentos que hacen falta para llevar a cabo la gestión, rastrearlos o adjuntarlos. Asimismo, tendrá la posibilidad de consultar en todo momento el estado de su expediente.

FIRMA DIGITAL

Papel Cero cuenta actualmente con dos módulos que permiten la firma digital a través de la plataforma, Awasign y la firma biométrica. En esta última actualización hemos incluido un nuevo módulo que ofrece la posibilidad de firmar digitalmente los documentos relacionados con la tramitación del expediente de venta de un vehículo mediante un acceso web al que el comercial ingresa con su usuario y contraseña. A continuación, tras introducir el comercial los datos y su firma, el cliente puede firmar la documentación desde cualquier lugar o dispositivo, sin necesidad de estar presente en el concesionario, recibiendo una copia por correo electrónico.

Con estas nuevas actualizaciones, **Papel Cero** busca conseguir una digitalización 360° en el proceso de venta de vehículos en los concesionarios y una mejor experiencia de usuario tanto del comercial del sector de la automoción como del cliente final.

¿Quieres llevar tu concesionario al siguiente nivel? Pide tu demo gratuita y nuestro equipo comercial se pondrá en contacto contigo para guiarte en todo lo que necesites.

SKODA KAMIQ SCOUT

LLEGA LA VERSIÓN MÁS CAMPERA

La gama del Skoda Kamiq se completa con la variante Scout, que presenta una estética off-road tanto en el interior como en el exterior, y que está disponible desde 24.460 euros sin descuentos.

Esta versión se basa en el acabado Ambition e incorpora elementos como los faros traseros LED con intermitentes dinámicos, el sistema de entrada sin llave Kessy Full, llantas exclusivas de 17 pulgadas, luz LED interior naranja o revestimiento interior negro, entre otros. En el apartado de motores, está disponible con dos propulsores de gasolina: el 1.0 TSI de 81 kW (110 CV) y el 1.5 TSI de 110 kW (150 CV).

En el exterior, este acabado se distingue por las protecciones frontales y traseras y las carcasas de los retrovisores en tono plateado, así como los difusores y el pack cromado de barras y marco de las ventanillas. Los protectores de los pasos de rueda son negros.



TOYOTA GR YARIS

YA ESTÁ EN LOS CONCESIONARIOS

El deportivo Toyota GR Yaris ya ha llegado a la red oficial de la marca por un precio que parte de 32.900 euros, o por 250 euros/mes con la financiación Toyota Easy. Está disponible en tres colores y ofrece en opción el denominado 'Circuit Pack' (37.900 euros), con llantas de aleación forjadas de 18 pulgadas, suspensión GR con configuración de circuito, diferenciales tipo Torsen, pinzas de freno en rojo y neumáticos Michelin Pilot Sport 4S.



Northgate lanza Northgate Talleres y se posiciona como partner global en servicios de movilidad profesional

Innovación, transformación y optimización. Estas son tres de las grandes claves del éxito de un negocio en el mundo actual y estas han sido, precisamente, las tres guías que Northgate Renting Flexible ha seguido para el lanzamiento de su nueva unidad de negocio: Northgate Talleres.

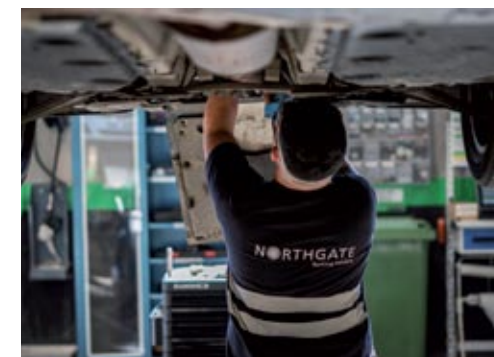
Una unidad extenderá sus servicios de reparación y mantenimiento de flotas más allá de sus clientes en su red de talleres propios distribuidos por toda España, ofreciendo también la posibilidad de entrega y recogida, y de vehículo de sustitución. Con esta diversificación de la actividad, la compañía se transforma y da un paso más en su firme objetivo de ofrecer una propuesta 360 grados en servicios de movilidad profesional, complementando su actividad principal de renting flexible y su división enfocada a la venta de vehículos de ocasión, tanto industriales como turismos. Estar cerca del cliente es hoy más importante que nunca, y con la incorporación de este nuevo servicio las empresas encuentran en Northgate el socio perfecto en asesoramiento profesional en la optimización de flotas, reparación y mantenimiento de vehículos. La innovación es clave



▲ Northgate Talleres ofrece mantenimiento o reparación a todo tipo de clientes.

