

Motor 16

PRUEBA DE FIABILIDAD CON
EL PEUGEOT 208 PURETECH
130 EAT8

Bajo la lupa



LLEGAMOS A LOS
20.000 KM

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 3 DE NOVIEMBRE

Nº 1.748 del 20 de octubre al 2 de noviembre de 2020



PROBAMOS 9 NOVEDADES LOCURA ELÉCTRICA

Polestar 2 **Al volante**

Un antiTesla
de 408 CV



Volkswagen ID.3

El 'Golf' de los eléctricos

Al volante



Ford Explorer PHEV

Al volante

457 CV y 7 plazas



Al volante

Porsche Taycan

El supereléctrico



Al volante

Lexus UX 300e

Lujo sin emisiones



Lo último



Dacia Spring

Un EV por 10.000 €

Lo último

eVision Concept

El futuro Renault

Mégane eléctrico



Renault

A fondo

Captur E-Tech

PHEV
160 CV

Todo lo hace bien

A fondo



Al volante

Sorento híbrido

El mejor

Kia de la

historia



PRUEBA LAND ROVER DEFENDER
LA LEYENDA SE RENUEVA

Muévete y harás que tu mundo cambie.

Porque cuando te mueves, puedes descubrir caminos que nunca antes habías recorrido. Ver nuevos horizontes. Conocer lugares en los que aún no habías estado.

Y moverte es muy fácil con la gama SUV de ŠKODA. Vehículos con espaciosos interiores, los últimos avances en conectividad e infoentretenimiento, una amplia gama de sistemas de seguridad y asistencia a la conducción y un diseño exterior con mucho carácter.

Muévete siempre.

GAMA SUV ŠKODA

desde **14.900€***

Plan Renove 2020 incluido

125 | SKODA AUTO
AÑOS



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Kamiq Active 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Manual*. PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario, bonificación de Volkswagen Bank GmbH S.E y Plan Renove 2020 incluidos). Oferta de financiación válida hasta el 31/10/2020 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E y S.A. EFC: un crédito mínimo de 12.500€ y una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Modelos visualizados: ŠKODA Kodiaq RS Ambition con opcionales y ŠKODA Kamiq Ambition con opcionales.

Consumo de combustible gama Kodiaq combinado WLTP (l/100 km): 5,9-9,2 l/100 km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 155-217 g/km, emisiones de CO₂ NEDC: 131-167 g/km. Consumo de combustible gama Kamiq combinado WLTP (l/100 km): 4,9-6,4 l/100 km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 126-146 g/km, emisiones de CO₂ NEDC: 112-116 g/km.

Al detalle



EL AUTOMOVILISMO, DE LUTO

El deporte del motor en España se ha teñido de luto dos veces en los últimos días. La copiloto valenciana de 21 años Laura Salvo falleció en un accidente en el Rally Vidreiro-Centro de Portugal. Y solo unos días después, en la Subida a Urraki, en Guipúzcoa, Iñaki Irigoyen, campeón de Navarra de Subidas, de 50 años, perdía la vida de manera casi instantánea tras chocar su coche contra un muro. Dos accidentes que nos recuerdan el riesgo que muchas veces implica el automovilismo. Descansen en paz.



Y OTROS A 233...

Mientras sucede lo anterior, otros siguen banalizando la conducción y los riesgos para ellos y para los que les rodean en busca de más repercusión y seguidores en redes sociales. La pasada semana un 'youtuber' ha sido denunciado por la policía, —parece que alertada por uno de los seguidores de su canal— por subir un vídeo circulando con un coche a 233 km/h en una zona limitada a 80 km/h. Seguro que va a tener tiempo para pensar si incumplir las normas —y publicarlo— es lo más acertado.

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCA 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 Gá Martins - amartins@motor16.com

Julian Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón

Roca Maseda y Javier Rubio.

Consejo editorial: María Jesús Benet, Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 507

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la RIPP.

Depósito Legal: M30.247/983

© Motor16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.

Boycá

jd

ARI

REVISTAS

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Viejos, inseguros y contaminantes

Mientras el mercado de vehículos nuevos bajará un 32 por ciento, y el de V.O. un 17, las ventas de coches de más de 10 años pueden dispararse.

En esta época de pandemia que nos toca vivir y teniendo en cuenta el deterioro de la economía familiar, puede ser una posible solución comprar un coche de segunda mano para seguir funcionando. Especialmente si el temor al contagio en los transportes públicos predispone a efectuar las principales necesidades, como ir a trabajar, con la seguridad que da la movilidad individual. De ahí que éstos hayan registrado una caída en su uso de un 40 por ciento respecto al mismo periodo del año pasado, según Europa Press. De la misma forma que son mayoría los ciudadanos que se compran un coche de segunda mano porque no tienen dinero para comprarse uno nuevo. En este sentido, la previsión de la bajada de ventas de coches nuevos es de un 32 por ciento (850.000

totales de VO, y cuyo negocio principal va desde los 'kilómetro 0' a vehículos de poco más de cinco años, siempre revisados, puestos al día y con todas las garantías. Por contra, está la venta por intermediario, que representa el 52 por ciento del mercado y deja el 27 por ciento restante a los puntos de venta multimarca.

Un panorama en el que un número importante de usuarios busca gangas de segunda, tercera y hasta cuarta mano, que lógicamente deberían estar en el desguace y hoy se pueden llegar a adquirir desde 500 euros. Por este motivo, nuestro país, tras Grecia, tiene el mísero honor de ser el parque automovilístico más viejo de Europa, con una media de 12,6 años de antigüedad. Sirva como ejemplo la comparación de un ve-

hículo nuevo a otro de hace 10 años. El actual reduce un 30 por ciento las emisiones de CO₂ y casi el 90 por ciento las de NOx, y va unido a lo más importante, disponer de lo último en seguridad para el conductor, acompañantes y todos los que circulan a su alrededor. En resumen, y por esos contrastes propios de la España actual, mientras por un lado el Gobierno promete inversiones millonarias para una movilidad verde y eléctrica para gente con posibles, por el otro estos tendrán que convivir con un parque de usuarios económicamente débil que circulará con coches viejos, inseguros y contaminantes.

Por esos contrastes propios de la España actual, mientras por un lado el Gobierno promete inversiones millonarias para una movilidad verde y eléctrica para gente con posibles, por el otro estos tendrán que convivir con un parque de usuarios económicamente débil que circulará con coches viejos, inseguros y contaminantes

SILENT URBAN VEHICLE



CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID HÍBRIDO ENCHUFABLE Ë-COMFORT CLASS SUV

20 ayudas a la conducción
Recarga rápida en 2 horas
55km de autonomía en modo 100% eléctrico⁽⁴⁾
Suspensión con amortiguadores hidráulicos progresivos®
Potencia total acumulada motor gasolina&eléctrico: 225cv

Desde
249€ /MES¹⁾
Entrada: 4.128,02€
47 cuotas, TAE: 4,46%
Última cuota: 21.222,38€



Citroën prefiere Total (1)PVP recomendado en Península y Baleares de un C5 Aircross Hybrid 225 e-EAT8 Feel 32690€ (Impuestos, transportes, y oferta incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo para achataamiento, de más de 10 años de antigüedad con la ITV en vigor a la publicación del plan MOVES II y siendo titular del mismo durante al menos los últimos 12 meses, y que financien con una permanencia mínima de 36 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A. Incluye 2.600€ de descuento del Plan MOVES II, gestionado por la CC.AA. correspondiente, sujeto a la aprobación y disponibilidad de fondos, así como al cumplimiento de las condiciones del plan. Sujeto a aprobación financiera. Cuota para una duración de contrato de 48 meses y 50.000 kms totales. Capital financiado con comisión de apertura: 2.9690,18€. Comisión de apertura: 1.128,2€. TIN: 3,17% Importe total adeudado: 32.925,38€. Precio total a plazos: 37.053,4€. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. PVP para el cliente que no financie: 33.890€. Oferta válida para vehículos matriculados antes del 31/10/2020. El modelo visualizado no se corresponde con el ofertado.

Gama SUV Citroën C5 Aircross Hybrid: Emisiones: A partir de 32g de CO₂ (WLTP)²⁾ Consumo: 1.4 l/100 km³⁾ (WLTP) Autonomía: 55 km de autonomía⁴⁾ (WLTP). (2) Valor comprendido entre 32 y 33 g de CO₂ según el equipamiento del vehículo. (3) Valor comprendido entre 1.4l/100km y 1.5l/100 km según el equipamiento del vehículo. (4) Autonomía en modo eléctrico comprendido entre 54 y 55 kms según el equipamiento del vehículo. La autonomía puede variar en función de las condiciones reales de uso. Más información en <https://www.citroen.es/wltp>

INSPIRED
BY YOU ALL

SUMARIO

Nº 1.784 · 20 de octubre al 2 de noviembre de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA

OPEL CROSSLAND

Renovado diseño, con rasgos del nuevo Mokka, para el SUV de Opel.

10.- SEAT LEÓN PHEV

El León estrena la primera versión híbrida enchufable en la marca.

14.- EN PORTADA

VOLKSWAGEN I.D.3

El primer modelo de la nueva era eléctrica de Volkswagen quiere ser icono; el 'Golf' de los 0 emisiones.

18.- CUATRO RUEDAS

FORD EXPLORER 3.0 PHEV

Un gran SUV con mecánica híbrida enchufable, etiqueta 0, tracción total y 457 briosos caballos.

20.- KIA SORENTO

Máxima tecnología y nuevos sistemas de propulsión para el Kia más avanzado de la historia.

22.- LEXUS UX300

La marca japonesa, especialista en híbridos, lanza su primer eléctrico, un SUV con todo el ADN Lexus.

24.- POLESTAR 2

Un sedán deportivo eléctrico es lo que propone la marca del grupo Geely, con tecnología de Volvo.

26.- PORSCHE TAYCAN

Acelera como un cohete y suena como una nave espacial. Es el primer eléctrico de Porsche.

28.- GAMA ELECTRIFICADA DE PSA

Las cuatro marcas del Grupo PSA –Citroën, DS, Opel y Peugeot– proponen alternativas eléctricas y PHEV para todas las necesidades.

30.- RENAULT MÉGANE eVISION CONCEPT

Renault reinventa su Mégane con este concept que avanza lo que será el Mégane eléctrico.

32.- DACIA SPRING

La marca rumana se propone revolucionar la movilidad eléctrica con este crossover urbano que costará unos 10.000 euros.

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv



8

34



20



24



34.- DACIA DUSTER GLP

El Duster de gas renueva su parte mecánica para mejorar sus prestaciones y su eficiencia.

35.- FORD KUGA

El Kuga suma el nuevo motor Híbrido FHEV de 190 CV con etiqueta 'ECO', cambio automático y tracción delantera o total.

36.- DSFK F5

Un modelo chino de muy buena familia con equipamiento para aburrir y un precio competitivo.

38.- LAND ROVER DEFENDER

El nuevo Defender es la mayor evolución en la historia de este modelo legendario. Un todoterreno de verdad... Y mucho más.

44.- RENAULT CAPTUR E-TECH

Un SUV híbrido enchufable con un motor de combustión y dos eléctricos que aprovecha la tecnología de la marca en la FI.

48.- BAJO LA LUPA PRUEBA DE FIABILIDAD CON EL PEUGEOT 208 PURETECH 130

El Coche del Año en Europa sigue recorriendo kilómetros en nuestra prueba de larga duración: ya llevamos 20.000.

52.- LA SEMANA

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca

AUDI	12
CITROËN	28
DACIA	32
DS	28
DSFK	36
FORD	18,35
KIA	20
LAND ROVER	38
LEXUS	22
MERCEDES	10
OPEL	8,28
PEUGEOT	28,48
POLESTAR	24
PORSCHE	26
RENAULT	30,44
SEAT	10

24



36



28

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS ALONSO YA PRUEBA EL RENAULT F-1

La evolución de Renault en 2020 en la pista coincide con la llegada de Fernando Alonso.

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



Un año después, Dani Sordo volvió a ganar en Cerdeña

Al volante de su Hyundai i20 Coupe, Dani Sordo logró la tercera victoria de su carrera en el WRC, y la segunda consecutiva en el Rally de Cerdeña, prueba que suponía para el cántabro su segunda participación en esta atípica temporada del Mundial. Con este resultado, además, Hyundai se acerca más al título de Marcas, pues otro de sus pilotos, el belga Thierry Neuville, acabó segundo —a 5,1 segundos del español—, mientras que la tercera posición fue para el francés Sebastien Ogier (Toyota), que se aproxima así al líder de la general, su compañero Elfyn Evans.



VOLKSWAGEN GOLF GTI CLUBSPORT

La oferta GTI del octavo Golf se corona con la nueva versión GTI Clubsport, cuyo motor 2.0 turboalimentado, que rinde 300 CV y 40,8 mkg, se combina con un chasis personalizado, dotado de un nuevo perfil de conducción, Nürburgring, que adapta los diferentes componentes específicamente a ese circuito. Equipa llantas de 18 pulgadas, escapes ovalados a cada lado de la zaga y un difusor especial, su carrocería va 10 milímetros más baja y tiene un interior exclusivo.



▲ Asientos deportivos ArtVelours con más apoyo y nuevo volante.

Cambios estéticos y en el chasis Opel **actualiza el Crossland** y le quita la 'X'

A comienzos de 2021 llegará a los concesionarios el renovado Crossland, que estrena imagen en la que destaca el frontal de estilo 'Opel Vizor', como el adoptado hace poco por el nuevo Opel Mokka. El Crossland —ya no se llama Crossland X— también ve modificada su zaga con pilotos oscurecidos y portón negro brillante, y son nuevos los protectores delantero y trasero —con cromados en los acabados Ultimate y Elegance—, y las llantas, de 16 y 17 pulgadas. Además, nace el nivel GS Line, de aspecto más deportivo por sus llantas negras de 17 pulgadas, el techo también negro, la distintiva línea roja, faros LED adaptativos y, ya en el interior, asientos delanteros AGR, con tapicería en Alcantara opcio-

nales. Fabricado en la planta zaragozana de PSA en Figueruelas, el Crossland sigue presumiendo de su banqueta trasera corredera 150 milímetros longitudinalmente, que permite variar el volumen de maletero entre 410 y 520 litros con cinco plazas en uso, mientras que con dos plazas la capacidad de carga es de 1.255 litros.

En cuanto a motores, se puede elegir entre los 1.2 Turbo de gasolina con 110 y 130 CV —este último, con caja manual o automática—, y el diésel 1.5, con 110 CV si equipa cambio manual y 120 si es automático. Dirección y suspensión reciben mejoras, y entre las ayudas de conducción disponibles figuran los faros LED adaptativos con luz de curva y luz de carretera automática.



Motor de gasolina de 170 CV

Nuevo 2.0 Turbo para el mejorado **Opel Insignia**

Como parte de la actualización del Insignia, Opel estrena en sus dos variantes de carrocería —berlina Grand Sport y familiar Sports Tourer— un motor 2.0 Turbo de gasolina con cuatro cilindros, 170 CV y un

par máximo de 35,7 mkg a 1.500 rpm que le permite alcanzar 228 km/h de velocidad punta o acelerar de 0 a 100 km/h en 8,7 segun-

▶ La caja de cambios es automática, de 9 marchas.

dos. Y el consumo, de 6,0 l/100 km NEDC en el Grand Sport 2.0 Turbo GS Line, es un 18 por ciento más bajo que en su antecesor.



1.0 T-GDi Smartstream y caja iMT El **nuevo Kia Stonic** tendrá versión GT-Line

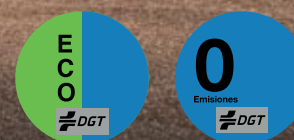
Como sucede en otros Kia, el renovado Stonic ofrecerá versiones GT-Line de filosofía dinámica, y podremos combinarla con una mecánica inédita, pues la firma coreana sustituye el actual 1.0 T-GDi de 120 CV de la familia Kappa por el nuevo

1.0 T-GDi Smartstream, de similar potencia pero mayor par máximo: 20,4 mkg. Y dispondrá de tecnología híbrida de 48 voltios y dos tipos de transmisión: la automática 7DCT de doble embrague y la nueva caja manual inteligente iMT.



Nuevo SEAT León

Híbrido enchufable



Tus planes no tienen límites.

Gama híbrida desde 250 €/mes
48 meses / Entrada: 4.383,48 €

Para qué vas a elegir cuando la mejor opción es poder hacerlo todo. En ciudad, modo eléctrico y si viajas lejos, modo gasolina. Con más autonomía, más sostenible, más equipado, el Nuevo SEAT León híbrido enchufable es más León que nunca. Hasta viene con punto de carga doméstico incluido.

Consumo medio combinado de 1,1 a 6,4 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 25 a 144 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂ de 32 a 114 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado SEAT León FR con opcionales. Oferta Volkswagen Renting S.A. para un SEAT León 1.0 eTSI 81 kW (110 cv) Style. Plazo 48 meses. 48 cuotas de 250 € (IVA incl.). Entrada 4.383,48 € (IVA incl.) Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario SEAT. Oferta válida hasta 31/10/2020 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo.

5 AÑOS **GARANTÍA MANTENIMIENTO**

AUDI TT S LINE COMPETITION PLUS

El TT 45 TFSI de 245 CV con cambio S Tronic ofrece, tanto en Coupé –57.630 euros– como en Roadster –61.400 euros–, la nueva línea de equipamiento S Line Competition Plus, con elementos en negro brillante, llantas de 19 pulgadas –de 20 en opción–, alerón trasero fijo e interior tapizado en Alcantara y cuero con costuras de contraste. Y a comienzos de 2021 habrá versiones Quattro.



▲ Los pedidos se podrán formalizar desde noviembre, y las entregas se inician en enero.

Es su primer híbrido enchufable

Seat lanza el León 1.4 e-Hybrid, de 204 CV

Con precios que arrancan en los 34.080 euros de la versión Xcellence con carrocería de cinco puertas, Seat ha iniciado la comercialización del León 1.4 e-Hybrid, su primer modelo híbrido enchufable, disponible también con el acabado deportivo FR y la carrocería familiar Sportstourer, hasta configurar un total de 12 versiones si tenemos en cuenta con los paquetes de equipamiento L y XL combinables con cada acabado. Y en todos los casos con etiqueta 0 Emisiones, pues el León e-Hybrid asocia el motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV a un motor eléctrico de 85

kW (116 CV) para totalizar 204 CV, lo que se traduce en una aceleración de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos, pero también en un consumo medio WLTP entre 1,1 y 1,3 l/100 km, según la versión. Y se ha homologado una autonomía eléctrica de 64 kilómetros WLTP –72 en ciclo NEDC–, pues incorpora una batería de iones de litio de 13 kWh de capacidad que se recarga en marcha, gracias a la frenada regenerativa, o mediante un enchufe: 3 horas y 42 minutos en una toma de 3,6 kW y 5 horas y 48 minutos en una toma doméstica de 2,3 kW. El cambio es automático DSG, de 6 velocidades.

▼ El maletero del León e-Hybrid de cinco puertas se reduce a 270 litros, y a 470 el del Sportstourer.



Motor V8 de 730 CV y 325 km/h

Mercedes-AMG GT Black Series: 415.000 euros

Los concesionarios españoles ya admiten pedidos del Mercedes-AMG GT Black Series, un superdeportivo de tracción trasera con motor AMG V8 Biturbo 4.0 de 730 CV de potencia –entre 6.700 y 6.900 rpm– y 81,6 mkg de par –de 2.000 a 6.000 rpm–, unido a un cambio Speedshift DCT AMG 7G. El resultado, 325 km/h de velocidad y aceleración de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos, para un consumo de 12,8 l/100 km. El precio es de 415.000 euros

en nuestro país, donde el equipo de serie se refuerza con numerosos elementos: Pre-Safe, paquete de control de carril con avisador de ángulo muerto y cambio de carril involuntario, panel táctil Touchpad, Comand Online, radio digital, luces de carretera automáticas, sistema de sonido Burmester, cristales tintados, paquete AMG Track, paquete de aparcamiento, paquete de espejos, paquete anti-rob, listones de umbral AMG en fibra de carbono

y paquete de integración para smartphone y Apple CarPlay. Inspira su diseño en el AMG GT3 de competición –entradas de aire de refrigeración más grandes, capó de fibra de carbono y dos grandes salidas para el

aire caliente–, y entre las opciones figura la pintura AMG Magma Beam, exclusiva para esta versión.

Los AMG GT3 y AMG GT4 de competición han servido de base para definir la aerodinámica y la refrigeración.



Nuevo MEGANE HÍBRIDO ENCHUFABLE



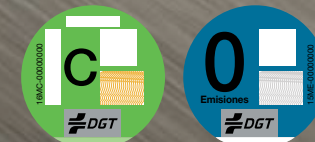
Híbrido enchufable

Térmico

Electric Mobility for you:
Hasta 65km* de autonomía conduciendo en modo eléctrico en ciudad con el Nuevo MEGANE E-TECH híbrido enchufable.

* Según el ciclo urbano WLTP.

Gama Nuevo MEGANE: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 1,2 hasta 8,5. Emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 29 hasta 191. Emisiones NEDC CO₂ (g/km) desde 29 hasta 188.



BMW 118Ti: ESPÍRITU 'GTI'

El 118Ti se dirige a la clientela más deportiva, pues equipa el 2.0 TwinPower Turbo de 265 CV —deriva del usado en el M135i xDrive—, caja Steptronic Sport de ocho marchas, suspensión M Sport rebajada 10 milímetros, diferencial mecánico Torsen de deslizamiento limitado y una dirección especial. Cuesta 42.900 euros y homologa 6,1 l/100 km.



MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV

La renovación del Eclipse Cross, que en lo estético afecta principalmente a la zaga, incluye la incorporación a su gama de la mecánica híbrida enchufable usada en el Outlander PHEV. Y España figura finalmente entre los mercados europeos donde se comercializará en el primer cuatrimestre de 2021.

Proyectos de Hyundai y Toyota

Más vehículos pesados movidos con hidrógeno

Casi a la vez, Hyundai y Toyota han acelerado sus planes sobre el uso del hidrógeno para animar vehículos ecológicos de transporte con pilas de combustible, cuya única emisión al entorno es agua. En el caso de la firma coreana, hace unos días desvelaba el Xcient Fuel Cell, el primer camión de servicio pesado con pila de combustible producido en masa en el mundo, que cuenta con un depósito de hidrógeno de 32 kilos —a 350 bares— que proporciona unos 400 kilómetros de autonomía con un remolque cargado y puede repostarse completamen-

te en tiempos que varían entre 8 y 20 minutos. Se prevé para 2021 una producción de 2.000 unidades, destinadas a Europa, Estados Unidos y China. Por otro lado, Toyota acaba de anunciar que iniciará en Japón en la primavera de 2022 los ensayos para la aplicación comercial de camiones pesados dotados de pilas de hidrógeno, pues en ese país el 70 por ciento de las emisiones de CO₂ generadas por vehículos comerciales proviene de grandes camiones. En este caso se emplearán vehículos Hino con depósito de 700 bares y alcance de unos 600 kilómetros.



▶▶▶ Toyota ya prueba camiones de hidrógeno en EE.UU. —derecha—, y pronto lo hará en Japón con el Hino Profia —arriba—. Abajo, el Hyundai Xcient Fuel Cell.

Versiones de 381 y 462 CV

El Audi Q8 se suma a la gama híbrida enchufable

La familia de híbridos enchufables de la firma alemana se amplía con las versiones 55 TFSIe Quattro y 60 TFSIe Quattro del Q8, que comparten el motor V6 3.0 TFSI de gasolina —340 CV y 45,9 mkg— y el motor eléctrico de 136 CV, integrado en la carcasa de la transmisión Tiptronic de ocho velocidades. Pero difieren en el rendimiento total, pues si el primero —86.000 euros en España— alcanza 381 CV y 61,2 mkg, el segundo —96.700

euros— anuncia 462 CV y 71,4 mkg. Y también difieren en la autonomía eléctrica con su batería de 17,8 kWh —0,5 kWh más capaz y 40 kilos más ligera que en los Q7 TFSIe presentados en 2019—, de 47 kilómetros en el menos potente y 45 en el más enérgico.

Ambos pueden circular a 135 km/h en modo eléctrico, pero sus prestaciones máximas van más allá, y el Q8 60 TFSIe Quattro, por ejemplo, alcanza 240 km/h y acelera de 0 a 100

km/h en 5,4 segundos. Y aunque podemos seleccionar el modo eléctrico EV, que fuerza la circulación sin emisiones, el programa

principal de uso de los Q8 'plug-in' es el Hybrid, que a su vez permite tres modos de funcionamiento: Auto —el sistema decide el tipo

de propulsión óptimo—, Hold —mantiene la carga de la batería— y Charge —acentúa la recarga de la batería en marcha—.



▶▶ La batería de los Q8 TFSIe se puede cargar a una potencia de 7,4 kW, lo que reduce la operación a dos horas y media.



Deja de hacerte preguntas y empieza a conducir.

Gama Electrificada de Kia

Híbrido · Híbrido Enchufable · 100% Eléctrico



Elige entre toda la Gama Electrificada de Kia el modelo que más te gusta. Híbridos, híbridos enchufables y 100% eléctricos, con la tranquilidad de los 10 Compromisos Kia. ¿No querías respuestas?



