

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

ASTON MARTIN DBX

Al volante



ASÍ VA EL SUV DEPORTIVO MÁS EXCLUSIVO

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 17 DE NOVIEMBRE Nº 1.785 del 3 de noviembre al 16 de noviembre de 2020



PROBAMOS DOS HÍBRIDOS A TU ALCANCE

Citroën C5 Aircross Hybrid

Enchufable



▶ 55 km de autonomía eléctrica
▶ 35.990 euros



Autorrecargable



Toyota Yaris Hybrid

▶ 2,7 l/100 km en ciudad
▶ 18.650 euros

Y CONDUCCIMOS LAS ÚLTIMAS NOVEDADES

Cupra Formentor
Desafiante



Opel Insignia
Más eficiente



Hyundai i20
Entra en la élite



Volkswagen Golf GTI
Emociones fuertes



Y ADEMÁS... BMW SERIE 4 COUPÉ - DACIA DUSTER GLP - GAMA HÍBRIDA ENCHUFABLE DE MERCEDES - SKODA ENYAQ IV - GAMA VOLVO RECHARGE

SILENT URBAN VEHICLE

CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID HÍBRIDO ENCHUFABLE E-COMFORT CLASS SUV



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

Desde
220€/MES⁽¹⁾
Entrada: 5.359,72€
47 cuotas, TAE: 4,44%
Última cuota: 21.222,38€



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

LOS MEJORES COCHES DEL MUNDO

Aston Martin,
Audi, Bentley,
Brabham,
Bugatti, Ferrari,
Ford, Gordon
Murray, Honda,
Koenigsegg,
Lamborghini,
Lotus, Maserati,
McLaren,
Pagani,
Pininfarina,
Rolls-Royce,
Touring
Superleggera



3€ nº4
0101010 2020

7 PRUEBAS
Gama Audi RS,
Ford Explorer 3.0 PHEV,
Kia XCeed PHEV,
Cuatro generaciones del
Seat León

NOVEDADES
Bugatti Centodieci, Ford
Mustang Mach-E GT,
Karma Revero, Lexus
LC 500 Cabrio... Y 36
supercoches más.

REPORTAJE
Hispano Suiza Carmen:
así se hizo realidad el
sueño de construir el coche
español más asombroso

-Reportaje:
Así se hace el
Hispano-Suiza
Carmen

YA EN
TU KIOSCO
SOLO 3€

-18 coches para soñar:
Aston Martin, Audi,
Bentley, Brabham,
Bugatti, Ferrari, Ford,
Gordon Murray, Honda,
Koenigsegg, Lamborghini,
Lotus, Maserati, McLaren,
Pagani, Pininfarina,
Rolls-Royce, Touring
Superleggera
-Pruebas: Gama Audi RS,
Ford Explorer 3.0 PHEV,
Kia XCeed PHEV,
Cuatro generaciones del
Seat León
-Reportaje:
Así se hace el
Hispano-Suiza
Carmen

Al detalle



ADIÓS A FERNANDO FALCÓ

A los 81 años de edad ha fallecido Fernando Falcó y Fernández de Córdoba, marqués de Cubas y una de las figuras más carismáticas del sector tras ser presidente del RACE de 1976 a 2002, y presidir desde 2012 la Fundación Cultural de este club automovilista, que protagonizó una importante transformación durante su mandato al mejorar la integración y diversificación de los servicios a los socios, modernizar la gestión y acoger en el Circuito del Jarama las más relevantes pruebas internacionales. Desde Motor16 nos unimos al dolor de familiares y amigos.



ENERO, A LA VUELTA DE LA ESQUINA

En enero empieza a calcularse el Impuesto de Matriculación en base a las emisiones WLTP, en vez de usarse las NEDC-C actuales. Al ser más realistas y altas, ANFAC calcula que la mitad de los modelos a la venta subirán de precio al pasar a un tramo impositivo superior; y que ese encarecimiento se cebará especialmente con coches producidos en España. ¿Podrá hacerse algo con urgencia para evitar ese nuevo mazazo a usuarios, fabricantes y concesionarios?

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com
Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com
Julían Gamacho - jgamacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Montse Turiel - mturiel@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.
Consejo editorial: María Jesús Beneit, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
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 FIPP.
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.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Pandemia y cierra España

Si la preocupación de los ciudadanos en la primera ola era la salud, en esta segunda cuenta mucho también la situación económica familiar.

El envite de un estado de alarma, trasferido a las autonomías con la intención de que dure lo más posible a base de todo tipo de prohibiciones, ha caído como un jarro de agua fría en el sector del automóvil. Del mismo modo que el círculo grotesco que forma esta ingobernable pandemia se compone de diecisiete fórmulas diferentes de luchar contra un enemigo común a la vez que se perimetra el derecho fundamental de libre circulación. Esto tiene como lógica consecuencia el desconcierto de unos posibles compradores de coches que no saben ni cómo ni cuándo podrán utilizarlo. En otras palabras, mientras que gracias a las ayudas del Plan Renove 2020 para comprar vehículos menos conta-

mía familiar. De ahí que el principal reto de fabricantes y concesionarios sea atraer clientes con ofertas nunca vistas: desde todo tipo de descuentos, incentivos a la compra y aplazamientos en el pago hasta mantenimientos gratuitos, extensiones de la garantía o tasas de intereses mínimos. En este sentido, una cosa está clara, si usted necesita o quiere comprarse un coche, no tenga duda de que es el tiempo ideal para hacerlo. Especialmente si tiene en cuenta la entrada en vigor desde enero del protocolo de homologación de emisiones WLTP, que hará saltar los tramos de la mayoría de los modelos y los encarecerá como poco en un cinco por ciento.

Gracias a las ayudas para comprar vehículos menos contaminantes se preveía una recuperación de las ventas en el último trimestre del año. Pero todo está en el aire, y un reciente estudio de la consultora Deloitte concluye que casi el 60 por ciento de los españoles mantendrá su actual coche hasta que remita la pandemia y sepan a qué atenerse.

In memoriam.-
Conocí y traté a Fernando Falcó, marqués de Cubas. Fue durante casi tres décadas presidente del Real Automóvil Club de España (RACE) y su despacho siempre estuvo abierto para hablar y debatir sobre todo lo que tuviera relación con el sector del automóvil. Desde 2012 ha sido el máximo responsable de la Fundación RACE, con la intención de fomentar el estudio y la investigación del pasado, presente y futuro de la movilidad en nuestro país. Fue un buen amigo de esta revista y una gran persona que sabía disfrutar de la vida y transmitir el lado positivo de las cosas. Descanse en Paz.



TOYOTA C-HR ELECTRIC HYBRID

CUANDO LO DIFERENTE ES EXTRAORDINARIO



POR
200€
AL MES

48 cuotas. Entrada: 5.711,6 €. Última cuota: 14.286,78 €. T.I.N.: 6,50%. *T.A.E.: 7,62%.

INCLUYE:
4 AÑOS DE MANTENIMIENTO
4 AÑOS DE GARANTÍA



Emisiones CO₂ (g/km): 108–118. Consumo medio (l/100 km): 4,8–5,2.

*Precio correspondiente a Toyota C-HR 125H Advance. Precio por financiar: 24.590€ (PVP al contado sin servicios: 25.800€). Entrada: 5.711,6 €. TIN: 6,50%. TAE: 7,62%. 49 meses: 48 cuotas de 200€/mes y última cuota: 14.286,78€. Comisión de apertura financiada (2,75%): 519,16€. Importe total del crédito: 19.397,56€. Importe total adeudado: 23.886,78€. Precio total a plazos: 29.598,38€. Coste total del crédito: 5.008,38€. Importe de los intereses: 4.489,22€. Sistema de amortización francés. Oferta financiera con el producto Toyota Easy de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Incluido paquete Toyota Easy Plus con 4 años de Garantía, 4 primeros mantenimientos (un mantenimiento cada 15.000km o un año, lo que antes suceda) y 4 años de asistencia de carretera. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Oferta válida hasta 31/12/2020 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 – Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulta en tu concesionario habitual o en toyota.es

SUMARIO

Nº 1.785 • 3 al 15 noviembre de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA

FIAT TIPO

El compacto italiano se renueva y estrena una atractiva versión crossover.

10.- HYUNDAI I20 N

204 caballos y puras sensaciones deportivas para el utilitario coreano.

12.- JAGUAR I-PACE

El eléctrico británico se renueva y añade funcionalidades de recarga.

14.- EN PORTADA

TOYOTA YARIS HYBRID 120H

La nueva generación del Yaris mejora en calidad, en dinámica, en eficiencia, en agrado de conducción, en seguridad...

22.- CUATRO RUEDAS

CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID

La cotización del C5 Aircross sube enteros con la mecánica híbrida enchufable de 225 CV y etiqueta '0'.

26.- SKODA ENYAQ IV

El Enyaq IV cada vez está más cerca y apunta muy alto, directo al éxito.

28.- ASTON MARTIN DBX

Aston Martin dice que el DBX es el automóvil más importante en sus 107 años de historia. No es una exageración.

32.- CUPRA FORMENTOR

El Formentor, el primer modelo cien por cien de pura raza Cupra echa toda la carne en el asador. Es un tornado de sensaciones.

35.- BMW SERIE 4 COUPÉ

Segunda generación del Serie 4 que con su versión 420d, con etiqueta ECO, brilla por deportividad racional.

36.- OPEL INSIGNIA

El Opel Insignia, el segundo más vendido del segmento en España se pone al día para seguir con su éxito.

38.- HYUNDAI I20

El nuevo i20 se pone a la vanguardia del segmento con una notable dotación de tecnologías, tanto de ayuda a la conducción como de comunicación o eficiencia.

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca

ASTON MARTIN	28
BMW	35
CITROËN	22, 44
CUPRA	32
DACIA	48
DS	45
FIAT	8
FORD	10
HYUNDAI	10, 38
JAGUAR	12
MCLAREN	12
MERCEDES	40
OPEL	36
SKODA	26
TOYOTA	14
VOLKSWAGEN	42
VOLVO	46



8



28



40



46



56

40.- GAMA MERCEDES EQC

La gama de híbridos enchufables logra valores récord de autonomía eléctrica.

42.- VW GOLF GTI

La octava generación llega para continuar encumbrando la historia de los GTI. Es el nuevo dueño y señor.

44.- CITROËN C3

Estilo juvenil y desenfadado y máxima personalización.

45.- DS3 CROSSBACK E-TENSE

Movilidad 0 emisiones llena de

glamour y sofisticación.

46.- BAJO LA LUPA GAMA RECHARGE DE VOLVO

La marca sueca cuenta con la gama más amplia de híbridos enchufables; un modelo en cada familia.

48.- DACIA DUSTER GLP

Democratizar la tecnología ecológica en la que Dacia es líder gracias a sus modelos de gas licuado del petróleo GLP.

51.- AL DÍA IMPUESTO DE MATRICULACIÓN

En enero se acerca subida a cuenta del WLTP.

52.- LA SEMANA

54.- ALA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS ALEX PALOU FICHA POR EL EQUIPO CHIP GANASSI

Alex Palou ha hecho historia tras ser fichado por Chip Ganassi, una de las mejores estructuras de EEUU y campeón en 2020.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

MEJORES OFERTAS PARA COMPRAR COCHE

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...

UNA PUERTA MÁS PARA EL FIAT 500

Si el actual 500 permite elegir entre dos carrocerías, el nuevo 500 sumará a las variantes Berlina y Descapotable la nueva 3+1, que debuta en versión La Prima Openig Edition. El 500e 3+1 incorpora una pequeña puerta adicional en el lado derecho que facilita el acceso a la segunda fila, y que solo aumenta el peso total en 30 kilos, de manera que no afecta ni al consumo ni a las prestaciones.



La gama incluye el motor de gasolina 1.0 GSE T3

La renovación del **Fiat Tipo** incluye una versión **Cross** de estilo crossover

En una de las semanas más activas de la firma turinesa en los últimos tiempos, Fiat ha desvelado su renovado Tipo, que ahora se desdobra en dos 'temas': por un lado el modelo ya conocido, disponible en versiones sedán, de cinco puertas y Station Wagon, y con tres niveles de equipamiento –Tipo, City Life y Life–, que estrena una imagen más moderna, con nuevo frontal –primer coche de la marca que adopta el nuevo logo–, ópticas Full LED delante y detrás, un

paragolpes rediseñado y llantas de 16 y 17 pulgadas de nuevo diseño, así como un interior mejorado que estrena asientos, volante, instrumentación digital configurable y sistema de infoentretenimiento Uconnect 5. Por otro, y esa es la mayor novedad, aparece un nuevo Tipo Cross de aire crossover, limitado a la carrocería de cinco puertas y con acabados City Cross y Cross. En este caso la distancia al suelo se ha incrementado en casi 4 centímetros, mientras que

la altura del conjunto, contando las nuevas barras de techo, es 7 centímetros mayor que la del Tipo 5p 'normal'. Además, el Tipo Cross personaliza su estética con molduras en los pasos de rueda, paragolpes exclusivos, faldones laterales y un protector frontal inferior. En cuanto a motores, el Tipo adopta el tricilíndrico 1.0 GSE T3 de gasolina con 100 CV y 19,4 mkg a solo 1.500 rpm, y en diésel ofrece los Multijet 1.6 de 130 CV –antes eran 120 CV– y 1.3 de 95 CV.



►► El Tipo ofrece ahora el Pack D-Fence by Mopar, que incluye un filtro de impurezas, un purificador del aire del habitáculo y una lámpara UV que desinfecta superficies.



Sustituye al Prius Electric Hybrid
El Toyota Prius Plug-in
ya se vende en España

Toyota comercializa por fin en nuestro país su Prius híbrido enchufable, cuya mecánica está formada por un motor de gasolina 1.8 de ciclo Atkinson con 98 CV –el mismo que emplea el Prius Electric Hybrid, al que sustituye– y dos motores eléctricos: el principal (MG2) de 71 CV y el secundario (MG1) de 31 CV, cuya combinación da como re-

sultado 91 CV de potencia eléctrica, lo que totaliza un máximo de 122 CV entre los tres motores. Y la batería es de iones de litio y 8,8 kWh, recargable en algo más de 2 horas en tomas de 3,3 kW –es su máxima potencia de carga–, y en menos de 4 horas en un enchufe doméstico. Con ella, el Prius Plug-in puede recorrer 45 kilómetros sin emisiones

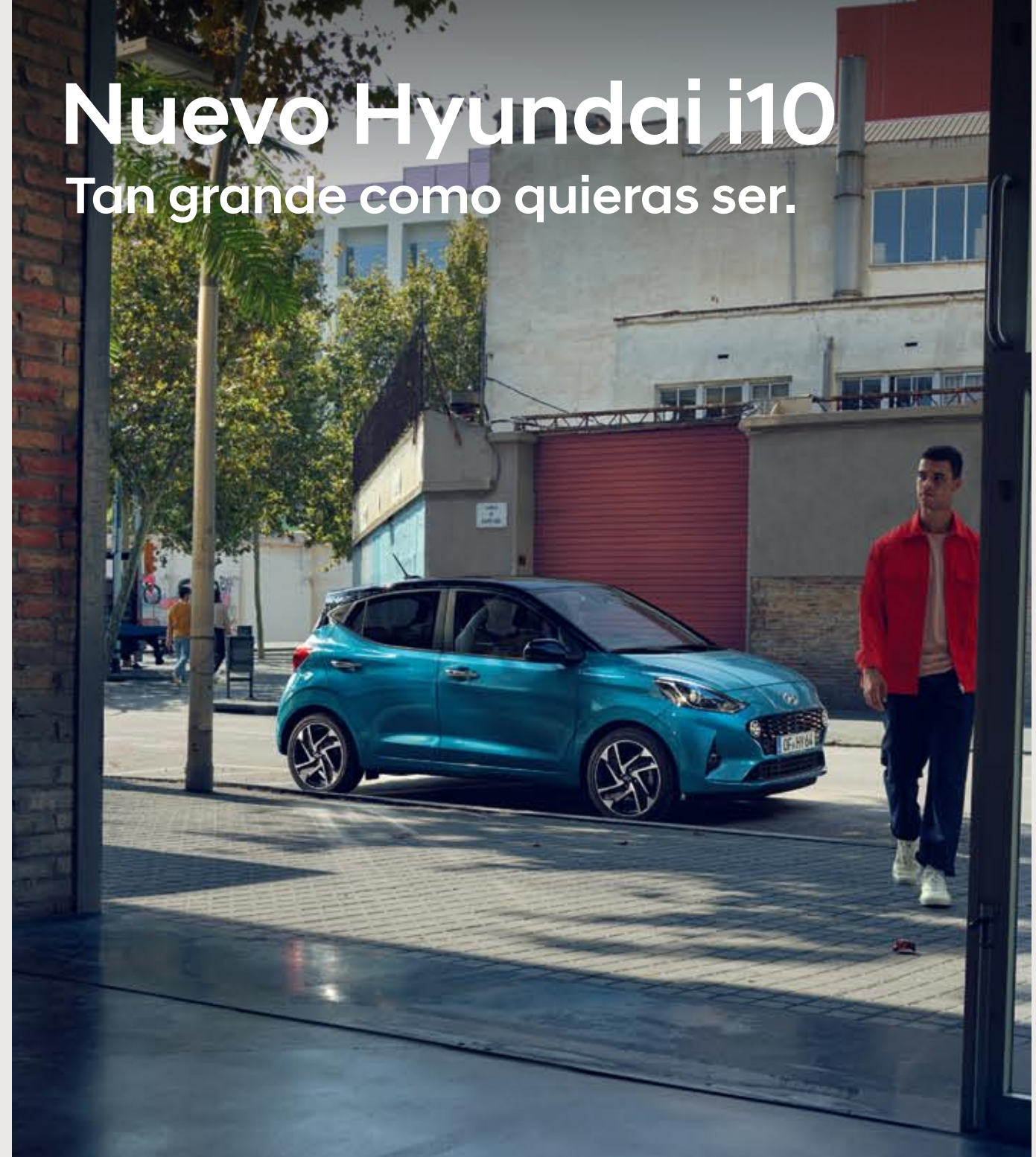
–a velocidades de hasta 135 km/h–, lo que le dota de la etiqueta 0 de la DGT. Además, homologa un gasto WLTP de entre 1,3 y 1,5 l/100 km, y emisiones de CO₂ entre 28 y 35 g/km.

►► La batería, de 8,8 kWh, se recarga al cien por cien en poco más de dos horas. Tiene 45 kilómetros de alcance eléctrico.



Nuevo Hyundai i10

Tan grande como quieras ser.



A veces, un pequeño gesto te puede llevar a algo mucho más grande. Como con el **Nuevo Hyundai i10**. Con él, cualquier cosa que hagas, siempre será mucho más grande. El Nuevo i10 te sorprenderá con su diseño completamente renovado, un espacioso maletero, cámara de visión trasera, conectividad BlueLink®, Apple CarPlay™ y Android Auto™. Pero también es grande en seguridad, ya que cuenta **de serie** con **Sistema de seguridad Smart Sense**, que incluye: sistema activo de cambio involuntario de carril (LKA), sistema de asistencia a la frenada de emergencia (FCA), luces de carretera automáticas (HBA), sistema de alerta de inicio de la marcha del vehículo delantero (LVDA), detector de fatiga del conductor (DAW) y llamada de emergencia eCall.

Sé tan grande como quieras ser con el Nuevo Hyundai i10.



5 AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

Gama Nuevo Hyundai i10: Emisiones CO₂ (gr/km): 108-127. Consumo mixto (l/100km): 4,8-5,6. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Emisiones CO₂ (gr/km): 95-108 obtenidas según el ciclo NEDC correlado.

Modelo visualizado: Nuevo i10 STYLE. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.com/es.



TRANSIT CONNECT MEJORADA

Ford ha introducido cambios en su Transit Connect, que con el motor diésel EcoBlue 1.5, disponible con potencias entre 75 y 120 CV, homologa ahora un gasto de 4,1 l/100 km NEDC—5,1 litros WLTP—gracias a los nuevos neumáticos de baja



resistencia a la rodadura. Además, mejora la capacidad de carga útil hasta 982 kilos—79 más que antes—suprimiendo la opción de doble asiento en varias versiones. Por último, suma a la gama Van la serie limitada Limited, más equipada.

OTRO 'ECO' MÁS EN SSANGYONG

Con precios desde 15.150 euros, campañas incluidas, la gama GLP con etiqueta ECO del SsangYong Tivoli—ya ofrecía el 1.5T de 163 CV—se amplía con el motor 1.2T de 128 CV, que mantiene el depósito de gasolina de 50 litros y añade uno de gas con 46 litros, logrando una autonomía superior a 1.000 kilómetros.

0 a 100 km/h en 6,7 segundos

Motor 1.6 Turbo GDi de 204 caballos para el nuevo Hyundai i20 N

La nueva generación del i20 llega con sorpresa deportiva en forma de i20 N, una versión dotada del motor 1.6 Turbo GDi de 204 CV y 28,1 mkg—constante entre 1.750 y 4.500 vueltas—que se combina con un cambio manual de 6 velocidades, y que gracias a un precio contenido—1.190 kilos—anuncia estupendas prestaciones: aceleración de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos y 230 km/h de velocidad punta. Equipa función Launch Control y sistema N Corner Carving, que es un diferencial de deslizamiento limitado mecánico

que emplea un tipo de engraje de torsión controlado mecánicamente para regular la transferencia de potencia a las ruedas delanteras. Cuenta con cinco modos de conducción—Normal, Eco, Sport, N y N Custom—, tres ajustes del estabilizador ESC—activado, deportivo y desactivado—y neumáticos Pirelli P Zero 215/40 R18, e incorpora frenos específicos—los discos delanteros tienen 40 milímetros más de diámetro que los de un i20 normal—y una dirección más directa. A Europa llegará el i20 N en la primavera de 2021.



◀ Equipa llantas de 18 pulgadas y permite elegir entre seis colores, de los que cinco pueden asociarse al techo negro opcional.

Un 'concept' basado en el EQC Mercedes EQC 4x4²: futuro todoterreno '0'

A partir del EQC 400 4Matic, el primer modelo de serie cien por cien eléctrico de Mercedes-Benz, los técnicos de la firma de Stuttgart han creado el EQC 4x4², que sienta las bases de un futuro todoterreno aventurero libre de emisiones, que presume de una altura libre al suelo de 293 milímetros—frente a los 140 del EQC o los 235 milímetros del nuevo Clase G—y de una profundidad máxima de vadeo de 40 centímetros—25 en

el EQC—. Además, todos sus ángulos de movilidad 'off road' son claramente mejores: 31,8 grados el de ataque, 33,0 el de salida y 24,2 el ventral. Por comparar, los ángulos de ataque y salida del Clase G son de 28 grados. Además, en el EQC 4x4² los programas Off-Road han sido reprogramados usando la lógica de alto rendimiento de la gama GLC, de manera que las precisas intervenciones sobre los frenos permiten

mejorar la curva de par al arrancar sobre terreno suelto. La capacidad para rodar por escenarios difíciles se completa con unos neumáticos de medida 285/50 R20. En cualquier caso, sus dimensiones también difieren claramente del EQC de serie, pues es 20 centíme-

tros más alto y sus aletines de pasos de rueda añaden 10 centímetros de anchura por cada lado. Asimismo,

▶▶ Pese a las enormes ruedas, el radio de giro es pequeño por el eje multibrazo frontal.

estrena un sistema que informa al conductor mediante sonidos sobre distintas funcionalidades.



NUEVO OPEL CORSA-e 100% ELÉCTRICO



Únete a la movilidad eléctrica y disfruta de sus ventajas

- ☑ Hasta 330 km de autonomía¹.
- ☑ Batería cargada al 80% en 30 minutos².
- ☑ La más avanzada tecnología alemana.



RESERVA YA TU PRUEBA Y VIVE UNA EXPERIENCIA ELÉCTRICA.

Emisiones de CO₂ (0 g/km) - Gama NUEVO CORSA-e: 16,5 - 16,8 kWh /100km. Autonomía hasta 329 - 337 km (WLTP) - Emisiones de CO₂ (WLTP) (g/km)=0
¹ La autonomía y los valores de consumo eléctrico cumplen con el procedimiento de prueba WLTP, en base al cual se homologan los nuevos vehículos a partir del 1 de septiembre de 2018. Pueden variar dependiendo de las condiciones reales de uso y de diferentes factores como: la velocidad, el confort térmico a bordo del vehículo, el estilo de conducción y la temperatura exterior. El tiempo de carga depende en particular de la potencia del cargador a bordo del vehículo, del cable de carga y del tipo y potencia de la estación de carga utilizada. Para más información, contacte con su Concesionario.
² Valor teórico calculado en base a una autonomía máxima de 337 Km (WLTP). En un cargador rápido de corriente continua (CC) y 100 kW. Nivel de carga alcanzado comenzando con la batería descargada. El tiempo de carga puede variar según el tipo y potencia del punto de carga, la temperatura exterior y la temperatura de la batería.



FIAT PANDA SPORT

La saga Panda celebra sus 40 años de vida actualizando la actual gama, que a las variantes Life –carácter urbano– y Cross –enfoque rural y aventurero– suma el nivel Sport, con llantas de 16 pulgadas y manillas de puertas y retrovisores en el color de la carrocería. Además, estrena la pintura Gris Mate.

MCLAREN ELVA GULF

Para celebrar la cooperación de McLaren Automotive con el fabricante de lubricantes Gulf, la marca británica mostró en la SpeedWeek de Goodwood un roadster Elva personalizado con los colores azul y naranja característicos de tantos modelos de carreras; un ejemplo de las posibilidades de decoración a la carta de los 149 Elva Ultimate Series que se construirán.