LA TELEASISTENCIA, UNA VENTAJA COMPETITIVA

La tecnología hace que los talleres sean más eficientes y, por ello, Northgate Renting Flexible utiliza los sistemas más punteros para que los tiempos de revisión, mantenimiento y reparación sean lo más cortos posibles. En este sentido, una de sus principales herramientas es la diagnosis remota, un sistema de teleasistencia que permite a los técnicos conectarse de forma remota al vehículo a través del puerto OBD –abreviatura de 'on board diagnostics' o diagnóstico a bordo–, accediendo a los diferentes módulos del vehículo. Así, la variada gama de diagnósticos que pueden realizarse permite reducir los tiempos de reparaciones e incluso evitar el desplazamiento del vehículo a un servicio oficial. Gracias a esta tecnología, Northgate Talleres es cada vez más rápido y eficiente, habiendo realizado en 2019 un total de 600 intervenciones de diagnosis remota, siendo el 35% de diagnóstico.



en este proyecto, pues se trata de la primera área de negocio 100% digital dentro de la compañía. Así, desde el punto de vista del cliente, toda la gestión de solicitud de presupuesto y de cita previa se realiza de forma telemática gracias a una plataforma intuitiva y conectada con los sistemas de información en tiempo real de la compañía, que permite una gran autonomía al usuario. Desde el punto de vista interno de la compañía, se utilizan los medios técnicos y los sistemas tecnológicos de taller más pioneros del mercado.

Atendiendo a la tercera clave, gracias a Northgate Talleres la compañía va a optimizar su red nacional de talleres, extendiendo sus servicios a todos los autónomos y empresas con necesidad de revisión, reparación o mantenimiento, con independencia de que el vehículo sea o no propiedad de la compañía. Northgate Talleres, que fue lanzado el pasado mes de julio en fase inicial a su base de 15.000 clientes, es la mayor red nacional de talleres de chapa y una de las mayores redes de mecánica, garantizando un mantenimiento óptimo de todo tipo de flotas con un alto nivel de especialización en vehículos industriales ligeros.



¿AUDI Q2 O DS 3 CROSSBACK?

Santiago C. F.

Después de muchas vueltas mi selección para comprar mi próximo vehículo pasa por dos modelos un tanto exclusivos. Se trata del Audi Q2 y del DS 3 Crossback. Vivo en Madrid pero suelo viajar a menudo los fines de semana con mi pareja. Me gusta conducir, y por eso prefiero motores de gasolina, con cierta potencia y cambio automático. Creo que lo tengo claro, pero me gustaría saber también su opinión? Gracias.

RESPUESTA

No cabe duda de que te gustan los vehículos exclusivos, y en el segmento B-SUV tanto el Audi Q2 como el DS 3 Crossback lo son. Añadiríamos al Mini Countryman en este elenco de ilustres. No nos avanzas cuándo tienes pensado adquirir el nuevo vehículo. Te comentamos esto porque el Q2 acaba de someterse a una actualización y las primeras unidades deberían llegar a partir de noviembre. Por lo tanto, quizás te encuentres algún chollo del modelo que ahora termina su ciclo por algún concesionario.

Si no es así, comentarte que la actualización pasa por un lavado de cara y ligeras mejoras en el interior y en su equipamiento, pero se mantiene la oferta de motorizaciones. Como comentas que prefieres gasolina y con desahogo de potencia, en el DS 3 Crossback la máxima expresión pasa por el conocido bloque tricilíndrico 1.2 PureTech de 130 CV asociado a una transmisión automática de ocho relaciones. Antes también se ofrecía un variante con 155 CV. Para ser justos, lo comparamos con la versión 35 TFSI del Q2, que apuesta por un bloque de cuatro cilindros de 1,5 litros, que eroga 150 CV y que contempla un cambio automático de siete relaciones. También dispone de versiones con 110 y 190 CV en su gama. Si valoramos las prestaciones, los números se decantan, lógicamente, por la mayor 'caballería' del Audi, que goza de más velocidad punta –218 km/h– y mejores datos en aceleraciones y recuperaciones.