The Power to Surprise

HEV: Emisiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 86–140. Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 110–169. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,8–7,4. PHEV: Emisiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 28–31. Emisiones CO₂ combinadas ponderadas WLTP (g/km): 29–38. Consumo combinado ponderado WLTP (l/100km): 1,3–1,7. EV: Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 15,3–15,9. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 0.

*Consultar manual de Garantía Kia. **Consulta condiciones de los 10 Compromisos en www.kia.com

Concebido para ser un icono

Si el Beetle protagonizó una era de la automoción mundial durante el segundo tercio del siglo XX y el Golf, que ya va por su octava generación, lo sigue haciendo desde 1974, el ID.3 ve ahora la luz con el objetivo de convertirse en nuevo icono. Esta vez, el de la movilidad eléctrica. Tras recorrer con él los primeros 120 kilómetros, creemos que apunta maneras.



▲ Poco balanceo y comportamiento eficaz en general, aunque el peso se nota y la frenada es rara.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Teníamos ganas de ponernos al volante del ID.3, con el que Volkswagen quiere popularizar irreversiblemente la movilidad eléctrica, y por fin lo hemos logrado. Solo dos horas de contacto real, pero 120 kilómetros bien aprovechados para conducir en diferentes escenarios el que, ya podemos decirlo, será uno de los modelos de referencia en su clase por tecnología, agrado, funcionalidad y eficiencia.

Un coche de talla Golf –el ID.3 mide 426 centímetros de largo, solos 2 menos, y calca los 380 litros de maletero–, pero que no tiene nada que ver, pues se ha gestado desde cero.

La carrocería, por ejemplo, es más aerodinámica –Cx de 0,267– y amplia, ya que la batalla es generosa y eso se nota tanto delante como detrás, donde viajamos con gran espacio. Cinco personas, salvo en la versión Pro S, cuya batería de 77 kWh útiles, la más grande de las tres que ofrecerá la gama, reduce a cuatro plazas el aforo.

Pero Golf e ID.3 difieren en muchas más cosas, porque cuando accedemos al nuevo eléctrico alemán encontramos un ambiente quizás más tecnológico y minimalista, pero también más austero. No es que falte calidad, pues los asientos son magníficos, todo rezuma robustez y des-

pués, ya en marcha, veremos que nada vibra, pero dominan los plásticos duros y hay una percepción menos Premium que en un Golf. Ya hay quien habla de ‘diseño vegano’ al referirse a estos interiores sostenibles –Volkswagen afirma que el ID.3 se fabrica con un balance de emisiones totalmente neutro, empezando por su factoría de Zwickau, alimentada al cien por cien con electricidad verde–, pero imaginamos que muchos clientes se extrañarán de tanta ‘pureza’, sobre todo si vienen de un Golf o un Passat. O un Audi.

Y aunque el puesto de conducción es magnífico por ergonomía, la instrumentación es pequeña, algo pobre y poco configurable, y tenemos que recurrir a la pantalla central táctil, de manejo poco intuitivo –al menos en las dos primeras horas–, para consultar el ordenador de

PRECIO DESDE **36.145 €**

EMISIONES DE CO₂: **0 g/km**

PRIMERAS IMPRESIONES
NOS GUSTA

➕ Sensaciones y prestaciones (204 CV). Comportamiento en general. Amplitud y confort. Cinco combinaciones mecánicas a elegir. Eficiencia y autonomía.

DEBE MEJORAR

■ Gama inicial solo con versiones de 204 CV. Mandos poco intuitivos. Tacto de frenos, y tambores traseros. Aspecto de plásticos. Pro S con solo cuatro plazas.

viaje, por ejemplo. A cambio, podemos disfrutar de un Head-up Display que proyecta información sobre el parabrisas –a partir de 2021 tendrá realidad aumentada, que se incluirá en los ID.3 ya vendidos mediante una actualización–, e incluso hay un sistema inédito, el ID.Light, que se ‘comunica’ con los ocupantes mediante señales luminosas en la base del parabrisas. Y hay más, porque se ha potenciado el control por voz de varias funciones del



▶ La instrumentación digital es pequeña y poco configurable. Para muchas cosas hay que acudir a la pantalla central táctil, de manejo poco intuitivo.

FICHA TÉCNICA

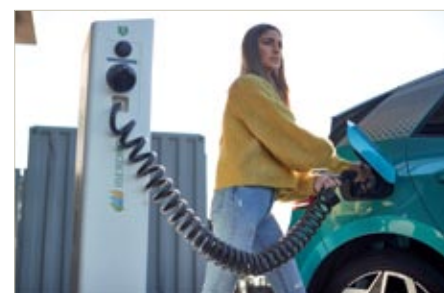
MOTOR ELÉCTRICO	45 PURE	45 PURE PERFORMANCE	58 PRO	58 PRO PERFORMANCE	77 PRO S
Potencia máxima	93 kW (126 CV)	110 kW (150 CV)	107 kW (145 CV)	150 kW (204 CV)	150 kW (204 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos ventilados / Tambores	Discos ventilados / Tambores	Discos ventilados / Tambores	Discos ventilados / Tambores	Discos ventilados / Tambores
Peso en vacío (kg)	1.625	N.d.	1.700	N.d.	1.825
La./An./Al. (mm)	4.261 / 1.809 / 1.552	4.261 / 1.809 / 1.552	4.261 / 1.809 / 1.552	4.261 / 1.809 / 1.552	4.261 / 1.809 / 1.552
Maletero (l)	380 / 1.267	380 / 1.267	380 / 1.267	380 / 1.267	380 / 1.267
Neumáticos	225/45 R18	225/45 R18	225/45 R18	225/45 R18	215/50 R19
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	48 kWh (45 útiles)	48 kWh (45 útiles)	62 kWh (58 útiles)	62 kWh (58 útiles)	82 kWh (77 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	11,0	9,0	9,5	7,3	7,9
Vel. máxima (km/h)	160	160	160	160	160
Consumo (kWh/100 km)	N.d.	N.d.	N.d.	15,5	15,9
Emisiones CO ₂	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance medio WLTP	330 km (aprox.)	330 km (aprox.)	425 km	425 km	549 km
Alcance urbano WLTP	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Tiempo recarga mín.	44 minutos (a 50 kW)	44 minutos (a 50 kW)	30 minutos (a 100 kW)	30 minutos (a 100 kW)	31 minutos (a 125 kW)
Tiempo recarga max.	23 h 15' (a 2,3 kW)	23 h 15' (a 2,3 kW)	29 h 45' (a 2,3 kW)	29 h 45' (a 2,3 kW)	39 h 30' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	36.145	40.615



ENTRE LOS ID.3 QUE LLEGARÁN MÁS ADELANTE FIGURAN EL PURE DE 126 CV CON BATERÍA DE 45 KWH Y LA VERSIÓN GTX DE TRACCIÓN TOTAL



18,9 KWH/100 KM LE MEDIMOS EN NUESTRO TEST A RITMO 'VIVO'



►▲ La potencia máxima de carga depende de la versión: 50 kW en los Pure, 100 kW en los Pro Performance y 125 kW en el Pro S. Y se ofrecen postes de carga desde 399 euros, más instalación.

coche, aunque nuestras primeras experiencias con el «hola ID» fueron desconcertantes. Por no hablar de los mandos de los elevallas: solo dos botones para cuatro cristales, igual a error.

En cuanto a dinámica, probamos la versión Pro Performance, con 204 CV y batería de 58 kWh útiles –62 kWh en total–, y las sensaciones fueron excelentes. Anda de cine –es el ID.3 más rápido... por

ahora–, y nos agradó tanto en el modo D como en el B, que acentúa la retención al decelerar y recarga más la batería –menos nos gustó la posición del mando del cambio, a la derecha del volante–. Y aunque nuestro ritmo de marcha fue ‘vivo’, los 18,9 kWh/100 km medidos nos parecen un registro estupendo, de manera que podríamos acercarnos en la práctica a los 425 kilómetros de autonomía anuncia-

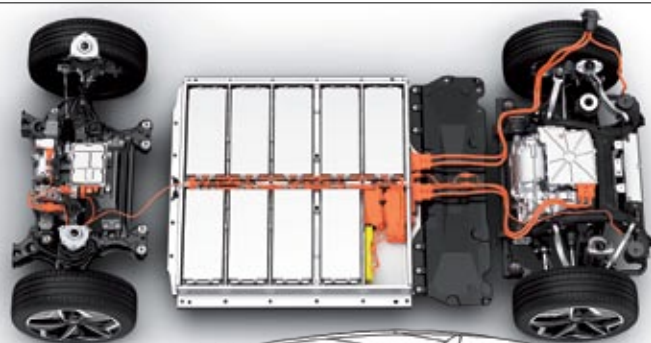
dos, pues vemos realista la media WLTP de 15,5 kWh/100 km homologada.

Redondea el conjunto un comportamiento muy eficaz. Nos quedamos sobre todo con la motricidad, el paso por curva –no balancea y parece ir por raíles– o la adherencia; y la dirección también es precisa y rápida. Pero los kilos extra se notan al límite en curva, y la frenada, aunque correcta, tiene un tacto muy mejorable.

PLATAFORMA MEB 20 MILLONES DE ELÉCTRICOS HASTA 2029

Más que el ID.3, que al final será uno de los muchos modelos eléctricos de Volkswagen y del consorcio alemán en general, lo que podría convertirse en icono de la tecnología eléctrica es la plataforma MEB (Modulare E-Antriebs-Baukasten, o bloque de construcción modular de propulsión E) que estrena, pues las previsiones comerciales impactan: de los 26 millones de vehículos eléctricos que espera vender el Grupo Volkswagen hasta 2029, 20 millones usarían la plataforma MEB. En Volkswagen ya conocemos los ID.3 e ID.4 ‘de calle’ –el segundo, un SUV de tamaño medio que llega en breve al mercado–, y más adelante veremos el ID.3 GTX –versión deportiva con tracción total–, el ID.5 –un ID.4 de carrocería coupé– y hasta un ID.Buzz, como reedición de la mítica ‘furgó’ Volkswagen. Y otras marcas del grupo ya han desvelado cuáles serán sus primeros eléctricos MEB, como el Skoda Enyaq, los Cupra el-Born

y Tavascan o los Audi Q4 e-tron y Q4 e-tron Sportback. Clave en la plataforma MEB es el concepto técnico Open Space, que en un modelo compacto, por ejemplo, asegura un espacio habitable similar al de una berlina gracias a la gran distancia entre ejes –2.765 milímetros en el caso del ID.3, cuando la de un Golf 8 mide 2.636– y los cortos voladizos. Y, recuperando la filosofía del veterano Beetle, sitúa el motor detrás y tiene tracción posterior; aunque también permite ubicar delante un segundo motor eléctrico, de manera que ambos ejes pasan a tener tracción.



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

 Disponible en Google Play

 Disponible en App Store

Es verde. Es digital. Es Iberdrola.


IBERDROLA



SIETE MODOS DE USO, DE LOS QUE TRES ESTÁN IDEADOS PARA CONDICIONES DIFÍCILES DEL FIRME –PISTA, RESBALADIZO Y NIEVE/ARENA PROFUNDA– Y UNO PARA TIRAR DE UN REMOLQUE



▶▶ Tanto en las plazas delanteras como en la segunda fila se viaja de maravilla. La tercera fila es más para chavales, aunque también resulta cómoda. Y la calidad general, muy convincente.



Con mucho de todo

No es un segmento con mucha clientela en España, pero Ford quiere revolucionarlo con el nuevo Explorer, un cómodo y amplio SUV de siete plazas dotado de una mecánica híbrida enchufable con etiqueta 0 Emisiones, tracción total, 457 briosos caballos y un equipo de serie bien cargado.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En el mercado de los grandes SUV con unos cinco metros de largo se mueven a sus anchas –nunca mejor dicho– modelos Premium como Audi Q7, BMW X5, Land Rover Discovery o Volvo XC90; pero Ford quiere ahora su parte de la tarta, y para ello lanza el nuevo Explorer, un ‘made in USA’ con argumentos sobrados para hacerse un hueco, como una relación equipamiento/precio más atractiva que sus rivales, pues si ya los 79.350 euros son ajustados, aún lo son más los 71.550 en que puede quedarse la factura a pie de concesionario. Y el acabado ST-Line, único disponible en España, trae de todo: asientos delanteros eléctricos, calefactados y ventilados, instrumentación digital, cancelación activa de ruidos, sistema de audio B&O, volante calefactado y de ajuste eléctrico, asientos de la segunda fila ca-

lefactados, portón trasero sin manos, techo panorámico practicable, módem FordPass Connect, pantalla central táctil capacitiva de 10,1 pulgadas, climatizador de tres zonas, cargador inalámbrico de móviles o una dotación de ayudas a la conducción que requeriría otro párrafo completo, pues son 23 dispositivos: sistema de gestión del terreno, estabilizador de viento lateral, control de balanceo de remolque, asistencia de dirección evasiva, control de cruce-

ro adaptativo con Stop&Go, reconocimiento de señales de tráfico y centrado de carril, sistema de información de puntos ciegos con alerta de tráfico cruzado trasero, frenado precolisión, luces largas automáticas y un larguísimo etcétera donde también se incluye la tracción total inteligente.

Y es que al suelo deben repartirse los 457 CV y 84,2 mkg que suman los dos motores situados delante: un V6 3.0 EcoBoost con doble turbo que por sí mismo ya da 363 CV y un

motor eléctrico de 102 CV; todo ello combinado con una caja automática de 10 marchas, gestionada desde una rueda en la consola o mediante las levas del volante.

Con semejante energía bajo el capó, este enorme conjunto de 2.466 kilos se mueve con una agilidad sobresaliente, pues acelera de 0 a 100 km/h en 6 segundos –en la práctica tarda aún menos– y solventa las maniobras de adelantamiento en un suspiro. Nivel Mustang, para entendernos, o incluso con mayor rapidez.

Nuestro primer contacto con esta sexta generación del Explorer –la primera nació en 1990, pero hasta hoy solo la segunda había llegado a Europa, allá por 1996– tiene lugar en Tarragona, sobre una ruta entre el litoral y las montañosas comarcas del Priorat y Montsant donde las carreteras son una sucesión inacabable de curvas y repechos. Buen sitio para llevarlo al límite, por-

que si aquí lo hace bien, todo será pan comido en entornos más propicios como una autovía o la ciudad. Y sorprende su adaptación al medio, porque el SUV grande de Ford cullebra por esas vías, dignas del Mundial de Rallyes, con seguridad. Entra en las curvas con obediencia, frena con potencia, tiene una dirección precisa, es muy controlable incluso si cometemos algún error de apreciación o el viraje se cierra más de la cuenta... No es un

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	3.0 ECOBOOST
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (cc)	3.000
Potencia máx. (CV/rpm)	363 / 5.750
Par máximo (mkg/rpm)	56,6 / 3.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	75 kW (102 CV)
Par	300 Nm (30,6 mkg)
Potencia máxima total	457 CV
Par máximo total	84,2 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automát., 10 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	2.466
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.063/2.107/1.783
Maletero (l)	240 / 635 / 2.274
Capacidad depósito (l)	68,4
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,0
Velocidad máx. (km/h)	230
Vel. máx. eléctrica (km/h)	135
Consumo mixto (l/100 km)	3,1 (WLTP)
Emisiones CO2	66 g/km (NEDC)
Alcance en eléctrico (km)	42 (WLTP)
Tiempo de recarga	4 h 20' (a 3,4 kW)
Precios desde... (euros)	79.350



▶▶ Desde el maletero podemos abatir eléctricamente las filas segunda y tercera. La recarga de la batería lleva, como mínimo, algo más de cuatro horas.



Fiesta ST ni un Puma, porque en el Explorer hay más balanceo –se agradecería un pelín más de firmeza– y las dos toneladas y media te recuerdan que las leyes de la Física rigen para todos, pero impresiona su eficacia. No obstante, si el ritmo es ya muy rápido –destacamos el ‘muy’–, el control de tracción empieza a hacer horas extras y podremos echar de menos una mayor celeridad en el reparto de tracción entre ambos ejes.

Para ese uso extremo habíamos seleccionado el modo Sport, uno de los siete disponibles, con tres ideados para circulación ‘off road’ –los 204

milímetros de altura al suelo permiten ir por malos caminos– o carreteras invernales, y uno ideado para arrastrar remolques. Y hay que sumar a eso los cuatro programas de conducción eléctrica, similares a los del Kuga PHEV: EV Auto –el sistema decide cómo combinar motores y batería–, EV Now –prioriza la conducción eléctrica, y permite conducir deprisa sin emisiones–, EV Later –conserva la carga que tenga la batería– y EV Charge –recarga la batería durante la marcha, siempre que no la hayamos dejado ‘a cero’–.

Mientras dispongamos de reserva en la batería, medias

de 5,5 l/100 km son factibles, pero cuando se agota –lástima que un vehículo tan pesado no tenga una batería algo mayor–, nos iremos sí o sí por encima de los 10 litros. O de los 15 si nos gusta escuchar el V6. La parte buena es que la conducción cien por cien eléctrica en EV Now permite moverse al ritmo del tráfico –incluso adelantar en vías de doble sentido– sin emisiones, y que los 42 kilómetros de autonomía eléctrica homologados se cumplen en la práctica.

Y, encima, a pleno confort y con un vehículo donde cabe la familia y todo su equipaje. Un producto con mucho sentido.

PRECIO		79.350 €
EMISIONES DE CO ₂ : 66 G/KM (NEDC)		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Etiqueta 0. Prestaciones. Uso eléctrico y funcionamiento híbrido. Equipamiento. Espacio.	-



SOLO CON SIETE PLAZAS ES LA OPCIÓN QUE SE VENDERÁ EN ESPAÑA. LA TERCERA FILA ES MÁS APROVECHABLE DE LO QUE PARECE

Obra cumbre

El Sorento ha sido siempre un modelo top para Kia; pero en esta cuarta generación llega a la cumbre. Más tecnológico, refinado y exclusivo que nunca, es el mejor Kia de la historia... por ahora.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En 2002, el primer Sorento empezó a cambiar la imagen de Kia como marca de coches baratos con pocas pretensiones tecnológicas o de refinamiento. En 2020 el cuarto Sorento confirma el extraordinario recorrido del fabricante coreano, convertido en uno de los preferidos en España –líder de ventas a particulares– y también en una de las marcas más avanzadas tecnológicamente y de las más reconocidas en los ranking de satisfacción de clientes y fiabilidad.

Estrena una plataforma para modelos SUV que permite ofrecer una carrocería más grande, con siete asientos en su interior y un gran espacio de carga –más de 600 litros con cinco plazas en uso–. Pero, sobre todo, espacio compatible con los nuevos sistemas



▲ Su estilo recuerda al Telluride, un SUV de gran tamaño a la venta en Norteamérica y elegido Coche Mundial del Año 2020.

PRECIO		DESDE 38.500 €	
	EMISIONES DE CO2: DESDE 142 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	Habitabilidad interior. Rendimiento dinámico. Equipamiento y seguridad. Precio. Consumo.		Mandos pantalla táctil muy alejados. Asistente de carril intrusivo. Calidad de algún plástico.

de propulsión electrificados ‘Smartstream’ de Kia, entre los que estrena la propulsión híbrida, tanto autorrecargable como enchufable. Multiplica su tecnología de ayudas a la conducción –asistente de frenada de emergencia con detección de peatones, ciclistas y vehículos y tráfico en dirección contraria antes de hacer un giro en un cruce, monitor de ángulo muerto, cámara de visión 360°, detección de ángulo muerto proyectado en el cuadro de instrumentos, reconocimiento de límites de velocidad, control de crucero inteligente con función Stop&Go, asistencia para seguimiento del carril, detector de fatiga...–. Y en seguridad estrena el airbag central delantero o el primer sistema de frenos multicollisión de Kia, que limita la gravedad de un eventual choque secundario tras una colisión inicial.

En conectividad, cuenta con la pantalla táctil de 10,25 pulgadas que incluye navegación audiovisual y una nueva instrumentación con una pantalla de alta resolución y 12,3 pulgadas. Y ofrece el sistema telemático UVO Connect de Kia, que proporciona a los conductores información en tiempo real a través de la pan-



▶▶ El cuadro cambia de diseño según el modo de conducción. Y el sensor de ángulo muerto proyecta imagen en él. Maletero con más de 600 litros usando cinco plazas.



talla táctil del coche o en el smartphone, con información de tráfico, previsiones meteorológicas, puntos de interés y aparcamientos...

Y el derroche tecnológico llega a la gama de motores con los sistemas de propulsión más avanzados que nunca haya tenido un Sorento. Mantiene

FICHA HÍBRIDO

MOTOR GASOLINA		1.6 T-GDI
Nº de cilindros	4, en línea	
Cilindrada (cc)	1.598	
Potencia máx. (CV/rpm)	179,7 / 5.500	
Par máximo (mkg/rpm)	27,0 / 1.500-4.500	
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	44,2 kW (60 CV)	
Par	264 Nm	
Potencia máxima total	230 CV	
Par máximo total	35,7 mkg	
Tracción	Delant. / 4x4	
Caja de cambios	Aut. 6 vel	
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos	
Peso (kg)	1.942 (4x4: 2.006)	
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.810/1.900/1.700	
Maletero (l)	179 / 608 / 1.996	
Capacidad del depósito (l)	67	
Tipo de batería	Polímero de litio	
Capacidad de la batería	1,5 kWh	
De 0 a 100 km/h (s)	9,0	
Velocidad máx. (km/h)	193	
Vel. máx. en eléctrico	N.d.	
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	6,7 (4x4: 7,4)	
Emisiones CO ₂ (g/km)	151 (4x4: 167)	
Alcance en eléctrico (km)	N.d.	
Precios desde... (euros)	40.400	

ne un diésel, el 2.2 de 202 CV, que estrena cambio de 8 velocidades y doble embrague húmedo que mejora la eficiencia y mantiene la suavidad, y lo complementa con dos híbridos –autorrecargable de 230 CV y enchufable, que llegará a principios de 2021 con 265 CV, 68 kilómetros de autonomía y etiqueta 0–.

Nuestra prueba es con la

FICHA DIÉSEL

MOTOR		2.2 CRDI
Disposición	Del. transvers.	
Nº de cilindros	4, en línea	
Cilindrada (cc)	2.151	
Potencia máx. (CV/rpm)	202 / 3.800	
Par máximo (mkg/rpm)	45,0 / 1.750-2.750	
Tracción	Delant. / 4x4	
Caja de cambios	Aut. 8 vel.	
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	
Neumáticos	235/65 R18	
Peso (kg)	1.892 (4x4: 1.954)	
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.810/1.900/1.700	
Volumen maletero (l)	187 / 616 / 2.011	
Capacidad depósito (l)	67	
De 0 a 100 km/h (s)	9,0	
Velocidad máx. (km/h)	202	
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	6,2 (4x4: 6,8)	
Emisiones CO ₂ (g/km)	142 (4x4: 156)	
Precios desde... (euros)	38.500	

versión híbrida. Entramos a un habitáculo de estilo muy tecnológico. Arranque por botón y en lugar de palanca una rueda en la que se selecciona R, N o D. Y tras esta rueda va otra ruedecilla más atrás para elegir diferentes modos de conducción –Eco, Sport y Smart– en el Sorento híbrido –el diésel añade el modo Comfort–. Y pulsando sobre esa rueda activamos el Terrain Mode, que junto al sistema de tracción 4x4 –hay Sorento 4x4 y 4x2– mejora la circulación sobre barro, nieve o arena.

En marcha sorprende por su capacidad de circular con absoluta suavidad y silencio en modo eléctrico, o de responder con contundencia en modo Sport cuando exigimos rapidez en un adelantamiento. En Eco, reacciones más calmadas, siempre buscando el uso mayoritario de la parte eléc-

trica. Smart elige entre hibridación y combustión en cada momento. Y el modo Sport sí busca prestaciones.

La dirección es precisa y suave –tal vez un poco más de la cuenta–, las suspensiones son firmes pero tirando hacia el confort, y el cambio, rápido y suave, con unos frenos a un buen nivel. Pese a su volumen se mantiene muy aplomado, aunque la parte del itinerario de montaña no es su escenario preferido. En nuestro recorrido, con autovías y carretera con tramo de montaña, el gasto medio de 8,4 l/100 km nos parece ajustado, no muy lejos de los 7,4 homologados.

Con dos niveles de acabado y una dotación muy completa, el precio es el último gran atractivo –entre 38.500 y 51.690 con descuentos ya aplicados– de un Sorento que es la cumbre de Kia.



La nueva era

Fueron pioneros con la propulsión híbrida; y ahora se lanzan al mundo cien por cien eléctrico con el UX 300e, un modelo en el que se reconoce la mano de la marca japonesa y que brilla con grandes argumentos.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Hace 15 años, cuando nadie, salvo Toyota, apostaba por ello, Lexus inició el camino de la hibridación en el que una gran parte de su trabajo fue 'educar' al mundo en los beneficios de esa nueva forma de movilidad. Hoy esa 'educación' ha dado sus frutos y el 'resto del mundo' se ha alineado con la visión de la marca japonesa... yendo aún un paso más allá al apostar claramente por los eléctricos.