Varias mejoras en el Jaguar eléctrico

El I-Pace actualiza las funciones de recarga

El renovado crossover eléctrico de la firma británica mejora algunos aspectos para seguir estando en la vanguardia. El I-Pace estrena un nuevo sistema de carga doméstica con un cargador de abordo de 11 kW para acceder a las tomas trifásicas y aumentar la velocidad de carga: puede recargar 53 kilómetros por cada hora; y en redes públicas, en un cargador de 50 kW puede añadir 63 kilómetros de autonomía en 15 minutos o 127 kilómetros en el mismo tiempo en un punto de 100 kW. El sistema de infoentretenimiento Pivi Pro incorpora en sus funcionalidades un sistema de navegación de aprendizaje activo que muestra la estación de carga disponible más cercana, así como su coste y tiempo de carga. Además, suma un nuevo

sistema de cámaras Surround 3D y espejo retrovisor digital con ClearSight para ofrecer una visibilidad sin obstáculos. Y los sistemas de infoentretenimiento, control de la batería y carga se pueden actualizar en remoto. La mecánica se mantiene sin cambios, con sus 400 CV de potencia y un par máximo de 696 Nm. Ya está disponible con un precio a partir de 80.750 euros. Y con una serie de ventajas como el regalo del cargador y la instalación del mismo, un F-Pace de sustitución para viajes de larga distancia, o si no quieres arriesgarte a conducir en un trayecto más largo, mientras no haya infraestructura de puntos de recarga rápida, Jaguar te lleva tu I-Pace hasta tu destino para que puedas seguir disfrutándolo.



El sistema de infoentretenimiento introduce funciones nuevas como la navegación con aprendizaje activo, útil para recargar la batería al mejor precio y rápidamente.



Alcanzó 532,93 km/h... ien una carretera pública!

El SSC Tuatara pulveriza varios récords de velocidad

Carretera pública cerrada al tráfico, lógicamente, pero un escenario que no deja de sorprender y que añade valor a los récords batidos por el SSC Tuatara. En concreto fue un tramo de poco más de 11 kilómetros de la ruta estatal 160, cerca de Las Vegas (Nevada), el que acogió el ensayo con el Tuatara, un aerodinámico hiperdeportivo –SSC habla de un Cx de 0,279– equipado con un motor de 1.750 CV, dos ingredientes que

servieron para pulverizar tres registros mundiales: el de mayor velocidad media durante una milla en carretera

pública, con 503,92 km/h; el de mayor velocidad media durante un kilómetro en carretera pública, con 517,16

km/h; y el de mayor velocidad instantánea registrada en una carretera pública, con 532,93 km/h. Fundada

en 1998 en Richland (Washington) por Jerod Shelby, SSC North America fabrica en la actualidad un centenar de unidades del Tuatara, que también cuenta con una versión destinada a competición.



Tras los récords batidos en Nevada, el SSC Tuatara pasa a ser el coche de producción más veloz del planeta.



CUIDAMOS EL FUTURO



NUEVA GAMA JEEP® 4xe HÍBRIDA ENCHUFABLE

JEEP® COMPASS 4xe DESDE 275€/MES*

En 37 cuotas. Entrada: 5.100€. Última cuota de 23.316,28€. Comisión de apertura (3%): 892,10€. TAE 5,57%.

JEEP® RENEGADE 4xe DESDE 220€/MES**

En 37 cuotas. Entrada: 4.400€. Última cuota de 21.862,50€. Comisión de apertura (3%): 798,16€. TAE 5,54%.

INCLUYE 3 AÑOS DE SERVICIOS PREMIUM.
Financiando con FCA Capital.

Jeep® Compass Consumo mixto entre: 2,2 y 2,4 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 49 a 55 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂: de 45 a 48 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153219. **Jeep® Renegade Consumo mixto entre: 2,3 – 2,1 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 53 - 49 (g/km),** según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂: de 46 - 44 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153219. *PVP recomendado para COMPASS LIMITED HYBRID plug-in 34.836,81€. Incluye IVA, Transporte, descuentos fabricante incluyendo el descuento aplicado por programa MOVES II, además de las cuantías individuales de ayuda del Plan MOVES II, financiado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, entendiéndose que se dispone de un vehículo matriculado en España antes del 1 de enero de 2013 para achatarrar y dar de baja y se cumplen todos y cada uno de los requisitos establecidos en el Real Decreto 569/2020 (consultar Procedimiento y Regulaciones del programa MOVES II en la página web www.idae.es) y 3 años de Servicios Premium y Mantenimiento de neumáticos MOPAR. Gastos de matriculación no incluidos. No incluye gastos de matriculación ni gastos de financiación. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Tin 4,25%. Importe total del crédito: 29.736,81€. Entrada 7.700€ (de los que 2.600€ se podrán recuperar del MOVES II, quedando un importe restante de 5.100€). Comisión de apertura (3%): 892,10€ al contado. Precio total a plazos: 39.208,39€. Importe total adeudado: 34.108,39€. **PVP recomendado para RENEGADE LIMITED HYBRID plug-in 31.005,39€. Incluye IVA, Transporte, descuentos fabricante incluyendo el descuento aplicado por programa MOVES II, además de las cuantías individuales de ayuda del Plan MOVES II, financiado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, entendiéndose que se dispone de un vehículo matriculado en España antes del 1 de enero de 2013 para achatarrar y dar de baja y se cumplen todos y cada uno de los requisitos establecidos en el Real Decreto 569/2020 (consultar Procedimiento y Regulaciones del programa MOVES II en la página web www.idae.es) y 3 años de Servicios Premium y Mantenimiento de neumáticos MOPAR. Gastos de matriculación no incluidos. No incluye gastos de matriculación ni gastos de financiación. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Tin 4,25%. Importe total del crédito: 26.605,30€. Entrada 7.000€ (de los que 2.600€ se podrán recuperar del MOVES II, quedando un importe restante de 4.400€). Comisión de apertura (3%): 798,16€ al contado. Precio total a plazos: 34.980,66€. Importe total adeudado: 30.580,66€. Ofertas válidas solo para particulares hasta el 30/11/2020 en Península y Baleares. FCA CAPITAL España. Ofertas válidas para 15.000km/año. Las versiones visionadas pueden no corresponder con los vehículos ofertados.



Comedida en tamaño y grande en tecnología, la nueva generación del Yaris convence por el gran salto cualitativo que ha protagonizado. Mejora en calidad, en dinámica, en eficiencia, en agrado de conducción, en seguridad... Sigue prefiriendo la ciudad para moverse, pero ya no renuncia a retos de mayor calado gracias a sus 116 CV.



Salto de gigante

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

El Toyota Yaris siempre ha sido un vehículo muy valorado por sus grandes cualidades urbanas y su avanzada tecnología híbrida. En este sentido, predicó en solitario durante años en un desierto en el que no tenía rivales directos. Disponer de una tecnología híbrida autorrecargable no es barato, y por eso sus competidores se ponían de perfil. Ahora sí aparecen algunos, aunque son más los que apuestan por la hibridación ligera, o Mild Hybrid, un camino más asequible, pero menos eficiente.

El modelo japonés con vocación europea conserva el nombre y poco más. Su

evolución es total en todos los frentes: diseño, tamaño, dinámica, sistema híbrido, seguridad, confort... Parece otro, ciertamente, y ya es una baza más consistente para alejarnos de la ciudad por chasis, prestaciones y tacto general.

Su estética es más agresiva y deportiva. Inspirado en el modelo WRC del Mundial de Rallys, entra mejor por los ojos, aunque para gustos los colores. Y una curiosidad. Hay una ley no escrita que dice que la tendencia, cuando aparece un modelo nuevo, es crecer en tamaño respecto a su predecesor. Pues el Yaris disminuye medio centímetro para establecerse por debajo de los 4 metros; aunque tiene 'truco', porque incrementa en 5 centímetros su anchura y

su distancia entre ejes; y también recorta 4 centímetros la altura.

La nueva plataforma GA-B es en parte la responsable de esas cotas, aunque su gran aportación viene certificada por sus mejoras en dinámica, confort y asistentes tecnológicos, como veremos más adelante.

También el interior sufre una auténtica revolución. Nos llama la atención que vamos sentados más bajos que en el Yaris anterior y que el volante está en un plano más vertical. Además, tenemos una mejor visibilidad. De inmediato comprobamos que también la calidad percibida es mucho mayor que antes. Las butacas delanteras son fabulosas, contempla alguna



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Si fuéramos capaces de conducir con los ojos vendados sería complicado adivinar que estamos en un Yaris. El salto dado en todos los aspectos le sitúa en un plano mucho más competitivo. La nueva plataforma y el nuevo sistema híbrido con 116 CV le sientan de cine. La ciudad es su gran baluarte, pero ya no se pone de perfil a la hora de afrontar retos extraurbanos de mayor envergadura.

zona acolchada en el salpicadero, el cuadro de mandos es digital y la pantalla central táctil de 8 pulgadas es digna de sus hermanos mayores. Y hasta presume, en opción con el acabado Style probado, de un Head-up Display con proyección en el

parabrisas: de los buenos, para entenderlos. Y contempla un airbag central que en caso de fuerte colisión se despliega entre los asientos delanteros...

Detrás las puertas no tienen el grado de apertura que nos gustaría, pero una vez dentro este nuevo Yaris sigue gozando de una aceptable habitabilidad, tanto en espacio para las piernas—el mismo que antes—como en cotas de altura y anchura. En cualquier caso, sería válido acomodar tres adultos detrás solo para un trayecto corto; y eso que el piso es bastante plano. No hay cambios en la capacidad del maletero, que sigue ofreciendo 286 litros.

El sistema híbrido autorrecargable es, asimismo, nuevo de arriba abajo. El motor térmico de gasolina es un bloque tricilíndrico de 1,5 litros que entrega 93 CV. Literalmente, se ha tomado el 2.0 del Corolla y se le ha quitado un cilindro. De ciclo Atkinson, presume de un rendimiento térmico de hasta un 40 por ciento. Ade-

más, cuenta con dos motores eléctricos. El principal rinde 80 CV y aporta energía para impulsar el vehículo. El segundo sirve para cargar la batería, arrancar el bloque térmico y regular el cambio e-CVT de variador continuo. La batería, ahora de iones de litio—ver cuadro en página 20—alimenta al sistema eléctrico, al que brinda un mayor protagonismo. La potencia total del sistema es de 116 CV.

Todo esto es teoría, pero lo cierto es que ahora el nuevo Yaris es más agradable y prestacional. La ciudad sigue siendo el hábitat donde más a gusto se mueve. Silencioso y refinado, su sistema híbrido saca lo mejor de sí mismo. Incluso cuenta con un modo EV exclusivamente eléctrico que se activa si la carga de la batería lo permite. Y en el mejor de los casos, a 30 km/h sobre un trazado llano y sin paradas hemos conseguido recorrer hasta 1,8 kilómetros. Además de rebajar el consumo, lo agradecerán los usuarios de un ga-

PRECIO **24.000 €**

EMISIONES DE CO₂:
73 G/KM (NEDC)

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Tacto general agradable. Efectividad del sistema híbrido en ciudad. Dinámica mejorada. Calidad percibida incrementada. Dotación en seguridad.

DEBE MEJORAR

- Maletero algo justo. Apertura puertas traseras escasa y espacio en comparación con rivales. Rumorosa del sistema híbrido en conducción deportiva.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



▲ La nueva generación del Yaris conserva la misma capacidad de maletero. En total son 286 litros, y debajo encontramos el ya clásico kit reparapinchazos.



DINÁMICA
LA NUEVA PLATAFORMA HA SIDO VITAL EN SU COMPORTAMIENTO, PORQUE AHORA ES MÁS ESTABLE Y CONFORTABLE
CALIDAD PERCIBIDA
SI POR FUERA ES MÁS DEPORTIVO, LA PRESENTACIÓN DEL INTERIOR Y LOS ACABADOS SON AHORA MÁS RIGUROSOS



▲ El cuadro de mandos es totalmente digital, aunque su diseño es de corte tradicional. La pantalla táctil de 8 pulgadas del salpicadero ofrece una completa información.



▲ El control de crucero adaptativo forma parte de la dotación de serie. También el asistente de conducción, con los programas Eco, Normal y Sport, más el modo EV totalmente eléctrico.



► La terminación del interior se remata con más esmero. Nos han gustado las butacas delanteras, muy deportivas, y entre ellas hay ahora un airbag central. Debajo del asiento trasero se ubica la batería de iones de litio, y también la auxiliar de 12 voltios.



▲ El cambio automático e-CVT de variador continuo ofrece múltiples velocidades. Ahora es algo más refinado.

raje subterráneo, por ejemplo, porque no emite nada.

Lo bueno del nuevo Yaris es que ahora es 'más coche' lejos de la urbe. Sus prestaciones son más brillantes y el cambio, pese a mantener el variador continuo, es más agradable. No hay opción de cambiar de manera secuencial, pero se ha disimulado un tanto ese efecto de 'patinamiento' por el que las revoluciones del motor van por un lado y el cambio va por otro al pisar con ganas el acelerador.

Disponemos de un asistente con tres modos de conducción: Eco, Normal y Sport; además del ya comentado EV eléctrico. Con el más deportivo activado podemos adelantar con solvencia, pasando de 70 a 110 km/h en carretera en 6,4 se-

gundos y recorriendo 164 metros en dicha maniobra. A mayor exigencia, mayor sonoridad y efecto negativo del cambio; aunque, insistimos, matizado por la nueva electrónica y su mayor potencia con respecto al Yaris anterior.

Otro punto a favor del nuevo modelo es su mejor y más confortable dinámica. La plataforma es más rígida y se ha conseguido bajar 12 milímetros el centro de gravedad. Esto ha permitido apostar por unos amortiguadores y unos muelles más 'amables' en su tarado, pero a la vez se sujeta la carrocería con rigor. Balancea lo justo y su mayor pisada le brinda una mejor estabilidad. No es un vehículo enfocado a correr y disfrutar al volante, pero lo cierto es que ahora apetece más. La direc-

ción no es muy directa—2,7 vueltas de volante entre topes— pero 'transmite', y los frenos, más allá de ese tacto un tanto artificial del pedal —al inicio regenera energía para la batería y luego frena de manera mecánica—, cumplen con unas distancias de frenado brillantes.

Eso sí, el sistema híbrido pierde eficiencia en cuanto a consumo tanto en autopista como a velocidades elevadas constantes. Hemos registrado un gasto medio durante la prueba de 5,0 l/100 km. En ciudad firmó 4 litros exactos, aunque también vimos una media de 2,8 en el ordenador siendo extraordinariamente cuidadosos con la conducción.

Por último, otro punto a destacar del nuevo Yaris es su completa dotación en



▲ El Yaris sigue siendo un vehículo de corte urbano, pero la nueva plataforma y el rendimiento del sistema híbrido le permiten salir a carretera con mayor solvencia.

materia de seguridad. Pocos rivales pueden presumir de tantos y tan avanzados elementos —ver tabla de equipamiento en la página 18—, como el Toyota Safety Sense 2.5, que contempla, entre otros sistemas, una frenada de emergencia con detector de peatones, ahora en condiciones nocturnas... y damos fe de que funciona de cine.

En un vehículo nuevo y joven la conectividad es vital. En este sentido, la app MyT nos permite integrar nuestro smartphone y disfrutar de servicios como consejos para una conducción eficiente, localización del coche, enviar un plan de viaje, recordatorios de mantenimiento, realizar el último tramo a pie transfiriendo los datos...

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR DE COMBUSTIÓN	1.5 VVT-i
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	3 en línea / 12
Diámetro x carrera (mm)	80,5 x 97,6
Cilindrada (c.c.)	1,490
Alimentación	Inyección secuencial multipunto
Compresión	14,0 a 1
Potencia máxima (CV/rpm)	93 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	12,2 / 3.600-4.800
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imán permanente
Posición	Delantera
Voltaje máximo	580 V
Potencia máxima	59 kW (80 CV)
Par máximo	14,4
BATERÍA	Iones de litio
Voltaje nominal (V)	177,6
Número de celdas	48
Peso de la batería (kg)	N.d.
Capacidad	0,8 kWh
Autonomía en modo EV (km)	2 aproximadamente
POTENCIA MÁX. CONJUNTA TRANSMISIÓN	116 CV
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, variador continuo e-CVT
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, con barra de torsión, muelles helicoidales y amortiguadores.	
RUEDAS	
Neumáticos	205/45 R17
Llantas, aleación	6,5 x 17
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.165
Capacidad del depósito (l)	36
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,0
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,32

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Android Auto y Apple Car Play	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Limitador de velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED	▲		
Cuadro de mandos digital	▲		
Sensores aparcamiento del./tras.			▶
Cargador inalámbrico del móvil			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador bizona	▲		
Asientos delanteros deportivos	▲		
SEGURIDAD			
Control de ángulos muertos			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Asistente de arranque en rampa	▲		
Airbag frontales y laterales del.	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Airbag central en plazas delanteras	▲		
Alerta de tráfico cruzado en la zaga			▶
Luces de carretera inteligentes	▲		
Control de presión en neumáticos	▲		
Head-up Display			▶
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz	▲		
Anclajes Isofix en plazas traseras	▲		
Control de crucero adaptativo	▲		
Retrovisor interior electrocrómico	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

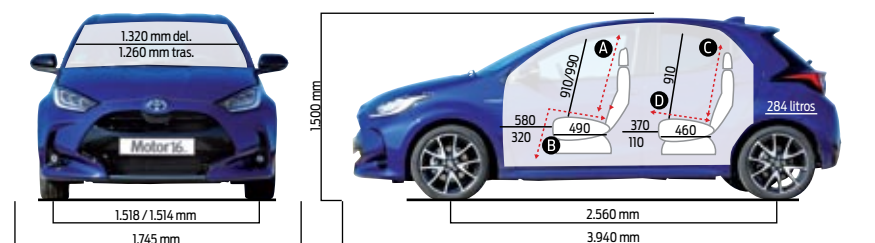
Pintura sólida: 225 euros. Pintura metalizada: 450.
Pintura perlada: 600. Style Plus, con monitor de ángulo muerto, sensores de aparcamiento delanteros y traseros, alerta de tráfico cruzado en la zaga, sistema de sonido premium JBL y Head-up Display de 10 pulgadas: 1.350.

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	175 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,0 (10,3)
Recorriendo (metros)	168
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,0
1.000 m desde 40 km/h en D	29,4
De 80 a 120 km/h en D	7,2
Recorriendo (metros)	204
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 26,9 km/h de promedio	4,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,3
Conducción dinámica	8,0
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,9
A 140 km/h de cruceo	7,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autopista; 20% carretera)	5,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	720
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	2,7 / 3,6
Consumo mixto (NEDC)	3,2
Ciclo mixto (WLTP)	4,3
FRENOS	
segundos	1 1,5 2 2,5 3 3,5 4 4,5 5 5,5 6 6,5
a 60 km/h	1,6 seg. / 13,1 m.
a 100 km/h	2,6 seg. / 35,4 m.
a 120 km/h	3,1 seg. / 52,0 m.
metros	10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65
SONORIDAD	* Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB
100 dB	
90 dB	
80 dB	
70 dB	
60 dB	
50 dB	
40 dB	
30 dB	
20 dB	
10 dB	
0 dB	
RALENTÍ	60 KM/H
90 KM/H	65,4
120 KM/H	69,8
140 KM/H	72,9



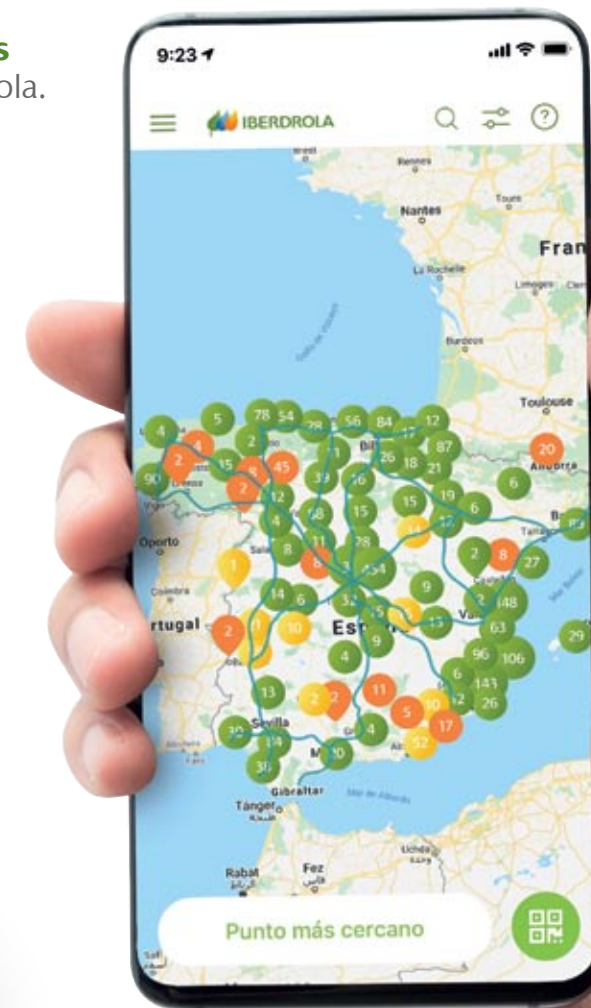
MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
910 / 990 mm	1.070 / 810 mm	910 mm	830 / 570 mm

Si te mueves en vehículo eléctrico esta es tu App

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



Descárgate la App
Recarga Pública Iberdrola



Es verde. Es digital. Es Iberdrola.



EN COMPARACIÓN CON...



	TOYOTA YARIS 120 H BUSINESS PLUS	FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST MHEV 125 CV TREND	HONDA JAZZ 1.5 i-MMD COMFORT	RENAULT CLIO E-TECH HYBRID INTENS
Precio	21.300 euros	19.240 euros	22.900 euros	23.130 euros
Motores	Gasolina 93 CV y eléctrico 80 CV	Gasolina 125 CV y eléctrico 16 CV	Gasolina 98 CV y eléctrico 109 CV	Gasolina 91 CV y eléctrico 49 CV
Potencia total	116 CV / N.D.	125 CV / 6.000 rpm	109 CV / N.D.	140 CV / N.D.
Par máximo	N.D.	21,4 mkg	N.D.	N.D.
Cambio	Automático de variador continuo	Manual, 6 velocidades	Automático, 1 velocidad	Automático de crabots
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	4,3 l/100 km (WLTP)	4,3 l/100 km (WLTP)	4,5 l/100 km (WLTP)	4,3 l/100 km (WLTP)
Emisiones	97 g/km CO ₂ (WLTP)	97 g/km CO ₂ (WLTP)	102 g/km CO ₂ (WLTP)	96 g/km CO ₂ (WLTP)
Autonomía	837 kilómetros	976 kilómetros	888 kilómetros	906 kilómetros
Vel. máxima	175 km/h	203 km/h	175 km/h	180 km/h
0 a 100 km/h	10,3 segundos	9,4 segundos	9,4 segundos	9,9 segundos
Maletero	284 litros	303 litros	304 litros	254 litros
Dimensiones	3.940 / 1.745 / 1.500 mm	4.040 / 1.735 / 1.476 mm	4.044 / 1.694 / 1.526 mm	4.050 / 1.798 / 1.440 mm
Batalla	2.560 mm	2.493 mm	2.517 mm	2.583 mm
Diámetro giro	9,8 metros	10,0 metros	10,1 metros	10,4 metros
Depósito comb.	36 litros	42 litros	40 litros	39 litros
Peso	1.165 kilos	1.163 kilos	1.228 kilos	1.313 kilos
A favor +	El salto cualitativo dado por el nuevo Yaris le hace mucho más competitivo y le permite alejarse de la ciudad con más solvencia por prestaciones y dinámica. Al eficiente sistema híbrido se une una dotación en materia de seguridad muy generosa.	Es una de las cada vez más numerosas soluciones híbridas ligeras, una apuesta más asequible que los híbridos autorrecargables, aunque también conquista la etiqueta medioambiental ECO. Su motor tricilíndrico es el más prestacional y su dinámica, muy ágil.	Su concepto es más 'familiar', por el diseño monovolumen y la gran habitabilidad. Su tecnología híbrida da un mayor protagonismo al sistema eléctrico que sus rivales. Se rodea de una avanzada y generosa dotación en materia de seguridad y confort.	Ha sido el último en llegar al mercado y lo cierto es que su sistema híbrido convence. Es el más potente de todos, la caja automática multimodo es más agradable que los tradicionales variadores continuos y ofrece una dinámica muy estable.
En contra -	La habitabilidad trasera y el maletero se quedan algo justos si los comparamos con la media del segmento B. El cambio con variador continuo incrementa la sonoridad si practicamos una conducción más deportiva.	El sistema híbrido de 48 voltios no permite impulsar por sí solo el vehículo, pues sólo sirve de apoyo al motor térmico. El consumo es muy sensible al tipo de conducción. Con esta versión no se contempla una transmisión automática.	Como es habitual en muchos modelos híbridos, el sonido del motor y los decibelios se multiplican con las fuertes aceleraciones, restando puntos al confort. El consumo homologado es ligeramente más alto.	A pesar de ser el más generoso en cuanto a tamaño, las plazas traseras no resultan especialmente amplias y la capacidad del maletero es la más pequeña de todos. Además, el precio de salida es algo más elevado.



Nuevo Hyundai i20. Preparado para que lo conduzcas.

La nueva generación del Hyundai i20 llega con un espectacular diseño completamente renovado, hasta 120 CV de potencia y una versión híbrida de 48V.