Sin embargo, no todo en la vida es correr. El mo-



delo alemán también es más dinámico gracias a un chasis con una puesta a punto más firme –puede montar suspensión adaptativa– y una dirección más precisa. El DS 3 Crossback no es nada torpe, ojo, pero su enfoque es algo más confortable. Se muestra más agradable en ciudad, en autopista y en tramos rectilíneos en general. A esto también contribuye un cambio con convertidor de par más refinado y suave en sus transiciones entre marchas que el de doble embrague de su rival. Eso sí, cuando aparecen las curvas, los balanceos de la carrocería son más acusados y la dirección es más ligera y menos comunicativa. Los dos modelos recurren a sendos asistentes de conducción con varios

programas que pueden modificar en parte sus respectivas personalidades.

El Q2 es algo más grande y eso se traduce en algún centímetro extra en las plazas traseras y más capacidad del maletero: 405 litros frente a 355. La calidad interior del alemán es notable, pero en este sentido el DS 3 Crossback cuida más cada detalle, y se viste con materiales más vistosos, refinados y nobles.

Ambos modelos gozan de una dotación tan avanzada como completa, ligeramente superior a los puntos en el Audi, que incorpora ahora faros matriciales. El precio de salida de las versiones comentadas es algo más caro en el Q2: 31.940 euros, frente a los 29.750 de su rival francés.

CARTA DE LA SEMANA

CONSULTAS RÁPIDAS

EL PRECIO DE LA ITV DE UN VEHÍCULO ELÉCTRICO

Antonio A. P.

Pues mucho nos tememos que sí, que la ITV de un vehículo eléctrico, pese a ser más sencilla, cuesta lo mismo que la de un modelo de gasolina. Los precios los fijan las comunidades autónomas, aunque luego cada instalación puede jugar con sus propios descuentos para atraer clientes. Un vehículo eléctrico nuevo de un particular se tiene que someter a su primera

inspección a los cuatro años de la compra, luego cada dos y, cuando supera la década de antigüedad, una anual, como los vehículos de combustión. Lógicamente no tiene que someterse a la exigente prueba de humos y emisiones, pero el resto de los controles a nivel de seguridad son los mismos. Se están preparando pruebas específicas, como el estado o análisis de la batería. La pregunta es: ¿se incrementará el precio cuando se apliquen?

LÁPICES 'PINTORES'

Andrés Gómez

Los lápices de pintura que se venden en tiendas del automóvil son útiles para reparar pequeños arañazos en la carrocería provocados, por ejemplo, por roces de aparcamiento. Hay que buscar el código de color que sea igual al de nuestro vehículo, limpiar la zona y aplicarlo lentamente. En este caso la reparación sí puede ser eficaz. Otra cosa es que el arañazo sea más profundo o sea realmente un pequeño golpe.

▶ mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid
▶ mándanos tu mail a: cartasaldirector@motor16.com
▶ mándanos tu fax al: 916 857 992
▶ para números atrasados llama al: 916 857 990
Las cartas no deberán sobrepasar las 20 líneas y tendrán que acompañar remite y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

¿LOS PATINETES ELÉCTRICOS TIENEN QUE TENER SEGURO Y MATRÍCULA?