Ningún problema, debieron pensar en Lexus; sin angustias por cumplir normativa de emisiones y con una amplia experiencia —«lleva-

mos años haciendo coches con una batería pequeña y un motor de combustión; ahora solo hay que quitar el motor de combustión y poner una batería más grande»— se han tomado su tiempo para poner en el mercado un eléctrico cien por cien Lexus, que no perdiera la esencia de la marca.

Como base, su modelo más moderno, el UX 250h, retocado y puesto a punto en Europa para garantizar movilidad eléctrica con comportamiento de combustión. La plataforma GA-C ha sido afinada para su adaptación al nuevo tipo de propulsión.

La ubicación del propulsor en el compartimento tradicional del motor y la de las baterías bajo el suelo rebaja el centro de gravedad del coche y ofrece un gran aplomo; para la suspensión han desarrollado amortiguadores específicos y también se ha retocado el tacto de la dirección, más directo y preciso, o los frenos —con discos ventilados delante y detrás— y los neumáticos, creados para este modelo.

El ADN Lexus se aprecia en un interior, con un altísimo refinamiento y confort acús-

tico gracias al trabajo aerodinámico, los cristales acústicos o la gran cantidad de material de amortiguación para reducir los ruidos procedentes del motor y de la carretera. Y por supuesto, en el motor también se nota la mano de la marca japonesa. Un propulsor totalmente nuevo con 150 kW que saca la energía de una batería de 54 kWh —con 10 años o un millón de kilómetros de garantía— que le permite poder recorrer 315 kilómetros entre recargas.

Ponemos todo a prueba en un recorrido de unos 150 kilómetros partiendo desde Valencia. En las calles de la capital levantina el UX 300e se desliza sobre el asfalto con la suavidad habitual que cualquier Lexus híbrido demuestra en el tráfico urbano; y siempre en eléctrico. Muestra gran maniobrabilidad y agilidad, con una dirección suave y precisa; y en el atasco brilla por su capacidad de regenera-



►► El Touchpad necesita adaptación. Y detrás de él, los botones para manejar el equipo de sonido, poco intuitivos.



ción de la frenada con cuatro niveles de deceleración que se seleccionan con las levas tras el volante. Y brilla también por consumos instantáneos de 5 ó 6 kWh/100 km, una cifra sorprendente, y un gasto medio que roza los 12 kWh.

En autovías muestra una gran calidad de rodadura, capaz de filtrar al máximo el sonido que llega al interior con

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	150 kW (204 CV)
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	300 Nm (30,6 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso (kg)	1.785
La./An./Al. (mm)	4.495 / 1.840 / 1.545
Maletero (l)	486
Neumáticos	215/60 R17
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	54,35 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	7,5
Vel. máxima (km/h)	160
Consumo mixto (Wh/km)	16,8
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	315
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Cargador a bordo	6,6 kW
Tiempo de recarga C (del 20 al 80 %)	50 minutos (a 50 kW)
Precios desde... (euros)	49.900



coche marca 233 kilómetros disponibles. Nuestro consumo medio ha sido de 18,3 kWh/100 km, muy cerca de los 16,8 homologados. Y en la vuelta a la ciudad, todavía mejor; porque aprovechando una orografía descendente dejamos el coche con un gasto en este tramo de solo 14,8 kWh.

El resumen es claro, el UX



►► El comportamiento es sano y divertido, con gran aplomo. El maletero, de 486 litros, gana espacio respecto a los híbridos. La recarga doméstica es hasta 6,6 kWh; y para la rápida, el tope son 50 kWh.



una respuesta inmediata al acelerador Y tras la autovía aún nos quedan unos cuantos kilómetros por carreteras de doble sentido, con buen asfalto, curvas enlazadas... Un

recorrido divertido. Ahí descubrimos un gran aplomo gracias al bajo centro de gravedad. Y el sistema de deceleración muestra gran eficacia, pues realizamos el trayecto prácticamente sin tocar el freno, aumentando la retención con las levas al llegar a las curvas o disminuyéndola a la salida de las mismas. La respuesta del motor, como es habitual en los eléctricos, es inmediata, y solventamos varios adelantamientos con sorprendente facilidad. Una parada en la ruta nos permite hacer números, hemos arrancado con 297 kilómetros de autonomía y tras recorrer 62,5 kilómetros el

300e es todo lo que se puede esperar de un Lexus: refinamiento, suavidad y calidad, pero también dinamismo y un rendimiento sobresaliente. Nada diferente a lo que disfrutamos cada vez que conducimos un Lexus híbrido salvo que, en este caso, siempre se mueve en eléctrico.

Aunque no llegará al mercado hasta el primer trimestre de 2021, a partir del 1 de noviembre se abren las reservas con precios que oscilan entre 49.900 y 63.500 euros, y que incluyen como oferta de lanzamiento un cargador y su instalación en el domicilio del cliente.

PRECIO	DESDE 49.900 €
 EMISIONES DE CO2: 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Suavidad y refinamiento en marcha. Acabado y equipamiento. Cargador de regalo. Consumo.	 Precio elevado. Exceso de botones en consola y volante. Recarga rápida máxima a solo 50 kWh.



PRECISO EN EL CONSUMO HOMOLOGA 16,8 KWH Y 315 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA. EN EL TEST MEDIMOS 18,3 EN UN TRAMO Y 14,8 EN OTRO



POR MADRID Y SEGOVIA DISCURRIÓ NUESTRA PRUEBA. UNA OCA SIÓN ÚNICA PARA VERLO EN ESPAÑA, PUES TODAVÍA NO SE VENDERÁ AQUÍ



Polestar es una nueva marca; pero con un respaldo impresionante pues, como Volvo, pertenece al gigante chino Geely, que tiene recursos para dar y tomar. Dedicada solo a vehículos electrificados de altas prestaciones, su modelo Polestar 2 es un torpedo a la línea de flotación del Tesla Model 3.

Voy a por ti, Tesla

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Mientras muchos fabricantes clásicos dudaban en público de que el 'fenómeno Tesla' perdurase, más o menos en secreto se disponían a lanzar modelos que respondieran a los eléctricos californianos y, de paso, exploraran la ruta hacia la nueva movilidad. Y no solo vehículos concretos –Mercedes-Benz EQC, Jaguar I-Pace o Audi e-tron–, sino proyectos enteros que incluían marcas nuevas, como la que nos ocupa. Porque Polestar es eso, un nuevo fabricante que nace ya enfocado a la electromovilidad. Nueva marca, pero no una marca 'novata', pues detrás tiene el poder financiero de la china Geely o

la reputación tecnológica de su 'hermana' Volvo, encargada de pensar, diseñar y perfeccionar los coches junto con el nuevo Centro de Desarrollo de Polestar en el Reino Unido.

Y tras la aparición del exclusivo coupé híbrido Polestar 1, el Polestar 2 supone la

primera apuesta de gran serie, una berlina de cinco puertas producida en China y más compacta que un Volvo S60 –154 milímetros menos– que comparte la plataforma CMA con el Volvo XC40 y modelos de Lynk & Co. Pero el Polestar 2 será solo eléctrico... y el rival

más directo por ahora del Tesla Model 3, actual 'best seller' mundial de los eléctricos.

No obstante, el modelo de Polestar solo se vende hoy en diez mercados –Estados Unidos, Canadá, China y siete países europeos, entre los que no figura el nuestro–, aunque más adelante debería extenderse su ofensiva coincidiendo con la llegada de otras versiones, como una de un solo motor y tracción en un eje cuyo precio rondará los 40.000 euros.

Y es que la gama del Polestar 2 se limita ahora a una variante mecánica, con un motor de 150 kW en cada eje, lo que se traduce en 300 kW –408 CV y un no menos impetuoso par de 67,3 mkg– y en la tracción total, clave para transferir



▶▶ Salvo algún plástico mejorable, la calidad general es estupenda, y también el confort. La consola central se mete mucho en la zona habitable.



Nuestra unidad montaba el Pack Performance, con llantas de 20 pulgadas, pinzas de freno Brembo, amortiguadores regulables Öhlins y cinturones de seguridad dorados.



tanta fuerza al suelo y lograr el '0-100' en 4,7 segundos.

Por comparar con los Model 3 de tracción total, la versión de 351 CV anuncia 4,6 segundos, y solo 3,4 la de 480 CV. Y es que pesan respectivamente 1.922 y 1.935 kilos, cuando el Polestar 2 se va a 2.198, pese a que la capacidad de

sus baterías es parecida. Uno de los motivos para semejante diferencia de masa es que el Polestar presume en general de más calidad. Aunque el Model 3 está mejor hecho en proporción que un Model S, no alcanza el refinamiento y la sensación de solidez que sí tiene el Polestar 2, que recu-

puertas, al sentarte en sus cómodos asientos o al empezar a rodar en silencio y sintiendo la rigidez total del conjunto. Premium de verdad. Y con un puesto de conducción que no exige dos horas de explicaciones ni volverse loco durante la marcha para reglar los espejos o el volante, pues el salpicade-

del pie derecho. Además, la unidad probada equipaba el Pack Performance, con chasis optimizado –frenos Brembo y amortiguadores Öhlins–, y a una respuesta fulgurante sumaba un comportamiento de primera, en el que lo mejor es la motricidad y lo menos bueno, quizás, el tacto de frena-

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	300 kW
Potencia máxima	150+150 kW (408 CV)
Par máximo	330+330 Nm (67,3 mkg)
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	2.198
La./An./Al. (mm)	4.607/1.800/1.479
Maletero (l)	405+35/1.095
Neumáticos	245/45 R29
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	78,0 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	4,7
Vel. máxima (km/h)	205
Consumo (kWh/100 km)	19,3
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	470
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.
Potencia máx. de carga	150 kW
Tiempo de recarga (del 0 al 80 %)	23 h 15' (a 3,7 kW) 7 h 45' (a 11,0 kW)
Precios desde... (euros)	No disponible

▶▶ En la carrocería, el nombre del coche solo aparece en unas pegatinas sobre las puertas delanteras, que incluyen una ficha técnica abreviada.



re, según explica la marca, a lo mejor del grupo: la mejor suspensión, el mejor equipo de audio, los mejores materiales... Se nota al cerrar las

ro, por más innovador, tecnológico o minimalista que sea, es 'terrestre'. Y no 'extraterrestre' como el de los Teslas.

Y aunque decíamos que sus prestaciones puras son inferiores a las de su exitoso rival, el Polestar 2 también te incrusta en el respaldo con cada aceleración o cada adelantamiento si no moderamos la acción

da. En cuanto al consumo, los 23,1 kWh/100 km en nuestra ruta de ida y vuelta entre Collado Villalba y Cuéllar le convierten en algo más 'tragón' que el Model 3, detalle al que sumáramos dos críticas: la excesiva anchura y altura de la consola –invade algo la zona de conducción– y el enorme túnel central posterior.



PRESTACIONES EL TAYCAN MÁS POTENTE ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN 2,8 SEGUNDOS, UNA DÉCIMA MÁS 'LENTO' QUE EL 911 TURBO



Espíritu innovador

Acelera como un cohete y suena como una nave espacial de las películas. Lo primero es muy habitual en un Porsche, pero el sonido a motor de explosión es lo que más echamos de menos en el Taycan, el primer Porsche totalmente eléctrico, que se pone a la venta a partir de 109.439 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Dicen en la marca que tras muchas reuniones y discusiones –porque se podría haber simulado el sonido de cualquier coche–, al final decidieron que el Taycan sonase lo más parecido a como lo hace el Porsche 919 Hybrid de carreras; y, sin embargo, en el uso real encontramos pocas similitudes. En realidad, el Taycan suena al acelerar como las naves intergalácticas de la película La Guerra de las Galaxias: demasiado artificial. Por eso echamos de menos el sonido de un 911 o de cualquier otro Porsche de motor térmico. Una pega con solución.

Comenzamos nuestra toma de contacto por el Taycan 4S 'básico', con 530 CV, tracción total, una batería de 71 kWh útiles y 407 kilómetros de autonomía media WLTP. Mientras recorremos los primeros metros configuramos las pantallas del cuadro tras el volante de una forma intuitiva y fácil que no nos hace desviar mucho la vista de la carretera.

Y, sobre todo, ponemos a cero los datos del ordenador. El Taycan parece un Porsche por fuera, y por dentro. El puesto de conducción es bueno y está tocado por la tendencia de pantallas y digitalización. El interior ofrece plazas holgadas delante y hueco suficiente detrás para dos adultos.

Todos los Taycan tienen un cambio automático de dos marchas. No es lo habitual en un eléctrico, pero el objetivo es mejorar aún más la aceleración con una primera corta en los modos Sport y Sport+ hasta los 110 km/h antes de pasar a la marcha habitual. De

hecho, el Taycan más potente, el Turbo S con 761 CV, acelera de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos, frente a los 2,7 del 911 Turbo S de 650 CV. Claro que el recién llegado pesa nada menos que 655 kilos más que el 911, el equivalente a ocho pasajeros de 82 kilos cada uno.

Tras medio centenar de kilómetros a buen ritmo, probando cosas, acelerando con fuerza ocasionalmente en adelantamientos y familiarizándose con los mandos, compruebo sorprendido que llevo un consumo medio de 19,5 kWh/100 km, bajo para

un deportivo eléctrico de 530 CV. Recorro otros 50 kilómetros, esta vez forzando más la máquina y subiendo un mini puerto con unas cuantas curvas que negocio con gran eficacia, y el consumo aumenta hasta los 22,7 para volver a bajar en cuanto llegan las rectas, sin alterar el ritmo. Un consumo muy competitivo –y cercano a la homologación– si tenemos en cuenta que un Nissan Leaf de 218 CV gasta de media 18,5 kWh/100 km. Claro que siempre tiene que llegar Tesla a dejar mal a todos con sus 19,3 kWh/100 km en su Model S de 610 CV.

Con una batería de 71 kWh, y teniendo en cuenta estos consumos reales, el Taycan 4S tiene una autonomía de algo más de 300 kilómetros, lejos de esos 407 homologados de media. Pero claro, estamos hablando del Taycan más modesto, que cuesta 109.000 euros. Porque por 7.000 euros más Porsche ofrece el Taycan 4S Performance Plus, con una batería de 83,7 kWh y 41 CV más. Y aunque acelera exacta-



▲ El Taycan es grande, ya que mide casi cinco metros de longitud. Eso explica que su interior admita a cuatro adultos sin pegos. Y su capacidad de carga no es mala.

mente igual para no acercarse demasiado a los Turbo y Turbo S, esos kilómetros extra te dan algo más de margen.

Tracción total y suspensión regulable, además de un centro de gravedad muy bajo. El Taycan vira plano y a la segun-

da curva de un recorrido de montaña se te ha olvidado que llevas un deportivo tan pesado. Pero lo que no se te olvida es que conduces un eléctrico, sobre todo por sonido, pero también por la forma de salir de una curva acelerando sin

piedad y con una respuesta inmediata de potencia y par. La sensación es brutal, pero requiere acostumbrarse pues la ausencia del ruido del motor aísla demasiado al conductor, que muchas veces no es consciente de la velocidad a la que

llega a una curva. La segunda parte del recorrido la realizo a bordo del Taycan Turbo S de 761 CV. Y se mantienen las sensaciones, pero aumenta el consumo. Aunque, eso sí, esta versión lleva batería de 83,7 kWh con una autonomía homologada de 412 kilómetros, que en realidad se convertirán en no más de 350. En este caso nos vamos a los 190.630 euros y a una aceleración de 2,8 segundos en el '0-100'. Y aunque las prestaciones son todavía más salvajes, no creemos que merezca la pena gastar 80.000 euros más por esta versión, entre otras cosas porque en poco tiempo dejarás de tener el carné de conducir y tendrás el coche guardado. Entre medias Porsche ofrece el Taycan Turbo de 680 CV, con 450 kilómetros de alcance y una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos: 156.750 euros. Cifras estratosféricas para un eléctrico muy apetecible.

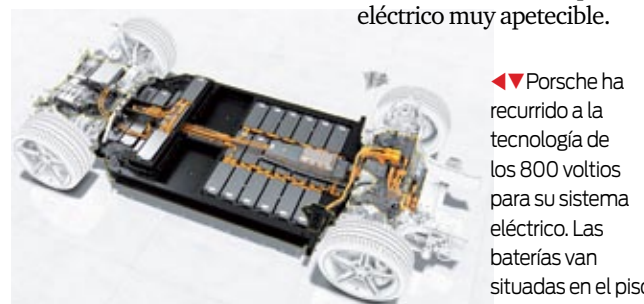
LOS PORSCHE ELECTRIFICADOS QUE VIENEN

En 2021 Porsche pondrá a la venta un Taycan básico que se venderá por debajo de los 100.000 euros. Aunque, curiosamente, al tener menos potencia contará con una autonomía que rozará los 500 kilómetros. Durante el segundo semestre del próximo año también llegará el Porsche Taycan Cross Turismo –en la foto, sin apenas camuflaje ya–, con una carrocería menos coupé y mayor espacio en el interior y en el maletero. Por último, la próxima generación de Macan será un modelo cien por cien eléctrico, y los 911 recibirán un sistema de hibridación ligera que reducirá el consumo y les permitirá acceder a la etiqueta ECO de la DGT.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	4S PERFORMANCE	4S PERFORM. PLUS	TURBO	TURBO S
Potencia máxima	390 kW (530 CV)	420 kW (571 CV)	500 kW (680 CV)	560 kW (761 CV)
Par máximo	640 Nm (65,3 mkg)	650 Nm (66,3 mkg)	850 Nm (86,3 mkg)	1.050 Nm (107,1 mkg)
Tracción	Total	Total	Total	Total
Caja de cambios	Automática, 2 vel.	Automática, 2 vel.	Automática, 2 vel.	Automática, 2 vel.
Frenos delantero/ trasero	Discos vent 360 / Discos vent 358	Discos vent 360 / Discos vent 358	Discos vent 415 / Discos vent 365	Disc. cerámicos 420 / Disc. cerámicos 410
Peso en vacío (kg)	2.215	2.295	2.380	2.370
La./An./Al. (mm)	4.963/1.966/1.379	4.963/1.966/1.379	4.963/1.966/1.379	4.963/1.966/1.379
Maleteros (l) (Det.-Del.)	407 / 84	407 / 84	407 / 84	407 / 84
Neumáticos delanteros	225/55 R19	225/55 R19	245/45 R20	265/35 R21
Neumáticos traseros	275/45 R19	275/45 R19	285/40 R20	305/30 R21
Batería tipo/capacidad útil	De litio / 71 kWh	De litio / 83,7 kWh	De litio / 83,7 kWh	De litio / 83,7 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d.	650	650	650
De 0 a 100 km/h (s)	4,0	4,0	3,2	2,8
Vel. máxima (km/h)	250	250	260	260
Consumo (kWh/100 km)	21,6-26,0	21,9-26,0	22,9-26,6	24,3-25,6
Emissiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	408	464	452	416
Alcance máximo urbano WLTP (km)	466	524	498	477
Potencia máx. de carga DC	225 kW	270 kW	270 kW	270 kW
Tiempo de recarga (del 5 al 80 % máx. de carga)	22,5 min. (con pot. máx. de carga)	22,5 min. (con pot. máx. de carga)	22,5 min. (con pot. máx. de carga)	22,5 min. (con pot. máx. de carga)
Precios desde... (euros)	109.063	116.070	156.374	190.254



◀ Porsche ha recurrido a la tecnología de los 800 voltios para su sistema eléctrico. Las baterías van situadas en el piso.



ENTRE LAS CUATRO MARCAS OFRECEN ACTUALMENTE 15 MODELOS ENTRE ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS ENCHUFABLES, TODOS ‘0 EMISIONES’



Respira aire limpio

El Grupo PSA es de los pocos fabricantes que cumple con la normativa de 95 g/km de CO₂. Y lo hace gracias a una eficiente oferta de vehículos eléctricos e híbridos enchufables. Su decálogo sobre la electromovilidad asegura que en 2025 el cien por cien de su gama estará electrificada.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

No hay vueltas atrás. El vehículo eléctrico es el futuro. Así de claro lo tiene el Grupo PSA, que lleva años apostando por la electrificación de su gama. Y anuncia que para 2025 todos sus modelos contarán, al menos, con una variante eléctrica o híbrida enchufable. Eso sí, en palabras de Christophe Prévost, director general de Comercio para el Mercado Ibérico,

el sector público debe involucrarse, más en el caso de España, que se sitúa en el vagón de cola a nivel europeo y puede peligrar su liderazgo futuro como fabricante. PSA cumple actualmente con la estricta normativa europea de 95 g/km de CO₂. Y lo hace porque presenta hasta 9 vehículos eléctricos en su gama –serán 12 a finales de 2021– y otros 9 híbridos enchufables –13 en 2021–, repartidos entre Citroën,

Peugeot, Opel y DS. Todos ellos con la etiqueta medioambiental ‘0 Emisiones’. Hay que destacar que tres modelos eléctricos se fabrican en España: el e-2008 en Vigo, el e-C4 en Madrid y el Corsa-e en Zaragoza. Además cuenta con una fábrica en Vigo para ensamblar baterías –el año que viene habrá otra en Zaragoza–, y en 2023 PSA fabricará sus propias baterías y ya no dependerá de Asia.

Todos los modelos electrificados comparten líneas de montaje con las variantes térmicas, clave también a la hora de la eficiencia económica. Todos los eléctricos montan una batería de iones de litio de 50 kWh de capacidad, ofrecen 136 CV de potencia y una autonomía de hasta 350 kilómetros. Los híbridos enchufables presentan 225 y 300 CV, y autonomías de hasta 59 kilómetros, valor más que suficiente para cu-

brir las necesidades medias de movilidad de un conductor europeo. Varios son los puntos destacables del decálogo del Grupo PSA en cuanto a la electrificación. Uno de ellos es desmitificar que salen más caros. Es cierto que se paga más en la adquisición, pero luego resultan más asequibles en el coste de mantenimiento –hasta un 50 por ciento menos–, y en el coste energético se puede ahorrar hasta un 80 por ciento con las ventajosas tarifas valle. Si

a eso añadimos la etiqueta ‘0 Emisiones’, con ventajas en accesos y parking en la ciudad, descuentos en peajes... el coste final llega a ser más asequible en muchos casos. El Grupo PSA también tiene en cuenta las nuevas corrientes en cuanto a uso y movilidad se refiere, sobre todo del público más joven. Por eso dispone de una amplia oferta de soluciones. Si necesitamos el vehículo por horas la opción Carsharing es la adecuada; si es por días ofrece Rent, y en breve dis-

pondrá de la opción Lease para un año o más de uso. No cabe duda de que un vehículo eléctrico es más agradable, refinado y confortable que otro similar de motor térmico. El problema es que el consumo es más volátil que en los motores con combustibles fósiles, porque influye más la climatización, la orografía y el tipo de conducción. Por eso hay que ser lo más eficiente posible. Si lo somos, incluso se puede superar la autonomía y rebajar el consumo homo-

logado. Damos fe. En un recorrido de 14 kilómetros por autovía y ciudad nos pusimos al volante de un Peugeot e-2008 y de un Citroën C5 Aircross Hybrid. El primero homologa una media de 17,3 kWh/100 km, pero nosotros firmamos 13,8 kWh, es decir, una rebaja del 21 por ciento. Y algo similar ocurrió con el C5 Aircross Hybrid, pues homologa 1,4 l/100 km y los datos –el coche se compartía con más compañeros en este caso– arrojaron una media final de sólo 0,55 litros.

LOS ELECTRIFICADOS DE PSA PARA TODOS LOS GUSTOS

MODELO	POTENCIA TOTAL	AUTONOMÍA ELÉCTRICA	PRECIO DESDE	MODELO	POTENCIA TOTAL	AUTONOMÍA ELÉCTRICA	PRECIO DESDE
ELÉCTRICOS				HÍBRIDOS ENCHUFABLES			
CITROËN e-C4	136 CV	350 km	32.400 euros	CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID	225 CV	55 km	40.900 euros
CITROËN ë-JUMPY	136 CV	330 km	n.d.	DS 7 CROSSBACK E-TENSE	225 CV	52 km	45.650 euros
DS 3 CROSSBACK E-TENSE	136 CV	320 km	38.800 euros	DS 7 CROSSBACK E-TENSE 4X4	300 CV	55 km	51.550 euros
OPEL CORSA-e	136 CV	337 km	31.200 euros	OPEL GRANDLAND X HYBRID	225 CV	57 km	36.950 euros
OPEL MOKKA-e	136 CV	324 km	35.400 euros	OPEL GRANDLAND X HYBRID 4X4	300 CV	59 km	45.575 euros
OPEL VIVARO-e	136 CV	330 km	34.700 sin IVA	PEUGEOT 3008 HYBRID	225 CV	56 km	41.000 euros
PEUGEOT e-208	136 CV	340 km	29.950 euros	PEUGEOT 3008 HYBRID4	300 CV	59 km	47.200 euros
PEUGEOT e-2008	136 CV	320 km	36.650 euros	PEUGEOT 508 HYBRID	225 CV	54 km	40.650 euros
PEUGEOT e-EXPERT	136 CV	330 km	34.837 sin IVA	PEUGEOT 508 SW HYBRID	225 CV	52 km	41.850 euros

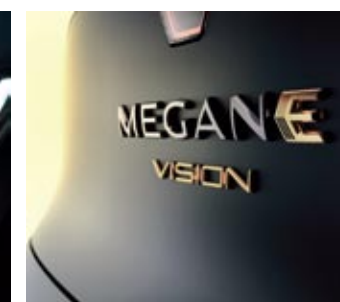
CITROËN AMI Y DS 9 EL MÁS SENCILLO Y EL MÁS PREMIUM

El Grupo PSA ofrecerá variantes electrificadas en todos sus nuevos lanzamientos. Es más, en algunos casos sólo contemplará modelos electrificados. Y lo hará tanto en la gama más sencilla, desde ahora protagonizada por el Citroën Ami, como en el buque insignia en cuanto a sofisticación, el futuro DS 9. El Ami es un ‘no coche’. Nos explicamos. Es un cuadríciclo que mide 2,41 metros de largo, tiene dos plazas, alcanza los 45 km/h y se puede conducir desde los 15 años con una licencia de ciclomotor. Se mueve gracias a un modesto motor eléctrico de 6 kW (8 CV) y porta una batería de 5,5 kWh de capacidad que le brinda una autonomía de hasta 75 kilómetros. Su precio, 6.900 euros antes de las ayudas de la Administración. Las entregas se iniciarán en marzo de 2021. Unas semanas antes debutará el DS 9, una berlina de 4,93 metros que se convertirá en lo más premium de PSA hasta el momento. Sólo estará disponible con tecnología E-Tense híbrida enchufable, con 225 CV –tracción delantera– o 360 CV –tracción total–. La autonomía eléctrica ronda los 50 kilómetros.