Hyundai lanza la tercera generación del i20, que llega con importantes mejoras, tanto en su aspecto estético, como en sus avanzadas funciones de seguridad y conectividad. El nuevo utilitario de la firma coreana presenta un diseño actualizado, basado en la nueva identidad de diseño de la marca "Sensuous Sportiness". El Nuevo i20 es 24 mm más bajo, 41 mm más ancho y 5 mm más largo que su predecesor, lo que le imprime un carácter más atlético. Los nuevos parachoques, los faros LED y la nueva parrilla contribuyen a esa apariencia más dinámica y agresiva. Además, el Nuevo i20 viene equipado con smart tech, lo último en seguridad y conectividad de Hyundai, que incluye varias funciones de última generación, como la nueva versión del asistente de prevención de colisión frontal (FCA), o el control de cruce inteligente basado en navegación (NSCC). También cuenta con lo último en conectividad, como Bluelink con servicios Hyundai LIVE o duplicación de teléfonos inalámbricos.

Deportivo por fuera y elegante por dentro, el Nuevo Hyundai i20 presenta un refinado diseño interior, que incluye un salpicadero elevado e

iluminación ambiental incorporada, que ofrece una gran sensación de amplitud al habitáculo. Dos pantallas digitales, una de 10.25 pulgadas y una pantalla táctil central de 10.25 pulgadas, completan un aspecto interior impecable y dinámico. La amplitud es un rasgo característico de esta nueva generación del i20, por eso su maletero cuenta con 25 litros más que su predecesor, ofreciendo un total de 351 litros, lo que lo convierte en uno de los maleteros más espaciosos de su categoría.

Nuevos motores, incluyendo uno híbrido ligero.

Una de las novedades más importantes de esta tercera generación del i20, es su versión híbrida de 48 voltios. Con este sistema de microhibridación se consigue una reducción muy importante de emisiones de CO₂, así como un ahorro sustancial de combustible. Esto hace que el Nuevo i20 Híbrido 48V, luzca la etiqueta ECO de la DGT, con todas las ventajas para circular por la ciudad que eso conlleva.

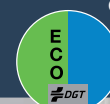
La oferta mecánica se completa dos motores de gasolina, uno de 1.2 litros MPI de 85 CV en su versión básica, y otro de 1.0 litros T-GDi, disponible en dos potencias: una de 100 CV y otra de 120 CV.

El Nuevo Hyundai i20 se ha reinventado para ofrecerte un coche completamente nuevo, que ha sido pensado y preparado para que se adapte a ti en todo momento.



▲ El Nuevo i20 sorprende con un interior muy elegante y tecnológico.

"La versión híbrida de 48 voltios consigue una notable reducción de emisiones de CO₂, por eso cuenta con la etiqueta ECO de la DGT."



Su diseño está basado en la nueva identidad de la marca "Sensuous Sportiness".



EL DETALLE

BATERÍA Ahora de iones de litio

No hay ningún fabricante que tenga más experiencia en tecnología híbrida que Toyota. Lleva desde 1997 desarrollando esta solución. Sin embargo, la marca japonesa sí está dando un giro en las baterías. Hasta ahora se apostaba por la fiabilidad y menor coste que exhiben las de níquel e hidruro metálico. Pero el nuevo Yaris incorpora una de iones de litio, más compacta y 12 kilos más ligera que la anterior.

Presenta 48 celdas —antes eran 120—, una tensión nominal de 178 voltios y una capacidad de 4,3 Ah —alrededor de 0,8 kWh—. Refrigerada por aire, se ubica debajo del asiento trasero, junto a la batería auxiliar convencional de 12 voltios.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,46 euros/km. Coste km total: 0,58 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 277,55 euros/año. Seguro a todo riesgo: 396,85 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

TOYOTA

Avenida de Bruselas 22, Edificio Sauce, Alcobendas-28108, Madrid. Teléfono: 91 151 33 00.

RED DE POSVENTA

85 concesionarios y 216 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Tres años o 100.000 kilómetros

www.toyota.es



PRECIO DE LA UNIDAD PRUEBA: 24.000 EUROS

Confort enchufable

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

El mercado de los híbridos enchufables se está poblando de tal forma que si hoy buscamos un SUV con mecánica PHEV y formato familiar de talla media –entre 4,3 y 4,7 metros– podremos escoger entre 19 modelos. Y entre 9 si nos conformamos con tracción en un eje. Y entre 7 si pedimos al menos 200 CV. Uno de ellos es el C5 Aircross Hybrid, recién llegado y que se erige en el primer Citroën dotado de esta eficiente y práctica tecnología, que permite una conducción cien por cien eléctrica en trayectos cortos –entre semana, el 90 por ciento de los usuarios no hace más de 50 kilómetros al día– y también se atreve con largas distancias como cualquier vehículo convencional, pues en esa vertiente opera con gasolina –depósito de 43 litros en este caso– al funcionar su mecánica como en un híbrido autorrecargable.

Mientras las otras marcas de PSA han decidido ofrecer

El C5 Aircross ya presumía de virtudes como un alto confort de marcha o un interior versátil de enorme maletero. Y ahora su cotización sube enteros con la mecánica híbrida enchufable de 225 CV y etiqueta '0', que multiplica su polivalencia a cambio de mínimas cesiones.

En sus respectivos SUV dos variantes 'plug-in hybrid' –una de 225 CV con tracción delantera y otra de 300 con tracción total gracias a un segundo motor eléctrico en el eje posterior–, Citroën limita su oferta, curiosamente, a la primera de ellas. Es posible que por ser, en principio, la que cope más ventas; aunque nos habría gustado que un producto tan válido, rutero y polivalente como el C5 Aircross coronase su gama con una versión Hybrid4, igual que Peugeot 3008, Opel Grandland X o DS 7 Crossback. No tanto por esos 75 CV extra, ya

que los 225 de nuestro protagonista dan mucho de sí, sino por la tracción total –hay que ver lo que resbala el barro, la nieve y el hielo, obstinados en volver cada invierno– y por que con 300 CV, como luego veremos, gastaríamos menos.

En realidad, la versión Hybrid no difiere mucho del resto de la gama: un exclusivo Color Pack exterior en azul, logos específicos y la tapa de la toma

eléctrica en el lado izquierdo. Y dentro, instrumentación y pantalla central con nuevas informaciones, luz azulada en algún elemento, el elegante retrovisor interior sin marco y el botón de la consola para elegir modo de conducción: Electric, Hybrid o Sport.

De hecho, el cambio más relevante tiene que ver con el maletero, que cede 120 litros. Eso podría ser todo un problema en otros modelos, pero para el SUV familiar del doble chevrón es una merma relativa, pues conserva 460 litros y unas formas muy regulares. Y

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Otro 'etiqueta 0' que llega al mercado con una mecánica híbrida enchufable energética y de generosa autonomía eléctrica. O sea, ideal para alternar usos urbanos entre semana y luego salir a carretera con la familia a disfrutar del 'finde' o las vacaciones. Esperábamos que gastase algo menos, pero por versatilidad, confort, empuje y uso eléctrico nos ha convencido.

PRECIO **43.850 €**

EMISIONES DE CO ₂ : 39 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Etiqueta 0. Maletero amplio y segunda fila corredera. Confort. Comportamiento. Autonomía en EV. Feel por 35.990 €.	- Consumo medio y al agotarse la batería. Recarga lenta. Hueco para piernas detrás solo correcto. Dirección con tres vueltas.

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 PURETECH 180
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.598
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	181 CV / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 mkg / 1.650
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	81,2 kW (110 CV)
Par máximo	320 Nm (32,7 mkg)
Autonomía máx. modo eléctrico	54 km (WLTP) 64 km (NEDC)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad total	iones de litio - 13,2 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	225 CV / N.d.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática e-EAT8, de 8 vel.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores progresivos hidráulicos y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores progresivos hidráulicos y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Marca	225/55 R18 - Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.825
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.500/1.840/1.654
Capacidad maletero / depósito (l)	460-600-1.510 / 43
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	225 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,1
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,5 (8,9)
Recorriendo (metros)	132
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,7
1.000 m desde 40 km/h en D	25,8
De 80 a 120 km/h en D	4,8
Recorriendo (metros)	132
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,2 km/h de promedio	6,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,3
En conducción dinámica	8,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,6
A 140 km/h de cruceo	7,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	716
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	4,5 / 6,2
Ciclo mixto (NEDC)	1,8
Ciclo mixto (WLTP)	1,4





▲▲ El maletero pierde 120 litros respecto a las versiones normales, pero sigue siendo magnífico: con cinco plazas en uso, entre 460 y 600 litros según ajustemos la segunda fila.



**SIN TRACCIÓN TOTAL
CITROËN SOLO OFRECE
LA VERSIÓN DE TRACCIÓN
DELANTERA CON UN MOTOR
ELÉCTRICO. UNA LÁSTIMA,
PORQUE LA MECÁNICA DE 300
CV CON TRACCIÓN TOTAL DE
OTROS SUV DEL GRUPO PSA
ANDA MÁS... Y GASTA MENOS
FUNCIONAL Y DE CALIDAD
NOS GUSTA EL INTERIOR DEL
C5 AIRCROSS. Y EL EQUIPO DE
SERIE, MUY COMPLETO**



▲▲ Entre la pantalla central de 8 pulgadas y la instrumentación digital, recibimos mucha información. Y se puede elegir entre tres modos de conducción.



▲▲ El cambio automático es el EAT8, adaptado a mecánicas híbridas. Es igual de suave, tiene un modo B que acentúa la retención y puede ser usado manualmente con las levas.



como mantiene la versátil segunda fila corredera –las tres butacas son del mismo tamaño y se ajustan por separado–, podemos agrandar la zona de equipajes a 600 litros con las cinco plazas en uso. Pero como no sobra mucho hueco para piernas en su posición más retrasada, si avanzamos del todo las banquetas caben mal las piernas de adultos.

Y siguiendo con el hábitculo, convence su anchura y altura, o la funcionalidad y originalidad del diseño. Y también su calidad general, pues sin materiales lujosos se consigue un estupendo acabado. Aunque nos gustaría que la instrumentación digital configurable permitiese escoger

entre aspectos clásicos e innovadores, pues todas las 'vistas' son algo simples... y extrañas. Al menos, a nuestro juicio.

En cuanto a la dinámica, sobresaliente por confort y notable por estabilidad, pues los amortiguadores progresivos hidráulicos siguen filtrando de cine, pero al ser más firmes en esta variante –por su mayor peso y potencia–, reducen el balanceo en curva y eliminan los 'mini cabeceos' que sí tienen las variantes BlueHDi y Puretech al frenar o acelerar. Notable también por frenada –52,9 metros desde 120 km/h y aprobado para 1.825 kilos– y aprobado para la dirección, precisa y agradable pero con tres vueltas entre



▲ Al pesar más que las otras versiones, equipa una amortiguación progresiva hidráulica algo más firme, que el C5 Aircross agradece.

topes, lo que obliga a manosear en vías muy tortuosas. ¿Y la mecánica híbrida? Pues la combinación del Puretech 180 –un 1.6 Turbo de gasolina– con el motor eléctrico de 110 CV da como resultado

unas brillantes prestaciones, pues los 4,8 segundos requeridos para recuperar de 80 a 120 km/h significan que los adelantamientos son rápidos y seguros. Además, le hemos medido 8,5 segundos para

acelerar de 0 a 100 km/h, cuatro décimas mejor que el valor oficial. Y ojo, porque incluso si vamos en modo Electric, esos

110 CV sin emisiones te permiten ir rápido; no solo por los 135 km/h de velocidad punta en ese programa, sino por-

que aguanta un cierto ritmo deportivo –nos metimos en el retorcido circuito del INTA para comprobarlo– sin que cobre vida la parte de gasolina.

Circulando en modo eléctrico le hemos medido 49 kilómetros de alcance real, muy cerca de los 54 homologados; aunque también le hemos medido tiempos de recarga de su batería de 13,2 kWh que superan los teóricos, pues en lugar de 7 horas en un enchufe doméstico se va a 8 horas largas. Lo bueno es que podemos usar un wallbox de 7,4 kW, lo que reduciría la operación a un par de horas escasas.

Y el consumo real ha superado también ligeramente las previsiones, pues se ha ido a

6,0 l/100 km en un recorrido de cien kilómetros partiendo con la batería cargada –solo 4,4 gastó en idénticas circunstancias el 3008 Hybrid4 de 300 CV, cuyo motor eléctrico trasero aporta un extra de eficiencia al acelerar desde parado y al regenerar energía–; y a 8,4 l/100 km –lo mismo que gastó en su día el C5 Aircross Puretech 180 EAT8– si repetimos el itinerario partiendo con batería sin carga, por los 7,8 del citado 3008. En cualquier caso, convence esa doble personalidad electricidad/gasolina, su etiqueta '0' y soluciones como la función eSave, que permite guardar batería –o aumentar su carga– para usar más adelante en ciudad.

► SUS RIVALES



FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV TITANIUM 225 CV
40.900 euros cuesta el C5 Aircross Hybrid con nivel básico Feel, pero el Kuga PHEV Titanium es más barato y gasta menos. También tiene segunda fila corredera y anda bien.

Precio	37.800 €
Maletero	411-581 l.
Consumo	1,4 l/100km
0 a 100 km/h	9,2 seg.



OPEL GRANDLAND X PHEV SELECTIVE 225 CV
Disponible en versiones Selective y Ultimate, la primera se queda en 38.925 euros, y en 36.325 con el Moves. Plataforma y mecánica son las del C5, pero el maletero es peor.

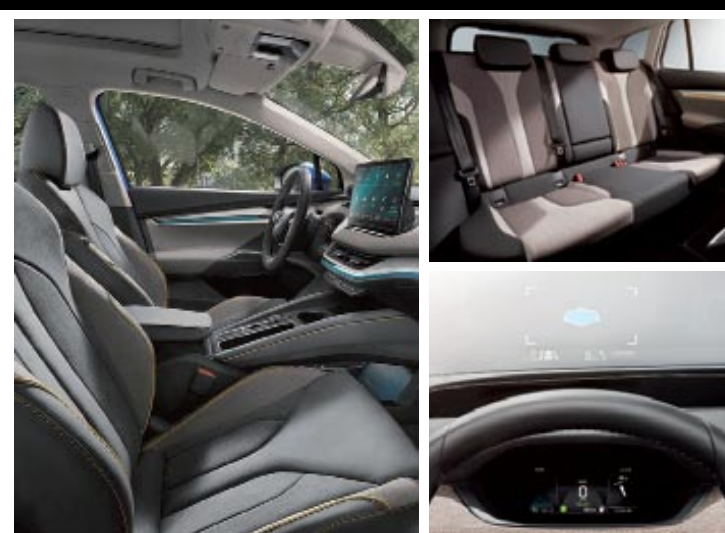
Precio	43.525 €
Maletero	390 l.
Consumo	1,4 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 seg.



PEUGEOT 3008 HYBRID 225 ALLURE e-EAT8
Comparte plataforma y mecánica con el Citroën y el Opel, y aunque es algo más caro, ahora se queda en 39.000 euros con el descuento. Maletero más justo que el C5 Aircross.

Precio	44.000 €
Maletero	395 l.
Consumo	1,3 l/100km
0 a 100 km/h	8,7 seg.

39.000 EUROS PERO CON AYUDAS Y DESCUENTOS DICEN QUE SUPERARÁ POR POCO LOS 30.000



▲ El Pack Infotainment XL cuesta 1.650 euros y añade el Head-up Display, con realidad aumentada entre otros. Loft, Lodge, Lounge, ecoSuite y Suite: así se denominan los 'ambientes' disponibles para su interior.



HACE MÁS DE OCHO MESES, EN IRLANDA
Motor 16 ya lo ha conducido

Hasta el próximo mes de marzo no está prevista la primera toma de contacto dinámica con el nuevo Enyaq iV. Pero solo unos días antes del obligado 'parón' por el COVID-19, exactamente el pasado 13 de febrero, tuvimos ocasión de viajar hasta Irlanda para conducir el crossover eléctrico de Skoda, que aún estaba debidamente camuflado. Los ingenieros de la firma checa nos repitieron por activa y por pasiva que se trataba de «prototipos prematuros», pero lo cierto es que nos sirvió para conocer el comportamiento de esta plataforma MEB y detalles sobre su versión 80, pues fue la que pudimos probar entonces. Versión que anuncia 510 kilómetros de autonomía media y que en España parte de 45.000 euros.

Éxito asegurado

El Enyaq iV cada vez está más cerca; tanto, que ahora hemos tenido la oportunidad de verlo y tocarlo en Madrid. Y es que aunque no será entregado hasta comienzos de 2021, este revolucionario crossover eléctrico ya puede adquirirse y apunta muy alto. Apunta a éxito.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Sus 39.000 euros de partida no son precisamente un regalo. Pero desde Skoda aseguran que con las ayudas pertinentes y con los descuentos de la marca por financiar y demás, en España podremos disfrutar de un Enyaq iV desde poco más de 30.000 euros. Eso ya es otra cosa, y pone a tiro del gran público un sensacional crossover eléctrico que promete 390 kilómetros de autonomía según el ciclo WLTP. Y es que hasta hace muy poco tiempo, adquirir algo semejante a este modelo checo requería pagar, como mínimo, 70.000 euros. Cierto es que por más del doble de su precio te llevas un SUV de firma 'premium', pero tecnológicamente no ofrece tanta mejora como para justificar esa abismal diferencia de precio.

El Enyaq iV llega para democratizar la electromovili-

dad un punto por encima de los habituales utilitarios, siendo una opción ideal para familias 'ecofriendly' que busquen exprimir con relativa calma sus viajes. Y es que hablamos de un eléctrico puro. No se trata de repostar carburante en solo tres minutos para conti-

nuar ruta y no volver a parar hasta dentro de 600 kilómetros. Esto, por el momento –en España por escasez de infraestructura, no por el vehículo en sí–, requiere cierta planificación previa. Sin embargo, para tus desplazamiento diarios todo son ventajas.

Gracias a sus 4,65 metros de largo –es 38 milímetros más corto que un Kodiaq– presume de tener un habitáculo donde cabe una familia y todo su equipaje. Tanto, que con un conductor de 1,75 metros al volante, detrás hay tres centímetros más para las piernas

▼ De forma opcional las unidades con batería de 80 kWh se podrán recargar a 125 kW, mientras que la batería de 60 podrá cargarse a 100 kW. Los tiempos necesarios, a la derecha.



	AC	DC
CASA	2,3 kW / 30-39 h	
TRABAJO	3,7 kW / 18-24 h	
CIUDAD	7,4 kW / 9-12 h	
	11 kW / 6-8 h	
AUTOPISTA	50 kW / 64-76 min	100 kW / 33-43 min
		125 kW / 33-36 min



que en un Audi A8. Y la segunda fila también presume de altura y de anchura.

Skoda digitaliza su puesto

▲ Opcionales, las llantas de 21 pulgadas restan alcance.

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	60	80	80 X	RS
Potencia máxima	132 kW (180 CV)	150 kW (204 CV)	195 kW (265 CV)	225 kW (306 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)	425 Nm (43,3 mkg)	460 Nm (46,9 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delantero/ trasero	Discos ventilados/ Tambores	Discos ventilados/ Tambores	N.D.	N.D.
Peso en vacío (kg)	1.965	2.075	N.D.	N.D.
La./An./Al. (mm)	4.649/1.879/1.616	4.649/1.879/1.616	4.649/1.879/1.616	4.649/1.879/1.616
Maletero (l)	585 / 1.710	585 / 1.710	585 / 1.710	585 / 1.710
Neumáticos	235/55 R19	235/55 R19-255/50 R19	N.D.	N.D.
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	62 kWh	82 kWh	82 kWh	82 kWh
Capacidad neta	58 kWh	77 kWh	77 kWh	77 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	8,7	6,9	6,2
Velocidad máxima (km/h)	160	160	160	180
Consumo mixto (Wh/km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Emissiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	390	510	460	460
Cargador a bordo	11 kW	11 kW	11 kW	11 kW
Tiempo de recarga (del 0 al 100 %)	6 horas (a 11 kW)	8 horas (a 11 kW)	8 horas (a 11 kW)	8 horas (a 11 kW)
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	64 minutos (a 50 kW)	76 minutos (a 50 kW)	36 minutos (a 125 kW)	36 minutos (a 125 kW)
Precios desde... (euros)	39.000	45.000	N.D.	N.D.

de conducción, y habrá que habituarse tanto a sus pantallas como a la ausencia casi total de botones físicos, aunque eso empieza a ser ya la tónica habitual. Todos

do mediante aceites naturales, que presentan un tacto agradable y transmiten solidez.

Tratándose de Skoda, las prácticas soluciones Simply Clever están presentes en

todos los rincones del

Enyaq iV, que incluso

puede equipar gancho para

remolque por 920 euros.

Es uno de los pocos extras

individuales, porque sus

opciones se aglutinan en

interesantes paquetes, que

tienen precios más ajustados

que si sumásemos todos sus

elementos de forma individual.

Como sabrás, este crossover

eléctrico aparece inicialmente

en versiones 60 y 80 –se

anunció un 50 con 340 kilómetros

de autonomía que no llegará a

España–. El 80 es el de mayor

autonomía y el que se mostró

en Madrid: tras cotillear entre

sus pantallas, observamos que

con un 58 por ciento de batería

indicaba autonomía para

285 kilómetros, lo que signifi-

ca que cargada a tope daría

para 491, no tan lejos de los

510 homologados.

Cierto es que por el peso del

vehículo, sus 204 CV son una

opción perfecta para moverlo

con soltura, pero quienes bus-

quen algo más, que sepan que

llegarán los 80 X y RS, que su-

marán un segundo motor eléc-

trico en el eje delantero.



▲ Es el único eléctrico del grupo con plataforma MEB que se fabrica fuera de Alemania. Curioso es que tenga tambores de freno detrás.

equipan una pantalla central táctil de 13 pulgadas desde la que se controlan prácticamente todas sus funciones; y además hay otra pantalla frente a nosotros que muestra los datos de la conducción. Como opción se ofrece, incluso, un Head-up Display con realidad aumentada.

Skoda propone cinco ambientes para el interior de sus Enyaq iV, donde el nivel Loft es de serie en las versiones de lanzamiento. Y en las terminaciones superiores encontramos materiales reciclados y hasta tapizados de cuero curti-

Astuto y elegante



◀ La estabilidad del DBX es impecable, y las estabilizadoras activas impiden que el todocamino británico incline en los fuertes apoyos. El coche está construido en Gales, en una fábrica totalmente nueva.



Aston Martin dice que el DBX es el automóvil más importante en sus 107 años de historia. No es una exageración. Incluso para los estándares de 2020, el fabricante de lujo británico ha tenido un mal año, ya que perdió al CEO Andy Palmer y vio caer las ventas de sus deportivos en más del 40 por ciento debido a la pandemia de COVID. Si el DBX no es un éxito, Aston Martin no tiene futuro.

Mike Duff | motor16@motor16.com

La compañía ha decidido con buen criterio no crear un automóvil demasiado similar a cualquiera de sus rivales más lógicos. El DBX es más deportivo que el Bentley Bentayga, pero más espacioso y elegante que el Lamborghini Urus. Es atractivo desde casi todos los ángulos, ya que el equipo de diseño, con su director Marek Reichmann a la cabeza, aprovechó al máximo la libertad que les da la estructura de aluminio pegado del DBX para cambiar el diseño y las proporciones del automóvil. De hecho, es más corto que los Bentayga y Urus, pero sin embargo cuenta con una distancia entre ejes más larga. Se han incorporado muchos detalles de los modelos deportivos de Aston, inclui-

da una versión de la parrilla del radiador característica de la compañía; pero, con todo, mantiene una clara identidad visual propia.

Se ha utilizado una lógica

FICHA TÉCNICA

MOTOR	4.0 BITURBO
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3.982
Potencia máx. (CV/rpm)	551 / 6.500
Par máximo (mkg/rpm)	71,4/2.200-5.000
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 9 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent.
Neumáticos delanteros	285/40 R22
Neumáticos traseros	325/35 R22
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.039/1.998/1.680
Volumen maletero (l)	694
Depósito (l) - Peso (kg)	85 - 2.320
De 0 a 100 km/h (s)	4,5
Velocidad máx. (km/h)	291
Consumo mixto (l/100 km)	14,3 (WLTP)
Emissiones CO ₂ (g/km)	325
Precios desde... (euros)	210.000

similar en el habitáculo, aunque no con tanto éxito. El diseño del tablero se parece más al de un automóvil deportivo que al de un SUV tradicional, con formas orgánicas fluidas y un parabrisas muy inclinado. Desde el asiento del conductor, la vista es muy similar a la de un DB9, aunque sentado casi un metro más alto. Los materiales son de calidad y el

estándar de acabados es alto, pero el DBX carece del nivel de tecnología de sus rivales.

La gran sorpresa, por ejemplo, es que la pantalla en el centro del tablero no es sensible al tacto, las funciones deben controlarse mediante una rueda de clic y un panel táctil entre los asientos. Eso es porque se basa en el sistema de infoentretenimiento de la ge-

neración anterior de los Mercedes-Benz y no en el actual. Se siente lento y anticuado, con algunas funciones difíciles de alcanzar. Al DBX también le faltan algunos sistemas que los compradores encontrarán en coches mucho más baratos, como el control de cruce con dirección activa.