Este es un problema muy actual que se está dando como consecuencia de las grandes diferencias en las características entre unos patinetes eléctricos y otros. Los patinetes eléctricos considerados vehículos de movilidad personal, como tal, no necesitan ni matrícula, ni seguro, ni tampoco es necesario que tengan permiso de circulación, ni tarjeta de inspección técnica, ni es necesario tener ningún tipo de autorización o permiso de conducción para poder usarlo. Lo que ocurre, y eso sí es importante, es que algunos de estos tipos de aparatos superan las características de un patinete eléctrico y en ese caso, sí necesitan matrícula, permiso de circulación, seguro obligatorio de responsabilidad civil e, incluso, es necesario tener una autorización administrativa para conducirlos. Cuando tienen sillín o superan la velocidad de 25 km/h, o cuando su potencia es superior a los 1.000 vatios, así como si llevan dos motores, en ese caso dejan de ser considerados patinetes eléctricos para ser considerados vehículos de motor y, por ello, necesitan cumplir todas las obligaciones. En primer lugar ser matriculado, tener permiso de circulación, tarjeta de inspección técnica, seguro y ser conducido por una persona que tenga autorización administrativa, válida, para conducir. Hay que recordar que en estos últimos casos el conductor podría ser denunciado, en ese mismo momento, con todas las sanciones, cuyos importes serían de 800 euros por no tener seguro, 500 euros por no tener matrícula y 500 euros más por conducir sin autorización administrativa válida. Además, los agentes de la autoridad podrían proceder a la inmovilización y traslado del vehículo al depósito.

BUENA PREGUNTA

LA VELOCIDAD MÁXIMA CIRCULANDO EN AUTOPISTA SE REDUCE HASTA LOS 90 KM/H

Me gustaría saber a qué velocidad puedo circular conduciendo una furgoneta.

RESPUESTA

Cuando se conduce cualquier vehículo distinto a un turismo, lo primero que hay que tener en cuenta es que, en general, el límite de velocidad máxima a la que se puede circular va a ser inferior a la que marcan las señales de la vía –que suele indicar el límite para los turismos y motocicletas, pero no la del resto de vehículos–. Por otro lado, también hay que tener en cuenta que los límites de velocidad serán distintos para autopistas y autopistas que para el resto de carreteras convencionales, y por ello también hay que tener siempre en cuenta la vía por la que se circula. Así, la furgoneta o el furgón, que es un tipo de vehículo distinto al turismo, y cuya catalogación viene fijada, además de por sus características, por la denominación que consta reflejada en la tarjeta de inspección técnica, puede circular a 90 km/h en autopistas y autopistas, y a 80 km/h en el resto de carreteras convencionales. Por eso, si se superan esos límites, incluso aunque

la señal marque un límite superior –recordemos de nuevo que es para los turismos y motocicletas–, el conductor de la furgoneta podrá ser denunciado y multado por superar el límite genérico de la vía para ese tipo de vehículos. Del mismo modo podrá ser multado si se supera el límite específico que se indique en la señalización existente en cada momento y sea inferior al genérico de la vía. Por último, hay que recordar que las sanciones por superar los límites de velocidad pueden ser de 100 a 600 euros, y suponer una pérdida de entre 2 y 6 puntos. También podría ser un delito penal si se supera el límite en más de 60 km/h en vía urbana o en más de 80 km/h en vía interurbana.



MUCHAS LAS REGULAN LAS AUTORIDADES MUNICIPALES

Soy transportista y me han multado por realizar mal la descarga. Quiero saber cuáles son las condiciones y obligaciones que debo cumplir para evitar multas de este tipo en el futuro.

RESPUESTA

Efectivamente, las operaciones de carga y descarga se encuentran reguladas en el Reglamento General de Circulación. En dicha normativa se establece que dichas operaciones deberán llevarse a cabo fuera de la vía; no obstante, y como excepción cuando sea inexcusable efectuarlas en ésta, deberán realizarse sin ocasionar peligros ni perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios y teniendo en cuenta las siguientes obligaciones:

- Se tendrán que respetar las disposiciones sobre paradas y estacionamientos y, además, en poblado, las que dicten las autoridades municipales sobre horas y lugares adecuados.

- Se tendrán que realizar, siempre que sea posible, por el lado del vehículo más próximo al borde de la calzada.

- Deberán llevarse a cabo con medios suficientes para conseguir la máxima celeridad y procurando evitar ruidos y molestias innecesarias.

- Está prohibido depositar la mercancía en la calzada, arcén y zonas peatonales.

- Cuando se tratase de mercancías molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su manejo o estiba, se regirán, además, por las disposiciones específicas que regulan la materia.