◀ Según Luca de Meo, director del Grupo Renault, el 90 por ciento del diseño del Renault Mégane eVISION se llevará a la serie en el Mégane eléctrico que llegará en 2021.



◀ Nuevo estilo todocamino para un compacto, el Mégane, que ha hecho historia en la marca. La identidad luminosa se ha potenciado.

Imparable

Tendremos que ir acostumbrándonos a pensar en eléctrico y en todocamino. Porque ambas corrientes son imparables. Incluso Renault ha reinventado su Mégane para responder a un público que pronto, dicen, solo querrá coches así. Y este concept avanza lo que será el Mégane eléctrico.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Desde 2010, Renault ha vendido más de 300.000 vehículos eléctricos en Europa, y no ha vendido más porque se anticipó demasiado y el público no estaba del todo preparado. Sin embargo, la insistencia de la firma gala por este tipo de

tecnología y la visión de un futuro claramente eléctrico ha llevado a la marca del rombo, junto a su socio Nissan en la Alianza, a seguir desarrollando alternativas a los motores térmicos. Fruto de todo ello ha nacido el concept Mégane eVision, inspirado en el concept Morphoz, que recurre a

una nueva plataforma CMF-EV que promete revolucionar las prestaciones de los coches eléctricos del Grupo.

Esta plataforma ha sido diseñada y desarrollada conjuntamente con Nissan, y se centra sobre todo en obtener la mejor versatilidad y rendimiento, además de contar con

una gran modularidad para habilitar, por ejemplo, la instalación de un segundo motor en la parte trasera, lo que permitirá el desarrollo de modelos más potentes, equipados con tracción total. El Mégane eléctrico que vea la luz el año que viene será el primer modelo de la Alianza en utilizar esta nueva y flexible base, y solo estará disponible con propulsión eléctrica. Y lógicamente

sobre ella se creará una nueva familia de modelos eléctricos de Renault, más prácticos y amplios pero sin tener que ser más voluminosos.

Centrándonos en la plataforma, la marca francesa asegura que la CMF-EV cuenta con una de las baterías más finas del mercado y un vano motor pequeño aprovechando que las piezas de un motor eléctrico ocupan menos que las de un modelo con motor diésel o de gasolina. Esto permite trabajar en un diseño mucho más aerodinámico que garantice mayores ahorros en el gasto de energía. Y es que las baterías desarrolladas para esta plataforma se benefician de una característica innovadora: son 'estructurales'. Es-

to significa que forman parte integral de la estructura del automóvil y, por tanto, participan en la absorción de energía en caso de impacto lateral. Además, estas pueden distribuirse a la medida de cada necesidad gracias a sus distintos grados de grosor. La nueva plataforma, entendida como la base técnica del coche unida a todos los satélites necesarios para que el coche funcione, estrena también un innovador sistema de gestión de temperatura, aspecto clave a la hora de lograr el mejor rendimiento sin sacrificar la autonomía, ampliando el rango de funcionamiento gracias a que se ha desarrollado un sistema de refrigeración por agua optimizado para el motor, la batería y el habitáculo. El Sistema de Re-

cuperación de Energía (ERS) aprovecha el calor del motor y de la batería para distribuirlo por el habitáculo, evitando así tirar de la carga, y de esa forma asegura que en invierno la autonomía no se resienta. En este sentido, la nueva batería de 60 kWh asociada a la carga rápida—cargador de CC de hasta 130 kW—permitirá que el futuro modelo de producción a partir del concept Mégane eVision recorra, según la marca francesa, distancias de hasta 465 kilómetros en tiempos comparables a los de los vehículos térmicos, incluidas las pausas. Aunque para ello, y eso es cosecha nuestra, tendrá que haberse ampliado notablemente el número de estaciones de carga a lo largo de la red nacional.

El concept presentado por Renault recurre al mismo motor y a la misma capacidad de baterías que el Nissan Leaf más potente, es decir, 160 kW—que es el equivalente a 217 CV—con 300 Nm de par, una batería de 60 kW y, en este caso, una aceleración de 0 a 100 km/h en menos de 8 segundos—7,3 en el Leaf—. El Nissan con esa batería homologa 385 kilómetros de autonomía en ciclo WLTP, cifra que tendría que mejorar notablemente el Mégane eléctrico. Y una demostración clara de lo práctica que puede llegar a ser la nueva plataforma es que el Leaf mide 28 centímetros más y pesa 110 kilogramos más que el Mégane eVision sin que, si nos atenemos a los datos de Renault, se ofrezca más espacio.



PLATAFORMA CMF-EV. La revolucionaria plataforma que estrenará el nuevo Mégane, y sobre la que ahora se monta el concept, optimiza la distancia entre ejes colocando las ruedas en los cuatro extremos del vehículo para ganar espacio y favorecer un diseño más aerodinámico. Así que el coche, con una longitud de solo 4,21 metros y 3 centímetros más de batalla que el Mégane actual, podrá llevar asientos más grandes en la parte delantera y dedicar más espacio para las piernas en la parte trasera. Renault asegura que el nuevo Mégane eléctrico de producción tendrá detrás el espacio de una berlina grande, pero con el tamaño exterior de un modelo compacto.



PEQUEÑO Y GRANDE GRACIAS A LA NUEVA PLATAFORMA, EL MÉGANE eVISION OFRECE ESPACIO DE GRAN BERLINA CON SUS 4,21 METROS



URBANO GRACIAS A SUS 3,73 METROS DE LARGO, EL SPRING ELECTRIC SE MOVERÁ POR EL CENTRO DE LA CIUDAD COMO PEZ EN EL AGUA

Todavía no se conoce su precio, pero el nuevo Dacia Spring Electric podría convertirse en el eléctrico de cuatro plazas más barato del mercado, pues se baraja un coste final de alrededor de 10.000 euros aplicando las ayudas de Gobierno. Y tiene 295 kilómetros de autonomía en ciudad con una sola carga.



El eléctrico barato

Andrés Mas | amas@motor16.com

Desde su nacimiento, la marca Dacia está batiendo todos los récords no sólo de ventas si no también de acercar al gran público la movilidad individual y mucha tecnología a precios tremendamente competitivos. Lo hizo con el Duster, el primer SUV con un precio de derribo; mantuvo el interés en la marca con el Sandero hasta convertirlo en líder de ventas a particulares en Europa y España desde 2013; puso al alcance de los bolsillos más modestos la tecnología de gas GLP en muchos de sus modelos, y ahora que toca eléctrico, Dacia vuelve a armarla con el Spring Electric, el que, parece, será el eléctrico de cuatro plazas más barato de los mercados español y europeo, ya que se estima un precio para nuestro país de unos 14.500 euros sin ayudas, y de menos de 10.000 acogidos al nuevo plan del Gobierno. El Dacia Spring Electric llegará a Espa-

ña la próxima primavera con una gama y oferta comercial muy sencillas: una batería incluida en el precio del coche y dos niveles de equipamiento, ni más ni menos. Sin embargo, antes de que acabe el año ya podremos ver el Spring Electric por el centro de las grandes ciudades españolas porque habrá una gran oferta

de este modelo a través de plataformas de carsharing. Y es que tras el gran éxito de la plataforma Zity en Madrid, con el Zoe y sus 380.000 usuarios, Dacia quiere seguir esta línea con dos objetivos claros: que el coche se vaya viendo, y también para estudiar la respuesta del público.

El Dacia Spring Electric es-

tá construido sobre la plataforma CMF-A de la Alianza, y está basado en el Renault City KZ-E eléctrico que se vende en China desde finales del año pasado. Por tamaño, el Spring se sitúa entre un Renault Twingo Z.E. y un Renault Zoe Z.E., ya que mide 3,73 metros de largo, 1,62 de ancho –excluidos los espejos–, 1,51 de al-



◀◀ Un salpicadero sencillo, como es habitual en Dacia. La ruleta del cambio está entre los asientos y tiene lo necesario: R de Reversa o marcha atrás, N de neutra o punto muerto, y D de directa.



▶▶ Según los responsables de la marca, el interior tiene cabida para cuatro adultos y el maletero cubica nada menos que 300 litros, ampliables a 600 si se abaten los respaldos traseros. Y eso sin contar con el hueco para la rueda de repuesto opcional.



to y 2,42 de batalla. El Spring Electric ofrece cuatro plazas para adultos, y el maletero tiene la mejor capacidad de carga de su clase, con 300 litros –sin contar el espacio debajo del maletero para la rueda de repuesto opcional–. E incluso podrán ser 600 si se abaten los respaldos traseros. Los datos técnicos del Spring eléctrico también son calcados a los del KZ-E, por lo que recurre a un motor eléctrico de 33 kW (44 CV) que funciona con una batería de 26,8 kWh situada en el piso del coche, una capacidad a caballo entre la que ofrece el Renault Twingo eléctrico (21,3 kWh) y la que anuncia en su modelo de acceso el Renault Zoe (41 kWh).

Con estos mimbres, el Dacia eléctrico no ofrecerá unas prestaciones de récord, ni las busca; pero anuncia una autonomía de 225 kilómetros en el ciclo WLTP y 295 en el WLTP City –homologación en ciudad–. Es decir, autonomía suficiente como para estar ca-



◀◀ Es pequeño, pero su carrocería elevada le otorga un aspecto muy convincente. Y las protecciones son perfectas para la gran ciudad.

si una semana sin cargar en el caso de recorrer 50 kilómetros diarios por ciudad. Incluso ese dato se podría mejorar en casi un 10 por ciento con el simple hecho de presionar el botón ECO en el tablero. Entonces se limita la potencia a 23 kW –en vez de 33 kW– y la velocidad a 100 km/h –en vez de 125 km/h, su velocidad máxima–. El Spring Electric se podrá cargar fácilmente en un enchufe doméstico de 220V usando el cable suministrado de serie, en un wallbox –con el cable

opcional– o en un terminal de CC –opcional–. Y el tiempo de carga de la batería de iones de litio se reduce a menos de una hora para una carga del 80 por ciento en un terminal de CC de 30 kW; a menos de 5 horas para una carga total en un wallbox de 7,4 kW; a menos de 8 horas y media para una carga total en un wallbox de 3,7 kW; y a menos de 14 horas para una carga del cien por cien en un enchufe doméstico de 2,3 kW.

De serie incluye entre otros

la dirección asistida variable eléctrica, el cierre centralizado, los cuatro elevavientos eléctricos, una pantalla digital de 3,5 pulgadas entre los relojes y el reconocimiento de voz de Google o Apple activados a través de una tecla en el volante. Lo que no sabemos es el equipamiento específico para España. En cualquier caso, Dacia dará una garantía de 3 años o 100.000 kilómetros para su Spring, y su batería tendrá una garantía de 8 años o 120.000 kilómetros.



En un poste de carga de 30 kW y corriente continua el Spring Electric se podrá cargar al 80 por ciento en menos de una hora.



Casi todo al gas

Aunque Dacia acaba de anunciar su primer coche cien por cien eléctrico, hasta ahora el GLP ha sido su tabla de salvación para reducir emisiones.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Ocho millones de personas no se pueden equivocar. Y ese es el número de vehículos en circulación por Europa movidos por gas GLP. De ellos, 100.000 ruedan por España, y Dacia es la marca líder en este 2020 por ventas de GLP. Las ventajas de este combustible son claras: emite un 68 por ciento menos de NOx, un 12 por ciento menos de CO2 y ahorra un 37 por ciento de media en el gasto anual por uso, además de beneficiarse de la etiqueta ECO de la DGT. Al margen de estas virtudes, el uso de GLP aumenta la vida del motor, suaviza su funcionamiento y conserva más tiempo las propiedades del aceite. Con todos esos argumentos, el Duster incorpora a su gama una versión

GLP dotada del nuevo motor TCe 1.0 de tres cilindros y 100 CV –sustituye al 1.6 atmosférico de cuatro cilindros y 114 CV–, una mecánica con un kit de GLP montado en fábrica y aportado por Landi Renzo, uno de los especialistas mundiales en este gas. El nuevo Duster GLP ofrece unas prestaciones similares entre su funcionamiento con gasolina o con gas, cediendo una máxi-

ma de 5 décimas en la aceleración de 0 a 100 km/h y 1 km/h en la velocidad máxima. Sin embargo, los 42 litros de GLP –de un depósito situado en el maletero y que impide utilizar rueda de repuesto– le permiten aumentar la autonomía, de forma conjunta con los 50 litros de gasolina, hasta los 1.190 kilómetros. Además de reducir notablemente el coste por kilómetro al ser



▲ Aunque no puede ser 4x4, el Duster GLP puede circular por caminos.

PRECIO	15.565 €
EMISIONES OFICIALES: DE 128 A 144 g/km	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Mejor consumo que con el motor 1.6 de 114 CV. Versatilidad. Autonomía. Coste/km. Solidez. Precio.
DEBE MEJORAR	
-	GLP no disponible ni con cambio automático ni con tracción total. Prestaciones respecto al anterior motor.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 GLP
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999
Potencia máx. (CV/rpm)	100 / 5.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,3 / 2.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tamb.
Neumáticos	215/60 R17
Peso (kg)	1.252-1.305
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.341/1.804/1.693
Volumen maletero (l)	445 / 1.478
Capacidad depósito (l)	50 (42 de GLP)
De 0 a 100 km/h (s)	13,9
Velocidad máx. (km/h)	173 (174 en GLP)
Consumo mixto (l/100 km)	6,4 (7,9 en GLP)
Emisiones CO2 (g/km)	144 (128 en GLP)
Precios desde... (euros)	15.565

el GLP bastante más barato: 0,687 euros, frente a 1,25 de la gasolina. Además, el Dacia Duster GLP lleva ya una válvula de seguridad de alto caudal que nos permite acceder a los aparcamientos subterráneos. El coche, que mantiene todas las ventajas en cuanto a versatilidad, dureza y comportamiento, está disponible en 15.565 y 18.565 euros.



◀ El Duster se carga de GLP de una manera cómoda, y cada vez en un mayor número de gasineras. Con un mando se selecciona el GLP o la gasolina.



▲ Todos los Kuga nos permiten elegir entre cinco modos de conducción: ECO, Normal, Sport, Resbaladizo y Nieve/Arena.

Tecnología en familia

A las versiones EcoBoost, EcoBlue, EcoBlue Hybrid MHEV e Híbrido Enchufable PHEV, el Kuga suma el nuevo motor Híbrido FHEV de 190 CV con etiqueta 'ECO', dotado de caja automática y disponible con tracción delantera (FWD) y total (AWD).

Desde el primer momento, la oferta mecánica del nuevo Ford Kuga ya era particularmente variada, con los mejorados motores EcoBoost de gasolina y EcoBlue diésel, el EcoBlue Hybrid MHEV de 150 CV con sistema Mild Hybrid de 48 voltios y etiqueta 'ECO', y la versión híbrida enchufable PHEV con 225 CV, gasto medio de 1,4 l/100 km, 56 kilómetros de alcance eléctrico y etiqueta '0' Emisiones; pero desde ahora lo es aún más gracias a un nuevo motor electrificado del que ya se pueden hacer pedidos: el Híbrido FHEV 2.5 de gasolina y 190 CV, que también recibe etiqueta 'ECO', viene asociado a una caja automática y se ofrece con tracción delantera FWD o tracción total AWD. Entre sus virtudes, su conducción silenciosa –permite recorrer cortas

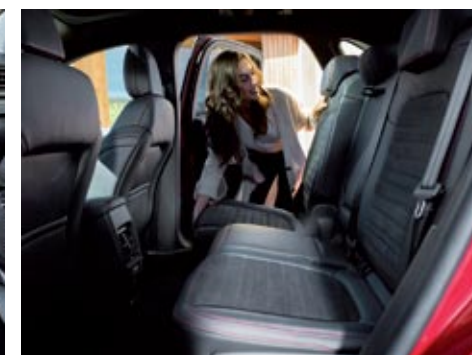
distancias en modo eléctrico–, unas emisiones menores que las de los motores de gasolina o diésel tradicionales, el panel digital que permite 'jugar' con una conducción ecológica o el hecho de que no necesite ser cargado con cable, pues la ba-

tería se autorrecarga en marcha, de manera que el cliente no necesita una instalación eléctrica.

Coincidiendo con esta incorporación, Ford lanza dos nuevos acabados que se suman a los Titanium, ST Line y



▲ El Kuga añade dos nuevos acabados: Trend, como opción de acceso a la gama, y Vignale –arriba–, disponible para los motores Híbrido y PHEV.



◀ Los asientos traseros flexibles del Kuga, con ajuste longitudinal de 150 milímetros por secciones, permiten variar el espacio dedicado a pasajeros o al maletero; éste, de 645 litros con cinco plazas en uso.

ST Line X. Por un lado, el acabado Trend de acceso a la familia Kuga, combinado con los motores gasolina EcoBoost y diésel EcoBlue –potencias de 120 y 150 CV–, y que ya equipa sensores de parking delanteros y traseros, navegador, cargador inalámbrico, arranque sin llave, cuadro de instrumentos digital de 4,2 pulgadas, pantalla táctil de 8 pulgadas con SYNC3 y módem incorporado. Por otro, el acabado Vignale, destinado a quienes buscan terminaciones de primera calidad y máximo cuidado del detalle, y que se ofrece para los motores más avanzados: el nuevo Híbrido FHEV y el Híbrido Enchufable PHEV. En este caso, la dotación de serie incluye llantas de 18 pulgadas, faros LED completos, portón trasero automático, volante, parabrisas y asientos delanteros y traseros calefactados, cuadro de mandos digital de 12,3 pulgadas y sistema de audio B&O.

Novedades que se suman a las características ya conocidas en el SUV familiar de Ford, como una versatilidad líder en su clase –segunda fila ajustable longitudinalmente y maletero de 645 litros–, soluciones de conectividad punteras o una tecnología de seguridad y conducción asistida modelica gracias a sistemas como el Ford Co-Pilot360.



▲ Los chinos de Dongfeng no han podido resistir la tentación de copiar algunas cosillas. Como el diseño de la llave de Porsche.

Esto ya es otra cosa

El típico dicho de “más por menos” le viene al pelo al nuevo DFSK F5, un modelo chino de muy buena familia que llega a España cargado de buenas maneras, equipamiento para aburrir y un precio bastante competitivo. No es el producto perfecto, pero cada vez están más cerca.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El F5, ya la cuarta generación de la familia SUV de Dongfeng, es un modelo realmente interesante por diseño y por su competitivo precio. Es ver-

dad que se limita a cumplir a nivel mecánico con un motor de gasolina modesto pero agradable que, eso sí, se puede combinar con gas GLP o GNC. Y que se asocia a una caja automática de variador,

de origen ZF, que no a todo el mundo enamora. Sin embargo, los argumentos más potentes del F5 son diseño, equipamiento, espaciosidad y precio.

El F5 viene de buena familia y con magníficos socios, y sabiéndolo extraña menos la calidad que encontramos y el ‘tacto europeo’ del coche. Porque el F5 se ha diseñado en Alemania y se fabrica en China

con tecnología alemana y japonesa. Por ejemplo, el motor es Mitsubishi, el cambio es ZF y la mayor parte de los proveedores son europeos. Y lo cierto es que DFSK ha tirado la casa por la ventana en su nuevo SUV. Porque la presentación interior es lo más parecida a la de un modelo el doble de caro, con dos pantallas táctiles y todo lo que uno se puede imaginar que incorpora un mode-



◀▶ El mando para seleccionar gas GLP o gasolina se encuentra a la izquierda del volante. El coche por dentro es amplísimo, y el salpicadero es muy Premium.

lo Premium en opción... pero aquí de serie. Elementos como acceso y arranque sin llave, asientos de piel eléctricos y calefactables, faros Full LED, portón automático, sensores de lluvia y luces, LED dinámicos en pilotos, techo solar, freno de mano eléctrico, cámara de grabación o GPS. Y aunque las ayudas a la conducción del sistema ADAS brillan por su ausencia, el coche ha logrado cinco estrellas en el ‘crash test’ chino de C-NCAP.

El F5 se ofrece en dos versiones de gasolina, una normal y otra con gas GLP o GNC. Nosotros hemos probado la de GLP, que incorpora un depósito de nada menos que 68 litros



bajo el piso del maletero, en lugar de la rueda de repuesto. El motor rinde 137 CV y se muestra voluntarioso pero no brillante. Y conviene realizar una conducción suave para no disparar el consumo. En este sentido hay algo de confusión, ya que la marca homologó a nivel interno 7,3 l/100 km, algunas pruebas dieron un consumo medio de 9,8 l/100

km y el TÜV alemán dijo que el consumo medio NEDC del F5 eran 11,0 l/100 km –en el más realista WLTP la cifra se iría a los 12,5 l/100 km–, aunque seguramente DFSK, que no está conforme, pedirá una revisión de esta cifra. En cualquier caso, y vistos los datos medidos en nuestra primera toma de contacto, los 11 litros de media no van nada desen-

caminados. En concreto nosotros medimos en el entorno de los 12 l/100 km usando GLP y realizando una conducción suave, aunque con un recorrido de orografía exigente. Así que nuestra recomendación pasa por la elección de la versión GLP –1.850 euros más– con etiqueta ECO de la DGT, ya que el coste de este combustible es casi la mitad de lo que cuesta la gasolina, y el sobrepago pagado quedará muy pronto amortizado.

En cuanto a dinámica, el F5 se permite el lujo de utilizar eje trasero multibrazo con buen aplomo y reacciones pre-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	CLASSIC	ECO (GLP)
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498
Potencia máxima (CV/rpm)	137 / 5.600	137 / 5.600
Par máximo (mkg/rpm)	22,4 / 2.000-4.000	22,4 / 2.000-4.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automático CVT, 6 vel.	Automático CVT, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	235/50 R18	235/50 R18
Peso (kg)	1.570	1.570
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.685 / 1.865 / 1.645	4.685 / 1.865 / 1.645
Volumen maletero (l)	379 / 1.420	379 / 1.420
Capacidad depósito (l) (Gasolina/ GLP)	58	58 / 68
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	N.d.
Velocidad máx. (km/h)	180	180
Consumo mixto (l/100 km) (NEDC)	11,0	11,0 (Estimado GLP: 12,0)
Emissiones CO ₂ (g/km)	245	245 (GLP: n.d.)
Precios desde... (euros)	28.995	30.846

PRECIO DESDE **28.895 €**

EMISIONES DE CO₂: **245 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Relación entre calidad, precio y equipamiento. Coste por kilómetro en GLP. Autonomía. Diseño.

DEBE MEJORAR

Cambio de variador. Maletero justo con GLP. Funciones del cuadro de manejo farragoso.



▶▶ La versión de GLP utiliza el hueco bajo el piso del maletero para instalar un depósito de 68 litros de gas. Solo admite kit de reparación.



visibles y nobles, siempre que no se fuerce el ritmo, porque los amortiguadores tiran a blandos.



ATRACTIVO EL FABRICANTE CHINO DONGFENG SE HA FIJADO EN ALGUNOS DISEÑOS EUROPEOS PARA ULTIMAR SU F5. Y HA ACERTADO





El sucesor de un grande

PRECIO

82.480 €

EMISIONES DE CO₂:
199 G/KM (NEDC)

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Comportamiento general y movilidad 'off road'. Agrado y prestaciones. Amplitud y confort. Cinco o siete plazas. Nuevas versiones ECO y 0 en la gama.

DEBE MEJORAR

Versión probada con etiqueta C descatalogada nada más aparecer. Ubicación de algunos mandos. Visibilidad posterior. Frenada. Precio de Range Rover.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

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

Land Rover mantuvo tan inalterada la esencia de su Defender que aún muchos creen que el modelo lanzado en 1948 fue el que se mantuvo en producción hasta 2016, cuando realmente fueron cuatro las generaciones vendidas en esos 68 años de historia. El motivo de esa creencia puede ser que el Defender fue evolucionando, pero nunca con cambios radicales. Al menos visibles.