Pero estas críticas se olvidan rápidamente gracias a la notable combinación de virtudes del DBX. Tres características mecánicas son clave para la experiencia dinámica: muelles neumáticos en la suspensión, motores con tecnología de 48 voltios que pueden aplicar torsión a la barra estabilizadora para neutralizar



la inclinación en fuertes apoyos en curvas y un diferencial autobloqueante, similar al instalado en el deportivo Vantage, que puede reaccionar a la velocidad del rayo para enviar diferentes cantidades de par a cada rueda trasera. Estos sistemas permiten que los distintos modos dinámicos del DBX transformen la experiencia de conducción a un grado casi sin precedentes. Por ejemplo, en el modo GT más suave, el DBX se siente grande y lujoso, y se aprecia más su volumen y peso por la forma en que la su-

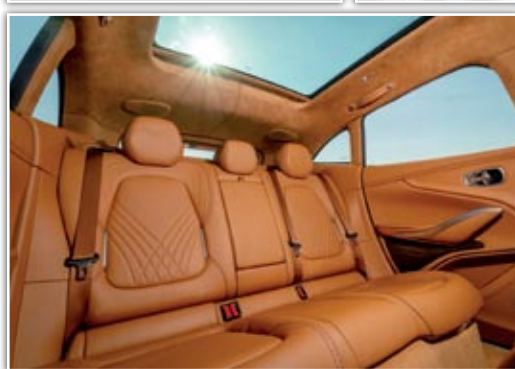


PRECIO	210.000 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 325 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Estabilidad impecable. Suspensión regulable. Eficacia 'off road'. Calidad. Exclusividad.	 Pantalla central no táctil. Infoentretenimiento algo anticuado. Consumo muy elevado.

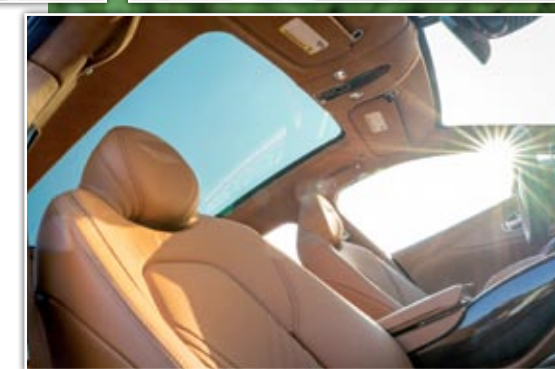
MUY GRANDE EL DBX MIDE MÁS DE 5 METROS DE LARGO, POR LO QUE OFRECE UN INTERIOR GENEROSO Y UN MALETERO MUY CAPAZ



CALIDAD Y DISEÑO SON UNA CONSTANTE EN EL DBX, AUNQUE A NIVEL DE INFOENTRETENIMIENTO EL COCHE NO ESTÁ A LA ÚLTIMA



◀▶ La calidad preside el interior del DBX, y contribuye a ello la utilización de materiales nobles como la piel o el aluminio pulido. El techo puede ser panorámico.



◀▶ El maletero del primer Aston Martin todocamino ofrece un volumen de 632 litros tras los asientos, más 62 bajo el piso. Con el modo 'Terrain Plus' activado la suspensión se eleva 50 milímetros.



vidad de los muelles manejan los golpes y ondulaciones, y con un balanceo de la carrocería notable –pero no excesivo– en los apoyos generados en las curvas. Al seleccionar el modo Sport los amortiguadores ajustables se vuelven más firmes y se recurre al sistema de 48 voltios para, actuando sobre las estabilizadoras, eliminar casi la inclinación de la carrocería, mientras que también envía más par al eje trasero y hace que el DBX tenga reacciones casi de tracción trasera. Más allá de esto, el modo Sport Plus convierte al Aston en un monstruo gruñón, con una nota de escape enojada y desactivación parcial del siste-



▲ Gracias a la suspensión regulable en altura, el DBX puede vadear ríos o zonas inundadas con hasta 500 milímetros de profundidad.

ma de control de estabilidad para permitir derrapes bien controlados. No es algo que esperarías en un SUV de lujo con un precio de seis cifras.

El DBX también tiene una impresionante capacidad to-

doterreno, aunque la empresa no cree que los compradores la vayan a experimentar con frecuencia. La suspensión neumática se puede elevar hasta 50 milímetros cuando se elige el modo Terrain Plus, y el inte-

ligente sistema de tracción a las cuatro ruedas promete superar obstáculos y condiciones resbaladizas de dificultad media-alta. No es un Range Rover o un Mercedes Clase G lejos del asfalto, pero es lo suficientemente eficaz para aquellos que lo comprarán.

El rendimiento del todocamino británico es impresionante en todo momento, y el motor V8 Biturbo de 4,0 litros y 551 CV del DBX produce una maravillosa banda sonora cuando trabaja alto de vueltas. Pero, curiosamente, el poderoso motor es más impresionante cuando se le pide que haga menos. En condiciones de uso de baja intensidad, es-



▲ El DBX no ofrece la eficacia de un Clase G, pero está dotado de tecnología suficiente como para hacer un buen papel fuera del asfalto.

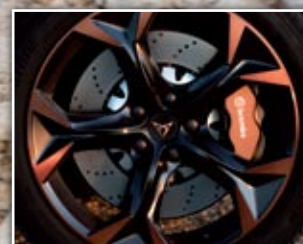
pecialmente circulando a alta velocidad de cruce para la que el automóvil parece diseñado, el empuje sin esfuerzo del V8 Biturbo se convierte en su característica más destacable. No es tan rápido como al-

gunos rivales más poderosos, como el Mercedes-AMG GLE 63S, mucho más barato, que en realidad utiliza una versión del mismo motor pero con 61 CV más de potencia. Pero el Aston suena mejor que el

AMG. El ancho de dos metros del DBX limita la velocidad en carreteras más estrechas cuando existe la posibilidad de encontrar tráfico en sentido contrario. Pero en algunas de las duras carreteras rurales británicas lo condujimos y superó superficies muy rotas sin quejarse, la suspensión utilizó su generoso recorrido de rueda para absorber golpes e imperfecciones sin inmutarse y los amortiguadores activos mantuvieron impecablemente el peso del Aston bajo control. La tracción de los neumáticos Pirelli P-Zero estándar en condiciones de lluvia también fue excepcional. Sobre carreteras mojadas y con baches, el DBX

es realmente más rápido que cualquiera de los autos deportivos tradicionales de Aston.

La marca británica eligió, asumiendo el enorme gasto de crear una nueva estructura de aluminio en lugar de compartir una plataforma existente de otro fabricante y gastando muchos millones para edificar una fábrica nueva para construir el automóvil. Esas son decisiones que han ayudado a hacer que el modelo terminado sea impresionante, incluso para los altos niveles de calidad y tecnología que se encuentran en este segmento. El renacimiento de Aston Martin comienza aquí.



▲ El puesto de conducción y el salpicadero son prácticamente los mismos que los del Cupra León, pero con una pantalla específica más grande. Está muy bien hecho.



▲ El volante con los botones directos de Cupra y Start/Stop Engine es de serie. Y entre los modos de conducción está el Off Road.

¡Qué aparato!

Los Cupra siempre han transmitido un tornado de sensaciones, sin embargo ahora que la marca se consolida como firma independiente lanzando el Formentor, su primer modelo cien por cien de pura raza, ha aprovechado para echar toda la carne en el asador. Y el resultado es impresionante.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El Formentor es el primer Cupra de verdad tras dos años vendiendo el Cupra Ateca, un modelo sensacional aunque 'tuneado' por la marca a partir del todocamino superventas de Seat. Pero el Formentor es otra historia. Se trata de un coupé con carrocería elevada —en Cupra lo llaman A-CUV— que se fabrica en España y cuyo diseño y desarrollo ha corrido a cargo del equipo técnico de Cupra; recurriendo, eso sí, a plataforma y tecnologías del Grupo Volkswagen.

El Formentor mide 4,45 metros de longitud, es decir, 7 centímetros más que el Ateca. Pero la clave en cuanto al atractivo diseño del Formentor está en su prolongado morro y en su altura, pues mide 1.511 milímetros, 104 menos que el Ateca e incluso 77 menos que el Mercedes-AMG GLA 35 4Matic o 15 milíme-

tros menos que el BMW X2 M35i, que figuran entre los SUV deportivos más bajos. Eso no ha impedido ofrecer un interior muy habitable, con espacio suficiente para ocupantes de talla elevada. Incluso los 420 litros de maletero en la versión de tracción total —450 con tracción delantera y 345 en el Plug-in— no son los 485 del Ateca, pero se acerca a la que ofrece la competencia.

El Formentor tiene muy buena planta y su estilo promete sensaciones, que cumple sobre todo desde que se selecciona el modo Cupra. Aunque lo primero que sorprende al sentarse en un asiento baquet como el de un coche de carreras es la pantalla central horizontal casi tipo Tesla —de 12 pulgadas y exclusiva para este modelo— o el volante, con esos dos grandes botones con el modo Cupra directo y el de arranque. También llaman la atención las levas de cambio,



▲ Los asientos baquet, el volante casi de carreras y la gran pantalla central hacen de la conducción un placer inolvidable.

por fin más grandes. Luego ya lo que impone es el sonido de los escapes en modo Cupra, una mezcla de sonido real y simulado que incluso petardea en retención, aunque luego es un corderito en modo Comfort y planea en silencio llevando los niños al colegio.

Probamos el Formentor 2.0 TSI de 310 CV con cambio DSG de 7 marchas y tracción total, un modelo que recibe el seudónimo VZ—viene de la palabra Veloz—, siglas reservadas para los Formentor de más de 245 CV, porque los de menos serán Formentor a secas. Y que nadie busque el nombre luciendo en alguna parte de la carrocería, pues solo está camuflado en los pilotos traseros. Por estrategia de marca, tanto el León como el Formentor

llevarán exteriormente solo el logo de Cupra, entre otras cosas para separarse aún más de Seat y para no volver loco al personal.

Pero volvamos a hablar de sensaciones. El Formentor es ancho y bajo, incluso su distancia libre al suelo de 159 milímetros es escasa para considerarlo un todocamino, y aunque ofrece un programa específico Off Road que no toca la altura de la suspensión, estas cotas lo apartan directamente de los fuera de pista delicados y reduce sus posibilidades lejos de lo negro a bu-

nos caminos de tierra o barro. Mejor centrarse en el asfalto, donde ofrece, aquí sí, un 'feeling' sensacional.

Sí, el Formentor es más de asfalto. Y de curvas, sobre todo de curvas y cuantas más mejor. Y es que la suspensión regulable en dureza de serie se encarga de buena parte del trabajo; la dirección es de las mejores que hemos probado por precisión y dureza, ideal para trazar las curvas con exactitud quirúrgica; los frenos Brembo son mordazas que detienen el coche a costa de que los ojos casi se salgan de las órbitas; y

el motor... ¡madre mía!, cómo suena el motor y cómo empuja. Son 310 CV, con el corte en 6.600 rpm, combinados con un cambio DSG programado para cambiar más rápido de lo que pestañeas y dejar que ocurran reducciones salvajes que ayuden de la manera más eficaz a trazar las curvas en la marcha que necesita cada una de esos virajes y cada uno de sus conductores. Por ejemplo, circulando a 90 km/h en tercera reducimos antes de una 'paella' para negociarla en segunda y salir más rápido. ¡Y obedece! Cambia a segunda

PRECIO	46.920 €
EMISIONES DE CO ₂ : 186 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> Sonido. Prestaciones. Comportamiento. Equipamiento de serie. Calidad. Exclusividad.	<p>-</p> Distancia libre al suelo reducida. Precio de la pintura mate. Consumo elevado.



LA GAMA FORMENTOR PARTIRÁ DE 29.670 EUROS Y 150 CV



ASÍ CRECERÁ LA GAMA FORMENTOR
Desde motores de 150 CV en gasolina y diésel hasta 'plug-in hybrid'

Del nuevo Cupra Formentor habrá versiones de consumo más razonable e incluso variantes TDI. En concreto, un diésel 2.0 TDI de 150 CV con tracción delantera o total, que sobre el papel se nos queda algo corto de potencia para lucir el logo de Cupra. Y en gasolina, un 1.5 TSI de 150 CV exclusivamente de tracción delantera, ambos con transmisión manual o automática DSG. Un escalón

más arriba en potencia, y acompañando al modelo probado, encontramos otro VZ, que no es otro que el Formentor VZ e-HYBRID 1.4 TSI de 245 CV y cambio DSG de tracción delantera, que comparte el sistema de propulsión híbrido enchufable con el también nuevo Cupra León e-Hybrid. El primer Cupra de pura raza también estará disponible con una versión híbrida enchufable adicional,

que ofrecerá 204 CV (150 kW) y 350 Nm de par, mecánica idéntica a la utilizada por el Seat León e-Hybrid. El precio del Formentor más barato, con motor 1.5 TSI de 150 CV y cambio manual de 6 velocidades, partirá de los 29.670 euros, que serán 31.870 con el cambio DSG. Y durante el segundo semestre de 2021 llegará el primer Cupra cien por cien eléctrico, denominado El Born.



▲ La tracción total reduce el volumen del maletero hasta unos razonables 420 litros.

y la aguja del cuentavueeltas sube a 6.500 rpm sin miedo. El modo Cupra es adictivo y nos cuesta probar otros. Pero lo hacemos, y el que más nos sorprende es el Individual, que tiene posibilidades para todos los gustos. De hecho, ofrece 14 posiciones de dureza de la suspensión -3 más que en modo Cupra-, y en total 31 variables que afectan a la dirección, la tracción total, la respuesta del motor o al sonido, entre otros.

Las sensaciones conduciendo el Formentor son especiales, como especial es el coche.

Es como si el conductor formase parte del chasis y de esa manera los apoyos, las frenadas o las aceleraciones se sintiesen en la propia piel del 'piloto'. El coche acelera de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos, que es un dato mejor que el del Mercedes-AMG GLA 35 4Matic o incluso mucho mejor que el de un Porsche Macan S de 354 CV, algo más grande y pesado. Pero igual que puede hacer un tramo de curvas con una agilidad felina y una eficacia difícil de superar, el Formentor admite una conducción relajada aunque no demasiado econó-

mica. Porque a una velocidad de entre 100 y 120 km/h mantenidos gasta entre 8 y 9 l/100 km reales, ha homologado en WLTP un consumo medio de 8,5 l/100 km y lo normal, disfrutando de sus posibilidades, será ver en el ordenador cifras en el entorno de los 13-15 litros. Pero estos datos son sólo a título informativo, porque ya sabemos que el que busca un coche así, lo del gasto... como que le importa bastante poco.

El Formentor probado se empieza a entregar en noviembre a los 500 compradores españoles que ya lo han pedido

y han entregado la señal. Esta versión del Formentor cuesta 46.920 euros, aunque con el descuento básico de la marca sin financiar esa cantidad se reduce en 2.000 euros, hasta 44.920. Elevado pero competitivo si pensamos que, por ejemplo, un Mercedes-AMG 35 4Matic, rival del Formentor entre los Premium, cuesta 63.950 euros peor equipado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Potencia máx. (CV/rpm)	310/5.500-6.500
Par máximo (mkg/rpm)	40,8/2.000-5.400
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 7 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Discos
Neumáticos	245/40 R19
Peso (kg)	1.644
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.450/1.839/1.511
Volumen maletero (l)	420 / 1.475
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	4,9
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	8,2 (WLTP)
Emissiones CO2 (g/km)	186
Precios desde... (euros)	46.920

DESDE **48.400 €**

EMISIONES OFICIALES DE **103 A 155 G/KM (NEDC)**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Comportamiento impecable. Motores y cambio. Versión 420d: ahorro y ECO. Calidad. Tacto muy deportivo.

DEBE MEJORAR

Solo cuatro plazas y acceso a segunda fila. Gama sin versiones de caja manual. Precio alto y opciones caras.

Emociones racionales

La segunda generación de la Serie 4 desembarca con su variante Coupé, primera de las tres que se ofrecerán. Y su versión 420d, con etiqueta ECO y dotada de un diésel de 190 CV, protagoniza este primer contacto.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Siete años después de nacer el primer Serie 4 Coupé -al que siguieron las variantes Cabrio y Gran Coupé, esta última la más vendida al copar un 45 por ciento de las matriculaciones- nos ponemos al volante de la segunda generación, que comienza también por el Coupé, ya ha desvelado la nueva carrocería Cabrio y pronto tendrá también un nuevo modelo Gran Coupé.

Y si la gama se enriquecerá rápidamente en 'cuerpos', también lo hará pronto con más 'corazones', como el diésel de seis cilindros para el 430d y el M440d xDrive -este último con 340 CV- o el brutal M4 Competition de 510 CV. Hasta entonces, la familia mecánica se limitará a cuatro al-

ternativas, con tres de gasolina -los cuatro cilindros de 184 y 258 CV, y el seis cilindros de 374 CV asociado a la tracción total xDrive, éste con etiqueta ECO gracias a su hibridación suave de 48V- y uno de gasóleo -cuatro cilindros de 190 CV-, que ahora dispone solo de tracción trasera, aunque más adelante también se ofrecerá con tracción xDrive. Un motor diésel, por cierto, que disfruta de etiqueta ECO por su red eléctrica de 48V, lo que le convierte en una alternativa muy interesante para la ciudad y para viajar.

Quizás por eso fue la versión elegida para este primer contacto, desarrollado por carreteras del norte de Madrid con más curvas que algunos rallies del WRC. Y en ese duro entorno el nuevo 420d Coupé

se manifiesta como un coche excelente desde el punto de vista dinámico por su comportamiento intachable, pues combina una estabilidad de primera, una motricidad a toda prueba incluso sobre asfalto humedecido por la niebla, una dirección precisa como pocas y con un tacto perfecto, una frenada sólida... Y da igual si vas en modo Eco Pro, en Comfort o en Sport, pues siempre exhibe un tacto muy deportivo, aunque en el tercero de ellos todo se siente aún más enfocado al disfrute.

Y si alguien decide esperar a los diésel más enérgicos porque el 420d puede quedarse justo, quizás no sea la mejor idea, pues los 190 CV y 40,8 mkg -rinde el mismo par máximo que el 430i de gasolina, 68 CV más potente- empu-

jan de cine -sus 7,1 segundos en el '0-100' son buen ejemplo de ello-, permitiéndonos disfrutar mucho al volante. Y siempre con la máxima eficiencia, pues a ritmo legal por autovía gastaremos unos 5 litros cada 100 kilómetros.

A destacar también una excelente calidad general -por materiales y terminación, un '10'- o su amplio maletero de 440 litros. Pero el aforo se limita a cuatro plazas y el precio se nos antoja algo elevado.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	420i	430i	M40i xDRIVE	420d
Disposición	Delantero long.	Delantero long.	Delantero long.	Delantero long.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	6, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	2.998	1.995
Potencia máxima (CV/rpm)	184 / 5.000-6.500	258 / 5.000-6.500	374 / 5.500-6.500	190 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 1.350-4.000	40,8 / 1.550-4.000	51,0 / 1.900-5.000	40,8 / 1.750-2.500
Tracción	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas	Trasera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos (del.-tras.)	225/50 R17	225/50 R17	225/45R18-255/40R18	225/50 R17
Peso (kg)	1.600	1.620	1.815	1.680
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.768/1.852/1.383	4.768/1.852/1.383	4.770/1.852/1.393	4.768/1.852/1.383
Volumen maletero (l)	440	440	440	440
Capacidad depósito (l)	59	59	59	59 (AdBlue: 18,9)
De 0 a 100 km/h (s)	7,5	5,8	4,5	7,1
Velocidad máx. (km/h)	240	250	250	240
Consumo mixto (l/100 km)	6,3 (WLTP)	6,6 (WLTP)	7,5 (WLTP)	4,5 (WLTP)
Emissiones CO2 (g/km)	122 (NEDC)	131 (NEDC)	155 (NEDC)	103 (NEDC)
Precios desde... (euros)	48.400	52.500	74.300	49.350



◀ Detrás solo hay dos plazas, pero a pesar de la marcada línea descendente del techo, la altura habitable es generosa. Y el nuevo Serie 4 Coupé brilla en calidad general y ergonomía.



MECÁNICAS DISPONIBLES DESDE 122 A 200 CV. TODOS LOS MOTORES SON NUEVOS Y MUY EFICIENTES



▲▲▼ Exteriormente los cambios son mínimos. Lo mejor llega de la mano de los nuevos motores, más eficientes, y de equipamientos más seguros.



INTELLILUX LED PIXEL
Los faros más inteligentes

El nuevo Opel Insignia está equipado con faros Full LED de serie, y opcionalmente en algunas versiones puede contar con la nueva iluminación matricial IntelliLux LED Pixel completamente adaptativa, exclusiva entre los fabricantes generalistas. Este tipo de faros cuenta con un total de 168 diodos de LED por óptica, en lugar de los 32 anteriores. En marcha, la luz de carretera se ajusta en cuestión de milisegundos a través de dos unidades de control, una conectada a la cámara frontal y la otra al faro. El elevado número de diodos LED, que reaccionan de forma continua, ofrece una adaptación perfecta del haz de luz. El área iluminada es más amplia que antes y el tráfico que se aproxima o al que vamos a adelantar se 'recorta' con mayor precisión, sin llegar a molestar a ningún usuario. Los faros LED Pixel son de serie en los acabados Business Elegance y GS Line Plus, y opcionales en los GS Line por un precio de 1.600 euros.

Crece en eficiencia

Sin prisa pero sin pausa, y sin hacer mucho ruido, resulta que el año pasado el Opel Insignia acabó en segunda posición de ventas dentro de su segmento en España. Y no es de extrañar, pues es un magnífico producto que, eso sí, lucha por mantenerse al día. Y esta es su última actualización.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Mientras no llegue la tercera generación del Opel Insignia, ya con plataforma PSA, la marca alemana no podrá aprovecharse de tecnologías de electrificación ni de motores utilizados por las marcas francesas del Grupo. Sin embargo, Opel sigue evolucionando sus modelos en este sentido, y un buen ejemplo de ello es la renovación que experimenta ahora el Insignia para cumplir la normativa de emisiones y situarse al nivel de sus más directos rivales en cuanto a tecnología y seguridad. Y es que la berlina germana renueva al completo su gama mecánica con motores diésel construidos en México y de gasolina de origen General Motors, muy eficientes y que cumplen ya el protocolo de contaminación más moderno. En concreto,

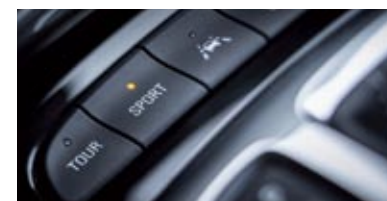


▲ La versión Sports Tourer cuesta 1.500 euros más que la berlina. Y, entre otros, pueden llevar acabados GS Line y GS Line Plus.

PRECIO DESDE		33.500 €
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 121 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Aplomo y agrado de conducción. Cambio Aut. de 9 marchas. Calidad. Motores eficientes.	Plataforma GM que no permite recurrir a la electrificación. Motor diésel algo ruidoso.	

la marca habla de una reducción del 25 por ciento en consumos y unas emisiones que parten de unos sorprendentes 99 g/km (NEDC).

El Insignia recibe nuevos faros –ver cuadro–, un paragolpes rediseñado y una nueva parrilla frontal activa que, junto con un panelado muy eficaz de los bajos del coche, mejoran la aerodinámica y, con ello, aún más la eficiencia de combustible. En concreto, la parrilla actúa de forma activa y puede cerrar tanto su parte superior como la inferior. Esto también ofrece ventajas térmicas al retrasar el enfriamiento después de apagar el motor o al acelerar su calentamiento tras el arranque en frío, lo cual, especialmente en invierno, proporciona beneficios tanto en el consumo como en cuanto al confort de climatización del habitáculo.



▲ En el modo Sport el Insignia ofrece una estabilidad magnífica.

En el habitáculo, Opel ha mejorado aún más la calidad del coche con nuevos tapizados para uno de los mejores asientos del mercado. Y se aumenta la seguridad con

ayudas a la conducción como la alerta de tráfico cruzado al dar marcha atrás. El nuevo Insignia también estrena una nueva cámara digital de visión trasera que mejora las maniobras a baja velocidad.

Pero las novedades más importantes tienen que ver con las motorizaciones, completamente nuevas, construidas en aluminio, de arquitectura estandarizada y con homologación Euro 6D. En diésel, por ejemplo, adopta el motor 1.5D de tres cilindros y 122 CV que estrenó el Astra, y con el que consigue homologar un consumo bajo el ciclo WLTP de tan solo 4,6 l/100 km. Con el mismo bloque del 1.5, pero un cilindro más, el Insignia recibe también el 2.0D de 174 CV –algo ruidoso–, que ha homologado el mismo gasto. En ambos casos se pueden asociar al cambio manual de 6 marchas o al automático de convertidor de par de 8 velocidades, con un

funcionamiento exquisito. Ya en gasolina, el 2.0 Turbo con 170 o 200 CV, siempre con cambio automático de 9 marchas, se convierte en el primer motor de la marca con desconexión de cilindros. Y es que en la variante de 200 CV, si la necesidad de potencia es mínima, el motor deja activos solo los cilindros 1 y 4, reduciendo así el consumo notablemente –firma un gasto medio WLTP homologado de 7,3 l/100 km– sin que la operación sea apreciada por el conductor. Este propulsor ofrece un funcionamiento suave y silencioso que le va que ni pintado a un conjunto mucho más refinado y atractivo, y que sigue manteniendo un precio competitivo que parte de los 33.500 euros para el Grand Sport –1.500 euros adicionales por el familiar Sports Tourer–, pero que se convierten en 25.700 euros aplicando todos los descuentos disponibles.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5D 122	2.0D 174	2.0T 170	2.0T 200
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.496	1.995	1.998	1.998
Potencia máxima (CV/rpm)	122 / 3.250	174 / 3.500	170 / n.d.	200 / 4.250-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 1.750-2.500	38,8 / 1.500-2.750	35,7 / 1.500-4.000	35,7 / 1.500-4.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 v./Aut. 8 v.	Man. 6 v./Aut. 8 v.	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Discos	Dis. vent./Discos	Dis. vent./Discos	Dis. vent./Discos
Neumáticos	245/45 R18	245/45 R18	245/45 R18	245/35 R20
Peso (kg) / Depósito (L)	1.505 (ST: 1.585) / 62	1.582 (ST: 1.633) / 62	N.d. / 62	1.595 (ST: 1.615) / 62
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.897/1.863/1.455	4.897/1.863/1.455	4.897/1.863/1.455	4.897/1.863/1.455
Largo/Ancho/Alto (mm) (ST)	4.986/1.863/1.500	4.986/1.863/1.500	4.986/1.863/1.500	4.986/1.863/1.500
Volumen maletero (l)	490 (ST: 560)	490 (ST: 560)	490 (ST: 560)	490 (ST: 560)
De 0 a 100 km/h (s)	11,4 (ST: 11,6)	8,7 (ST: 8,9)	8,7	7,7 (ST: 7,9)
Velocidad máx. (km/h)	205 (ST: 202)	228 (ST: 225)	228	235 (ST: 233)
Cons. mixto (l/100 km) WLTP	4,6	4,6	7,3	7,3
Emisiones CO ₂ (g/km)	121	121	166	166
Precios desde... (euros)	33.500	42.100	38.300	43.100



DELICATESSEN COMO CUADRO DE INSTRUMENTOS DIGITAL O CAMBIO MANUAL INTELIGENTE NO SON HABITUALES EN ESTE SEGMENTO



PRECIO DESDE **16.990€**

EMISIONES OFICIALES: DE **115 A 120 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Equipamiento y tecnología. Consumo de las versiones 48V. Comportamiento. Calidad de acabado.