En este sentido hay que señalar que cualquier incumplimiento de estas obligaciones sería considerado infracción leve, cuya sanción podría ser de hasta 100 euros, si bien también podrían alcanzar los 200 si se interrumpiese o dificultase la circulación. Y si la mercancía es peligrosa, la sanción podría ser incluso superior.

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.
- 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

146, ZX, Escort, Astra, 306, 19, Córdoba y Golf: guerra en los compactos

La llegada del nuevo Alfa Romeo nos animaba a dar un repaso al segmento compacto en una comparativa con los rivales del italiano.

Esta vez comenzamos por el final; por un reportaje con Stirling Moss y el Mercedes 300 SLR con el que había participado 40 años antes en la Mille Miglia... Y con el que

volvía a recorrer los escenarios de esa legendaria carrera.

Y ahora, empezamos con las novedades. Esta semana todos los detalles del nuevo BMW Z4—que sería protago-



nista en una película de James Bond—. Y conducíamos por primera vez el nuevo Mercedes Clase E, con su novedoso doble faro redondo.

Pero el gran tema era la comparativa que enfrentaba al nuevo Alfa 146 con todos sus rivales. El italiano—103 CV y dos millones de pesetas— brillaba por equipamiento y precio. Citroën traía su ZX—90 CV y 2,15 millones— con excelente comportamiento; el

Ford Escort—90 CV y 2,13 millones— nos gustaba por su suavidad; el Opel Astra—100 CV y 2,13 millones— destacaba por rendimiento del motor; el Peugeot 306—90 CV y 2,3 millones— por comportamiento; el Renault 19—95 CV y 2,2 millones— brillaba por elasticidad del motor; el Seat Córdoba—90 CV y 2,15 millones— por su consumo y el VW Golf—100 CV y 2,47 millones— por su equipamiento de serie.



LA PORTADA

Nº 609

FECHA

20-6-1995

HABLAMOS DE

El Alfa Romeo 146 llegaba al competido segmento de los compactos con ganas de pelea. La comparativa entre el italiano y el Citroën ZX, Ford Escort, Opel Astra, Peugeot 306, Renault 19, Seat Córdoba y Volkswagen Golf copaba nuestra portada. Junto a ellos, el nuevo roadster de BMW, el Z4.



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

Volkswagen lanza su monovolumen Sharan

Hace 25 años en España reinaban los modelos monovolumen, y no había marca que no tuviera uno en su gama. La última en sumarse era Volkswagen, con el Sharan que conducíamos.

Para empezar, un avance: Volvo estaba desarrollando un modelo para situar entre el S40 y el S80. Se trataba del S60, del cual mostrábamos sus primeros rasgos.

Y otro avance, el

nuevo Ferrari, sucesor del Testarossa, que habíamos cazado con unas fotos espía en una sesión de pruebas. Por cierto, una noticia que afectaba a Motor16 y la marca del Cavallino: Ferrari había creado un



póster para celebrar el lanzamiento del F-355 para el que había utilizado una portada de nuestra revista, acompañada de las de otras revistas europeas.

Otras novedades que ya podíamos conducir eran la gama del Citroën Xantia, que empezaba a crecer con nuevas versiones.

Y el último monovolumen llegado al mercado, el Volkswagen Sharan, un proyecto de la marca alemana y

Ford del que también se había aprovechado Seat para lanzar el Alhambra.

Entre las pruebas, dos berlinas y un peculiar monovolumen. El Baleno era lo más grande de Suzuki y brillaba por precio y equipamiento. El Ford Mondeo con tracción a las cuatro ruedas destacaba por su seguro comportamiento. Y el Mitsubishi Space Gear, por su gran habitabilidad y confort.



LA PORTADA

Nº 610

FECHA

27-6-1995

HABLAMOS DE

Tres coches, de diferentes filosofías, características y sobre todo precio, eran los protagonistas de la portada. El Baleno de Suzuki, su modelo más grande hasta la fecha. La renovación del Serie 5, la berlina media de BMW. Y, por supuesto, las fotos espía del sucesor del Ferrari Testarossa.

#RevistasContigo
#LeeRevistas



Tus revistas van contigo

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



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