Salvo el nombre, la marca y esa conexión estética que algunos ven más clara que otros, nada tiene en común el nuevo Defender con el anterior, una cuarta generación que tampoco había evolucionado tanto desde su llegada en 1983. Si buscas un todoterreno de verdad, aquí tienes una alternativa muy eficaz... y muy cara.

Pero ese gran cambio ha llegado ahora, o concretamente a finales del pasado año, cuando la firma británica desveló este Defender totalmente nue-

vo, primero en versión 110 –la carrocería larga de cinco puertas aquí probada empezó a llegar lentamente a sus clientes hace unos meses– y después

en una versión 90 –carrocería corta de tres puertas, casi 44 centímetros más compacta– cuyas entregas se han pospuesto también por la dichosa pandemia.

Y para complicar aún más las cosas, el único motor diésel de la oferta inicial, bautizado D240 o 2.0 SD4, fue descatalogado en septiembre para ceder su sitio a los nuevos diésel con hibridación suave MHEV: D200, D250 y D300, todos 3.0 de seis cilindros con etiqueta ECO, cuando el D240 prota-

gonista de estas páginas es un 2.0 de cuatro cilindros y se conforma con la pegatina C.

No obstante, hemos querido ofrecer la prueba por dos razones: primero, por respeto a todos aquellos clientes que han adquirido un Defender 110 D240 –82.480 euros con el completísimo equipamiento First Edition, una factura más 'Range' que 'Land'–, y después, porque las unidades de prueba con mecánica diésel MHEV tardarán en llegar a nuestra redacción. En cuanto lo ha-

gan, confiamos en poder contaros en qué mejoran al D240, aunque si tomamos como referencia el D250 MHEV ya observamos algunos avances: la citada pegatina ECO, una potencia con 9 CV extra y, como la cilindrada es un 50 por ciento mayor, un par máximo netamente superior: 58,2 mkg a solo 1.250 rpm frente a los 43,9 mkg a 1.400 rpm del aquí analizado.

Aclarado esto, vayamos con nuestra opinión sobre el nuevo Defender, un modelo que



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

a unidad cedida por Land Rover, que probamos del 30 de septiembre al 5 de octubre, pertenece a la gama MY2020. Hasta ahí, correcto. Lo malo es que ha dejado de venderse, y la marca ofrece ya los Defender MY2021, con nuevos motores y etiquetas ecológicas. Pero como algunos lectores compraron este, os ofrecemos su test.

ha cumplido, cuando no superado, las expectativas que teníamos. Porque nos ha gustado hasta su 'jubilado' diésel de 240 CV. Y no lo decimos para consolar a sus usuarios –que también, pues nos ponemos en su pellejo–, sino porque este pequeño dos litros de la familia Ingenium con doble turbo mueve con inusitada alegría un conjunto de 2.323 kilos –nuestra unidad tenía cinco plazas, y la de siete sube a 2.380 kilos–, como corroboró nuestro Correvit al medir



▲ Land Rover homologa 786 litros de maletero en la versión de cinco plazas. En la de siete plazas hay 743 litros si usamos dos filas y 160 si usamos tres.



VOLUMINOSO
EL NUEVO DEFENDER MIDE 4,76 METROS DE LARGO, PERO CON LA RUEDA DE REPUESTO SE VA A 5,02 METROS. ADEMÁS, LOS 197 CENTÍMETROS DE ALTURA IMPIDEN ACCEDER A ALGUNOS SUBTERRÁNEOS ORIGINAL Y DE CALIDAD QUIZÁS HAYA UNA EXCESIVA VARIEDAD DE PLÁSTICOS, PERO EL ACABADO ES BUENO



▲ Desde la instrumentación digital y la pantalla táctil central se controlan y gestionan infinidad de funciones.



▲ No faltan detalles funcionales, como todo tipo de tomas delante y detrás, un tercer parasol central... Y usando los botones y ruedas de la consola podemos elegir entre nueve modos de conducción, variar la altura al suelo o conectar la reductora. Las plazas traseras, amplísimas y con suelo plano.



▲ El cambio automático, de ocho marchas, funciona bien. Y admite uso manual.

8,1 segundos en la aceleración de 0 a 100 km/h, cuando el dato oficial es un segundo mayor: 9,1. Y ojo, porque esa nueva versión D250 MHEV de 249 CV homologa 8,3 segundos, de manera que por prestaciones nadie debe sentirse defraudado. Su eficaz cambio automático de ocho marchas tiene mucho que ver en eso, y también en la solvencia con que realiza adelantamientos, pues recupera de 80 a 120 km/h en 6,5 segundos, en línea con la celeridad de una berlina diésel automática de unos 140 ó 150 CV.

También nos gusta el motor por suavidad y silencio de funcionamiento, por su progresiva y sólida respuesta entre 1.400 y 4.000 vueltas que permite enfrentarse cómodamente a la ciudad o a un puerto de

montaña... No obstante, los milagros no existen, y los 8,9 l/100 km de consumo medio WLTP homologados son en la práctica algunos más. Gasta en concreto 10,4 litros si atendemos a nuestra realista ruta con 50 por ciento de autovía, 30 de ciudad y 20 de carretera. Es un valor razonable si consideramos el peso del conjunto y su talla, que convierte casi en SUV urbanos a los BMW X5 y Audi Q7. Lo decimos por la altura, pues el Defender ronda los dos metros -1.967 milímetros exactamente-, lo que da una agradable sensación de protección en ciudad o circulando por carreteras de doble sentido, pero puede impedir el acceso a algunos subterráneos, pues en España hay mucho parking limitado a 1,90.

Y el consumo sería mayor

de no ser por el notable trabajo aerodinámico de los diseñadores, que han llevado el Cx a 0,39. Si alguien cree que es malo, que piense en el 0,62 de su antecesor, en el que gran parte del combustible quemado se dedicaba a desplazar la atmósfera a su paso.

Al margen de lo bien que anda, otra grata sorpresa tiene que ver con el comportamiento, porque esperábamos encontrar un magnífico todoterreno pero un rutero algo torpe y resulta que el Defender va de cine en todos los escenarios. El gran trabajo de la suspensión neumática tiene mucho que ver en ello, porque estabiliza muy bien el conjunto incluso en curvas complicadas, haciendo que los dos ejes pisen con aplomo, sin balanceo ni pequeños movimientos

oscilantes durante el apoyo, y marcando una trayectoria precisa. De hecho, te vas animando y acabas rodando al ritmo de cualquier turismo incluso en carreteras serpenteantes. A eso ayuda una dirección precisa y con solo 2,7 vueltas, y una motricidad perfecta, lo que tiene mucho mérito sobre asfalto porque los neumáticos son M+S.

La nota más baja en el capítulo del comportamiento tiene que ver con la frenada, sólida y segura en condiciones normales -equipa cuatro discos ventilados de generoso tamaño-, pero que alarga algo más de la cuenta las distancias de detención: 60,2 metros desde 120 km/h. Y ahí, sin duda, sí tienen culpa las gomas M+S.

Pero si abandonamos el asfalto, el Defender es una lo-

cura, pues 'pistea' por malos caminos con total confort y se atreve con lo que toque porque dispone de un arsenal de argumentos técnicos: reductora, suspensión neumática que eleva la distancia al suelo de 218 a 291 milímetros, diversos programas especiales dedicados a circulación 'off road', lo último en asistentes para uso todoterreno extremo...

Y el análisis de la carrocería aporta nuevas virtudes, destacando su amplísimo habitáculo -en la versión de cinco plazas, las cinco son de primer orden-, un maletero gigantesco o un diseño muy funcional en lo relativo a espacios para guardar cosas o tomas de corriente. Y con una dotación de serie en este exclusivo First Edition donde no echaremos nada en falta. Si acaso, nos

Lo tenemos que confesar: viendo en la ficha técnica sus 2.323 kilos o los casi dos metros de altura, esperábamos un todoterreno ideal en el campo pero torpe en carretera. Y lo primero es cierto, pero en lo segundo erramos el pronóstico, pues el Defender va muy bien: se sujeta, es ágil... Las frenadas, eso sí, un poco largas.



gustaría que se hubiesen ordenado un poco mejor los mandos, pues no siempre quedan a mano y a veces parecen escondidos, o que la visibilidad

posterior a través de la luneta -estorba un poco el neumático de repuesto- fuese mejor, por más que podamos controlar todo a través de cámaras.

En cuanto a la calidad, robustez general, aunque ya soñamos con un acabado más básico y austero que rebaje el precio de acceso a la gama.

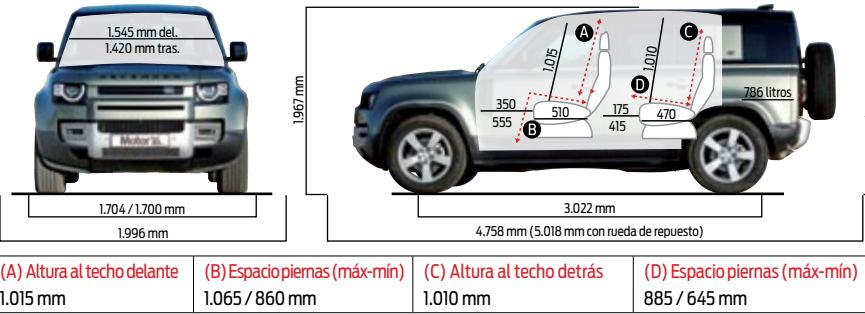
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 D240 SD4
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.999
Alimentación	Inyección directa por conducto común, dos turbocompresores e intercooler
Potencia máxima/rpm	240 CV / 4.000
Par máximo/rpm	43,9 mkg / 1.400
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 8 vel. Reductora
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	59,9 en 8ª (20,4 en 8ª reducida)
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	12,84
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 349 mm / Discos vent. 325 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente de paralelogramo deformable, con sistema neumático y barra estabilizadora.
Trasera	Independiente de paralelogramo deformable, con sistema neumático y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	255/60 R20 - 8,5Jx20"
Marca	Pirelli Scorpion M+S
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.323
Capacidad del depósito (l)	85 (20,7 de AdBlue)
Relación peso/potencia (kg/CV)	9,68
Coefficiente aerodinámico Cx	0,39



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10 pulgadas	▲		
Navegador	▲		
Asientos del. eléctricos y calefac.	▲		
Volante de ajuste eléctrico y calefac.	▲		
Respaldo trasero abatible 40:20:40	▲		
Techo panorámico eléctrico	▲		
Aparcamiento asistido		▼	
Tapicería de piel y tejido	▲		
Faros Matrix LED	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Selector modos de conducción	▲		
Suspensión neumática ajustable	▲		
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Lector de señales de tráfico	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Aviso colisión y frenada automática	▲		
Control de ángulos muertos	▲		
Detector de fatiga	▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero	▲		
Control de cruceo adaptativo	▲		
Cámara de visión trasera y 360º	▲		
Espejo interior digital ClearSight	▲		
Asistente de arranque en cuesta	▲		
Sensor de parking del./tras.	▲		
Rueda de repuesto	▲		
Información remota del vehículo	▲		
Llamada de emergencia eCall	▲		

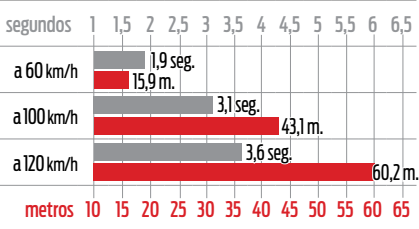
PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)

Pintura metalizada: 0. Película protectora satinada: 4.615.
Barras de techo longitudinales en negro: 337. Advanced Tow Assist (asistente de maniobras con remolque): 471. Enganche de remolque de accionamiento eléctrico: 1.450. Activity Key (mando a distancia de pulsera): 448. Climatizador trizona: 1.312. Ionizador del aire: 146. Sensor de calidad del aire: 90. Llantas de aleación de 22 pulgadas y neumáticos 275/45 R22: 2.901. Neumáticos todoterreno: 337. Torque Vectoring (diferencial activo electrónico con reparto de par en curva): 1.344. InControl Secure (3 años): 738. Secure Tracker Pro: 969.

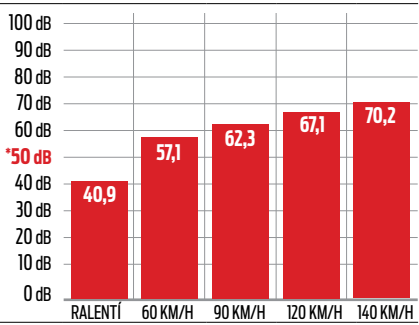
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	188 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,0
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,1 (9,1)
Recorriendo (metros)	137
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,5
1.000 m desde 40 km/h en D	28,1
De 80 a 120 km/h en D	6,5
Recorriendo (metros)	184
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,2 km/h de promedio	9,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	9,1
Conducción dinámica	13,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	11,2
A 140 km/h de cruceo	12,2
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	10,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	817
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	8,4 / 7,1
Ciclo mixto (NEDC)	7,6
Ciclo mixto (WLTP)	8,9

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	LAND ROVER DEFENDER 5P 110 D200 AWD AUTO MHEV	JEEP WRANGLER 5P SPORT 2.2 CRD 8ATX	LAND ROVER DISCOVERY 2.0 SD4 240 CV AUTO S 5 PLAZAS	TOYOTA LAND CRUISER 5P 2.8 D VX AUTO. 7 PLAZAS
Precio	63.900 euros	55.100 euros	65.200 euros	54.500 euros
Cilindrada	2.996 cc	2.184 cc	1.999 cc	2.755 cc
Potencia	200 CV / 4.000 rpm	200 CV / 3.500 rpm	240 CV / 4.000 rpm	204 CV / 3.400 rpm
Par máximo	51,0 mkg / 1.250-2.500 rpm	45,9 mkg / 2.000 rpm	51,0 mkg / 1.500 rpm	51,0 mkg / 1.600 rpm
Cambio	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 6 velocidades
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumo	8,8 l/100 km (WLTP)	9,5 l/100 km (WLTP)	8,3 l/100 km (WLTP)	9,1 l/100 km (WLTP)
Emisiones	231 g/km CO ₂ (WLTP)	250 g/km CO ₂ (WLTP)	217 g/km CO ₂ (WLTP)	237 g/km CO ₂ (WLTP)
Autonomía	1.011 kilómetros	852 kilómetros	927 kilómetros	956 kilómetros
Vel. máxima	175 km/h	180 km/h	207 km/h	175 km/h
0 a 100 km/h	10,2 segundos	9,6 segundos	8,7 segundos	11,1 segundos
Maletero	786 litros	548 litros	723 litros	104 / 553 litros
Dimensiones	4.758 / 1.996 / 1.967 mm	4.882 / 1.894 / 1.881 mm	4.970 / 1.990 / 1.888 mm	4.840 / 1.885 / 1.845 mm
Batalla	3.022 mm	3.008 mm	2.923 mm	2.790 mm
Diámetro giro	12,8 metros	12,3 metros	12,3 metros	11,6 metros
Depósito comb.	89 litros	81 litros	77 litros	87 litros
Peso	2.415 kilos	2.119 kilos	2.184 kilos	2.080 kilos
A favor	Como la variante probada ya no admite pedidos, relevada por las versiones MHEV de 200, 250 y 300 CV, hemos tomado como referencia la primera, y con el acabado básico. Lo mejor, amplitud, agilidad 'off road' y un V6 con mucho par. Y es ECO.	Otro todoterreno de verdad con unas aptitudes impresionantes fuera del asfalto. Y es más barato que el Defender y unos 300 kilos más ligero, lo que le da cierta ventaja respecto a la versión de 200 CV del británico. Aporta quizás la imagen más exclusiva y juvenil.	Lo planteamos como alternativa al nuevo Defender porque también se mueve con agilidad en campo y presume de un amplio interior. Y, en principio, sigue a la venta con el eficaz motor 2.0 SD4 de 240 CV, con el que aventaja por prestaciones al Defender de 200.	Junto con el Wrangler, es la alternativa económica del cuarteto. Además, disfruta de una bien ganada fama de robustez y fiabilidad, y es el más ligero de todos. Va muy bien en campo, es el que gira en menos espacio y es el más bajo, útil en aparcamientos.
En contra	Es caro, porque solo su 'hermano' Discovery le supera en ese vital capítulo, pero con un motor más potente y mejores prestaciones. También es el más pesado del cuarteto y el más alto, lo que puede ser incómodo en ciudad.	La calidad de materiales y acabados es claramente peor en el Jeep que en el Land Rover. Y el consumo es mayor por su peor aerodinámica. También tiene el maletero más pequeño de los cuatro, aunque no esté mal, y es el más incómodo.	Como el Jeep y el Toyota, se conforma con la etiqueta C, menos útil en grandes ciudades que el distintivo ECO del Defender equipado con los nuevos motores MHEV. Y es muy caro, porque la versión básica rinde 240 CV.	Homologa las peores prestaciones, y también es el segundo con el gasto más alto. Maletero más pequeño que los dos Land Rover. Y con cambio automático, Toyota obliga a las siete plazas y no ofrece el equipamiento básico GX.

EL DETALLE

WADE SENSING ¡Avísame si cubre!

En utilización 'off road' extrema habrá que seguir siendo juiciosos por más ayudas electrónicas que equipe el coche, pues, por ejemplo, el sensor de vadeo Wade Sensing no informa de la profundidad del agua que hay frente al coche, sino de la profundidad que hay por donde ya circulamos. Para ello usa sensores ultrasónicos en ambos espejos exteriores que generan una imagen en tiempo real para que podamos controlar en la pantalla interior si la profundidad de vadeo se está acercando a la máxima del Defender: unos excelentes 90 centímetros.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,25 euros/km. Coste financiero: 1,68 euros/km. Coste km total: 1,93 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 358,10 euros/año. Seguro a todo riesgo: 615,88 euros/año con franquicia de 350 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

LAND ROVER

Jaguar Land Rover España, S.L.U. Plaza Pablo Ruiz Picasso 1, Planta 42. 28020-Madrid. Tlf: 902 440 550

RED DE POSVENTA

171 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Tres años sin límite de kilometraje

www.landrover.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 83.449 EUROS

Otra pieza única

La apuesta de Renault por combinar el estilo todocamino con la electricidad en el Mégane que verá la luz el año que viene, reflejado en este mismo número de Motor 16, pone de rabiosa actualidad a este nuevo Captur E-Tech, que se estrena en solitario con esta tecnología en la categoría de poco más de cuatro metros. Se trata de un SUV híbrido enchufable que combina lo mejor de tres mundos y que para ello echa mano de la tecnología de la marca en la F1.



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

Lo mejor de tres mundos es combinar, como lo hace el Captur E-Tech, la doble función de la tecnología híbrida enchufable –que permite circular en modo eléctrico unos 50 kilómetros con la batería y sirve para hacer largos viajes usando gasolina sin el engorro de recargar electricidad en ruta– con el estilo SUV tan de moda. El nuevo Captur E-Tech se queda solo en esta categoría B-SUV, porque ningún otro modelo de entre sus riva-

les se ha arriesgado a volcar tanta tecnología en un segmento con un techo de gas-to que no supera en ningún caso los 27.000 euros en su versión más cara, frente a los 31.000 de este modelo. Pero tras una semana larga y más de 1.000 kilómetros al volante de este todocamino Plug-in, consideramos que el coche vale lo que cuesta, aunque solo sea por compartir tecnología con los monoplazas de F1 de la marca francesa y porque la innovadora mecánica que esconde la carrocería haya dado lugar a más de 150 patentes

con una inversión millonaria en I+D+I. Es verdad que casi todos los híbridos enchufables nos parecen caros, pero también que normalmente nos terminan gustando tanto que justificamos su precio y hasta lo entendemos. Justo lo que nos ha ocurrido con el Captur. Porque, de partida, la segunda generación de este SUV fabricado en España ha ganado tanto en presencia, calidad y equipamiento que parece haber subido de categoría, lo que no le viene mal de cara a cargarse de avances dignos de segmentos superiores.

En principio, el Captur Plug-in funciona como todos los híbridos enchufables, ya que tras estar enganchado a la luz entre 3 y 5 horas, en función del tipo de enchufe, el modelo francés homologa una autonomía de hasta 50 kilómetros en modo puramente eléctrico, o de hasta 65 si el recorrido se realiza por el centro de la ciudad. Esta energía, cargada en su batería de 7,5 kW útiles –9,8 kW brutos– situada justo bajo la banqueta trasera, se puede dosificar a placer. Eso significa que se puede gas-tar sin interrupción median-

te el modo Pure seleccionable del sistema Multi-Sense, o reservar una parte para situaciones que lo requieran, como la llegada al casco urbano de una gran ciudad. Esto se logra con la función denominada E-Save, que limita el uso del motor eléctrico dando prioridad al motor térmico para conservar una carga de un 40 por ciento de la batería como mínimo, es decir, lo suficiente como para recorrer unos 20 kilómetros.

Esta explicación es la fácil. Pero ahora viene la parte más complicada. Y es que el Captur E-Tech utiliza tres motores, uno de combustión y dos eléctricos, además de un cambio muy especial. El motor de combustión es un propulsor 1.6 sin turbo de origen Nissan y con 91 CV. Y los dos motores eléctricos, de 49 y 33 CV, trabajan tanto moviendo las ruedas –siempre las delante-



LA CLAVE

amas@motor16.com

De una marca que apostó prematuramente por los eléctricos cuando muchos otros fabricantes pensaban que ese momento nunca llegaría, no se podía esperar otra cosa que un modelo como el Captur E-Tech, un asombroso trabajo de ingeniería con tecnología derivada de la F1. Y Renault se vuelve a adelantar a todos, esta vez con un Plug-in, en un segmento que es el que más crece en la actualidad. Porque no hay nada igual de su tamaño con sus soluciones. Cuesta caro, pero su tecnología lo vale.

ras– como haciendo de generador cargando las baterías. Y la caja de cambios, denominada de 'crabots', ofrece un buen rendimiento y mucha suavidad gracias a que carece de piezas que rocen entre sí en el interior. Esta tecnología se utiliza en F1 desde hace años porque ofrece un nivel de rozamiento muy ba-

LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR TÉRMICO	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección indirecta de gasolina
Potencia máxima/rpm	91 CV / 6.000
Par máximo/rpm	14,7 mkg / 2.400
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia máxima	36 kW (49 CV) + 25 kW (33 CV)
Par máximo	20,9 mkg + n.d.
Autonomía máx. modo eléctrico	Hasta 50 km (a 135 km/h máx.)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 9,8 kWh (7,5 útiles)
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	160 CV / n.d.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática, de 'crabots'
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasero: Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Marca	215/55 R18 - Goodyear
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.564
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.227 / 1.797 / 1.576
Capacidad maletero - depósito (l)	265 / 379 / 1.118 - 39

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	173 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,4 (10,1)
Recorriendo (metros)	146
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,5
1.000 m desde 40 km/h en D	28,5
De 80 a 120 km/h en D	5,8
Recorriendo (metros)	163
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,1 km/h de promedio con batería cargada	2,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce (con batería descargada)	4,3
En conducción dinámica (con batería descargada)	9,0
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce (con batería descargada)	8,0
A 140 km/h de cruce (con batería descargada)	8,8
Consumo medio con (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	685
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano WLTP con batería cargada (NEDC)	1,6
Ciclo extraurbano con batería cargada (NEDC)	6,5
Ciclo mixto con batería cargada (WLTP)	1,4



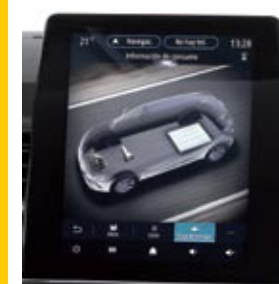
PRECIO		31.024 €		NUESTRA VALORACIÓN		
 EMISIONES DE CO ₂ DESDE: 32 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****		Eficacia del cambio.		Maletero justo. Consumo sin batería muy sensible a la velocidad. Altura menor en las plazas traseras. Precio elevado, aunque justificable.
	ACABADO	*****		Consumos en ciudad y alrededores. Autonomía eléctrica urbana. Eje trasero multibrazo. Calidad-diseño.		
	PRESTACIONES	*****				
	CONFORT	*****				
	SEGURIDAD	*****				
	CONSUMO	*****				
	PRECIO	*****				



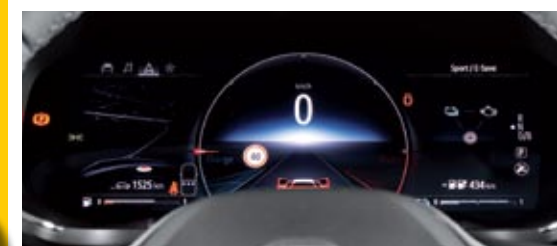
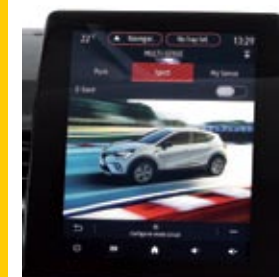
▲ La batería se carga en 5 horas en un enchufe doméstico de 2,3 kW, y en 3 horas si enchufamos el Captur en un wallbox de 3,7 kW. Da para recorrer 50 kilómetros.