DEBE MEJORAR

- Sin opción a levas en el volante. Plásticos de aspecto mejorable. Precio de tarifa. Plaza central trasera.

En vanguardia

El nuevo i20 de Hyundai da un enorme salto y se pone a la vanguardia del segmento con una notable dotación de tecnologías, tanto de ayuda a la conducción como de comunicación o eficiencia.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Hyundai se ha empeñado en marcar tendencias, como desarrollar sobre una misma base –el Ioniq– tres tecnologías limpias de propulsión u ofrecer ya cinco alternativas de mecánica eléctrica o electrificada: Mild Hybrid, híbrido autorrecargable, híbrido enchufable, eléctrico y de pila de combustible. Ahora en el segmento de los utilitarios apuesta por un nuevo i20 que crea escuela por su dotación tecnológica –tanto en comunicaciones o conectividad como en seguridad y ayudas a la conducción–, el uso de la hibridación de 48 voltios o el estreno de una caja de cambios manual inteligente. Además, inaugura el lenguaje de diseño ‘Sensuous Sportiness’ que luego seguirán modelos como el nuevo Tucson, que llegará a final de año.

El i20 ha ganado presen-



▲ Estrena el nuevo lenguaje de diseño ‘Sensuous Sportiness’. Y aunque solo crece unos milímetros tiene presencia de ‘coche grande’.

cia visual, con rasgos de ‘coche grande’ aunque solo sea 5 milímetros más largo y 30 más ancho. Y también 24 más bajo para ofrecer una imagen más asentada sobre la carretera y con un aire más deportivo. La distancia entre ejes crece 10 milímetros, y eso se nota en su interior para cinco ocupantes y en el maletero, que crece 25 litros hasta llegar a los 351.

En el interior, el diseño gana muchos enteros con unos materiales de gran calidad visual y también al tacto –aunque en las zonas inferiores hay un uso masivo de plásticos duros–. Y tiene un aire muy tecnológico, el salpicadero está presidido por una gran pantalla táctil –entre 8 y 10,25 pulgadas– y un nuevo cuadro de instrumentos digital con 10,25 pulgadas, una

delicatessen muy poco habitual en este segmento que se une al Apple CarPlay y Android Auto, el cargador inalámbrico para el smartphone o la última versión de la tecnología BlueLink, con una gama de servicios que incluye rutas conectadas, navegación de último tramo e información de estacionamiento en tiempo real, incluso en la calle.

Y en asistentes de seguridad y ayudas a la conducción, la dotación es de sobresaliente, con los últimos avances de seguridad de Hyundai SmartSense, incluyendo novedades como el Control de Crucero Inteligente basado en la navegación (NSCC) y la Asistencia Inteligente de Lími-



▲ Interior tecnológico, con pantalla central de hasta 10,25 pulgadas. En la consola central hay cargador inalámbrico. Cambio automático de doble embrague.

te de Velocidad (ISLA). Un repaso a la lista nos da idea del nivel alcanzado por este nuevo i20: asistentes de seguimiento de carril, de colisiones en el punto ciego, de colisión trasera, para evitar colisiones en estacionamiento y marcha atrás, asistencia de evasión de colisiones con detección de peatones y ciclistas...

En el apartado mecánico, novedades importantes también. La principal, sin duda, el uso de la tecnología de hibridación ligera con batería de 48 voltios disponible en los dos motores más potentes de la gama. Y por otro lado, la nueva transmisión manual inteligente (iMT), que desacopla el motor de la transmisión cuando el conductor suelta el acelerador, de manera que el coche circula ‘a vela’ y ahorra combustible.

Para nuestra toma de contacto disponemos del i20 con motor T-GDI 48V de 120 CV con el cambio automático; la opción más potente y avanzada de la gama. Su motor de tres cilindros nos sigue sorprendiendo por su refinamiento y el coche muestra un funcionamiento suave. Cambio agradable y rápido en las transiciones, aunque echamos de menos unas levas en el volante. La dirección es precisa, pero un poco más ligera de lo que nos gustaría. Y los frenos cumplen perfectamente.

Tiene tres modos de conducción –Eco, Comfort y Sport– con tres marcas personalidades. El Eco nos brinda consumos de 5 litros justos tras un recorrido por autovía a velocidad sostenida y algún tramo de carretera sin mucha exigencia, y el Sport cambia el



▲ El espacio interior gana sobre todo en anchura. Está homologado para cinco ocupantes. Maletero amplio, con 25 litros más: crece hasta 351.



carácter del i20. La dirección se hace más firme, la respuesta es más rápida y se multiplica el sonido. Lo activamos en zona de curvas y ahí el i20 proporciona máxima diversión por su gran agilidad. Si es así de divertido el de 120 CV, nos podemos hacer una idea de lo que será el recién mostrado i20 N con sus 204 CV.

La gama está compuesta por cinco acabados –Essence, Klass, Tecno, Style y Style Lux– con precios entre 16.990 y 27.995 euros, que se pueden rebajar hasta 5.200 euros al financiar, entregar un coche a cambio o aprovechar el Plan Renove, ayuda que la marca adelanta al cliente. No es barato, pero el nivel que ofrece el nuevo Hyundai i20 no es fácil de encontrar en el segmento. Estar en vanguardia tiene un precio.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.0 T-GDI 100 48V	1.0 T-GDI 120 48V
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	998
Potencia máxima (CV/rpm)	100 / 4.500-6.000	120 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,5 / 1.500-4.000	20,4 / 2.000-3.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	12 kW (16 CV)	12 kW (16 CV)
Tensión nominal	48 voltios	48 voltios
Potencia máxima total	100 CV	120 CV
Par máximo total	17,5 mkg	20,4 mkg
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 v/Aut. 7 v.	Automática, 7 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.165 (Aut: 1.190)	1.190
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.040 / 1.775 / 1.450	4.040 / 1.775 / 1.450
Maletero (l)	352 / 1.185	352 / 1.185
Capacidad del depósito (l)	40	40
Tipo de batería	Ion litio	Ion litio
Capacidad de la batería	0,47 kW	0,47 kW
De 0 a 100 km/h (s)	10,4 (Aut: 11,4)	10,3
Velocidad máx. (km/h)	188 (Aut: 185)	190
Cons. mix. WLTP (l/100 km)	5,1 (Aut: 5,1)	5,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	115 (Aut: 117)	120
Precios desde... (euros)	19.240	26.555

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 MPI 85	1.0 T-GDI 100
Disposición	Delant. transver.	Delant. transver.
Nº de cilindros	4, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	998
Potencia máxima (CV/rpm)	85 / 6.000	100 / 4.500-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	12,0 / 4.200	17,5 / 1.500-4.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tamb.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.088	1.140
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.040 / 1.775 / 1.450	4.040 / 1.775 / 1.450
Volumen maletero (l)	352 / 1.185	352 / 1.185
Capacidad depósito (l)	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	13,1	10,4
Velocidad máx. (km/h)	173	188
Consumo mixto (l/100 km)	5,3	5,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	120	119
Precios desde... (euros)	16.990	19.665

LA MECÁNICA DE 218 CV DEL A 250 E SE OFRECE EN OTRAS CINCO CARROCERÍAS: B, GLA, CLA COUPÉ...



Los más eléctricos

La firma de la estrella confía en que durante los próximos meses un tercio de las ventas en España correspondan a modelos híbridos enchufables. Ambiciosa previsión que se basa en su enorme gama con etiqueta '0 Emisiones' y en valores récord de autonomía eléctrica. Hemos probado tres.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Han sido solo tres, pero ya hay más de veinte para escoger, y seguro que llegarán más. De los más compactos –se ofrece la mecánica PHEV de 218 CV en todos, a excepción del GLB, en el que no está confirmada

su presencia porque el aforo interior se limitaría a cinco plazas–, elegimos el A 250 e de cinco puertas, que presume de doble vertiente: por un lado, la eléctrica, donde pone en juego una generosa batería de 15,6 kWh –más grande que las usadas en sus hermanos de las

Clases C y E, y en el GLC– y un motor de 75 kW –equivalente a 102 CV–, que nos permiten conducir sin emisiones a buen ritmo –no solo por sus 140 km/h de velocidad punta eléctrica, sino también porque hay un empuje notorio en esa modalidad– y durante mu-

cho tiempo, pues los 68 kilómetros WLTP de alcance EV son récord en la categoría. Pero si salimos a carretera y aceleramos con más decisión, los 218 CV totales están ahí. Y, sobre todo, los 45,9 mkg de par máximo combinado, que se traducen en sensaciones de-

portivas. Ahí están esos 6,6 segundos en el '0-100' para demostrarlo. Además, nunca se le nota pesado, ni en curva ni al frenar.

El precio a pagar más relevante es la reducción del maletero, pero solo cede 45 litros: de 355 baja a 310.

El segundo híbrido enchufable 'EQ Power' que probamos fue el C 300 de Berlina, que tiene una arquitectura bien distinta: tracción trasera y una batería algo menor, entre otras características. Lo hay también en versión C 300 e de

gasolina, con 320 CV totales, pero nos parece realmente interesante esta variante diésel, pues homologa 55 kilómetros de autonomía eléctrica –54 el familiar Estate– y en nuestros desplazamientos de larga distancia disfrutaremos del ahorro del gasóleo, o de sus 306 CV –194 del diésel y 122 del eléctrico–, que determinan unas prestaciones de aúpa. El maletero, eso sí, se reduce de los 455 litros habituales en un C a los 300 de este PHEV. Y la carga más rápida que admite es a 7,4 kW; que es lo normal



GAMA HÍBRIDA ENCHUFABLE 'EQ POWER' 22 modelos y 14 carrocerías

Con precios entre los 39.350 euros del A 250 e de cinco puertas y los 87.700 del GLE 350 de 4Matic Coupé, la gama EQ Power agrupa todos los híbridos enchufables de Mercedes-Benz. Que ya son 22, con 14 carrocerías distintas y la posibilidad de elegir entre mecánicas con motor de gasolina en su parte térmica –los que lucen la 'e'– y otras que equipan un diésel –'de' en su nombre–. Podríamos dividirlos en tres grupos: el primero, con tracción delantera, 218 CV en total y batería de 15,6 kWh estaría formado por los A 250 e –cinco puertas y Sedán–, el B 250 e, los CLA 250 e –Coupé y Shooting Brake– y el GLA 250 e. En el segundo estarían los Clase C y Clase E –ambos en berlina y familiar Estate–, y el GLC –siempre con tracción total 4Matic–; todos en diésel –306 CV– y gasolina –320 CV– con batería de 13,5 kWh. Y el tercero incluye los GLE, con carrocería 'normal' o Coupé, diésel de 320 CV o gasolina de 333 CV, y siempre con tracción 4Matic y batería de 31,2 kWh.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	A 250 e	C 300 de	GLE 350 de 4M
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.332	1.950	1.950
Potencia máx. (CV/rpm)	160 / 5.500	194 / 3.800	194 / 3.800
Par máximo (mkg/rpm)	23,5 / 1.620-4.000	40,8 / 1.600-2.800	40,8 / 1.600-2.800
MOTOR ELÉCTRICO			
Potencia	75 kW (102 CV)	90 kW (122 CV)	100 kW (136 CV)
Par	330 Nm (33,7 mkg)	440 Nm (44,9 mkg)	440 Nm (44,9 mkg)
Pot. máx. total	218 CV	306 CV	320 CV
Par máx. total	45,9 mkg	71,4 mkg	71,4 mkg
Tracción	Delantera	Trasera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. DCT, 8 vel.	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Disc. vent./Disc. vent.
Peso (kg)	1.680	1.895	2.655
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.419/1.796/1.452	4.686/1.810/1.444	4.924/1.947/1.795
Maletero (l)	310 / 1.125	300	490 / 1.915
Capacidad del depósito (l)	35	50 (AdBlue: 25)	65
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	15,6 kWh	13,5 kWh	31,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,6	5,6	6,8
Velocidad máx. (km/h)	235	250	210
Vel. máx. en eléctrico	140	130	160
Consumo mixto (l/100 km)	1,0 (WLTP)	1,2 (WLTP)	0,7 (WLTP)
Emisiones CO2 (g/km)	32 (NEDC)	38 (NEDC)	29 (NEDC)
Alcance en eléctrico (km)	68 (WLTP)	55 (WLTP)	99 (WLTP)
Recarga a máxima potencia	25 minutos (a 24 kW)	1 hora 30' (a 7,4 kW)	30 minutos (a 60 kW)
Precios desde... (euros)	39.350	56.125	78.125



PRECIO DESDE **39.350 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **29 G/KM** (NEDC)

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA **DEBE MEJORAR**

- Gama variada por mecánicas y carrocerías. Autonomía eléctrica. Rendimiento (A 250 e).
- Peso excesivo (GLE 350 de). Recarga del Clase C más lenta: máximo a 7,4 kW. Peores maleteros.

pero ya casi parece lenta frente a otros Mercedes-Benz. Cerramos el triple test con el GLE 350 de 4Matic, también un PHEV diésel –comparte el 2.0 de gasóleo de 194 CV con el C 300 de, pero en este caso el motor eléctrico rinde 136 CV y lleva la potencia total a 320 CV– y que ostenta el récord de autonomía eléctrica entre los 'plug-in hybrid': 99 kilómetros WLTP. Gracias a eso, además, anuncia un gasto de 0,7 l/100 km. Y podemos recargar su enorme batería en solo media hora. Pero el conjunto es muy pesado, y eso se nota en la conducción, sobre todo al frenar o 'culebrear'.



TAMBIÉN MANUAL LLEGARÁ EN BREVE COMO ALTERNATIVA AL DSG7, QUE TIENE LEVAS EN EL VOLANTE. EL MÍTICO TAPIZADO A CUADROS DECORA ESTOS DEPORTIVOS ASIENTOS DE ESTILO BAQUET



▶ De serie tiene Innovision Cockpit con pantalla central de 10 pulgadas y cuadro de 10,25. Pero hay mucho más en este Golf GTI, como estas llantas de 17 pulgadas. Su motor eroga 245 CV y 37,7 mkg.



Objeto de deseo

Hablar de GTI es hablar de deportividad, de emociones, de pasión, de estilo de vida... Y esta octava generación llega para continuar encumbrando ese objeto de deseo al que todos sus rivales vigilan de reojo. Razones tienen, porque este Golf GTI es el nuevo dueño y señor.

Julián Garmacho | jgarmacho@motor16.com

Un monumento había que erigir en honor a la media docena de ingenieros que trabajaron en el desarrollo del primer Volkswagen Golf GTI. Pero al responsable de marketing quizás había que haberlo despedido de inmediato, pues aquel divertido juguete con apenas 110 CV de potencia y presentado en el Salón de Fráncfort de 1976 se convirtió, contra pronóstico, en un fenómeno de masas. Tanto que se vendieron 461.690 unidades, cuando los que echaban los números tenían previsto fabricar un máximo de 5.000, pues se conformarse con recuperar los costes de su desarrollo.

Aunque estuvo a punto de llamarse TS o GTS, finalmente recibió la denominación GTI, que 44 años después no

solo continúa siendo sinónimo de deportividad, sino que da nombre a una filosofía de vida.

Desde entonces se han vendido por todo el mundo 2,3 millones de Golf GTI –supone el 6,5 por ciento de las ventas totales del Golf desde 1974–, y esta octava generación no hará más que aumentar ese aura que solo este deportivo compacto ha conseguido for-

jar a fuego entre sus millones de propietarios. Pero es cierto que solo una minoría podrá deleitarse con sus virtudes, porque quien desee hacerse con uno de los nuevos deberá desembolsar más de 42.000 euros. Sin duda, una importante cuantía para un deportivo que nació con la intención de ofrecer diversión a buen precio.

Además, a eso tendrás que

sumar los 865 euros que cuesta la suspensión adaptativa DCC que equipaban las versiones que ya hemos tenido la oportunidad de conducir en el Circuito del Jarama, y que varían su dureza en función del programa de conducción elegido, además de ofrecer un universo de posibilidades con 15 'set up' que puedes seleccionar en el programa Individual. Igual demasiados para notar diferencias de uno en uno.

Pero lo cierto es que con estas suspensiones –su versión de la plataforma MQB tiene un esquema independiente trasero– el Golf GTI va de maravilla, por lo menos dentro de un circuito, porque su carrocería balancea lo mínimo y filtra a la perfección, ayudado en este caso por unos neumáticos de medida 225/45 R17, que son los de serie. Y es que

PRECIO		42.290 €
EMISIONES DE CO ₂ : 168 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Dinámica. Tecnología. Prestaciones. Imagen. Calidad. Equipamiento de serie. Funcionalidad.	Precio elevado. Chasis DCC opcional. Sin autoblocante mecánico. Solo DSG por ahora.	

en opción hay llantas de 18 y 19 pulgadas, con gomas de menos perfil.

Estéticamente tiene los detalles justos para que no lo confundas con un Golf 'del montón', y en su interior se agradecen los asientos tipo baquet con el inconfundible tapizado a cuadros, que sujetan tu cuerpo a la perfección. Sus pantallas digitales lucen gráficos específicos, y hay volante nuevo y unos pedales creados para la ocasión.

Este Golf GTI esconde el conocido 2.0 TSI con 245 CV. Llegarán versiones más

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Potencia máx. (CV)/rpm	245/5.000-6.200
Par máximo (mkg)/rpm	37,7/1.600-4.300
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. DSG7
Frenos del./tras.	Dis. ventilados
Neumáticos	225/45 R17
Peso (kg)	1.463
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.287/1.789/1.478
Volumen maletero (l)	380/1.237
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	6,2
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,4
Emissiones CO ₂ (g/km)	168
Precios desde... (euros)	42.290



▲ La octava generación Golf no tiene carrocería de tres puertas. A este GTI le delata su doble salida de escape, los emblemas pertinentes o unos particulares faros antiniebla delanteros con forma de panel.

potentes –ya se conoce el GTI Clubsport de 300 CV–, pero igual no tan equilibradas, pues ofrece sensacionales prestaciones sin descuidar el gasto: anuncia 7,4 l/100 km.

Tras nuestras vueltas en el Jarama damos fe de que consumió algo más, pero siendo 'civilizados' no arruinará a nadie con su promedio de gasto. Y en pista tuvimos ocasión de experimentar su dinámica, con un diferencial VAQ

electrónico que ahora combina información de sus diferentes asistentes para ser más efectivo. Los más radicales igual echen en falta un autoblocante mecánico, pero este funciona a las mil maravillas, evitando pérdidas de tracción al dar gas, y se combina con un eje delantero sensacional y neutro, que a no ser que le busques las cosquillas, siempre irá por su sitio y no muestra tendencia al subviraje.

Equipa cuatro discos de freno ventilados que aguantan el maltrato perfectamente, y el cambio automático DSG7 de doble embrague te permite exprimir su mecánica sin miramientos. Igual no estaría de más poder tener el modo secuencial desde la palanca, como tampoco le vendría mal una versión manual, que llegará más adelante y que le va a permitir arañar unos cuantos euros a su factura.



◀◀ Hay cuatro colores de techo disponibles y tres decoraciones para el techo. Los airbump se han rediseñado.

PRECIO	15.850 €
EMISIONES OFICIALES:	129 G/KM
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Capacidad de personalización. Confort interior. Dinamismo. Precio. Suavidad del motor.
DEBE MEJORAR	
-	Calidad de algún plástico. Dirección suave. Suspensiones blandas. Escalón en maletero al abatir asientos.

Único e irrepetible

La renovación del C3 trae aún más originalidad y capacidad de personalización al utilitario francés, uno de los grandes éxitos.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El Citroën C3 es uno de los modelos de mayor éxito en la marca francesa. Un coche con el que Citroën dio un giro a su estilo para volver a esos orígenes juveniles, desenfadados y un tanto 'gamberros'. El resultado, más de 750.000 unidades vendidas -72.000 en España, donde en 2019 fue el tercero más vendido del segmento-.

Por eso en esta renovación el cambio no ha sido radical; más bien solo acentuar detalles para seguir estando en plena forma. Estrena diseño frontal con nuevos faros LED, hay más equipamiento, pero, sobre todo, más posibilidades de personalización que nunca, con siete colores de carrocería, cuatro colores de techo para los bitono, tres decoraciones para el techo y cuatro Packs

Color, además de un nuevo diseño de los airbump. Y en el interior, además del acabado de serie, podemos solicitar otros dos. Si a eso añadimos que ya están disponible los asientos Advanced Comfort empleados por ejemplo en el C5 Aircross, vemos que cada C3 puede ser único e irrepetible.

Con cinco niveles de acabado y tres motores (1.2 PureTech de 83 y 110 CV y un diésel BlueHDI de 102 CV), suma novedades como la nue-

va pantalla central satinada de 7 pulgadas o que las ayudas a la conducción aumenten de 11 a 12, pues se añaden los sensores de aparcamiento delanteros. Y en materia de conectividad nuevas funciones Connect Assist, Connect Nav y Connect Play con un manejo más simple.

En nuestro contacto, hemos probado el Puretech de 110 caballos, con cambio manual de seis velocidades. Un motor tricilíndrico que nos sigue sor-



▲ El C3 ha retocado su imagen con un nuevo frontal, faros... Y detalles por toda la carrocería. El 65 por ciento de los que se venden son bitono.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURET, 110
Disposición	Del. transvers.
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199
Potencia máxima/rpm	110/5.500
Par máximo/rpm	20,9/1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/55 R16
Peso (kg)	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.996/1.749/1.474
Volumen maletero (l)	300/922
Capacidad depósito (l)	45
De 0 a 100 km/h (s)	9,4
Velocidad máx. (km/h)	198
Consumo mixto (l/100 km)	5,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	129
Precios desde... (euros)	15.850

prendiendo por refinamiento y suavidad. Y por carácter, pues unido a este C3 de peso ligero, mueve el coche con decisión y con un punto deportivo muy divertido. La dirección nos parece demasiado ligera y las suspensiones blandas. Pero el comportamiento general es sano y divertido.

Una puesta al día que le sienta bien a este C3 disponible, en esta versión, desde 15.850 euros.



◀◀ Interior moderno y configurable, pues se pueden variar los colores y acabados. Ya puede ofrecer los asientos Advance Comfort. Estrena también nueva pantalla central de 7 pulgadas.



PRECIO	38.800 €
EMISIONES OFICIALES:	0 G/KM
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Respuesta instantánea. Refinamiento, acabado y equipamiento. Ayudas a conducción. Comportamiento
DEBE MEJORAR	
-	Detalles de ergonomía interior. Plazas traseras con poca amplitud. Tacto del freno. Precio elevado.



Glamour eléctrico

El lujo, la sofisticación y la electrificación son señas de identidad de DS. Y este DS 3 Crossback E-Tense encarna estas tres características.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

DS ha hecho de la sofisticación, el lujo y el glamour santo y seña de su gama. Y a esos rasgos ha añadido la electrificación como medio de propulsión. Y todos esos rasgos conviven de manera natural en este DS3 Crossback E-Tense, su primer eléctrico en el que no ha renunciado a ninguna de las cualidades premium -capacidad interior, nivel de acabados o refinamiento, comportamiento dinámico- de los modelos de combustión.

El DS3 Crossback E-Tense cuenta un motor eléctrico de 100 kW (136 CV) y una batería de litio de 50 kWh de capacidad que se ubica bajo el piso, distribuida bajo los asientos y a lo largo del túnel central. Con

320 kilómetros de autonomía puede cargarse hasta en tomas de 100 kW, con lo que en media hora se puede rellenar hasta un 80 por ciento de la energía. Con el cargador de a bordo, de 7,4 o 11 kW, el tiempo de recarga es 8 ó 5 horas, respectivamente.

En una ruta por los alrededores de Madrid hemos vuelto a poner a prueba sus cualidades, como ese doble refinamiento por ser eléctrico

y por ser DS. En marcha suavidad y silencio nos esperan en cada kilómetro. Y también contundencia y rendimiento, con una respuesta inmediata al pisar el acelerador con decisión. Una inmediatez propia de los eléctricos y que supone uno de sus principales atractivos.