◀ EJE MULTIBRAZO
CON VARIOS OBJETIVOS, COMO EL DE NO RESTAR MÁS ESPACIO EN LA PARTE TRASERA, EL NUEVO CAPTUR E-TECH LLEVA SUSPENSIÓN MULTIBRAZO INTUITIVO
EL SALPICADERO DEL CAPTUR E-TECH ES FÁCIL DE MANEJAR Y MUY INTUITIVO. PERO SUS ATRACTIVOS GRÁFICOS DESPISTAN UN POCO



◀ La pantalla flotante central de 10 pulgadas tiene una calidad extraordinaria y permite visualizar gráficos con el funcionamiento de todo el sistema en tiempo real. Y la pantalla de la instrumentación tras el volante, con 9,3 pulgadas, es configurable.



▲ El Captur E-Tech va sobre raíles. El asiento trasero queda algo más alto, por lo que la cota hasta el techo se reduce. Desde el cuadro se puede acceder con teclas directas al modo EV eléctrico y al Multi-Sense.



▲ Quizá el cambio sea una de las piezas más importantes del nuevo Captur E-Tech Plug-in.

jo y unos cambios de marcha muy suaves, ya que no dispone de embrague gracias a que los dos motores eléctricos se encargan de lograr una regulación muy precisa de la velocidad de rotación de la caja de velocidades para cambiar de marcha sin tirones. Además, un software de control elige en tiempo real la mejor relación de la caja para mejorar el rendimiento en función de las necesidades de aceleración y potencia. Y aunque esta gestión se realiza en base a 15 combinaciones de funcionamiento entre los distintos motores y marchas engranadas, lo cierto es que el cambio dispone de dos velocidades en modo eléctrico y cuatro cuan-

do el coche funciona con el motor de combustión, notándose mínimamente el salto al ser engranadas. Afortunadamente para muchos y lamentablemente para otros, el coche hace todo esto él solito, sin que el conductor tenga que estar preocupado de programar esas 15 combinaciones. Aunque sí es cierto que se habría agradecido poder se-

► Así es la tecnología del Captur E-Tech vista en forma de radiografía. El conjunto se compone de un motor atmosférico de gasolina y cuatro cilindros, dos motores eléctricos que pueden funcionar como motor y como generador, un cambio sin embrague y una batería de 7,5 kW de capacidad útil.

leccionar en manual esas seis marchas, aunque solo hubiese sido en modo Sport. En modo EV, con un 20 por ciento de recorrido por el extrarradio a no más de 100 km/h y un 80 por ciento de itinerario urbano a un máximo de 50 km/h, nosotros hemos podido completar 42 kilómetros antes de ponerse en marcha el motor de combustión,

aunque habrían sido bastantes más si no hubiéramos llevado unos neumáticos opcionales tan grandes. Con todo, recorrer 100 kilómetros en ciudad con la batería cargada supone un gasto medio real de 2,8 l/100 km de gasolina y de 15,4 kWh/100 km de batería, porque los primeros cincuenta y pico kilómetros los hace con carga eléctrica.



Pero partiendo sin carga es cuando de verdad se nota el concienzudo trabajo del conjunto mecánico. Y es que en

esas condiciones, y por ejemplo a 90 km/h constantes, los tres motores se van repartiendo el trabajo; e incluso la ba-

tería, que se va regenerando constantemente –bien por el modo B del cambio o porque el motor de combustión deriva parte de su energía para cargar–, llega a recuperar 2 o 3 kilómetros de autonomía en poco tiempo y aporta su grano de arena para reducir consumos hasta una media real de 4,3 l/100 km. A partir de ahí, y como es habitual en casi todos los PHEV del mercado, los consumos son muy variables y condicionados a muchos factores, como orografía, ritmo de marcha o carga de la batería. Pero que nadie se asuste si ve oscilar las cifras de gasto entre 6,5 y 8,0 l/100 km en un trayecto más largo circulando entre 100 y 120 km/h.

A diferencia de sus hermanos de gama, y con el objetivo de ganar espacio además de contener de la mejor manera el peso de las baterías, el Captur E-Tech ha recurrido a un eje trasero multibrazo más eficaz en cualquier circunstancia, y que le otorga una estabilidad intachable siempre que se tengan en cuenta factores derivados de ese mayor peso, que es 223 kilos superior al de un Captur TCe de 155 CV con cambio EDC.

El Captur E-Tech es un todocamino urbano ideal para la ciudad y alrededores, donde, si se quiere, rodará siempre en eléctrico. Aunque no le asustan tampoco los viajes, en los que el gasto aumentará.

► SUS RIVALES



HYUNDAI IONIQ PLUG-IN 1.6 GDI DCT KLÄSS

No es SUV, pero es el Plug-in más barato del mercado, con un tamaño mucho mayor que el del Captur. Acelera algo peor pero puede hacer más kilómetros con una carga.

Precio	26.915 €
Potencia	141 cv
Consumo	1,1 l/100 km
0 a 100 km/h	10,6 seg.



KIA NIRO 1.6 PHEV CONCEPT

El Niro es un crossover 12 centímetros más corto que el Renault, y comparte con Xceed e Ioniq la tecnología; como el cambio automático de doble embrague.

Precio	29.236 €
Potencia	141 cv
Consumo	1,4 l/100 km
0 a 100 km/h	10,8 seg.



KIA XCEED 1.6 PHEV eDRIVE

Todocamino estilo coupé con 4,39 metros, es decir, 16 centímetros más largo que el Captur. Pesa más, gasta lo mismo y acelera claramente más lento. Pero es más barato.

Precio	29.651 €
Potencia	141 cv
Consumo	1,4 l/100 km
0 a 100 km/h	11,0 seg.



MONTORO SE SITÚA A ORILLAS DEL GUADALQUIVIR, A 41 KILÓMETROS DE CÓRDOBA. TIENE EL RÉCORD DE TEMPERATURA MÁXIMA: 47,3°C



Con 20.000 km y ganas de más

Está gustando, y mucho, este Peugeot 208 GT Line Puretech de 130 caballos y cambio automático EAT8. Corre incluso más de lo necesario, gasta menos de lo esperado, se agarra al asfalto con garra y su aspecto llama la atención allá por donde pasa. Ya llevamos 20.000 kilómetros.

Andrés Mas y Equipo de pruebas amas@motor16.com



Antiguo bar de carretera y punto mítico de reunión de moteros, el Sioux Dakota MC de Hornachuelos, en Córdoba, está ahora abandonado. Y el edificio, a la venta.



A orillas de la ría del Eo se encuentra Castropol, muy cerca de Luarca, en el principado de Asturias. Se trata de un enclave fascinante donde se junta el mar con los bosques.



Dicen que Zuheros es un pueblo que navega sobre un mar de olivos. Y también que es una de las localidades más bellas de España. Cuando llegamos se protegían contra el Covid-19.

Como no hay nada mejor que las historias contadas por sus propios protagonistas, y cuando ya llevamos 20.000 kilómetros recorridos con el Peugeot 208 GT Line Puretech 130 EAT8, en esta ocasión vamos a conocer de primera mano la experiencia de los probadores que más kilómetros han recorrido con el coche en las últimas semanas. Y uno de ellos es Santiago, el más joven del equipo. «Las dos últimas semanas de agosto, el 208 y yo recorrimos unos 3.000 kilómetros, comenzando por Jávea, donde estuve recorriendo la zona y sus alrededores: Denia, Calpe, Oliva o el Parque Natural del Montgó. El consumo medio, contando con el viaje, que fue por autopista la mayor parte del tiempo, siempre rondó los 6,5-7,0 l/100 km, circulando casi siempre en modo Normal, probando el Sport en algún momento puntual y usando el modo ECO cuando circulaba con el depósito más bajo de combustible. Este último restringe bastante la respuesta del coche, pero sin duda logra su objetivo estirando bastante la autonomía cuando se realiza un tipo de conducción turística. Tras disfrutar una semana por Alicante, de vuelta a Madrid para pasar la noche y, enseguida, casi con el motor aún caliente, salir hacia Castropol, en Asturias.

En viajes largos, al menos en mi caso—mido 1,81 metros—, si notas algo la

fatiga por la postura algo forzada que te obliga a llevar el original y atractivo puesto de conducción i-Cockpit del 208. Esa es la que el volante tiene que estar situado en una posición más baja de lo normal para poder ver bien todos los relojes. Y esto, al menos por mi postura de conducción, acababa cargándome un poco el cuello al cabo de varias horas. Por lo demás, mismos consumos que los citados anteriormente, siempre entre los 6 y los 7 litros cada 100 kilómetros, circulando en modo Normal y una sola persona a bordo con su equipaje.

Como detalle a destacar, todas las personas que se montaron en el coche en destino lo encontraron cómodo, agradable y bien acabado. Además, el diseño exterior gustó a todos a quienes pregunté, llegando incluso a pararme por la calle un lector de Tapia de Casariego para preguntarme qué tal iba la prueba.

La respuesta de este 208 con sus 130 CV es muy buena, lo que hace que sea cómodo de conducir por las carreteras comarcales que abundan en Asturias y Galicia. Sin embargo, lo que menos me ha gustado, aunque no estoy seguro de si será fallo de esta unidad en concreto o que el problema lo provocaba mi smartphone, es el sistema de infoentretenimiento. Este se quedó 'congelado' varias veces; siempre, eso sí, con mi móvil conectado para poder hacer uso del Bluetooth. Siempre sucedió al arrancar el coche, en los primeros minutos de uso, nunca cuando llevaba un rato funcionando. Tendremos que probar más con otros móviles y os contaremos el resultado».

Por otra parte, Felipe, nuestro colaborador más veterano pero curiosamente también el más incansable, se alegró mucho cuando le ofrecimos la posibilidad de hacer más kilómetros con este ejemplar que ya había probado en otra ocasión. «Entre el confinamiento y este verano tan raro que hemos tenido, estuve a punto



A PUERTA CERRADA EN NUESTRAS PISTAS DEL INTA PODEMOS TRABAJAR CON LOS COCHES AL LÍMITE, SIN TRÁFICO NI PELIGRO ALGUNO



El Castillo de los Sotomayor y Zúñiga, en el pueblo cordobés de Belalcázar data del siglo XV, y con sus 47 metros es el castillo —alcázares aparte— más alto de la península Ibérica.



España esconde lugares privilegiados en los que lo normal es tener una casa con el barco amarrado en la misma puerta. El km 16 de La Manga del Mar Menor es así.



Comprar comida en una gasolinera es normal. Pero no es tan habitual comprar tomates recién cogidos de la huerta, de esos con sabor de verdad. Esto ocurre en la Repsol de Pozo Cañada.



de no volver a coger este tremendo 208 GT Line. Por eso, cuando me comunicaron que todavía quedaban kilómetros por cubrir, me faltó tiempo para acudir a su encuentro. Y me

sigue fascinando el cambio de ocho marchas. Creo que los fabricantes están ya rizando el rizo y que va a ser muy difícil superar las últimas versiones de automatismo. Es una de-

licia su utilización. Casi todo mi recorrido se desarrolló por autovía, pero aun así pude disfrutar de una estructura y suspensión, para mí gusto casi perfectas. Si bien en los llanos

de La Mancha su comodidad equivale a la de un vehículo de un segmento superior, cuando la carretera comienza a serpentear el conjunto se transforma en un auténtico

NEUMÁTICOS CON DESGASTE RARO Y CORTINA DE TECHO DESOBEDIENTE

El 208 se deja querer y, en general, la nota de los probadores es de notable alto. Pero hemos detectado desgastes raros y fallitos que vamos a estudiar de cara al veredicto final. Sobre el primer punto, hemos comprobado que los neumáticos delanteros han sufrido un deterioro muy marcado en el borde exterior, que incluso ha llevado a perder trocitos de goma. Son Michelin Primacy 4, uno de los mejores neumáticos del mercado, que siempre han llevado la presión recomendada por el fabricante y cuya vida útil debería superar los 50.000 kilómetros. Y aunque esta prueba de 25.000 es exigente, ese desgaste, manteniendo todavía una profundidad legal del dibujo, no es normal. Las puertas han decidido no abrirse con el sistema manos libres, aunque los botones del mando remoto funcionan bien. Y el estor que cubre el techo de cristal cobra vida y se abre solo.



Los neumáticos se han desgastado de un modo raro, perdiendo incluso trocitos de goma. Y el estor del techo se termina abriendo solo al cabo de los kilómetros, porque falla la sujeción por simple presión.

GTI, e incluso creo que a más de uno le sacaría los colores.

No sería justo si no destacara la sujeción y comodidad del asiento del conductor, que es el que yo probé, y, por supuesto, un equipo de radio que te permite llegar a la costa y volver con tu emisora favorita, pues se sintoniza automáticamente por las diferentes comarcas por donde transitas. Por último decir que el color

azul añil le venía de perlas por su toque deportivo; y que lo más increíble de todo, como dije la vez anterior, es que su motor sea un tres cilindros, porque desde luego empuja con la fuerza de uno más grande, sin vibraciones ni un sonido que le delate.

Pedro también se las ha visto con el 208 en un viaje por la provincia de Córdoba donde ha visitado con interés nume-

Muy divertido en zona de curvas, aunque para mi gusto le sobran vueltas de volante. Tiene 3 cuando lo normal ya son 2,5 o 2,7. Parece poca diferencia, pero en carreteras de mucha curva cerrada se nota. Lo digo por experiencia, pues hice la carretera más virada que recuerdo, entre Fuente Obajuna y Hornachuelos, 72 kilómetros sin atravesar pueblo alguno. En mi opinión, otros

motor de tres cilindros, este se ha ido reduciendo de los 7,2 a los 6,8 l/100 km, e imagino que seguirá bajando algo.

Cuando el 208 llegue a los 25.000 kilómetros haremos el informe final, pero todo apunta, salvo esos mínimos problemitas cuyo origen estamos estudiando, a un resultado general magnífico tras el desmontaje efectuado por nuestro mecánico de cabecera.



ANFAC PIDE MEDIDAS PARA EL SECTOR

El automóvil, motor de la recuperación

El sector del automóvil es uno de los ejes fundamentales sobre los que debe asentarse la recuperación económica tras la crisis provocada por el coronavirus. Así lo creen los fabricantes representados por Anfac, que piden la puesta en marcha de una serie de medidas en torno al automóvil, que además harían viable el cumplimiento de los objetivos que fija el Plan Nacional de Energía y Clima, tanto en el apartado de reducción de emisiones de CO₂ como de introducción de los vehículos eléctricos en el parque español. Además, estas iniciativas están en línea con el Plan de Recuperación, Transfor-

mación y Resiliencia de la economía española presentado por el presidente del Gobierno.

Entre las propuestas, desde Anfac piden avanzar en un doble sentido: impulsando el mercado de vehículos electrificados y renovando el parque, ya que ambas vías contribuyen de modo eficaz a la descarbonización.

MÁS CARGADORES. Para el presidente de Anfac, José Vicente de los Mozos, «es el momento de fijar objetivos cuantificables y plausibles» para la consecución de estos objetivos. Para que sea posible el crecimiento del mercado hace falta un esfuerzo definitivo

en la instalación de puntos de recarga para vehículos electrificados, que deberían llegar a los 48.000 a finales de 2022 —con al menos uno por cada 100 kilómetros en la red básica de carreteras y red general de carreteras del Estado. Y para finales de 2025 deberían haberse instalado 110.000 puntos de recarga de acceso público y 340.000 para 2030, que, prioritariamente, deberán ser de recarga rápida y ultrarrápida.

UN NUEVO MOVES. Además de las infraestructuras, el aumento de la demanda de vehículos eléctricos necesita de planes de incentivos con mucha más

dotación y más eficientes en la gestión. Por ello, Anfac propone un MOVES III con 450 millones anuales de dotación, de los que 250 millones se destinen a vehículos eléctricos y 200 millones a infraestructuras. También creen que es necesario impulsar de forma sostenida el achatarramiento de los vehículos de mayor antigüedad para la renovación del parque automovilístico.

CAMBIOS EN LA FISCALIDAD.

Anfac también cree que debe hacerse una reforma integral de la fiscalidad, que serviría para apoyar tanto la renovación del parque como para el fomento de la movilidad eléctrica. En este sentido, han manifestado su preocupación por la indefinición sobre la actualización de los tramos del impuesto de matriculación a la nueva normativa de emisiones WLTP.

El impuesto se calcula en función de las emisiones del vehículo. A partir de enero, con la nueva norma —que mide de forma más precisa las emisiones respecto a la anterior NEDC—, el dato sobre el que se cal-

cula el impuesto subiría de manera automática afectando a cerca del 50 por ciento del mercado total.

«Este ascenso de facto tendría un impacto muy negativo en un mercado que no consigue remontar el impacto del corona-



▲ José Vicente de los Mozos, presidente de Anfac.

virus», según, José Vicente de los Mozos, para quien la cuestión del WLTP «ha de resolverse, con una reforma fiscal integral con criterios medioambientales». Y mientras se produce esa reforma, habría que buscar una solución para evitar la subida del impuesto de matriculación el 1 de enero, como ya han hecho otros países de nuestro entorno, como Francia y Portugal.

la cifra

32.005.879

Según los datos del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA), el número de vehículos de todo tipo asegurados en nuestro país supera los 32 millones, lo que supone un incremento del parque móvil de un 0,73% este año, menor que el del año pasado, que por estas fechas crecía un 1,89%. Durante este verano, el número de vehículos asegurados aumentó un 1,02% frente a la primavera, lo que supone que el parque móvil creció en 324.511 unidades entre una y otra estación, según la asociación empresarial del seguro, Unespa.

portante para nosotros, porque da valor a una estrategia que hemos llevado a cabo durante los últimos años, que nos ha llevado a lanzar nuevos modelos al mercado y que nos ha ayudado a conseguir metas históricas». Seat ya se alzó con este premio en las ediciones de 2017 y 2018, con los modelos Ateca e Ibiza. En 2019, el ganador fue el Hyundai Kona.

Estudio Asepeyo-CNAE Menos accidentes viales laborales

Los siniestros viales laborales en España se redujeron en 8,3 por ciento en 2019, hasta suponer un 13% del total de accidentes laborales. También se redujo la mortalidad de los accidentes viales laborales un 12%

LA FOTO



Su brillante trayectoria profesional, con dos Campeonatos del Mundo de Rallies y tres victorias en el Rally Dakar —del que es el actual campeón—, han servido a Carlos Sainz para lograr el Premio Princesa de Asturias de los Deportes 2020. El piloto madrileño recogió este galardón en un acto al que asistió la familia real al completo. Don Felipe y Doña Letizia, así como sus hijas, las princesas Leonor y Sofía, también disfrutaron con la exposición de los coches del campeón, que se exhibieron durante unos días en Oviedo.

en 2019 respecto al 2018. Son datos del Observatorio de la siniestralidad vial laboral de España, creado por Asepeyo y Fundación CNAE, en colaboración con

la DGT. Según el estudio, las bajas por accidente laboral de tráfico son 6,9 días más largas que las del resto de accidentes laborales. El lunes es el día que registra más accidentes 'in itinere', y el viernes durante la jornada laboral. Casi un 40 % se producen con bicicletas, motocicletas y patinetes, con un incremento del 16% en los accidentes 'en itinere' producidos con este tipo de vehículos.

Nombramientos

Eusin Chung, Hyundai Motor Group. El hasta ahora vicepresidente Ejecutivo de Hyundai Motor Group, es el nuevo presidente del Grupo, en sustitución de Mong-Koo Chung, que se convierte en presidente honorífico. Chung fue entre 2005 y 2009 presidente de Kia Motors Corporation; y entre 2009 y 2018, vicepresidente de Hyundai Motor Company. Hyundai Motor Group cuenta con las marcas Hyundai, Kia y Genesis.

Joao Mendes, director de la marca Peugeot. Mendes es el nuevo director de la marca Peugeot en España y Portugal, bajo la responsabilidad de Christophe Prévost, director general de Comercio de la Región

Ibérica de Groupe PSA. Sucede en el cargo a **Hélène Bouteleau**, que se convierte en la nueva directora comercial de Citroën en Europa.

Pedro Lazariño, director de la marca Opel. También bajo la responsabilidad de Christophe Prévost, director general de Comercio de la Región Ibérica de Groupe PSA, Pedro Lazariño acaba de ser nombrado director de la marca Opel en España y Portugal. Reemplaza en el puesto a

Jorge Tomé, que asume la Dirección de la marca Peugeot en Portugal. A estos nombramientos en PSA se suman los de **Jesús Cenalmor** como director de Piezas y Servicios de Groupe PSA en España, el de **Antonio González**, que asume la Dirección de Calidad y Gestión Red de Groupe PSA en España, o el de **María Jesús López** como General Manager de la marca Free2Move de la Filial Comercial Iberia.



▲ Eusin Chung, Hyundai Motor Group.



▲ Joao Mendes, director de la marca Peugeot.



▲ Pedro Lazariño, director de la marca Opel.



Pionero en España

Seat tendrá un laboratorio de baterías

Seat va a construir un nuevo laboratorio de baterías, un centro pionero en España, situado en Martorell, y que estará operativo en abril de 2021. En este laboratorio se probarán sistemas de energía destinados a los vehículos electrificados de la compañía y tendrá una capacidad de ensayo que llegará a los 1,3 MW. Permitirá ensayos para la validación de módulos de celdas con

tecnología de iones de litio, baterías de media y alta tensión, así como diferentes cargadores utilizados en toda la gama de vehículos electrificados. Y también dispondrá de cámaras climáticas, que permitirán someter los componentes a condiciones térmicas extremas.

1.581 coches en un día Volkswagen Navarra bate su récord de producción

La planta de Volkswagen en Navarra, donde se producen el Polo y el T-Cross, ha batido su récord de producción al fabricar 1.581 coches en un día, frente a los

1.438 diarios del año pasado. De la línea de montaje sale ahora un vehículo cada 54,6 segundos. El récord se consiguió el pasado 30 de septiembre y supone la mayor producción diaria de los últimos 9 años. En concreto, se montan 44 coches más entre el turno de mañana y tarde y 55 en el de noche. Estas cifras se han logrado gracias a la puesta en marcha de los desplazamientos de pausas, que implican la contratación adicional de trabajadores eventuales para facilitar el



descanso de los empleados sin que la producción se pare. En Navarra contrataron a 452 trabajadores hasta final de año para hacer frente a la petición de fabricar 5.000 Volkswagen Polo más que ha pedido la central de la marca en Wolfsburg (Alemania).

Para el Tarraco

El premio 'Coche del Año' ya está en manos de Seat

Mikel Palomera, director general de Seat España, ha recogido de manos de Raúl Blanco, secretario general de Industria y Pyme, el 'Premio ABC Mejor Coche del Año 2020' concedido al



Seat Tarraco. Este galardón es otorgado por 35 periodistas especializados en motor, entre ellos Motor16, y el voto del público y de los suscriptores del periódico ABC. El Tarraco, buque insignia de Seat, es el primer SUV de siete plazas de la marca española y ha sido diseñado y desarrollado en nuestro país, aunque se produce en Wolfsburg (Alemania). Para Mikel Palomera este premio «es un reconocimiento muy im-



Renault

Será '0 Emisiones'

El primer gran acto de Luca de Meo como máximo responsable del Grupo Renault ha puesto las bases de la estrategia futura del fabricante francés. En el marco de Renault eWays —un evento digital enfocado a la movilidad eléctrica en el que hasta el 27 de octubre diferentes expertos van a ofrecer claves y visiones diferentes sobre la movilidad futura—, De Meo anunció que el Grupo Renault se compromete a conseguir impacto cero de CO₂ en sus operaciones en Europa para 2050. Un reto ambicioso, que tendrá un paso previo en 2030 con la reducción de las emisiones al 50 por ciento de las registradas en 2010. La marca es una de las pioneras en la movilidad eléctrica —hace 10 años lanzó

el Zoe, el eléctrico más vendido de Europa— y ha comercializado más de 350.000 eléctricos de ocho modelos diferentes en todo el mundo. Ahora da un paso más con esta estrategia en la que ha presentado la nueva plataforma CMF-EV para desarrollar modelos eléctricos, además de mostrar nuevos modelos de '0 Emisiones', como el concept Mégane eVision o el Dacia Spring, y aumenta su oferta de electrificados —híbridos e híbridos enchufables con tecnología E-TECH— al nuevo Renault Arkana.

Según anunció Luca de Meo, de aquí a 2022 todos los nuevos modelos que se comercialicen dispondrán de una versión eléctrica o electrificada. La previsión del grupo galo es que dentro de cinco años, el 50 por ciento de los vehículos del mercado funcionarán en eléctrico o en híbrido.

SUZUKI



LA GAMA ALLGRIP, A PRUEBA

Los profesionales sanitarios y de los cuerpos y fuerzas de seguridad y sus familias son los destinatarios de un nuevo curso de conducción que ha puesto en marcha Suzuki, en el que se puede probar la gama Vitara y S-Cross Allgrip Hybrid. La experiencia se desarrolla en una finca de Toledo, que cuenta con diferentes circuitos y pistas para poner a prueba los vehículos.

CAMPAÑA DE AUDI

'EL FUTURO ES UNA ACTITUD'

Un futuro eléctrico, digitalizado y emocional. Estas son las tres claves que definen la nueva estrategia de Audi, que ha lanzado una campaña global con un nuevo lema: 'El



futuro es una actitud'. Este 'claim' marcará las futuras campañas de comunicación de la marca, que estrenará una nueva identidad. La iniciativa se puede conocer más a fondo en la web de la izquierda.

TOYOTA



▼ El Papa Francisco recibió el nuevo vehículo en su residencia, en la Ciudad del Vaticano.



▲ El Toyota Mirai ha sido personalizado para los desplazamientos del Papa.

EL NUEVO PAPAMÓVIL ES UN MIRAI DE HIDRÓGENO

El Papa Francisco también apuesta por viajar con cero emisiones. El nuevo papamóvil es un Toyota Mirai, propulsado por una pila de hidrógeno, que solo emite a la atmósfera vapor de agua. El coche es un regalo de la Conferencia Episcopal Japonesa y es uno de los dos ejemplares de Mirai papamóvil que Toyota personalizó para la visita del Papa el pasado año a Japón.

La entrega del vehículo tuvo lugar hace unos días en la Domus Sanctae Marthae, residencia del Papa en la Ciudad del Vaticano, y al acto asistieron, entre otros, Miguel Fonseca, actual vicepresidente de Toyota Motor Europa, que hasta 2006 estaba a la cabeza de Toyota España.

El Mirai personalizado como papamóvil mide 5,1 metros de largo y 2,7 de alto. Solo conserva la par-

te delantera del modelo tal cual, ya que la trasera ha sido adaptada para los viajes del Pontífice, incluyendo un asiento sobreelevado y una escalera de acceso. La carrocería está pintada en blanco y tiene una mampara de cristal blindado.

El Toyota Mirai es el primer modelo propulsado por hidrógeno producido en serie desde 2014 y puede recorrer 500 kilómetros sin contaminar.

COLABORACIÓN CON EL VALENCIA CF SKODA APUESTA POR EL FÚTBOL FEMENINO

La marca Skoda es coche oficial del Valencia CF masculino y ahora ha anunciado que colaborará también con el equipo femenino. Como parte del acuerdo, las jugadoras lucirán el logotipo del fabricante checo en los pantalones, tanto en los



PREMIO

La artista valenciana Victoria Irazo ha sido la ganadora del 35 Premio BMW de Pintura con su obra 'Rue Africaine'. La entrega del galardón tuvo lugar en el Teatro Real de Madrid, con la asistencia de la reina emérita, Doña Sofía.

CURSOS DRIVING EXPERIENCE

¿QUIERES PROBAR ALGUNO DE LOS MODELOS DE VW?

La escuela de conducción Volkswagen Driving Experience ha reanudado su actividad después de unos meses de parón debido a la emergencia del coronavirus. Entre las novedades de esta etapa se encuentra la inclusión de un curso diseñado para vehículos eléctricos –Escuela ID–, con el ID.3 como prota-

gonista (24 de octubre, Jarama). En la oferta de actividades, el Golf GTI protagoniza el curso de la escuela R (24 de octubre, Jarama), el Polo GTI y el T-Cross se ponen a prueba en la Escuela GTI, y el T-Roc, Touareg y Tiguan en el Race Tour (22 y 23 de octubre, Jarama, y 2 de diciembre, Montmeló).



▲ El eléctrico ID.3 se puede probar en los cursos de conducción de la marca.

EL MÓDULO, PROTAGONISTA DE LA IMAGEN

PININFARINA CELEBRA SU 90 ANIVERSARIO CON UN SELLO

El Modulo, un concept futurista presentado en el Salón de Ginebra de 1970, es protagonista de un sello que conmemora el 90 aniversario de Pininfarina.

Definido como «el coche que vino del futuro», el Modulo fue un prototipo que Pininfarina presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra de 1970, rompiendo los moldes del diseño del momento. El concept ganó 22 premios internacionales de diseño y su estética –con el capó delantero descendente, el techo bajo y el perfil de cuña– fue seguida por muchos superdeportivos de la época.

Este original modelo –que cum-

ple ahora 50 años– ha sido elegido por Pininfarina para celebrar su 90 aniversario y es el motivo principal de un sello conmemorativo lanzado en Italia con una tirada limitada de 400.000 ejemplares.

El Módulo tomaba como base un Ferrari 512S. Medía solo 93 centímetros de alto, más de dos metros de ancho y cuatro de largo. El techo era deslizable para acceder al interior y las ruedas estaban parcialmente carenadas.



▲ El Módulo protagoniza un sello que conmemora el 90 aniversario de Pininfarina. Este modelo tomaba como base un Ferrari 512S y medía solo 93 centímetros de alto.



EN CALIFORNIA

RÉCORD GUINNESS AL REUNIR 1.751 COCHES DE LA MARCA SUBARU

Subaru se ha alzado con un récord Guinness al reunir 1.751 coches de la marca en Costa Mesa, California (EE.UU.), en el Festival Subiefest. Ha sido la mayor concentración de vehículos del fabricante japonés hasta el momento, que consiguió triplicar la cifra de 549 coches lograda en Moscú en el año 2015. La

recaudación del evento fue solidaria y se destinó a la ONG Feeding America, que repartirá 241.800 comidas a los bancos de alimentos locales. Subaru América doblará esa cifra, elevando el número total de comidas donadas a 500.000.



DESDE EL RESTAURANTE COQUETTO EL MENÚ VIAJA A BORDO DEL DS 3 CROSSBACK E-TENSE

El chef Mario Sandoval, embajador de la marca DS, apuesta por el eléctrico premium DS 3 Crossback E-Tense para llevar a domicilio los menús de su nuevo restaurante Coquette a través de un servicio de delivery denominado CoquetteGo. Coquette es el nuevo local de Mario Sandoval



+ en www.carradelamujer.com

ATENTOS A...

HASTA EL 29/11

Michelin colabora un año más con la carrera de la mujer, que en esta edición se celebra de forma virtual. En España todavía tiene siete citas pendientes: Vitoria, Sevilla y Madrid (11, 18 y 25 de octubre), Barcelona, Zaragoza, Gijón y La Coruña. (8, 15, 22 y 29 de noviembre).



+ en www.skoda.es

+ en www.bmw.es

+ en www.subaru.es

+ en coquettebar.com / www.dsautomobiles.es

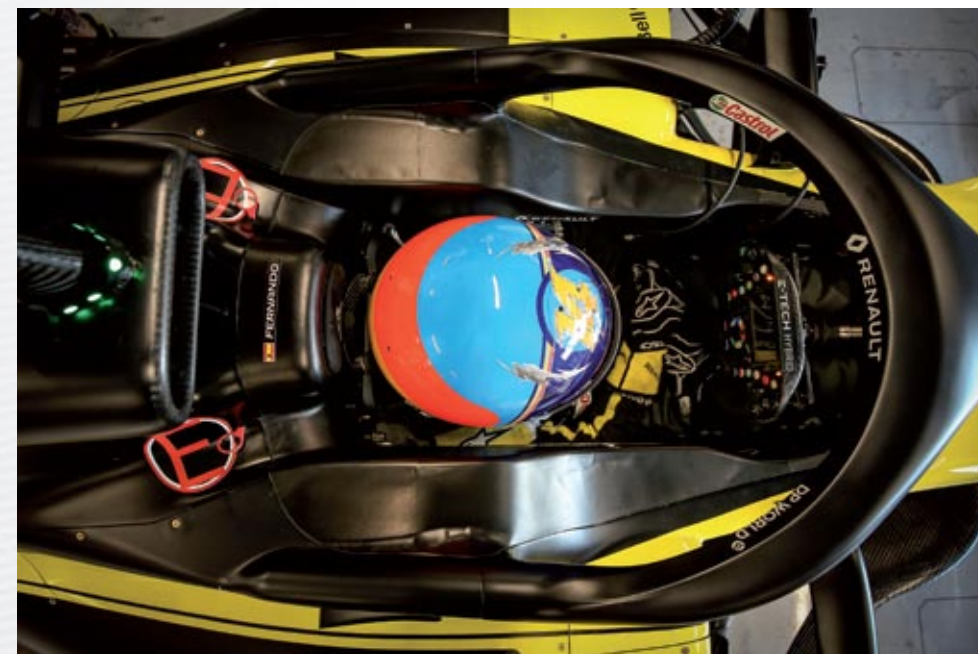
El tiburón huele sangre

La evolución de Renault en 2020 en la pista coincide con la llegada de Fernando Alonso. Varios factores juegan a favor del fabricante francés ya en el primer año del retorno del español.

Javier Rubio | mjbenoit@motor16.com

“Recibimos un mensaje antes, durante y después de la carrera. Os quedaríais impresionados por su nivel de interés. Cuando se unió al equipo y en sus comunicaciones todo se trataba de 2022. Pero cuanto más avanza la temporada, la progresión del equipo y del coche, más ha empezado a interesarse por 2021”. Cyril Abiteboul reconocía el cambio que percibe en Fernando Alonso desde el anuncio de su fichaje este verano. Dos días antes de que el español volviera a pilotar un Renault, Daniel Ricciardo lograba el primer podio para el equipo francés tras su retorno en 2016, también el primero desde 2011. “Creo que Fernando es como un gran tiburón. Tan pronto como empieza a oler sangre, quiere atacar. Así es como le veo, como un tiburón muy hambriento”.

Aunque inicialmente a través de un ‘filming day’, cien kilómetros a bordo de un RS20 sin ruedas prestaciones, Alonso retomaba los mandos de un monoplaza francés, otro paso más en un proceso de aclimatación iniciado con el simulador en Enstone y numerosas



Alonso recuerda que falta mucho trabajo por hacer: seguir preparando el asiento, el confort en el coche, la posición de los pedales, el volante... Y reconoce que tiene que recuperar la forma física necesaria en la F1.

de 2018, o con el actual RS20 en el último test de la temporada en Abu Dabi. “Había muchas cosas para estar listo. Primero, la condición física, tienes que estar en forma para los niveles de la F1, especialmente el cuello, la parte superior del cuerpo, hay que reforzarlo en los próximos meses. Pero sé que tengo que seguir trabajando, hay que seguir con la preparación del asiento,



reuniones con el equipo. Incluso con el seguimiento de los grandes premios en directo. “Veo todas las carreras desde casa. Tengo un ordenador que el equipo me dio hace unas semanas, así que puedo seguir las cámaras de a bordo de Daniel y Esteban”, explicaba el español en Montmeló, “puedo seguir las comunicaciones por radio de los pilotos, las reuniones del equipo, las estrategias, todo lo que pasa cada fin de semana. Los resultados han ido mejorando, el podio ha sido muy merecido por el trabajo tan duro”.

El podio de Daniel Ricciardo confirmaba la evolución de Renault en 2021 y coincidía con la entrada en acción de Alonso; ambos, episodios simbólicos para

la trayectoria de Renault en la Fórmula 1. ¿Será capaz de ofrecer el fabricante francés mayor potencial el próximo año del inicialmente esperado? ¿Podría volver al podio Fernando Alonso antes de lo previsto? Alonso sigue rebajando expectativas, pero los últimos tiempos invitan a mejores perspectivas. “Creo que el próximo año tenemos grandes esperanzas dentro del equipo viendo este año cómo Renault está progresando en el campeonato, en las posiciones durante el fin de semana...”, declaraba el español tras el primer test, “pero a la vez debemos tener los pies en el suelo, porque todo será más o menos igual hasta 2022. Las diferencias en la clase media serán el año que viene similares a las de este

año. Somos realistas, pero con mucha energía positiva y optimismo. Tenemos un gran equipo, mucho talento, grandes patrocinadores, seguidores en todo el mundo. Tenemos muchos ingredientes para 2021». No eran las palabras que se escuchaban a Alonso hace unos meses.

Desde el punto de vista personal, el asturiano es consciente del terreno por recuperar. “Las sensaciones son buenas, el coche me supera por el momento, porque no puedo extraer el máximo todavía de él. Volver a adaptarse a la velocidad de un Fórmula 1 no es tan fácil”, recordaba al finalizar su primer test. Posiblemente Alonso vuelva a rodar antes de terminar la temporada, bien con una unidad

el confort en el coche, la posición de los pedales, el volante... Son muchas cosas aún por preparar. También con los ingenieros, desarrollar una buena relación y conexión para entendernos. Todas estas cosas van a necesitar tiempo, para eso vamos a utilizar lo que queda de año y durante el invierno”.

Pero es la evolución del equipo en 2020 la que está generando mayores expectativas ante los resultados de las últimas carreras. Daniel Ricciardo afirmaba tras Spa que el monoplaza francés empezaba a cosechar los frutos de las diferentes evoluciones de los últimos meses. “Podemos aspirar a la Q3 en cualquier circuito, sin importar el trazado corremos contra Racing Po-

«LAS SENSACIONES SON BUENAS, EL COCHE ME SUPERA POR EL MOMENTO, PORQUE NO PUEDO EXTRAER EL MÁXIMO TODAVÍA DE ÉL»



AL PRINCIPIO TODAS LAS REUNIONES DE ALONSO CON EL EQUIPO GIRABAN EN TORNO AL 2022. PERO EL 2021 HA EMPEZADO A INTERESAR



int, McLaren y Ferrari, les hemos derrotado en las últimas cuatro carreras, y eso es lo más importante», reconocía también su responsable técnico, Alain Permane, fechas antes del podio de Nürburgring. Desde la carrera belga, Renault ha terminado siempre entre los seis primeros. En Mugello, el coche de seguridad impidió a Ricciardo rematar un podio al alcance de la mano pero que llegó finalmente en el GP de Alemania.

“Desde el comienzo del año, ha sido un coche totalmente nuevo en relación al pasado. Tiene mucha mayor carga atrás, lo que nos ha dado más confianza a los pilotos al pisar el acelerador y salir mejor de las curvas” explicaba el australiano, “el año pasado podíamos o ser muy rápidos o quedar fuera de los diez primeros. Ahora estamos en un punto dulce, y el rendimiento está ahí. Ya está comprobado, porque lo hemos hecho en circuitos de baja y alta carga aerodinámica. Es un buen conjunto, y deberíamos tener confianza para el resto de la temporada”. Antes del Gran Premio de Alemania, Renault era el equipo que más puntos cosechaba en las cuatro carreras anteriores, solo por detrás de Mercedes.

La pregunta sería entonces ¿Podrá el equipo francés trasladar al próximo año su rendimiento actual? El coronavirus ha forzado un proceso de hibernación técnica y de costes para 2021. Los chasis han sido congelados,



◀ Arriba, Alonso durante sus primeros cien kilómetros en Montmeló volante del Renault. Gran parte de su preparación transcurre en reuniones con el equipo y en desarrollar una buena relación con los ingenieros.

salvo modificaciones específicas a través de ‘tokens’, una suerte de comodines técnicos. La FIA ha introducido para el próximo año algunas modificaciones en el fondo plano de los monoplazas para reducir su carga aerodinámica.

En este sentido, los equipos trabajan ahora contra reloj para introducir evoluciones aerodinámicas para

su homologación en 2020, lo que permitirá trasladarlas al próximo año sin consumir comodines técnicos. También se reduce el uso del tiempo en túneles de viento y en banco de motores, así como el número de unidades de potencia y sus evoluciones, con lo que los motores quedarán también básicamente congelados, cuando el fabricante francés

ha logrado un rendimiento parejo al de Mercedes. Como apuntaba Alonso, no se esperan cambios radicales respecto a los actuales coches, lo que jugaría a favor del actual nivel de rendimiento de Renault.

Pero el equipo francés también recoge los frutos de la profunda reestructuración técnica que se inició en 2019 con la llegada del

nuevo director técnico, Pat Fry, y el nuevo responsable de aerodinámica, Dirk de Beer. Durante estos meses, el equipo francés también ha reclutado numerosos técnicos de segundo nivel. Para Abiteboul, aún están por cuajar los resultados del nuevo organigrama técnico. “Probablemente, con el coche del próximo año será la primera vez que veamos en acción algunas de las decisiones que se han tomado este año, particularmente en la forma en la que utilizaremos los ‘tokens’. Espero que solo sea el comienzo y haya todavía mucho por llegar”. Buenas noticias para Renault si termina el presente campeonato con el tercer coche de la parrilla, como ahora mismo parece.

En otra escala, a favor de Renault también juega el rasero del nuevo tope presupuestario de 145 millones que entra en vigor el próximo año. En Renault también han cambiado circunstancias de alto calibre. El fabricante francés ha firmado este año el Pacto de la Concordia, que mejora su posición económica sobre los ingresos generados por la actividad comercial de la Fórmula 1. De valorarse su retirada de la Fórmula 1, la llegada Luca de Meo –nuevo CEO del Grupo– ha refor-



zando su compromiso con el automovilismo como herramienta de marketing. Para 2021, De Meo introduce la marca Alpine en sustitución de la marca Renault. Corporativamente también son tiempos estimulantes para el equipo de Fórmula 1.

Rendimiento en la pista, reestructuración interna, congelación de costes y al tope presupuestario anual, apoyo corporativo, sostenibilidad económica... Varios frentes juegan a favor en esta nueva etapa del fabricante francés en la Fórmula 1. A este panorama se une la llegada de Fernando Alonso, que, según Abiteboul, con-

► Según Ricciardo, el equipo ya puede aspirar a la Q3 en cualquier circuito. «Corremos contra Racing Point, McLaren y Ferrari, les hemos derrotado en las últimas carreras». El tercer puesto del australiano en Nürburgring es la mejor prueba.



tribuirá a fortalecer esa ola de energía y optimismo que se está activando en Enstone. “Queremos que el equipo se exponga a quien él es, su cultura de rendimiento y ganadora. Vamos a aprovechar la oportunidad de aquello que pueda traer al equipo”. Con Alonso convergen así varios factores que potencian esta nueva era de Renault en la

Fórmula 1. En su tercer ciclo con Renault, tras dos años paseándose con gran éxito por otras disciplinas, Fernando Alonso cerrará el círculo iniciado veinte años atrás con el equipo de sus dos títulos ¿Llegará finalmente ese tercero que tantas veces acarició y se escapó con otros? De momento, parece que el tiburón ya huele sangre...



MATRICULACIONES EN EUROPA

LAS VENTAS DE AUTOMÓVILES SUBEN POR PRIMERA VEZ ESTE AÑO

El pasado mes de septiembre se matricularon en la Unión Europea 933.987 automóviles nuevos, lo que supone un aumento del 3,1% respecto al mismo periodo del año anterior. Esto supone el primer incremento del año en el mercado, que se ha visto muy afectado por la crisis provocada por el coronavirus, hasta el punto de acumular un retroceso del 28,8% a lo largo del año.

Los cuatro grandes mercados registraron resultados dispares. Mientras Alemania comercializó 265.227 automóviles con un incremento del 8,4% respecto al año anterior, Francia (que ocupa la segunda posición), retrocedió un 3% e Italia (en tercer lugar) registró un 9,5% más de matriculaciones. España (en cuarto puesto) es el mercado que peor se comportó en septiembre (-13,5%) junto con Holanda (-21,9%). Fuera de la Unión, Reino Unido ha sido el país que más automóviles vendió el pasado mes (328.041), aunque eso no consiguió equilibrar el mercado, que retrocedió un 4,4% respecto al mismo mes del año anterior.

Entre enero y septiembre se han comercializado poco más de siete millones de coches en la Unión Europea, casi 2,9 millones menos que en el mismo periodo del año pasado. España (-38,3%) sigue siendo el 'farolillo rojo' entre los grandes mercados en lo que va de año, seguida de Italia (-34,2%), Francia (-28,9%) y Alemania (-25,5%).

Septiembre ha sido un buen mes para muchos fabricantes, que han visto cómo sus ventas se recuperan poco a poco, a pesar de que el acumulado anual arroja resultados negativos para todos. Volkswagen lidera el mercado (-1,1%), seguida por Renault (+0,1%) y Peugeot (+4,3%). Aunque no están en el top diez de ventas, es destacable el aumento de matriculaciones en septiembre de marcas como Dacia (+35,4%), Audi (+30,3%) o Jeep (+25,4%). El Grupo FCA es uno de los que mantuvo todas sus marcas en positivo en septiembre. Además de Jeep, Fiat subió un 13%, Lancia, un 12,6%, y Alfa Romeo, un 2,7%. También el Grupo Hyundai cerró septiembre en positivo, con Hyundai creciendo un 1,1% y Kia, un 9,3%.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE				
	Septiembre	%20/19	Ene/Sept	%20/19
VW	94.144	-1,1	805.544	-30,1
RENAULT	72.261	+0,1	539.790	-27,9
PEUGEOT	64.323	+4,3	476.656	-28,2
MERCEDES	58.632	+2,8	418.166	-18,3
SKODA	51.806	+17	403.678	-19,1
TOYOTA	51.429	+11,6	379.625	-17,9
FORD	50.491	+1,1	357.362	-33,5
FIAT	48.454	+13	326.503	-32,2
BMW	44.774	-0,9	373.246	-18,1
CITROËN	38.743	-7,1	302.647	-32,9

LOS MAYORES MERCADOS				
	Septiembre	%20/19	Ene/Sept	%20/19
ALEMANIA	265.227	+8,4	2.041.831	-25,5
FRANCIA	168.289	-3,0	1.166.698	-28,9
ITALIA	156.132	+9,5	966.017	-34,2
ESPAÑA	70.729	-13,5	595.435	-38,3
POLONIA	38.147	+8	295.101	-28,2
BÉLGICA	36.083	+1	333.607	-24,1
HOLANDA	29.434	-21,9	249.632	-24,8
SUECIA	28.719	+7,3	202.644	-18,2
AUSTRIA	22.162	+5,3	180.639	-30,1
EU	933.987	+3,1	7.058.090	-28,8
EFTA	38.020	+5,3	266.174	-23,2
REINO UNIDO	328.041	-4,4	1.243.656	-33,2
EU + EFTA + R.UNIDO	1.300.048	-1,1	8.567.920	-29,3

VOLKSWAGEN ID.4

Primer SUV eléctrico de la marca

Volkswagen ya comercializa en nuestro país su primer eléctrico, el compacto ID.3, y ahora acaba de anunciar el lanzamiento al mercado del nuevo ID.4, su primer SUV eléctrico, que llegará a finales de año a los concesionarios. Inicialmente se podrá adquirir en dos ediciones especiales de lanzamiento: ID.4 1st y el acabado superior, ID.4 1st Max.

Ambos modelos montan un motor de 150 kW (204 CV) de potencia y su batería de 77 kWh les permite alcanzar una autonomía en ciclo WLTP de 522 kilómetros. La gama se completará con otras tres variantes, que llegarán en próximos meses. Ofrecerá dos propulsores de 109 y 125 kW, con

batería de 52 kWh, que le permitirá 340 kilómetros de autonomía, así como del motor eléctrico más potente de la gama, que entrega 225 kW y se combina con una batería de 77 kWh.

El ID.4 1st ofrece control de crucero adaptativo (ACC), Front Assist con detección de peatones, Lane Assist, Light Assist, cámara trasera y asistente de estacionamiento Park Pilot, además de funciones de control de fatiga, reconocimiento de señales viales

y control de presión en los neumáticos.

La versión 1st Max incorpora además el asistente de conducción Travel Assist, el asistente de cambio de carril Side Assist, sistema de visión periférica Area View y suspensión adaptativa DCC con selector de modos de conducción. Además, incluye el original Head-

up Display con realidad aumentada, que proyecta información relevante sobre la navegación, los sistemas activos o la velocidad sobre el parabrisas, o directamente sobre la calzada.

Ambas variantes cuentan con sistema de aire acondicionado Air Care Climatronic y sistema de arranque sin llave.

ID.4 1st: 45.485 €
ID.4 1st Max: 55.145 €



SEATLEÓN E-HYBRID

La marca española ya ofrece un híbrido enchufable

La nueva generación del Seat León, el coche más vendido del mercado español, llegó a los concesionarios a comienzos de año con mecánicas tradicionales. Y es ahora cuando la gama crece con una nueva variante e-Hybrid, que convierte a este modelo en el primer híbrido enchufable de la marca.

Esta versión incorpora un motor térmico de gasolina 1.4 TSI de 150 CV (110 kW) asociado a otro motor eléctrico de 116 CV (85 kW) que ofrecen una potencia conjunta de hasta 204 CV (150 kW). El modelo tiene la etiqueta 0 de la DGT, ya que puede recorrer hasta 64 kilómetros en modo cien por cien eléctrico y se puede recargar en una toma de 3,6 kW, en 3 horas y 42 minutos, o en un

enchufe normal de 2,3 kW, en 5 horas y 48 minutos.

El sistema Seat Connect incluye funciones específicas para esta versión. El conductor puede controlar el flujo de energía del sistema a través de la pantalla de infotretenimiento de la consola central y, en el cuadro de mandos Digital Cockpit, puede ver información sobre la recuperación de energía, la potencia disponible en cada momento, el modo de conducción, la autonomía y el nivel de carga de la batería.

Además, en el apartado de conectividad incorpora funciones compartidas para toda la gama, como el sistema de llamada de emergencia eCall, acceso remoto a los datos del vehículo y la ubicación del mismo, alertas

por exceso de velocidad, robo, etc.

Cuenta también con el sistema de conectividad Full Link, que permite vincular el teléfono mediante Android Auto y Apple CarPlay.