Con tres modos de conducción -ECO, Normal y Sport- en los que podemos ir amoldando su rendimiento a nuestro gusto o necesi-



▲ Los 50 kWh de su batería se pueden recargar hasta en tomas de 100 kW. Con el cargador de 7,4, el tiempo para llenarla es de 8 horas.



◀◀ Acabados y diseños originales y de alta calidad en un interior diferente a cualquier otra marca.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos
Peso en vacío	1.525 kg
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.118 / 1.791 / 1.534
Maletero (l)	350 - 1.050
Neumáticos	215/60R17
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de batería	50 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,7
Velocidad máxima (km/h)	150
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo WLTP	320 km
Alcance máximo NEDC	430 km
Cargador a bordo	7,4 kW
Tiempo recarga (32A)	8 horas (7,4 kW)
Tiempo recarga (0-80%)	30 minutos (100 kW)
Precios desde... (euros)	38.800

dad en cada momento. El comportamiento es muy sano y aplomado gracias a su bajo centro de gravedad. Dirección y frenos a gran nivel y un confort de marcha muy elevado para unos ocupantes que viajan en un ambiente de máximo refinamiento.

Completa sus atractivos con una gran calidad de acabado y una sofisticada dotación de equipamiento de seguridad y ayudas a la conducción, como el DS Drive Assist, que brinda Nivel 2 de conducción autónoma, o los faros Matrix Led Vision. Con todo ello el DS3 Crossback E-Tense es una alternativa perfecta a los que buscan movilidad 0 emisiones sin renunciar al glamour, el lujo y la exclusividad.

**45.250 EUROS ES EL PRECIO DE PARTIDA DEL XC40 RECHARGE HÍ BRIDO ENCHUFABLE, CUYA AUTONOMÍA ELÉCTRICA ES DE 50 KILÓMETROS**

Ecología y distinción

Volvo Recharge es la gama de coches puramente eléctricos e híbridos enchufables de la firma sueca, que abarca a todos sus modelos, empezando por el XC40, y apuesta por el respeto al entorno, el dinamismo y la máxima seguridad.

Dentro de la gama Recharge de Volvo, el XC40 tiene un protagonismo especial, pues se trata del primer modelo de la marca nórdica disponible como híbrido enchufable y también con mecánica totalmente eléctrica. En el primer caso nos referimos a las versiones T4 Twin y T5 Twin, que comparten el cambio automático de doble embrague con 7 velocidades y su tracción en el eje delantero, pero disponen de diferentes niveles de potencia: 211 CV el primero –129 del motor de gasolina más 82 del eléctrico– y 262 el segun-

do –180 CV del motor de gasolina más 82 CV del eléctrico–. Y en ambos casos se homologan consumos y emisiones sorprendentemente bajos: 1,8 l/100 km y 41 g/km de CO₂. Con la posibilidad, además, de circular en modo eléctrico 50 kilómetros –permite hacer los trayectos diarios más habituales sin emisiones–, lo que le garantiza la etiqueta ‘0 Emisiones’ de la DGT, con la que disfrutamos de importantes ventajas tanto fiscales como en el día a día: rebaja en el impuesto de circulación, estacionamiento gratuito y sin límite

El Volvo XC40 Recharge, con mecánica eléctrica pura de 408 CV, pasa revista a los siete Volvo Recharge de mecánica híbrida enchufable.



horario en la ciudad, acceso libre a carriles Bus-VAO...

El XC40 T4 Twin acelera de 0 a 100 km/h en 8,5 segundos, y en solo 7,3 segundos si se trata del XC40 T5 Twin, mientras que la velocidad máxima es de 180 km/h y el conductor puede escoger entre tres programas de funcionamiento: Pure eléctrico, en el que nos moveremos sin gases y en silencio; Hybrid, que prioriza la eficiencia en el consumo de combustible; y Power, que asegura la máxima potencia. Y comparten también la batería de iones de litio de 10,7 kWh, compuesta por 90 celdas y alojada en el túnel central de la carrocería para no restar amplitud interior ni maletero, pues conserva sus 460 litros para equipajes. Su recarga en una toma de 3,7 kW nos llevará solo tres horas, y cinco horas en un enchufe de 2,3 kW; con la ventaja de que las recargas corren a cuenta de la marca durante el primer año tanto si compra-



mos el coche –ahora a partir de 37.700 euros– como si firmamos un contrato de suscripción, de modo que cuanto más utilicemos el programa Pure, más ahorraremos.

Y el Volvo XC40 Recharge también está disponible en versión eléctrica, bautizada P8 AWD y que propone cifras asombrosas, como los 408 CV de potencia combinada que rinden sus dos motores eléctricos o su tracción total, que se traducen en un paso de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos. La batería de 78 kWh da para cubrir más de 400 kilómetros, y su recarga puede realizarse a gran velocidad: solo 40 minutos para cargarla del 0 al 80 por ciento.

▲ El XC40 totalmente eléctrico incluye un compartimento frontal para los cables de carga.



▲ La batería de 78 kWh del XC40 eléctrico permite una autonomía superior a los 400 kilómetros y puede recargarse de 0 al 80 % en 40 minutos.



VOLVO S60.- El sedán deportivo de la marca permite elegir entre dos híbridos enchufables, siempre con tracción total AWD y caja automática: T6 Twin de 253+87 CV y T8 Twin de 303+87 CV. En ambos casos con 59 kilómetros de alcance eléctrico y gasto de 1,5 l/100 km. Desde 55.750 euros.



VOLVO V60.- Un familiar con maletero de 529 litros que también permite escoger entre versiones T6 Twin y T8 Twin, las dos automáticas y con tracción AWD. Aquí el consumo homologado es de solo 1,6 l/100 km, mientras que la autonomía eléctrica es de 55 kilómetros. A partir de 55.450 euros.



VOLVO XC60.- Y también en el SUV intermedio de Volvo podemos optar entre las mecánicas T6 Twin y T8 Twin, con diferentes valores de potencia –253+87 CV en uno y 303+87 CV en el otro–, pero mismo consumo –1,9 l/100 km– y alcance eléctrico –50 kilómetros–. Desde 59.750 euros.



VOLVO S90.- La versión Recharge del sedán más lujoso de la marca equipa la mecánica T8 Twin, que combina 303 CV de gasolina y 87 CV eléctricos con el cambio automático de 8 velocidades y la tracción AWD. Precios desde 70.950 euros, 1,7 l/100 km de gasto y 54 kilómetros de alcance EV.



VOLVO V90.- Mismo precio de partida, 70.950 euros, para el buque insignia de la gama familiar, que tiene un maletero de 560 litros y permite elegir entre T6 Twin de 253+87 CV y T8 Twin de 303+87 CV. En ambos casos se homologan 1,7 l/100 km de consumo y 53 kilómetros de autonomía EV.

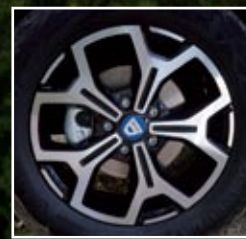


VOLVO XC90.- La mecánica T8 Twin con 303+87 CV, la tracción total AWD y la caja automática de 8 marchas permiten homologar un gasto medio de 2,1 l/100 km y una autonomía eléctrica de 50 kilómetros. Precios desde 80.500 euros y versiones configuradas para cinco o siete plazas.

ECOLOGÍA A BUEN PRECIO. ASÍ ES EL NUEVO DUSTER DE GLP, DISPONIBLE DESDE 12.410 EUROS

ECO para todos

Democratizar la tecnología ecológica es una misión que se lleva de calle la marca Dacia gracias a sus modelos de gas licuado del petróleo GLP. En concreto, el Duster es uno de los más versátiles y vendidos, y acaba de renovarse.



▲ Las llantas de aleación de 17 pulgadas son de serie en la Serie Limitada Aniversario.



REPOSTAJE Cómodo y nada complicado

Los Duster GLP incorporan una carburación doble que añade un depósito GLP, con diferentes elementos asociados como una válvula de seguridad, tubo de alimentación o el inyector GLP. Y repostar este tipo de carburante no requiere ningún aprendizaje complicado o que emplee mucho tiempo. Y hay que resaltar que al margen de otras estaciones de servicio con GLP disponible, Repsol cuenta con 413 gasineras en toda España equipadas para suministrar GLP, un 60 por ciento del total nacional, y a través de acuerdos de colaboración con el Grupo Renault ofrece actualmente, y hasta el 31 de diciembre de 2020, una acción promocional consistente en el regalo de una



▲ A la derecha del volante, junto al botón de regulación de los espejos, se encuentra el mando de selección de GLP.

tarjeta de 300 euros de carburante gratuito, aplicable en este caso en la compra de un Dacia Duster GLP. Un regalo que nos permitiría recorrer 5.500 kilómetros sin poner un euro de nuestro bolsillo.

La tecnología de bi-carburación, que combina una motorización de gasolina con la posibilidad de funcionar también con el gas licuado del petróleo GLP como carburante, cuenta ya con un imponente parque circulando por Europa, que alcanza nada menos que 8 millones de vehículos, el 3 por ciento del total en el continente. España no se mantiene al margen de esta tendencia, pues, por ejemplo, las ventas de vehículos GLP en 2020 ascienden a 10.634 unidades, un 1,8 por ciento del total. En este marco, Dacia domina las ventas con este combustible verde como líder absoluto, con un 34,8 por ciento de cuota de mercado. Y los compradores preocupados por la red de repostaje pueden dormir tranquilos, ya que el aumento en la demanda de los modelos equipados con GLP en España ha provocado un rápido desarrollo de la

oferta de estaciones de servicio que lo proponen entre sus productos, que ya alcanza la cifra de 690, cubriendo todo el territorio nacional.

El GLP acumula numerosas virtudes en términos económicos y ecológicos, ya que, según los datos aportados por AOGPL (Asociación Española de Operadores de Gases Licuados de Petróleo), emiten un 68 por ciento menos de óxidos de nitrógeno (NOx) y un 12 por ciento menos de CO2 frente a una versión de gasolina estándar comparable, y generan de media un ahorro del 37 por ciento en el gasto anual de uso.

El GLP se sitúa, hoy en día,

▼ La versión Prestige con GLP puede llevar tarjeta manos libres por 151 euros.



▲ El maletero del Dacia Duster de GLP cubica 445 litros. Sin embargo, no puede llevar rueda de repuesto, sustituida por un kit de reparación.

como la oferta ecológica más eficiente como sistema de apoyo a un motor de gasolina y, por añadidura, aumenta la vida de la mecánica, ya que su combustión limpia permite al aceite del motor conservar sus propiedades por más tiempo y su mayor octanaje facilita el funcionamiento más suave del mismo, evitando vibraciones.

Y en este escenario el Dacia Duster de GLP es 'Top 3' del mercado GLP en España, con cerca de 1.000 unidades comercializadas en 2020 en

de gasolina; y todo ello manteniendo un excelente placer de conducción, debido a sus prestaciones y al empuje del turbo. Esta motorización de última generación (TCe, o Turbo Control Efficiency) cumple la norma Euro6D temp, es muy ligera y, junto con el GLP, es capaz de ofrecer una autonomía de alrededor de 1.200 ki-

► Una distancia libre al suelo de 210 milímetros permite que el Duster de GLP se mueva por el campo como pez en el agua, pese a que la versión GLP no se asocia a la tracción total.



lómetros, gracias a su doble depósito gasolina -50 litros- y GLP -42 litros, aunque 33,6 reales por normativa de llenado hasta un 80 por ciento como máximo-.

La gama GLP del Duster está compuesta por tres acabados: Essential, Prestige y Serie Limitada Aniversario. Y la versión Essential, que cuesta actualmente 12.410 euros con todos los descuentos posibles, ya equipa de serie, en-

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)
Emissiones CO2 (g/km)	144 (128 en GLP)
Precios desde... (euros)	12.900

¿LOW COST? YA NO, LOS DACIA HAN MEJORADO EN TODO



tre otros elementos, ayuda al arranque en pendiente (HSA), ordenador de a bordo, elevavinas eléctricos delanteros, alerta de presión de neumáticos, asistencia a la frenada de emergencia (SAFE), radio con DAB, sistema ECO Mode, con Stop&Start e indicador de cambio de velocidad, faros antiniebla o embellecedores para las llantas de 16 pulgadas. Y el aire acondicionado tiene un precio muy razonable de



645 euros. La versión Prestige, disponible desde 15.210 euros con todas las promociones, incorpora un equipamiento que ya presume de

◀ En función del nivel de acabado el Dacia Duster de GLP puede ir muy bien equipado. E incluso las opciones tienen un precio muy asequible.

casi todo lo necesario, incluida la climatización automática. Y si nos inclinamos por el acabado Serie Limitada Aniversario, que solo cuesta 700

euros más, se incluye también tarjeta manos libres, tapicería específica, un nuevo color de carrocería Azul Rayo y el 'badge' Stepway en las puertas delanteras. Y lógicamente todos los Duster GLP tienen derecho a la etiqueta ECO de la DGT, que permite circular sin pega alguna en días de alta contaminación, al margen de acogerse a descuentos en las zonas de aparcamiento con un largo etcétera de ventajas.

SEGURIDAD TOTAL INCLUIDAS PRUEBAS DE CHOQUE PARA LA VERSIÓN GLP

El Dacia Duster dispone de dispositivos de seguridad activa y pasiva para garantizar que sus pasajeros vayan protegidos. Por ejemplo utiliza una estructura de carrocería reforzada, seis airbags frontales y laterales, un sistema de fijación Isofix para los asientos infantiles y reposacabezas de altura ajustable. Además, se puede mantener una velocidad concreta o fijar una velocidad máxima con total facilidad

gracias a su regulador-limitador. Pero todavía hay más, ya que también se incluye el sistema de ayuda al arranque en pendiente, el antibloqueo de ruedas (ABS), junto a la ayuda a la frenada de emergencia (SAFE), así como el sistema de control de trayectoria (ESP) asociado al control de tracción (ASR). Juntos garantizan una eficaz frenada y una mayor estabilidad del vehículo. Y gracias al sistema

de advertencia de ángulo muerto –en función de la versión–, el Duster avisa mediante un indicador luminoso cuando detecta un vehículo en un ángulo muerto lateral. Por su parte, la versión GLP ha pasado todas las pruebas de choque pertinentes para asegurar que ante un accidente el depósito de gas GLP ofrece la misma seguridad que un depósito de gasolina o diésel. Incluso ya va provisto de una válvula de seguridad de alto caudal que nos permite acceder a los aparcamientos subterráneos.



◀ El Duster va provisto de seis airbags, dos de ellos de cortina para proteger a los ocupantes de las plazas laterales. También lleva asistente de arranque en pendiente y avisador de ángulo muerto.



El 1 de enero... subidón

A partir del 1 de enero de 2021 el Impuesto de Matriculación se calculará en función de las emisiones WLTP en ciclo mixto, más elevadas casi siempre que las homologadas con la norma actual. El resultado, subidas de precios generalizadas en los vehículos que salten a un tramo superior.

P.M. | motor16@motor16.com

Reza la famosa ley de Murphy que "si algo puede salir mal, saldrá mal". Y el corolario suele ser otra ley: «todo lo que va mal es susceptible de empeorar». El año 2020 está siendo catastrófico en casi todos los sentidos, y el sector de la automoción no escapa a los problemas sociales y económicos que minan las matriculaciones. Y aunque las ayudas del Gobierno –Renove y Move II– están paliando en parte el efecto sobre las ventas, lo que se atisba en el horizonte no ayudará precisamente a despejar la situación, pues si nada cambia y se cumple el calendario previsto, el próximo 1 de enero empezarán a tomarse como referencia para calcular el Impuesto de Matriculación las emisiones medias WLTP, y nos las NEDC correladas usadas actualmente.

El ciclo WLTP, más realista que el anterior y que determina casi siempre consumos más altos y emisiones también mayores, apareció en 2017, pero el Gobierno aprobó en 2018 una prórroga para que el cálculo no se hiciese todavía con esos nuevos valores, sino con otros obtenidos por una correlación del valor WLTP que se aproximaba mucho al NEDC

'de siempre' y que resultaba más ventajoso.

Pero esa prórroga llega a su fin, y muchos vehículos que hoy están exentos de pagar la tasa –que se suma al 21 por ciento de IVA aplicado a todos– sí tendrán que hacerlo desde enero. Según cálculos de la compañía de renting Arval, en la actualidad un 36 por ciento de los modelos están en el tramo impositivo del 0%, pero al arrancar el 2021 los exentos serán solo un 7 por ciento. Y será en los coches pequeños donde más se note la novedad, pues si ahora el 77 por ciento están exentos con las emisiones NEDC correla-

das, al aplicarse la homologación WLTP se reducirían al 15 por ciento. Como consecuencia de ello, la proporción de utilitarios en el segundo tramo, donde se paga un 4,75%, subirá al 74 por ciento frente al 22 por ciento actual.

También los modelos del segmento compacto sufrirán bastante las consecuencias del cambio, pues un 33 por ciento de ellos están exentos ahora de la tasa, pero desde el 1 de enero solo se librará el 6 por ciento. A cambio, en el tramo del 4,75% aumentará su presencia –del 48 al 52 por ciento–, y se disparará en el tramo del 9,75% –emisiones

DEL 0 AL 14,75 POR CIENTO
El Impuesto de Matriculación en España

En la actualidad hay en nuestro país cuatro tramos impositivos para la tasa de Matriculación. En el primero, quedan exentos de su pago los vehículos con etiqueta 0 y ECO, y todos los que homologuen un nivel de emisiones de CO₂ hasta 120 g/km; en el segundo se encuadran los de emisiones de CO₂ entre 121 y 159 g/km, que pagan un 4,75%; en el tercero, los de emisiones de CO₂ entre 160 y 199 g/km, que pagan un 9,75%; y, finalmente, los que emiten 200 g/km de CO₂ o más, que pagan un 14,75%. No obstante, desde el Gobierno se estudia una reestructuración a medio o largo plazo, que aplicaría en mayor o menor medida el Impuesto de Matriculación a todos los vehículos, a excepción quizás de los cien por cien eléctricos.



de dióxido de carbono entre 160 y 199 g/km–, pues pasarán del 13 al 30 por ciento del total de compactos.

Ese incremento teórico de la recaudación –teórico porque está por ver cómo afecta al número de matriculaciones– será bien recibido por la Administración, cuyas arcas se han vaciado a causa de la pandemia y sus consecuencias económicas, pero conllevará un aumento de los precios en los vehículos que salten a un tramo impositivo superior. Tomando como referencia los 'best seller' del mercado español en lo que va de 2020, la subida en coches 'populares' oscilaría entre los 395 euros en un Dacia Sandero y los 1.305 en un Peugeot 3008; aunque la buena noticia es que prácticamente la mitad de las versiones analizadas no deberían subir de precio.

LOS MÁS VENDIDOS: ASÍ PUEDEN SUBIR (O NO) SUS PRECIOS

MARCA, MODELO Y VERSIÓN	EMISIONES CO ₂ NEDC	IMPUESTO DE MATRICULACIÓN	EMISIONES CO ₂ WLTP	IMPUESTO DE MATRICULACIÓN	P.E.F.	SUBIDA TEÓRICA
Dacia Sandero 1.0 75 Access	114	0%	124	4,75%	8.326	395,49
Dacia Sandero 1.5 Blue dCi 95 Comfort	96	0%	111	0%	10.616	0
Nissan Qashqai DIG-T 140 Visia	122	4,75%	153	4,75%	18.847	0
Nissan Qashqai dCi 115 Visia	102	0%	139	4,75%	20.331	965,72
Peugeot 2008 Puretech 100 Active	105	0%	122	4,75%	17.851	847,92
Peugeot 2008 BlueHDi 110 Active	96	0%	114	0%	19.256	0
Peugeot 3008 Puretech 130 Allure	120	0%	140	4,75%	26.364	1.252,29
Peugeot 3008 BlueHDi 130 Allure	101	0%	130	4,75%	27.479	1.305,25
Renault Clio TCe 100 CV Intens	111	0%	117	0%	14.141	0
Renault Clio Blue dCi 85 Intens	94	0%	109	0%	15.554	0
Seat Arona 1.0 TSI 95 Style	107	0%	123	4,75%	17.066	810,64
Seat Arona 1.0 TSI 110 Style	109	0%	120	0%	17.612	0
Seat León 1.0 TSI 110 Style	107	0%	124	4,75%	19.149	909,58
Seat León 2.0 TDI 115 Style	90	0%	113	0%	21.752	0
Seat Ateca 1.5 Eco TSI 150 Style	121	4,75%	141	4,75%	23.078	0
Seat Ateca 2.0 TDI 150 Style	120	0%	141	4,75%	26.537	1.260,51
Volkswagen Golf 1.5 TSI 130 Life	108	0%	121	4,75%	23.455	1.114,11
Volkswagen Golf 2.0 TDI 115 Life	99	0%	118	0%	25.517	0



ÚLTIMA PRUEBA DE EURO NCAP Volkswagen ID.3, un eléctrico cinco estrellas

El nuevo Volkswagen ID.3, el primer modelo de la nueva era eléctrica de la marca, ha logrado la máxima puntuación –cinco estrellas– en el test de EuroNCAP, el organismo europeo que evalúa la seguridad de los vehículos nuevos que se lanzan al mercado. Según detalla EuroNCAP, el ID.3 «cuenta con una robusta estructura y los últimos avances en materia de asistencia para proteger a los ocupantes del vehículo y a los usuarios más vulnerables de la carretera». El eléctrico de Volkswagen equipa de serie el asistente de frenada de emergencia, asistente de velocidad o el sistema de mantenimiento de carril. También cuenta con un airbag central, que protege a los ocupantes en

impactos laterales y el sistema de llamada de emergencia e-Call.

El ID.3 es el primer modelo de la marca construido sobre la plataforma MEB, que compartirán más vehículos en el grupo alemán, e inicia una nueva estrategia eléctrica en Volkswagen, que tiene como objetivo disponer de 20 eléctricos en el mercado de aquí a 2025.

El compacto eléctrico ha logrado las cinco estrellas después de ser sometido a varias pruebas en las que se ha medido su protección a adultos (87%), a niños (89%), a usuarios vulnerables de la carretera, como peatones o ciclistas (71%), y los sistemas de seguridad que equipa (88%).

Para el secretario general de la organización,



VOLKSWAGEN ID.3	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	87%
NIÑOS	89%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	88%



Michiel van Ratingen, «la crisis climática supone que todos debemos adaptarnos a un futuro más limpio y los coches eléctricos se convertirán en la norma en los próximos años. EuroNCAP seguirá asegurando que salvar el planeta no se haga a costa de la seguridad y me complace

ver que el ID.3, la última generación del automóvil popular, no se compromete en este sentido».

ESTUDIO COMPARATIVO DE SILLAS INFANTILES, OCTUBRE 2020

	NORMA DE HOMOLOGACIÓN	ISOFIX	NOTA FINAL	SEGURIDAD	USO	ERGONOMÍA	SUSTANCIAS TÓXICAS
HASTA 1,5 AÑOS APROX.							
Cybox Aton Bi-Size + Base M	45 cm / 87 cm	✓	★★★★	+	+	+	++
Cybox Aton Bi-Size	45 cm / 87 cm		★★★★	++	+	+	++
ABC Design Tulip	45 cm / 85 cm		★★★★	+	+	+	++
ABC Design Tulip + Isofix Base Tulip	45 cm / 85 cm	✓	★★★	+	0	+	++
Babystyle Oyster Capsule	40 cm / 83 cm		*	+	0	+	-
Babystyle Oyster Capsule + Duoifox Isofix Base	40 cm / 83 cm	✓	*	+	0	+	-
HASTA 4 AÑOS APROX.							
Joie i-Spin Safe	40 cm / 105 cm	✓	★★★★	++	+	+	++
Nuna Prym	40 cm / 105 cm	✓	★★★★	+	0	+	++
Recaro Salia	40 cm / 105 cm	✓	★★★★	+	+	+	+
Maxi-Cosi Mica	40 cm / 105 cm	✓	★★★	0	+	+	++
Recaro Salia Elite	40 cm / 105 cm	✓	★★★	+	0	+	+
1 A 4 AÑOS APROX.							
Besafe iZi Modular X1 + iZi Modular i-Size Base	61 cm / 105 cm	✓	★★★★	+	0	+	++
1 A 12 AÑOS APROX.							
Britax Römer Advansafix i-Size	76 cm / 150 cm	✓	★★★	0	0	+	++
Renolux Olymp i-Size	76 cm / 150 cm	✓	★★★	0	0	+	+
Avova Sperling-Fix i-Size	76 cm / 150 cm	✓	★★★	0	0	+	++
4 A 12 AÑOS APROX.							
Maxi-Cosi Morion	100 cm / 150 cm	✓	★★★★	+	++	+	++

Resultados de los ensayos: (se han quitado los resultados de Bebé Confort, al ser los mismos modelos comercializados en España con la marca Maxi-Cosi). "+ + + + + " equivale a una nota de "cinco estrellas". "+ + + + " equivale a una nota de "cuatro estrellas". "0" equivale a una nota de "tres estrellas". "∅" equivale a una nota de "dos estrellas". "-" equivale a una nota de "una estrella".

INFORME RACE Suspensión para dos sillas infantiles de 16 analizadas

El Real Automóvil Club de España (RACE) ha presentado los resultados de su segundo informe de sistemas de retención infantil del año, en el que se han analizado 16 sillas. El club, que colabora en este estudio con el ADAC alemán, destaca que, aunque ninguna de las sillas logra cinco estrellas y hay dos que suspenden, la mayoría consigue una buena valoración y superan con creces las pruebas, que son más exigentes que los criterios mínimos de homologación. Para analizar las sillas se toman como base cuatro parámetros, –seguridad, facilidad de uso, ergonomía y el contenido en sustancias tóxicas– y se da una valoración de una a cinco estrellas. Ocho de los modelos analizados alcanzaron la calificación de 4 estrellas, seis lograron tres estrellas y dos no superaron la valoración mínima del test.