Desde el acabado Xcellence incorpora elementos como control de velocidad de crucero, sensor de aparcamiento trasero, sensor de luces y lluvia, función Coming & Leaving Home, detector de fatiga, asistente de salida involuntaria de carril, asistente de frenada automática en ciudad con protección de peatones y ciclistas, pantalla táctil a color de 10 pulgadas, Bluetooth, sistema de reconocimiento de voz, climatizador automático de tres zonas, etc.

trasero, carcasas de los retrovisores y barras de techo en óptica aluminio. En el interior cuentan de serie con la instrumentación digital Audi virtual cockpit plus, sistema MMI navegación plus, inserciones en aluminio mate cepillado, asientos deportivos y tapicería en Alcantara y cuero con el logo S grabado.

El e-tron S cuesta 100.350 € y el e-tron Sportback 102.650 €

AUDI

Arranca la venta de e-tron S y e-tron S Sportback

La gama e-tron de Audi añade a su oferta las versiones más dinámicas: los nuevos e-tron S y e-tron S Sportback. Ambos cuentan con dos motores eléctricos en el eje trasero y uno en el delantero, lo que los convierte en los primeros eléctricos del mundo producidos en serie con tres motores eléctricos. Ofrecen una potencia de hasta 370 kW (503 CV) y tracción quattro con vectorización eléctrica de par. Estos modelos se distinguen por

un equipamiento de serie muy completo. Respecto a las variantes de acceso destacan por las llantas de aleación de 20 pulgadas en diseño S con cinco radios en V, las pinzas de freno en color negro con el logo S, paragolpes específicos, spoiler



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

PRECIOS

5 puertas	
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp XCELLENCE	34.080 €
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp XCELLENCE GO L	34.280 €
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp XCELLENCE GO XL	34.490 €
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp FR	34.900 €
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp FR GO L	35.100 €
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp FR GO XL	35.310 €
Sportstourer	
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp XCELLENCE	35.280 €
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp XCELLENCE GO L	35.480 €
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp XCELLENCE GO XL	35.690 €
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp FR	36.100 €
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp FR GO L	36.300 €
1.4 e-HYBRID 204 CV (150kW) DSG-6 St&Sp FR GO XL	36.510 €

SPOTICAR

LA NUEVA MARCA DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN DE PSA

El Grupo PSA ha lanzado Spoticar, su nueva plataforma de vehículos de ocasión, que aglutina las marcas comerciales Citroën Select, Opel Ocasión y Peugeot Ocasión. Cuenta con más de 200 puntos de venta y una web, www.spoticar.es, en la que se pueden encontrar más de 5.000 coches.

Los modelos de Spoticar



han sido sometidos a controles exhaustivos y cuentan con hasta 3 años de garantía. Además, disponen de mantenimiento gratuito durante 1 año o 15.000 km. Por otro lado, permiten la devolución del coche en 14 días o 1.000 km si el cliente no queda satisfecho. Sus precios son llave en mano y no tienen gastos adicionales.

También ofrecen vehículos premium, de menos de dos años y 60.000 km, con dos años de garantía, y modelos Advanced (de hasta diez años o 200.000 km), con un año de garantía.





Qcar by Quikly, el ecosistema de movilidad de los servicios y agentes oficiales

El modelo Qcar by Quikly permite a los servicios oficiales, a través de plataformas tecnológicas, crear ecosistemas de movilidad en su zona de influencia empleando los vehículos que ya tienen matriculados y, en la mayoría de los casos, inmovilizados. Es un proyecto de movilidad compartida y sostenible para los Servicios Oficiales y Agentes creado por FAGENAUTO y Dealerbest.

¿Cómo funciona Qcar by Quikly?

Los servicios oficiales no necesitan ningún recurso extra para poner en marcha el modelo Qcar by Quikly, porque ya tienen lo principal para su funcionamiento: vehículos, una zona de recogida y entrega, mantenimiento y el fondo de negocio. El funcionamiento del servicio es muy sencillo:

1. Descargar la App. A través de la aplicación móvil, los clientes de los servicios oficiales pueden acceder a la flota disponible y seleccionar las fechas de reserva.

2. Crear un perfil. Cada cliente tiene un perfil con sus datos personales, documentación y método de pago. Los usuarios pueden consultar y actualizar su perfil.

3. OnBoarding. Mediante la aplicación, los clientes pueden realizar el proceso de registro subiendo su documentación (DNI, carné de conducir...) y la aprobación de los nuevos perfiles se puede llevar a cabo de manera automática por validación biométrica.

4. Pagos. Para realizar una reserva es imprescindible que el usuario introduzca un método de pago válido. El pago se hace mediante la propia App.

El papel de los agentes y servicios oficiales

Además de tener ya disponibles los recursos para poder trabajar con Qcar by Quikly, los servicios oficiales cuentan con una dispersión territorial que permite crear modelos de movilidad que ayuden a suplir las carencias que presenta el transporte público en España, especialmente en las áreas no metropolitanas. La finalidad del modelo es que la movilidad en España esté en manos de empresas locales que son las que mejor pueden ayudar a conseguir los objetivos de ecología y sostenibilidad, y dar a esas empresas la posibilidad de participar en un negocio nuevo para ellas y su zona de influencia.

¿Quién puede recurrir al modelo de movilidad de Qcar by Quikly?

Cualquier persona, física o jurídica, que necesite un vehículo en función de distintas circunstancias: un coche familiar para ir de vacaciones, un turismo para moverse por pueblos mal comunicados, una flota para una empresa... Qcar by Quikly pretende responder principalmente a las necesidades de movilidad de la llamada España rural.

¿Cuál es la diferencia entre el carsharing tradicional y Qcar by Quikly?

Con el servicio Qcar by Quikly, los vehículos son recogidos y devueltos en puntos controlados: talleres de concesionarios, estaciones de tren, aparcamientos privados... De este modo, los servicios y agentes oficiales cuentan con la garantía de que los vehículos están siempre monitorizados y en perfectas condiciones, creando así un proyecto económicamente sostenible y rentable.

Qcar by Quikly es un servicio rentable, digital, rápido y flexible que permite a los usuarios alquilar vehículos por horas, días o meses ofreciendo a los agentes y servicios oficiales la garantía y seguridad de que su flota estará en todo momento localizada y monitorizada.

SUBARU

VERSIONES ECOHYBRID PARA XV Y FORESTER

La gama ecoHybrid de Subaru cuenta con dos integrantes: el XV y el Forester, que se suman a las variantes más ecológicas alimentadas por GLP, reafirmando el compromiso de la marca con el medioambiente. Estos son los primeros modelos de Subaru que incorporan la tecnología e-Boxer, desarrollada cien por cien por la marca y compuesta por un motor 2.0 atmosférico de cuatro cilindros e inyección directa de 110 kW (150 CV) y un motor eléctrico de 12,3 kW de potencia máxima integrado en la caja



de cambios automática Lineartronic y alimentado por una batería de iones de litio de 118 voltios.

A esto suman la tracción integral permanente Symmetrical All Wheel Drive, que lleva utilizándose en los vehículos Subaru desde 1972 y que es toda una seña de identidad de la marca. El sistema ofrece un plus de seguridad más allá de la conducción 'off road' o sobre hielo y nieve. Tiene reparto activo de par (Active Torque Split) y reparto activo de par en curva (Active Torque Vectoring).

Ambos modelos consiguen la etiqueta ECO de la DGT y pueden circular entre 1,6 y 2 kilómetros en modo EV, cien por cien eléctrico, siempre que no se superen los 40 km/h.

El XV ecoHYBRID se puede comprar desde 30.500 euros y el Forester ecoHYBRID, desde 32.950 euros.

saber comprar y vender MERC

más completa en www.motor16.com/precios

PRECIOS

2.0 TDI 150 CV St&Sp DSG STYLE	37.500 €
2.0 TDI 150 CV St&Sp DSG STYLE GO	38.558 €
2.0 TDI 150 CV St&Sp DSG XCELLENCE	40.670 €
2.0 TDI 150 CV St&Sp DSG XCELLENCE GO	41.770 €
2.0 TDI 150 CV St&Sp DSG FR	41.380 €
2.0 TDI 150 CV St&Sp DSG FR GO	42.480 €



SEAT TARRACO

Nueva versión 2.0 TDI de 150 CV

Hasta ahora, el Tarraco con motor TDI se ofrecía con tracción delantera y cambio manual, o con 4Drive acoplado a una caja de cambios

DSG. Ahora, el buque insignia de la marca española incorpora una nueva versión de tracción delantera asociada al motor diésel TDI de 2.0

litros y 150 CV con cambio DSG de siete velocidades que se prevé acapare buena parte de las ventas y se consolide como la más demandada en diésel en nuestro país.

Este motor se asocia a los acabados Style, Xcellence y FR, y tiene opción de cinco o siete asientos.



PRECIOS

Essential TCe 1.0 75kW (100CV) GLP 4X2	15.565 €
Prestige TCe 1.0 75kW (100CV) GLP 4X2	18.365 €
Serie Limitada Aniversario TCe 1.0 75kW (100CV) GLP 4X2	18.565 €

DACIA

Nueva variante GLP para el Duster

La gama del Dacia Duster crece con una nueva motorización de gas licuado del petróleo, GLP, equipada con el motor TCe 100 CV tres cilindros turbo Euro6DTemp. Con este sistema, el modelo consigue la etiqueta ECO. Ofrece unos 1.200 kilómetros de autonomía gracias a su doble depósito de gasolina (50 litros) y GLP (42 litros, aunque son 33,6 reales por normativa de llenado hasta un 80% máximo).

Y combina ventajas medioambientales, al emitir menos NOx y CO2, y ventajas económicas, ya que un litro de GLP cuesta prácticamente la mitad que la misma cantidad de gasolina. Si te decantas por este modelo, Repsol tiene un acuerdo de colaboración con el Grupo Renault (propietario de Dacia) y ofrece, hasta el 31 de diciembre de 2020, una tarjeta regalo de 300 euros de carburante gratuito. La compañía petrolera cuenta con 413 estaciones de servicio equipadas para suministrar GLP, un 60 por ciento del total nacional.

TOYOTA AYGO

MÁS EQUIPAMIENTO Y DOS EDICIONES ESPECIALES

Toyota ha renovado la gama de su urbano Aygo, que ahora incluye cuatro variantes: la básica X-play, las dos ediciones especiales, Aygo X-cite JBL y Aygo X-clusiv, y la más equipada Aygo X-style.

La edición especial X-cite JBL es una propuesta muy juvenil, gracias a su carrocería bitono gris oscuro y mandarina. Equipa un sistema de sonido Premium JBL. Por su parte, el Aygo x-clusiv destaca por su exclusivo color rojo emoción, sus llantas de 15 pulgadas y sus cristales traseros oscurecidos.



Todas las versiones están propulsadas por el motor 1.0 VVT-i de 53 kW/72 CV, que puede ir asociado a una caja de cambios manual o a una automática (900 €).

Los precios del Aygo parten de 10.500 € o 90 € al mes con la financiación Toyota Easy, a la que se pueden añadir cuatro años de garantía y cuatro de mantenimiento por solo 12 € más al mes. Sin financiación, está disponible desde 11.700 €.

¿BUSCAS EMPLEO?

Encuétralo en el mundo del motor.

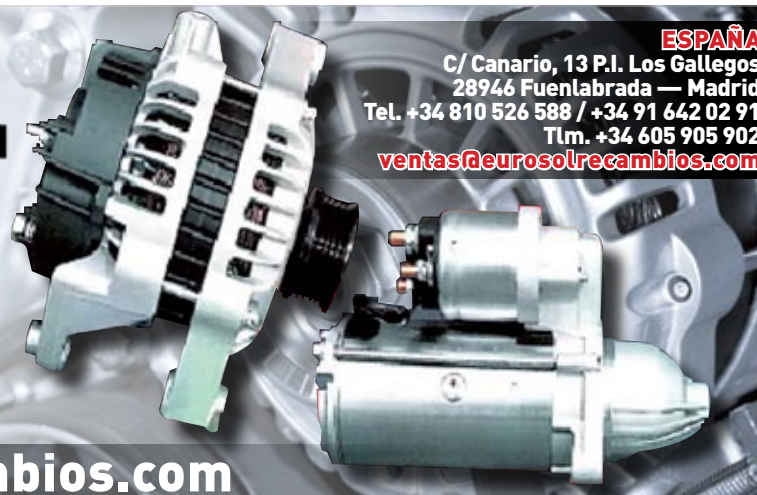
Mádanos tu CV a: seleccion@dealerbest.com
O entra en: dealerbest.com/ofertas-de-empleo

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

■ ALTERNADORES
 ■ MOTORES DE ARRANQUE
 ■ PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com



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



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



¿RENAULT ZOE O SEAT Mii ELECTRIC?

José Manuel M.T.

En casa estamos planteando comprar un segundo coche y ronda por la cabeza adquirir un vehículo eléctrico. No somos demasiado expertos en este campo y por eso recurrimos a ustedes para que nos asesoren. Nos gusta el Renault Zoe, pero también nos atrae el precio del Seat Mii. La diferencia es notable. ¿Cuál sería la mejor opción de compra para ustedes? Muchas gracias.

RESPUESTA

Pues como ocurre con los vehículos térmicos, la mejor opción pasa por el tipo de uso y las necesidades de cada conductor. Y la diferencia de precio, hasta 13.000 euros a favor del Seat Mii eléctrico, es como para pensárselo, aunque las prestaciones, autonomía, tecnología y tamaño del Renault Zoe también tienen un precio.

La elección de un eléctrico como segundo vehículo en casa nos parece la mejor opción. Otra cosa ya es el tipo de uso prioritario al que se dedicará. Suponemos que será para utilizarlo en ciudad, el principal enfoque de los dos modelos seleccionados. Pero hay que matizar. El Seat Mii es bastante más urbano que su rival. Por tamaño, mide 3,56 metros frente a los 4,09 del Zoe; por maniobrabilidad y radio de giro; por aforo, pues presenta cuatro plazas frente a las cinco del Renault; e incluso por potencia: 83 CV frente a las opciones de 109 o 136 CV que ofrece su 'opositor' francés. En ambos casos el cambio es automático de una relación y presentan funciones de carga regenerativa, con cuatro niveles de intensidad en el Mii.

El Zoe es más coche, por tamaño y tacto general, es más habitable, contempla un maletero con 338 litros –frente a los 251 del modelo español– y se ha desarrollado como vehículo eléctrico desde el inicio, mientras que el Mii se adaptó desde las variantes térmicas.

Y llega la madre de todas las batallas: la autonomía. El Mii ofrece un rango de acción de hasta 260 kilómetros –358 en conducción exclusivamente urbana– gracias a su batería de iones de

CARTA DE LA SEMANA



litio con 36,8 kWh –32,3 útiles– de capacidad. El Zoe contempla una batería de 41 kWh asociada a un motor de 109 CV que otorga una autonomía de 300 kilómetros. Si se monta la de 52 kWh, disponible con 109 CV y 136 CV, el radio de acción es de 395 o 386 kilómetros, respectivamente. Como ves, la diferencia es sobresaliente y eso te permitirá salir fuera de la ciudad con mucha mayor solvencia. El Mii consume, lógicamente, menos: 14,4 kWh, frente a los 17,2 de su rival. Como referencia, el Mii tarda 4 horas en cargarse en una toma de 7,2 kW, y una hora en una de 40 kW –el máximo que admite–. El Zoe lo hace en una hora a 50 kW y en casi 7 horas a 7,4 kW. En ambos casos se puede gestionar la carga y sa-

ber el estado de 'salud' del vehículo de manera remota, desde nuestro smartphone.

El modelo de Seat se puede adquirir desde 17.800 euros y su rival parte de 30.542 euros –34.342 la variante más potente con la batería de 52 kWh–, aunque ofrece la posibilidad también de alquilar la batería y bajar la tarifa de salida. Esos precios son con las campañas de las marcas, pero se pueden añadir, además, las ayudas del Plan Renove o Moves II.

En cualquier caso, si el uso es mayoritario por ciudad y sus alrededores, el Mii es la opción más lógica. El Zoe te permite salir de la urbe con más solvencia, es más prestacional y se rodea de un equipamiento bastante más avanzado.

CONSULTAS RÁPIDAS

FORD PUMA AUTOMÁTICO SIN 'MILD HYBRID'

Óscar Fuentes

Pues mucho nos tememos que es así. El coqueto Ford Puma dispone de variantes 'mild hybrid' de 48 voltios exclusivamente en su gama de gasolina, asociadas al motor tricilíndrico 1.0 EcoBoost, tanto con 125 como con 155 CV, y siempre con la caja manual de seis relaciones. Si tu decisión pasa, como dices, por la transmisión automática, en este caso con doble embrague y siete

relaciones, no hay posibilidad de disfrutar de ese sistema híbrido ligero de 48V y, por tanto, no lleva la etiqueta medioambiental ECO. Por cierto, la caja automática sólo se asocia a la variante de 125 CV; no está disponible con 155 CV ni para el motor diésel de 120 CV.

CAMBIO DE PARABRISAS Y CALIBRACIÓN

Javier Hernández

Es cierto que muchos de los asistentes de conducción ADAS, como la frenada de emergencia

con detección de peatones y ciclistas, el lector de señales de tráfico, el control de cruce adaptativo... funcionan mediante una cámara situada en el parabrisas. Si éste lo tienes que sustituir debido a una grieta o rotura, es necesario que lo hagas en un servicio oficial o taller autorizado. El motivo es que al colocar el nuevo parabrisas es necesario recalibrarlo con exactitud para que los diferentes elementos ADAS funcionen correctamente.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿A QUÉ EDAD PODRÍA SACARME EL CARNÉ DE CAMIÓN?

En nuestra legislación, básicamente el tema de los permisos de conducción se regula en función de la masa máxima autorizada que tenga el vehículo. Así, con el permiso de la clase B, se podrán conducir vehículos de hasta 3.500 kilos de masa máxima autorizada. Con el permiso de la clase C1, vehículos cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilos y no sobrepase los 7.500, y siempre que, además, sólo admitan ocho pasajeros como máximo, excluido el conductor. Y con el permiso de la clase C se podrán conducir vehículos cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilos que estén diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros, además del conductor. Pues bien, para obtener el permiso de la clase B –que autoriza sólo hasta 3.500 kilos de masa máxima autorizada– será necesario tener cumplidos los 18 años. Para obtener el permiso C1 habrá que haber obtenido, previamente, el permiso de la clase B, lo que significa que al menos se tendrá que tener cumplidos los 18 años de edad. Por último, para obtener el permiso de la clase C1, también será necesario haber obtenido, previamente, el permiso de la clase B, pero, además, en este caso también será indispensable que el titular del carné tenga cumplidos los 21 años de edad.

BUENA PREGUNTA

SE PUEDE CON MÁS DE TRES AÑOS DE ANTIGÜEDAD DEL CARNÉ Y SI SE CUMPLEN CIERTOS REQUISITOS

¿Puedo conducir una motocicleta con mi permiso de la clase B?

RESPUESTA

El permiso de conducción de la clase B autoriza para conducir los automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilos y que estén diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros, además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilos.

También se podrá conducir el conjunto de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B, y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilos, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 4.250 kilos.

Del mismo modo se podrán conducir triciclos y cuadríciclos de motor, así como ciclomotores.

En general, con el permiso de la clase B no se podrán conducir motocicletas, si bien, excepcionalmente, cuando la antigüedad del permiso de la clase B sea superior a tres años y siempre que dicha motocicleta tenga una cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, una potencia máxima de 11 kW y una rela-

ción potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg, sí podría conducirse con el permiso B. Hay que recordar que la edad mínima para obtener el carné de la clase B es de 18 años cumplidos.

No obstante, hasta que el conductor no cumpla la edad de 21 años, con dicho permiso no se podrán conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.

Por último, se debe señalar que conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción correspondiente es una infracción muy grave, cuya sanción es de 500 euros y la pérdida de 4 puntos.



ES UNA INFRACCIÓN GRAVE QUE CONLLEVA SANCIÓN

¿Me pueden quitar puntos por realizar mal un cambio de sentido?

RESPUESTA

El cambio de sentido es la maniobra por la cual el conductor de un vehículo pretende invertir el sentido de su marcha. Para ello se debe elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el menor tiempo posible.

Deberá advertirse con las señales preceptivas y con la antelación suficiente, cerciorándose de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la vía. En caso contrario, deberá abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla.

Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de senti-

do, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, deberá salir de ella por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo. Además, está prohibido realizar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias señaladas anteriormente, así como en los pasos a nivel, en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal Túnel (S-5), en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento.

Pues bien, siempre que no se cumplan estas obligaciones para realizar el cambio de sentido, bien porque se realice en un lugar prohibido, o porque no se realice correctamente, se estaría cometiendo una infracción grave, cuyo importe sería de 200 euros y, además, supondrá la pérdida de 3 puntos del carné de conducir.

► 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 a: 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.



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM



Alfa Spider y Fiat Barchetta, renacen los descapotables

Los cabrio italianos ponían de moda, de nuevo, los descapotables. Una excusa para probar algunos de los más apetecibles.

Era esta una semana en la que Renault tenía gran protagonismo en nuestra revista. Por un lado, porque conducíamos por primera vez la versión familiar del Laguna. Por otro, porque

descubríamos el sucesor de uno de los modelos capitales en la marca, el Renault 19.

Pero había más novedades de importancia. Por ejemplo, Mitsubishi, más 'europea' que



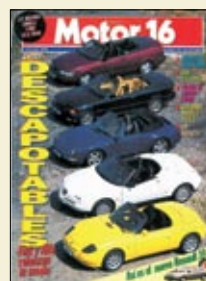
nunca tras la llegada del Carisma –en un proyecto con Volvo en Holanda del que nació el S40– a nuestro mercado.

Y Opel nos mostraba las virtudes de sus diésel en un viaje entre Barcelona y Budapest, en el que el Corsa solo había gastado 5,8 l/100 km de media.

Pero lo más llamativo eran dos descapotables italianos –Alfa Spider y Fiat Barchetta– que probábamos a fondo.

El Alfa –4,8 millones y 150 CV– destacaba por diseño y comportamiento. El Fiat –3,3 millones y 130 CV– por su presentación y la rigidez de su carrocería.

Y con esa excusa hacíamos un repaso a algunos de los descapotables más interesantes del mercado. Desde el superexclusivo Bentley Azure al superdeportivo Porsche 911 Carrera 4 Cabrio, pasando por el BMW 328i, el Mercedes SL o el Saab 900.



LA PORTADA

Nº 611

FECHA

4-7-1995

HABLAMOS DE

Con Alfa Spider y Fiat Barchetta en primer plano, nuestra portada mostraba algunos de los coches más llamativos que cualquier aficionado querría conducir: los cabrio. BMW 328i, Saab 900 Cabrio y el deportivo Porsche 911 Carrera 4 Cabrio creaban una portada a cielo abierto. Junto a ellos, las fotos espía del nuevo Renault 19.



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

Llega el Toyota RAV4 de cinco puertas

Toyota había generado un pequeño 'terremoto' con su RAV4, un SUV deportivo que, sin embargo, pecaba de poca versatilidad con sus tres puertas. La versión de cinco lo arreglaba.

Los planes inmediatos de Mercedes-Benz quedaban al descubierto. Una serie de fotos espía y bocetos mostraban nuevas variantes en la gama del Clase E –la carrocería familiar– o el Clase C, con

los futuros CLK y CLK Cabrio.

También descubríamos el futuro monovolumen de Opel, el Sintra. Y de la marca alemana, conducíamos la nueva gama del Vectra, con más tecnología



y motores más eficientes y brillantes.

Pero la toma de contacto que, con el tiempo, se ha visto más importante era el Toyota RAV4 de cinco puertas. Una versión que multiplicaba los atractivos del tres puertas. Hoy en día, ya no se entiende un SUV que no sea de cinco puertas; y este RAV4 fue el que nos lo 'explicó'.

Con los monovolumen en pleno auge, de Ford conducíamos

su Galaxy, desarrollado en colaboración con Volkswagen.

Y también de la marca del óvalo probábamos a fondo el Explorer, imponente TT –en la página 18 puedes ver su aún más imponente sucesor– con 156 CV y 4,8 millones de precio que brillaba por confort y relación calidad-precio.

Otra prueba, la del VW Passat 1.6 de 100 CV, atractiva versión de entrada a la gama.



LA PORTADA

Nº 612

FECHA

11-7-1995

HABLAMOS DE

En un tiempo en el que las berlinas estaban en pleno auge, el Opel Vectra era uno de los modelos de más éxito. Su nueva gama protagonizaba nuestra portada junto al Lamborghini Calà, creación de Giugiaro con motor V10. Y además, los planes de Mercedes, al descubierto.

#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

ARI
ASOCIACIÓN
REVISTAS

www.revistasari.es



Las grandes metas tienen mejores principios.



Audi e-tron Sportback. 100% eléctrico.

El futuro no es algo que sucede sin más, es algo que provocamos, algo que creamos entre todos, siguiendo nuestros valores en cada paso que damos. Como cuando decides conducir el nuevo Audi e-tron Sportback y apuestas por una nueva forma de movilidad sostenible. Con tecnología punta como su revolucionaria carga ultra rápida que completa el 80% de batería en solo 30 minutos* y una autonomía de 446 km**, el Audi e-tron Sportback te ofrece la innovación que necesitas para alcanzar la meta que todos queremos.

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.