Presupuestos La subida del diésel, una incógnita

El anteproyecto de Presupuestos Generales del Estado (PGE) contempla una subida de impuestos al diésel que podría no llegar a hacerse efectiva, ya que este gravamen se ha convertido en moneda de cambio para la negociación de los PGE. La retirada de esta medida fue una de las peticiones de Ciudadanos y también del PNV para negociar su apoyo a las cuentas públicas y, según la formación naranja, el Gobierno ya se habría comprometido a eliminar esta iniciativa en el trámite parlamentario. Con todo, por el momento está en el aire su implantación o no una vez se aprueben los nuevos presupuestos.

Estudio de Renault Los españoles abogan por la movilidad eléctrica

Los españoles somos los europeos más convencio-

el puntazo

5,7 millones de coches circulan con la ITV caducada y 1,75 millones lo hace sin seguro

La Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) calcula que estos son actualmente los datos reales de automóviles que no han pasado la ITV obligatoria o que circulan sin el correspondiente seguro. Según sus datos, en septiembre no han pasado la correspondiente ITV el 67% de los vehículos que deberían haberlo hecho durante dicho mes, un total de 1,2 millones. Recuerdan, además, que los vehículos cuya fecha de vencimiento de la ITV es posterior al 1 de septiembre no disponen de ninguna prórroga.

dos por las ventajas que ofrecen los vehículos híbridos y eléctricos. Esta es una de las conclusiones de un estudio realizado por la compañía de investigación de mercados Ipsos para Renault.

El informe sobre las 'Perspectivas de la movilidad electrificada en Europa' se realizó en agosto en Alemania, Francia, Reino Unido, Italia y España a través de 5.000 entrevistas (1.000 por país). Los españoles fueron los que más concienciados se mostraron sobre el hecho de que los coches híbridos y eléctricos aportarán un impacto positivo en la lucha contra la contaminación, junto a los italianos, los más

entusiastas en que estas tecnologías se desarrollen en los próximos diez años. De los cinco países europeos, los españoles son los que en mayor proporción (48% en España frente a 38% de media) piensan que su próximo vehículo será uno eléctrico. Según la encuesta, esto les va a permitir reducir la contaminación (56% frente a 44% de media).

Foro Nissan Reducir el IVA de los eléctricos triplicaría las ventas

El Foro Nissan, un encuentro anual organizado por la

marca en el que se habla de movilidad sostenible, se divide este año en cinco convocatorias que se realizarán de forma virtual. La primera ha reunido a Borja Carabante, delegado de Movilidad y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid; Josep Trabado, director general de Endesa X, y Marc Gené, piloto de F-1, que han debatido sobre 'Tendencias en electromovilidad'. El mensaje de todos los implicados ha sido claro, «una reducción del IVA para vehículos triplicaría el mercado de estos vehículos en España», según ha resumido Francesc Corberó, director de Comunicación de Nissan. Entre las cifras que

la cifra

19.800

Según la Encuesta de Población Activa, son los empleos que el sector de la automoción ha perdido en el último trimestre en España. Según la Asociación Europea de Proveedores Automovilísticos (Clepa), en 2021, el automóvil perderá unos 100.000 trabajadores en Europa.

se han planteado en el foro, destacan datos como que un mercado electrificado, «podría aportar cerca de 90.000 millones de € al PIB español» al desarrollarse todo el ecosistema eléctrico de nuevos negocios que se generarían alrededor de la electromovilidad.

Nombramientos JORGE DÍEZ

Deja el puesto de vicepresidente de Mitsubishi Motors Design Europe para hacerse cargo del área de Diseño de Seat como nuevo director. Cuenta con una experiencia internacional de casi 20 años, y entre 2011 y 2014, estuvo al frente del área de Diseño Exterior de Seat, donde participó en

el desarrollo de la tercera generación del León, la cuarta del Ibiza o el Seat Ateca.

JOSEP MARIA RECASENS

El actual director de Estrategia de Seat asume también el área de Relaciones Institucionales. Será responsable de desarrollar la estrategia de la marca hacia la electrificación, en la que han anunciado una inversión de 5.000 millones de euros hasta 2025, así como de establecer alianzas con otras empresas para posicionarse a nivel global a la marca.



▲ Jorge Díez.



▲ Josep Maria Recasens.

INFORME INTERBRAND

Toyota: marca más valiosa del mundo

Toyota es, un año más, la marca de automoción más valiosa del mundo, según el ranking 'Best Global Brands 2020', que elabora la consultora Interbrand. El fabricante nipón se mantiene en el séptimo puesto de la clasificación general, que lideran Apple y Amazon.

En el apartado de automoción, a Toyota le siguen Mercedes Benz (en el puesto número 8 de la lista general), BMW (11), Honda (20) y Hyundai (36). Todos los fabricantes del 'top cinco' de automoción mantienen la misma posición que tenían el año pasado dentro de las cien marcas más va-

lios, excepto Honda, que sube del puesto 21 al 20.

Tesla se sitúa en el número 40 de la lista general y en el sexto lugar entre los fabricantes de automoción. Un dato a destacar, ya que el fabricante había aparecido en este ranking de marcas más valiosas por última vez en 2017.

Completan la lista (ver cuadro) de las cien empresas más valiosas del mundo Ford, Audi, Volkswagen, Porsche, Nissan, Ferrari, Kia, Land Rover y Mini.

A pesar de la crisis provocada por el coronavirus, el valor total de las 100 marcas más valiosas ha crecido

un 9%, superando los 2 billones de dólares (1,84 billones de euros). Toyota, con un valor global de 43.996 millones de euros, supera

en más de 39.000 millones a Mini, que es la última de las marcas de automóviles que aparece en la clasificación. Solo Hyundai ve crecer

su valor de marca mundial con respecto al año pasado un 1 por ciento hasta alcanzar los 12.198 millones de euros.

7 TOYOTA	8 MERCEDES-BENZ	11 BMW
43.996 M €	42.019 M €	33.907 M €
20 HONDA	36 HYUNDAI	40 TESLA
18.565 M €	12.198 M €	10.941 M €
44 AUDI	47 VOLKSWAGEN	42 FORD
10.634 M €	10.497 M €	10.754 M €
79 FERRARI	55 PORSCHE	59 NISSAN
5.460 M €	9.670 M €	9.030 M €
86 KIA	93 LAND ROVER	95 MINI
4.990 M €	4.329 M €	4.233 M €

JEEP



LOS COCHES DE LA 'JUVE'

Los jugadores de la Juventus de Turín lucirán en algunos partidos una camiseta con el logo 4xe de Jeep, la nueva tecnología eléctrica híbrida enchufable que ha llegado a los modelos Renegade y Compass. La marca es colaborador oficial del equipo italiano desde 2012 y ha grabado un video en el que se muestran los paralelismos entre las prestaciones de los SUV de Jeep y las habilidades de los jugadores de 'la Juve'.

DS OBJETOS DE COLECCIÓN

La marca DS homenajeó en París a Marilyn Monroe con una exposición de fotos realizadas poco antes de su muerte. Ahora, los fans de DS, que también lo



sean de la actriz, pueden adquirir la réplica de una de esas imágenes y otros muchos detalles de coleccionista en la boutique de la marca. Desde un pin hasta un reloj de BRM exclusivo. DS ofrece todo tipo de detalles para que sus seguidores lleven a casa el espíritu de la marca.

ALFA ROMEO



▲ Una exposición recorre la historia de las embarcaciones de Alfa Romeo. ▲ Los motores Alfa Romeo ya eran legendarios sobre el agua antes de serlo en el mundo de las carreras. La marca ganó 6 campeonatos del mundo de motonáutica.

UNA EXPOSICIÓN REÚNE LOS ALFA ROMEO DEL MAR

Alfa Romeo no solo ha escrito su historia en las carreras sobre el asfalto, también lo ha hecho en el agua. Desde los años 20 a los 80 del pasado siglo, la marca dominó en las competiciones acuáticas trasladando los motores aeronáuticos y de sus automóviles al uso marino. Ahora, coincidiendo con su 110 aniversario, una exposición en su museo de Arese ha reunido embarcaciones que ganaron 6 campeonatos del mundo, 7 en Europa y 9 en Italia y batieron hasta 11 récords mundiales con propulsores derivados no solo de los legendarios Alfetta, sino también del Giulietta, Giulia GTA, Montreal o 2600.

CUPRA

EL FORMENTOR ES EL COCHE DEL CIRCUITO OFICIAL DE PÁDEL

Fernando Belasteguín, Pablo Lima, Alejandro Galán, Alejandra Salazar y Ariana Sánchez se encuentran entre las diez mejores parejas de pádel del mundo y Cupra los ha elegido como embajadores de marca. Estos cinco jugadores forma parte, además, del selecto grupo que ya ha podido ponerse al volante del Cupra Formentor, el coche oficial del World Padel Tour (WPT).

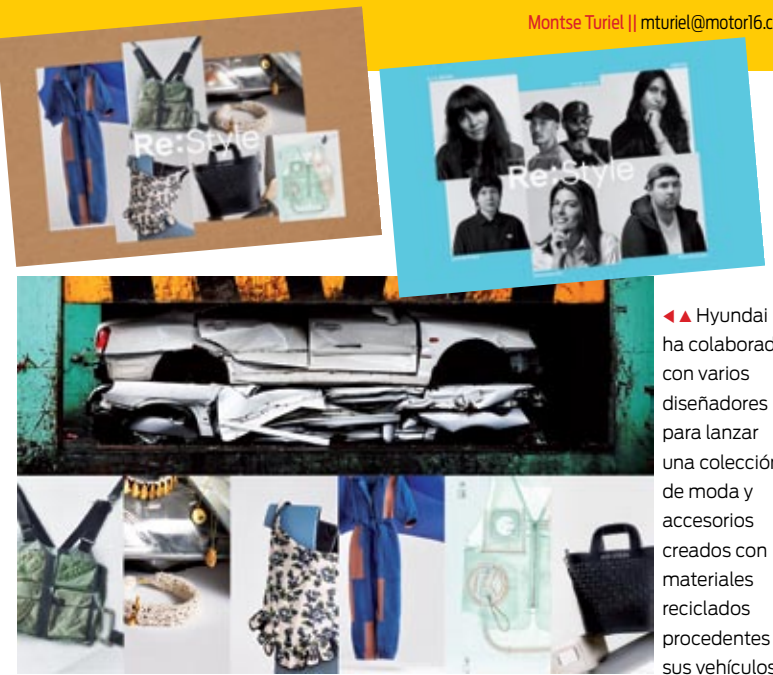


MOVILIDAD

Seat:Code, el centro de desarrollo de software de Seat, ha lanzado un app que permite gestionar flotas de vehículos de forma digital. Está disponible también para otras empresas de movilidad.

UNA COLECCIÓN DE HYUNDAI LLEGA LA MODA RE:STYLE

Los materiales desechados en la fabricación de automóviles tienen una nueva vida gracias a Hyundai. La marca ha colaborado con varios diseñadores para crear joyas, ropa y accesorios sostenibles con elementos procedentes del desguace. Alighieri ha creado collares y pulseras con cinturones de seguridad y vidrios; ELV Denim ha diseñado un mono de tela con restos de cuero de los asientos; PushButton y Public School han utilizado airbags para crear chalecos; Rosie Assoulin ha realizado un bolso con tela de alfombrillas y Richard Quinn ha fabricado un corsé con airbags reciclados. Todos los artículos de esta colección Re:Style se pueden encontrar en www.selfridges.com.



▲ Hyundai ha colaborado con varios diseñadores para lanzar una colección de moda y accesorios creados con materiales reciclados procedentes de sus vehículos.

PIONERO DE LOS CROSSOVER URBANOS

NISSAN JUKE: UNA DÉCADA EN LA CALLE

Nissan celebra el décimo aniversario de uno de sus modelos más exitosos: el Juke. Pionero de los crossover urbanos, revolucionó el mercado con su estética rompedora.

Con su atrevido diseño, el Nissan Juke rompió moldes cuando llegó al mercado hace ahora diez años. Pero también marcó los primeros compases del segmento de los crossover urbanos, uno de los más concurridos a día de hoy, con una veintena de modelos en liza. Su particular estética es una de las razones de su éxito y hasta ahora se han vendido más de 1,5 millones de unidades del mismo (un 10% en España). El modelo partió del concepto Qazana, presentado en Ginebra, en 2009. Es símbolo de deportividad gracias a sus versiones Juke-R y Nismo y acaba de llegar a su segunda generación manteniendo su personalidad.

▶ El Juke ha llegado a su segunda generación suavizando sus líneas, pero manteniéndose fiel a su original diseño.

▶ El prototipo Qazana, presentado en el Salón de Ginebra de 2009, fue su antecesor.



CONCURSO DE DIBUJO

ASÍ VEN LOS NIÑOS EL ROLLS-ROYCE DE SUS SUEÑOS

Rolls-Royce retó a niños de todo el mundo a dibujar el coche de sus sueños durante los meses del confinamiento provocado por la pandemia del coronavirus. La marca recibió más de 5.000 propuestas de pequeños de más de 80 países. Ahora, esos bocetos han sido digitalizados



RECETAS EN FORMATO DIGITAL

LOS CHEFS ESPAÑOLES SE APUNTAN A COCINAR CON LEXUS

Lexus ha lanzado la segunda edición de su libro digital de cocina, *Culinary Perspectives*, (Perspectivas culinarias) con la colaboración de tres chefs españoles, los hermanos Torres y Ricardo Sanz, del restaurante Kabuki. Los cocineros han preparado un plato (Tartar de atún, en el caso de Sanz, y Ca-



+ en www.jeep.es

+ en https://lifestyle.dsautomobiles.com

+ en www.museoalfaromeo.com

+ en www.hyundai.es

+ en www.nissan.es

+ en www.salonvirtualbmwmini.com

ATENTOS A

DEL 17 AL 27 DE NOVIEMBRE

El Grupo BMW pone en marcha su **Salón virtual BMW y Mini** al que se podrá acceder a través de la web de la izquierda. Contará con atención personalizada fuera del horario comercial y los visitantes podrán descubrir los nuevos modelos de ambas marcas y sus ofertas durante las 24 horas del día.



+ en www.cupraofficial.es

+ en www.seat.es

+ en www.rolls-roycemotorcars.com

+ en www.lexusauto.es



El futuro empieza ahora: un sueño cumplido en el IndyCar

Con solo un año en el IndyCar americano, y en una temporada condicionada por el coronavirus, Alex Palou ha hecho historia en el automovilismo español tras ser fichado por Chip Ganassi, una de las mejores estructuras de Estados Unidos y campeón del certamen en 2020.

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

“Mi padre se ha visto todas las carreras de Indy de los cuatro últimos años desde que empecé a comerle la cabeza de que me quería venir a Estados

Unidos. Hace dos años le decía que teníamos que estar, él me decía que no, que no dependía de nosotros. Pero un día se convenció: “El campeonato es la bomba”. Ahora está muy contento». Alex Palou, una de las grandes promesas

del automovilismo español, comprendió pronto que su destino estaba en el IndyCar americano y no en la Fórmula 1. El pasado 29 de octubre se anunció públicamente que el catalán fichaba por Chip Ganassi para 2021. El equipo

campeón de la presente temporada, una de las estructuras más importantes de Estados Unidos, con presencia en diferentes certámenes, y con el que Alex Zanardi, Juan Pablo Montoya o Scott Dixon lograron sus títulos...

El fichaje de Palou y su consolidación en el IndyCar en una temporada tan complicada es una historia de talento que ha logrado abrirse paso a través de una particular singladura. “Alex es una mezcla entre Fernando Alonso y Antonio García”, declaraba hace años Adrián Campos, el descubridor de Palou. Campos quedó sorprendido con aquel chaval cuando pasó a fondo la primera curva de Valencia en su primer giro lanzado con un Fórmula 3. Hoy forma parte del mejor equipo americano del momento. «Me encanta ver crecer a pilotos jóvenes, y este año ha sido muy difícil en el IndyCar para los pilotos jóvenes como Alex, quien no ha tenido la oportunidad de preparar los circuitos antes de las carreras, ni días de entrenamientos privados



▲ El proceso de aprendizaje de Palou en el IndyCar ha sido rapidísimo; y justo en una temporada en la que todo eran obstáculos para un 'rookie'.

o test, ni fines de semana de tres días. Por todo ello, Alex ha hecho un gran trabajo”, declaraba Mike Hull, el director deportivo del equipo americano. “Chip tiene un gran ojo para el talento y piensa que Alex tiene esa chispa, ese algo es-

pecial que si lo combinas con talento...” ¿Cómo ha llegado Alex Palou hasta aquí?

Cuando Adrián Campos comprobó en 2013 el talento de aquel joven piloto decidió seguir un camino similar al de Fernando Alonso y montó

a Palou en sus monoplazas de Fórmula 3 y GP3. Hasta que llegó el momento de afrontar planes deportivos de alto coste económico que necesitaban de un respaldo que el catalán no tenía. Campos tiró de contactos en Japón y el joven piloto emigró al país asiático, donde pasó tres años en diferentes categorías, escalando hasta llegar a la Super Fórmula nipona, los monoplazas más rápidos por debajo de la Fórmula 1. A pesar de su condición de 'rookie' en un campeonato ultraprofesional frente a los especializados pilotos japoneses, Palou disputó el título hasta la última carrera, que tenía matemáticamente ganada hasta que una absurda avería mecánica le dejó fuera de juego. Pero el español también encontraba por el camino importantes



ROAD AMERICA ACOGÍA LA TERCERA CITA DEL CERTAMEN, Y PALOU DIO LA CAMPANADA: ACABÓ TERCERO, Y NO ESTUVO LEJOS DE GANAR



◀◀ Palou ha demostrado su adaptación a los dos tipos de circuito del IndyCar: los óvalos, como Indianápolis, y los ruteros, como Road America.

padrinos, como el expiloto de Fórmula 1 Satoru Nakajima, que le abrió la puerta de Honda, respaldo desde entonces para el español.

Cuando Palou se jugaba el título en Japón llegaba una oportunidad singular. Los propietarios del equipo Goh y Honda lograron que probara en el trazado de Mid Ohio el monoplaza del equipo Dale Coyne Racing, uno de los más veteranos pero también más modestos del campeonato, en ese momento ocupado por el francés Sebastian Bourdais. "Alex estuvo impresionante, fue ocho décimas más rápido que Felipe Nasr, y este tenía la ventaja de que conocía la pista. Así que Alex hizo un trabajo espectacular considerando que todo era nuevo para él", declaraba el responsable del equipo al terminar

aquella jornada. El español se había sentido rápidamente integrado con el coche del campeonato americano. Días después de terminar el certamen japonés, Palou era confirmado en el equipo y lograba su gran sueño: competir en el IndyCar. Pero nunca imaginaba en qué condiciones.

El español acabó noveno en su primer test celebrado en el Circuito de las Américas, en febrero. En Texas probó por primera vez los óvalos firmando su mejor vuelta a 346,215 kilómetros por hora de promedio, y a poco más de una décima de Scott Dixon, el campeón de la presente temporada con su sexto título. La primera carrera tendría lugar inicialmente en marzo. Hasta que el coronavirus destrozó todos los planes. Para Palou se convirtió en una odisea el sim-

ple hecho de entrar en Estados Unidos. Entrenar y conocer los circuitos antes de las carreras fue una entelequia al cancelarse todos los test privados. Los responsables del IndyCar reorganizaban el certamen, eliminando algunas carreras, reprogramando otras sobre la marcha y reduciendo el programa de cada una. Incluso las 500 Millas estuvieron en el aire hasta el último momento. En definitiva, el peor escenario para un debutante. Pero tal contexto revalorizó lo que llegaría en los siguientes meses.

El catalán se fue a vivir a Austin, en Texas, tras pasar por México unas semanas para poder entrar en Estados Unidos. La primera cita en St Petersburg, Florida, fue cancelada. El debut llegaría en el gigantesco óvalo de Texas, donde tuvo que descubrir so-

bre la marcha las carreras en ese tipo de pista. Tras su primera parada en boxes fue arrollado por el monoplaza de otro 'rookie', Rinus VeeKay. 38 vueltas nada más, acertando una experiencia fundamental para la cita culminante de la temporada, las 500 Millas de Indianápolis, lo que se sumaba a las restricciones de entrenamientos y tiempo en pista.

Pero llegó Road America, la tercera cita del campeonato. Un espectacular circuito ruter donde Palou confirmó los destellos de velocidad que mostraba en algunas sesiones de entrenamientos. La comprensión del calendario forzaba al español a descubrir sobre la marcha óvalos y trazados convencionales por la mañana, para competir en ellos pocas horas después, con un monoplaza y neumáticos cuyo rendimiento desconocía. En varias ocasiones entraba entre los diez primeros en las tandas de entrenamientos, aunque la falta de experiencia le pasara factura, así como algunos errores del equipo en boxes. Pero en Road America sorprendió a todos con su primer podio de la temporada. De no ser por dos lentas paradas podría haber ganado.

Sin experiencia alguna, Palou disputó cinco pruebas en tres semanas, "una locura, física, psicológica y de desgaste físico, porque no hemos parado. Como los fines de semana son reducidos, vamos a tope desde que entramos y salimos a la pista, no podías parar ni un momento" reconocía en lo que fue el patrón de la temporada. «Me ha impactado lo difícil que es. Me ha impactado que estamos sufriendo todos mucho. Ves a Scott Dixon ganar tres carreras, y luego hace el doce en el mismo circuito al día siguiente. A la que pierdes dos décimas estás el doce en vez del quinto» explicaba Palou sobre esa primera etapa y experiencia en el IndyCar, "todo es muy competitivo, muy apretado, nosotros vamos muy bien para la poca experiencia que tenemos en relación a los demás. También me ha impactado la profesionalidad de los ingenieros en mi equipo, así que cómo será en los equipos más importantes del campeonato. Es un campeonato con muchísimo nivel, que da oportunidades a todos, y eso que somos un equipo pequeño".

Aún esperaba la cita cumbre de la temporada. "Desde que era pequeño, mi padre



◀◀ En los clasificatorios de las 500 Millas entró en el 'Fast 9', la lista de elegidos que disputarían la pole. Y en carrera, antes de su accidente, captó la atención de todos. Abajo, con Adrián Campos y en lo más alto del podio durante su paso por GP3.



la sesión definitiva marcaba la mejor vuelta de todos los aspirantes, tras ver cómo un problema con el 'weight jacker' le hizo perder velocidad en el último giro. Hasta Fernando Alonso reconoció el mérito de su resultado. «Me felicitó por la mañana. Me dijo: 'Muy bien hecho. Felicidades' y me tocó el hombro".

Palou derrochó confianza y optimismo durante la semana previa de las 500 Millas. Se había convertido en una de las sensaciones de la carrera, cumpliendo uno de sus objetivos. "Si en los óvalos no vas bien, no te quieren en Estados Unidos". En la prueba, y tras un comienzo prudente, el catalán se lanzó al ataque para posicionarse entre los primeros en los compases finales de la carrera. Su ritmo era extraordinario, pero le traicionó la falta de experiencia. Tras adelantar a cuatro monoplazas consecutivos perdió el control de su coche cuando se había aupado a la novena posición. Pero no había pasado desapercibido.

El resto del campeonato se convirtió en una sucesión de destellos de velocidad entre un duro aprendizaje de la dinámica de las carreras del IndyCar, descubriendo el comportamiento de los neumáticos sobre la marcha, los circuitos, las paradas en boxes... Pero el ojo del mítico Chip Ganassi se había fijado ya en ese joven 'rookie'. Solo había hecho falta un año para que Alex Palou cumpliera su sueño de la infancia. Ahora, el futuro acaba de empezar.

veía las 500 Millas de Indianápolis en la televisión, y era algo que al principio como niño no entendía. "Si no tienen gracia, solo corren para un lado...", le decía. Pero según me iba haciendo mayor le fui cogiendo el rollo. Con catorce o quince años, cuando subí a los monoplazas, empecé a seguirlo un poco más". Hasta que llegó su debut. Fermín Vélez, Oriol Serviá y Fernando Alonso eran los únicos pilotos españoles que habían participado hasta el momento en la mítica carrera americana. Palou contaba como todo bagaje en pistas de alta velocidad con el test de febrero y la carrera en Texas que no

pudo terminar. Llegaba al Indianapolis Motor Speedway con menos mochila que Fernando Alonso en 2017 y, por supuesto, con menos público ante las gradas vacías del gigantesco estadio por culpa de coronavirus.

Pero el español rompió con todas las expectativas. «Voy a por la pole. Si yo tengo oportunidad de luchar por la pole, lucharé por la pole». El sábado de los primeros clasificatorios, el español entró en el 'Fast 9', la lista de elegidos que disputaban la pole en las 500 Millas, y lo logró con una increíble séptima posición. «Esto duele» reconocía después en las redes sociales cuando en



HYUNDAI

La nueva generación del i20 llega con versiones Mild Hybrid

El Hyundai i20 es el tercer modelo más vendido de la marca en España, tras el Kona y el Tucson; y su nueva generación acaba de llegar al mercado con una amplia gama donde elegir. Hay un total de once versiones, la gran mayoría con etiqueta ECO de la DGT.

El Hyundai i20 dispone de cinco niveles de equipamiento. El más básico es el Essence, que

cuenta con elementos como sensores de lluvia y luces, climatizador manual, volante en cuero y con mandos, control y limitador de velocidad, aviso de cambio involuntario de carril, llamada de emergencia e-Call, Bluetooth, puertos USB, etc.

Por encima encontramos el Klass, con pantalla central táctil de 8 pulgadas con conexión

a Apple CarPlay y Android Auto, cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas, sensores de aparcamiento y cámara de visión trasera, luces diurnas LED, control activo de salida del carril, etc. El acabado Tecno añade el acceso manos libres con botón de arranque, retrovisores exteriores plegables eléctricos, climatizador automático, sensores de ángulo muerto o cargador inalámbrico para el smartphone.

Para la versión más potente aparecen en exclusiva los acabados Style y Stylux. El primero suma llantas de 17 pulgadas, carrocería bicolor, cristales tintados, pilotos traseros LED, sistema

de seguimiento en el carril LFA, aviso por tráfico cruzado trasero, sensores de aparcamiento delanteros o pantalla central de 10,25 pulgadas con BlueLink, entre otros elementos. El acabado Stylux incorpora, además, techo panorámico, sistema de aparcamiento asistido o equipo de sonido Bose.

Se puede elegir entre diez colores para la carrocería, entre ellos cuatro nuevos: Intense Blue, Aurora Gray, Aqua Turquoise y Brass. Además, el techo Phantom Black ofrece a los clientes aún más posibilidades de personalización con la opción de un estilo exterior de dos tonos.

y regulaciones eléctricas, etc. El modelo, que cuenta con 5 estrellas en las pruebas de seguridad chinas C-NCAP –equiparables a nuestro Euro NCAP–, ofrece además un gran equipamiento en materia de asistencia a la conducción.



PRECIOS	precio	(con descuento)
1.2 MPI 84 CV Essence	16.990 €	(12.390 €)
1.2 MPI 84 CV Klass	18.665 €	(14.065 €)
1.0 T-GDI 100 CV Klass	19.665 €	(14.365 €)
1.0 T-GDI 100 CV Tecno	21.315 €	(16.315 €)
1.0 T-GDI 100 CV 48 V Essence	19.240 €	(14.040 €)
1.0 T-GDI 100 CV 48 V Klass	20.915 €	(15.715 €)
1.0 T-GDI 100 CV 48 V Tecno	22.965 €	(17.765 €)
1.0 T-GDI 100 CV 48 V 7DCT Klass	21.905 €	(16.705 €)
1.0 T-GDI 100 CV 48 V 7DCT Tecno	23.955 €	(18.755 €)
1.0 T-GDI 120 CV 48 V 7DCT Style	26.555 €	(21.355 €)
1.0 T-GDI 120 CV 48 V 7DCT Stylux	27.955 €	(22.755 €)

PRECIOS	precio	(con financiación)
Classic	28.995 €	(26.495 €)
ECO	30.846 €	(28.346 €)



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

OPEL

Muchas opciones para el Insignia

El renovado Opel Insignia ya está en el mercado con versiones Grand Sport (berlina) y Sports Tourer (familiar), y cinco acabados: Edition, Business Edition, GS Line, Business Elegance y GS Line Plus.

Desde el acabado más básico, el modelo tope de gama de Opel ofrece de serie un equipamiento muy completo, con elementos como el climatizador bizona y el sistema de infoentretenimiento multimedia radio con pantalla táctil a color de 7 pulgadas, compatible con Apple CarPlay y Android Auto.

A esto se suman los faros LED, que mejoran la visión en con-

diciones de baja luminosidad. Además, es el primer modelo de la marca que ofrece sistemas de iluminación de LED para toda la gama, y la iluminación matricial IntelliLux LED® Pixel completamente adaptativa es de serie desde el acabado Business Elegance.

En el apartado de seguridad y ayudas a la conducción cuenta con sistemas como el aviso de colisión con detección de peatones y frenada automática de emergencia, y el asistente de mantenimiento de carril.

La gama de motores arranca

PRECIOS	GRAND SPORT	SPORTS TOURER	
EDITION 1.5D MT6 122 CV	33.500 €	EDITION 1.5D MT6 122 CV	35.000 €
BUSINESS EDITION 1.5D MT6 122 CV	35.000 €	BUSINESS EDITION 1.5D MT6 122 CV	36.500 €
BUSINESS EDITION 1.5D AT8 122 CV	37.000 €	BUSINESS EDITION 1.5D AT8 122 CV	38.500 €
GS LINE 2.0T AT9 170 CV	38.300 €	GS LINE 2.0T AT9 170 CV	39.500 €
GS LINE 1.5D MT6 122 CV	35.800 €	GS LINE 1.5D MT6 122 CV	37.300 €
GS LINE 1.5D AT8 122 CV	37.800 €	GS LINE 1.5D AT8 122 CV	39.300 €
BUSINESS ELEGANCE 2.0T AT9 170 CV	41.600 €	BUSINESS ELEGANCE 2.0T AT9 170 CV	43.100 €
BUSINESS ELEGANCE 2.0T AT9 200 CV	43.100 €	BUSINESS ELEGANCE 2.0T AT9 200 CV	44.600 €
BUSINESS ELEGANCE 1.5D MT6 122 CV	39.100 €	BUSINESS ELEGANCE 1.5D MT6 122 CV	40.600 €
BUSINESS ELEGANCE 1.5D AT8 122 CV	41.100 €	BUSINESS ELEGANCE 1.5D AT8 122 CV	42.600 €
BUSINESS ELEGANCE 2.0D MT6 174 CV	42.100 €	BUSINESS ELEGANCE 2.0D MT6 174 CV	43.600 €
BUSINESS ELEGANCE 2.0D AT8 174 CV	44.100 €	BUSINESS ELEGANCE 2.0D AT8 174 CV	45.600 €
GS LINE PLUS 2.0T AT9 170 CV	44.600 €	GS LINE PLUS 2.0T AT9 170 CV	46.100 €
GS LINE PLUS 2.0T AT9 200 CV	46.100 €	GS LINE PLUS 2.0T AT9 200 CV	47.600 €
GS LINE PLUS 2.0D AT8 174 CV	47.100 €	GS LINE PLUS 2.0D AT8 174 CV	48.600 €



Desde 42.380 € el compacto y 600 € más la versión Sportstourer

CUPRA

El León e-Hybrid más deportivo

Cupra acaba de lanzar al mercado su versión del compacto español más vendido, que cuenta con más atractivos tanto de diseño como de prestaciones.

El Cupra León se puede ele-

gir tanto en carrocería de cinco puertas como con la versión familiar Sportstourer, y de momento, solo está a la venta la versión e-Hybrid, que ofrece un motor de 245 CV y etiqueta 0 Emisiones de la DGT, pues tiene una autonomía eléctrica de 52 kilómetros. En 2021 la gama se completará con motores de gasolina, desde 245 CV hasta 310 CV, todos con

cambio DSG. El Cupra León e-Hybrid comparte con el Seat León e-Hybrid el motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV con inyección directa, turbo e intercooler, pero frente a los 204 CV que totaliza en el Seat, y gracias a que el motor eléctrico del Cupra León ofrece el equivalente a 116 CV –102 en el Seat–, su potencia combinada es de 245 CV.

INVICTA MOTOR
NUEVA RED DE TALLERES ELECTRIC-AUTO
El Grupo Invicta Motor ha creado la franquicia Electric-Auto, especializada en transformar los actuales talleres multimarca en instalaciones dedicadas a ofrecer soluciones a vehículos eléctricos, híbridos o híbridos enchufables. Su objetivo es estar presentes en núcleos de población con más de 20.000 habitantes y su modelo de negocio está abierto a todo tipo de talleres con una pequeña inversión inicial, financiable y una gran amortización. Los talleres se pueden adherir a Electric-Auto mediante dos fórmulas: servicio rápido o servicio reparador.



Dealerbest y Faconauto, una sinergia renovada

Dealerbest, compañía especializada en ofrecer servicios y soluciones a concesionarios, y Faconauto, patronal que integra las asociaciones de concesionarios oficiales de las marcas de turismos y maquinaria agrícola presentes en el mercado español, renuevan, un año más, su acuerdo de colaboración con el objetivo de digitalizar, simplificar y rentabilizar los flujos operativos de trabajo dentro del sector de la automoción.

Gracias a la firma de este convenio, las asociaciones adscritas a Faconauto podrán beneficiarse de servicios como Papel Cero –software de gestión creado exclusivamente por y para concesionarios–, gestoría 2.0 –para la realización de cualquier trámite totalmente online–, soluciones de movilidad como el modelo de movilidad compartida Quikly y toda la tecnología que Dealerbest pone a disposición de los profesionales de la automoción.

Dealerbest impulsa una campaña de ahorro para concesionarios

Además de la renovación del acuerdo de colaboración con Faconauto, Dealerbest ha decidido dar un paso más allá para ayudar a paliar los efectos de la actual crisis sanitaria en el mercado automovilístico nacional

lanzando una campaña de ahorro.

Hasta finales de 2020, los concesionarios que así lo deseen podrán beneficiarse de una serie de descuentos en cuatro de los principales servicios de Dealerbest:

- ▶ Contratación de un año del software de gestión Papel Cero, especialmente diseñado para el sector de la automoción, pagando solo 6 meses.

- ▶ Ahorro de hasta un 75% en el pago del IVTM de la flota de vehículos de los concesionarios mediante acuerdos de colaboración con diversos ayuntamientos para su bonificación.

- ▶ Un 50% de descuento en los costes de integración de Quikly, el servicio de movilidad compartida exclusivo para concesionarios.

- ▶ Ayudas para dar salida al stock de los concesionarios mediante el canal de Dealerbest de exportación de vehículos y venta a colectivos.

Con la renovación del acuerdo de colaboración con Faconauto y su campaña de ahorro, Dealerbest quiere acompañar a los concesionarios en el cierre de ejercicio anual permitiéndoles mejorar resultados en una situación especialmente complicada como en la que nos encontramos.

PEUGEOT

EL TRAVELLER SE ELECTRIFICA

Peugeot extiende la electrificación a un nuevo segmento con la llegada a los concesionarios españoles del Peugeot e-Traveller, de mecánica cien por cien eléctrica. Está disponible en tres tamaños –Compact, Standard y Long– y dos autonomías –hasta 230 kilómetros y hasta 330–, y su precio parte de 40.230 euros, aunque se puede quedar en 33.190 euros con el Plan Moves II.

Con sus tres longitudes puede disponer de hasta nueve plazas, y su altura máxima no supera los 190 centímetros, lo que permite a este versátil modelo acceder sin problemas a estacionamientos subterráneos



y garajes. Además, exhibe una gran modularidad en su interior.

Dependiendo de las necesidades de los clientes, Peugeot ofrece dos versiones: Lanzadera y Combi Polivalente. La primera está orientada a profesionales y especialistas del transporte de pasajeros –taxi, VTC, hoteles, aeropuertos...– y se comercializa en el acabado Business. Está disponible en configuraciones de entre 5 y 9 plazas, y cuenta con puertas laterales deslizantes manos libres y motorizadas en ambos lados.

La versión Combi Polivalente está pensada para particulares y se comercializa en los acabados Active y Allure. Está disponible con entre 5 y 8 plazas.

PRECIOS

	precio	(con descuento)
2.2 CRDi Drive DCT 4x2	46.800 €	(38.500 €)
2.2 CRDi Emotion DCT 4x2	50.600 €	(44.190 €)
2.2 CRDi Emotion DCT 4x2 (P.Luxury)	54.600 €	(46.190 €)
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4	52.600 €	(46.190 €)
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4 (P.Luxury)	56.600 €	(50.190 €)
1.6 T-GDI HEV Drive 4x2	48.700 €	(40.400 €)
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x2	52.500 €	(46.090 €)
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x2 (P.Luxury)	56.100 €	(49.690 €)
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x4	54.500 €	(48.090 €)
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x4 (P.Luxury)	58.100 €	(51.690 €)

KIA

Cuarta entrega del SUV Sorento

El SUV más grande de Kia, el Sorento, se renueva y llega a su cuarta generación, que ya está disponible en nuestros concesionarios, únicamente en versión de siete plazas –las dos posteriores, escamotables bajo el suelo–.

Se ofrece con dos niveles de acabado, Drive y Emotion, y cuenta con una dotación muy completa y precios competitivos. En

su equipamiento de serie ofrece, entre otros, sistema de botón de arranque electrónico, climatizador bizona automático, cargador USB en todas las filas, sistema e-call de llamada de emergencia, sistema de asistencia de mantenimiento de carril, sistema de reconocimiento de señales de tráfico o sistema de detección de fatiga.

AUDI

Nuevo híbrido enchufable para completar la gama del Q8

El Q8 TFSIe se une a la gama del SUV coupé de Audi con dos versiones: el 55 TFSIe quattro, con 381 CV, y el 60 TFSIe quattro, que eleva esta cifra a 462 CV. Su nueva batería le permite una autonomía eléctrica de hasta 47 kilómetros (WLTP) en la variante menos potente; mientras que la otra se queda en 45 kilómetros en modo eléctrico. En ambos casos, la velocidad máxima oper con electricidad es de 135 km/h. Este modelo incorpora de serie el sistema Audi drive Select, que permite elegir hasta siete modos

de conducción: comfort, efficiency, auto, dynamic, individual, offroad y allroad –con la suspensión neumática adaptativa, de serie en la versión tope de gama y en las ediciones S line y Black line–.



PRECIOS

55 TFSIe quattro 280 kW (381 CV)	86.000 €
60 TFSIe quattro 340 kW (462 CV)	96.700 €

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

VOLKSWAGEN

EL NUEVO GOLF GTI YA ESTÁ EN EL MERCADO

Desde 42.290 euros está disponible en los concesionarios la octava generación del mítico Volkswagen Golf GTI, que, de momento, se ofrece con un motor de 245 CV y cambio DSG de 7 velocidades. Más adelante también llegará con cambio manual y a finales de año estará disponible el GTI Clubsport 2.0 TSI, con su motor tope de gama de 300 CV.

En el exterior se distingue por su parachoques deportivo con una parrilla en forma de panal de abeja, que por primera vez puede iluminar-



se gracias al Face Light, una línea que recorre el frontal y se funde con los faros delanteros. Cuenta con pinzas de freno sobredimensionadas en color rojo, alerón de techo, difusor deportivo integrado en el parachoques trasero y salidas de escape redondeadas y cromadas. En el interior encontramos volante multifunción de tres radios plateados, asientos deportivos, etc.

¿BUSCAS EMPLEO?

Encuétralo en el mundo del motor.

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

dealerBest

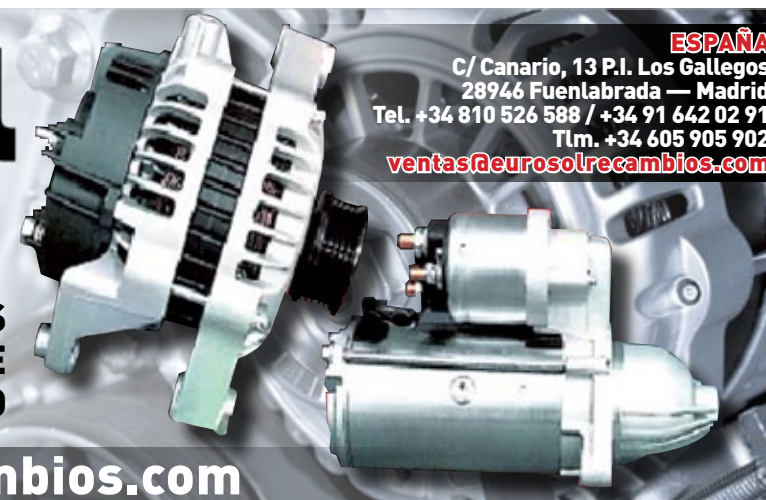
EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com

ESPAÑA
 C/ Canario, 13 P.I. Los Gallegos
 28946 Fuenlabrada — Madrid
 Tel. +34 810 526 588 / +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



DETECTOR DE FATIGA DEL CONDUCTOR

Mario O. Pérez

En las dotaciones de serie de los vehículos más modernos veo en las fichas de equipamiento que el detector o alerta de fatiga del conductor se ofrece como elemento de serie cada vez con mayor frecuencia. Y me llama la atención que lo llevan vehículos asequibles de entrada a la gama. Imagino que es un elemento de seguridad que tendrá un coste importante. Y otra cosa. Sé que avisa, pero ¿no sería mejor que bloquee el coche para que el conductor tenga que descansar a la fuerza? Gracias por su atención.

RESPUESTA

Pues tienes toda la razón. La alerta de fatiga del conductor se ofrece ya prácticamente en todos los vehículos, de alta gama y de acceso a las marcas. Y se contempla en numerosas ocasiones como un elemento de serie. Hasta ahí estamos de acuerdo contigo. Otra cosa es el coste de esta tecnología, porque depende del grado de sofisticación que tenga.

En la mayoría de los casos es un sistema digamos que sencillo. El sistema analiza al conductor y su comportamiento al volante gracias a diferentes sensores que se ubican en la dirección, en los pedales o en el trabajo del control de tracción y estabilidad, además del tiempo. Lo hace de una manera constante desde que arranca el vehículo y los compara con unos parámetros que tiene establecidos. Si los resultados no convienen, sugiere de inmediato realizar una parada.

Los modelos de alta gama suelen apostar por un



FORD FOCUS CON TECNOLOGÍA HÍBRIDA LIGERA, ¿COMPENSA REALMENTE ESTA SOLUCIÓN?

Antonio C.R.

Tengo en mente adquirir, si todo va bien, un Ford Focus de gasolina. Ahora veo que también se ofrece con una versión híbrida. La verdad es que la diferencia de precio no es mucha, pero ¿compensa? ¿Afecta al rendimiento o a algún otro factor que se me escape?

RESPUESTA

Efectivamente Ford ofrece en el Focus, desde hace algunos meses, una variante con hibridación ligera alimentada por un sistema de 48V y asociada al bloque de gasolina tricilíndrico 1.0 EcoBoost, tanto en 125 como en 155 CV. Primer punto. Si tus gustos pasan por una transmisión automática, estas variantes híbridas sólo se ofertan con una caja manual de seis relaciones. En cuanto al precio, el acabado Trend+ de la versión MHEV de 125 CV cuesta 24.125 euros, es decir, 500 euros más que la variante convencional sin 'hibridar' con la misma potencia. En ese incremento de precio te beneficias, de entrada, de la etiqueta medioambiental ECO. Y eso reporta beneficios a nivel de acceso a la ciudad cuando aparecen las restricciones; también tiene beneficios en tarifas de aparcamiento, por ejemplo.

asistente más avanzado porque incrementan el estudio con cámaras o sensores láser que analizan el rostro del conductor, como la cadencia del parpadeo, la mirada... Es un sistema más completo y, lógicamente, más costoso.

Segundo punto. El consumo medio homologado de la variante MHEV es de 5,1 litros cada 100 kilómetros, por 5,5 de su 'rival'. Con el precio actual de la gasolina se traduce en un ahorro de 0,50 euros cada 100 kilómetros. Compensar los 500 euros extra en la compra te llevaría a superar los 100.000 kilómetros.

Tercer punto. No hay diferencias sustanciales en cuanto a rendimiento, como tampoco las hay en cuanto a dinámica o habitabilidad, ya que la batería de 48V se ubica debajo del asiento del copiloto. La versión híbrida ligera es más refinada al iniciar la marcha gracias a los 16 CV que aporta el sistema eléctrico y cuenta con una evidente retención al levantar el pie del acelerador por efecto de la frenada regenerativa. Estos son los datos. Ahora tú decides.

En cuanto a que, además de avisar, debería bloquear el vehículo, no estamos de acuerdo. El conductor siempre debe tener la última palabra. Además, podría conducir otra persona que vaya en el interior ¿no crees?...

CONSULTAS RÁPIDAS

ROTAR LOS NEUMÁTICOS ENTRE LOS DOS EJES

Enrique Cadenas

En los vehículos con tracción a un solo eje, ya sea delantera o propulsión trasera, lo recomendable es siempre rotar los neumáticos entre los dos ejes. El motivo es que las 'gomas' de las ruedas motrices siempre sufren un mayor desgaste debido al par al que son sometidas. Para que el desgaste sea más uniforme se aconseja rotar los neumáticos. Como

norma se indica hacerlo cada 10.000 kilómetros, aunque esto depende del tipo de conducción o la utilización que hagamos de nuestro vehículo. En los modelos con tracción total no hace falta porque el desgaste es más uniforme en las cuatro ruedas.

CARGADORES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Agustín Fuentes

El tiempo de recarga de un vehículo eléctrico depende de la capacidad del cargador exterior

que utilicemos. Como es lógico no es lo mismo realizar una carga a 3,7 kW que a 7,4 kW, a 22 kW o a 100 kW. Sin embargo, hay un factor que todavía no es demasiado conocido: el vehículo eléctrico también tiene un cargador de a bordo y que, asimismo, influye en el tiempo de recarga. Te lo mostramos con un ejemplo. El Peugeot e-208 monta de serie un cargador monofásico de 7,4 kW, pero ofrece en opción otro trifásico de 11 kW que reduce el tiempo en un 30 por ciento.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿CUÁNTO TIEMPO SE PUEDE CIRCULAR EN ESPAÑA CON UNA MATRÍCULA EXTRANJERA?

La normativa española señala que deberán ser objeto de matriculación definitiva los medios de transporte, nuevos o usados, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean residentes en España, o que sean titulares de establecimientos situados en nuestro país. Para solicitar la matriculación definitiva se concede un plazo de 30 días siguientes al inicio de su utilización en España, cuando su titular ya sea residente en nuestro país, o 60 días cuando su titular traslade la residencia habitual al territorio español. Si pasado ese tiempo el vehículo continuase sin liquidar el impuesto y sin iniciar los trámites de matriculación, su titular o persona responsable del mismo, podría ser denunciado por carecer de autorización administrativa para circular en España. Por otro lado, cuando el vehículo sea extranjero y su conductor no sea residente todavía en España, podrá circular con las placas extranjeras como máximo durante 6 meses. A partir de ese momento, si no se iniciasen los trámites de matriculación española también podría ser denunciado por carecer, igualmente, de autorización administrativa para circular. En los casos en que se incumpliesen estos plazos se estaría cometiendo una infracción catalogada de muy grave y supondría una sanción de 500 euros, así como la inmovilización del vehículo.

BUENA PREGUNTA

LAS LUCES DEBEN ENCENDERSE SIEMPRE QUE SE DISMINUYA LA VISIBILIDAD SENSIBLEMENTE

¿Es obligatorio llevar encendidas las luces del vehículo cuando está lloviendo?

RESPUESTA

En primer lugar se debe recordar que, como norma general, es obligatorio el uso del alumbrado cuando se circule entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel. Las motocicletas deberán llevar encendido el alumbrado siempre. Pero, además de esta norma general de obligado cumplimiento, también se exige el uso del alumbrado cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga. En estos casos no basta sólo con el uso de las luces de posición, sino que también será necesario el uso de las luces de corto o largo alcance, según corresponda.

En consecuencia, si porque la lluvia es intensa o porque también normalmente en los días de lluvia las condiciones meteorológicas o ambientales hacen que disminuya sensiblemente la visibilidad, será obligatorio el uso de las luces del vehículo. Si no se cumplieren con estas obligaciones, y no se hiciese uso de las luces cuando la lluvia es intensa o cuando disminuye la visibilidad, se estaría cometiendo una infracción considerada grave y, en consecuencia, podría ser denunciado y sancionado con multa de 200 euros.



HASTA CUATRO PUNTOS Y 200 EUROS DE SANCIÓN

¿Me pueden quitar puntos por desobedecer las órdenes de un agente?

RESPUESTA

Efectivamente, una de las infracciones que, además de la correspondiente sanción económica, que puede ser de 200 euros, implica también la pérdida de 4 puntos, es no respetar las señales u órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

En este sentido hay que tener en cuenta que es muy habitual que, un agente, cuando estamos mal estacionados y el conductor se encuentra en el vehículo, además de poder multarnos por la infracción de estacionamiento, también ordene la continuación de la marcha. Y si alegando cualquier excusa al efecto, el conductor no reanuda la marcha, el agente ya podría denunciar por no respetar sus órdenes, lo que implicaría, como se ha señalado, otra multa distinta a la del estacionamiento, que también sería considerada grave y que supondría una multa de 200 euros y

la pérdida de 4 puntos. Conviene recordar que, además de la voz, el agente puede realizar señales o dar órdenes mediante el movimiento de sus brazos o mediante el uso del silbato. Así el agente puede ordenar la detención de vehículos con una serie de toques de silbato cortos y frecuentes, y la reanudación de la marcha con un toque largo; o también con el brazo levantado verticalmente obliga a detenerse a quienes se aproximan al agente; del mismo modo, el balanceo de una luz roja o amarilla obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el agente dirija la luz. También puede hacer uso del brazo o brazos extendidos horizontalmente para obligar a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente desde direcciones que corten la indicada por el brazo o los brazos extendidos y en ambos sentidos de la marcha.

Por tanto, si el agente lo manda estaremos obligados a cumplir la orden dada o indicada. En caso contrario, como se ha señalado, la multa, además de ser de 200 euros, supondrá la pérdida de 4 puntos.

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

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

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

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



Alfa GTV frente Ford Probe: duelo de deportivos

El coupé italiano se batía con el Probe de Ford, que era líder de ese segmento. Una comparativa para soñar.

El Gobierno cambiaba el diseño de las matrículas de los vehículos, que seguían manteniendo el distintivo provincial y añadía una banda azul en un lateral con el logotipo de

las estrellas de la Unión Europea.

Novedades de la semana eran el Peugeot 106, que estrenaba cambio automático y el Mercedes Clase E que apostaba por la inyec-



ción directa para sus motores diésel.

También era novedad un Renault desca- potable, el Spyder, más cercano a un coche de carreras, aunque finalmente se llegó a vender como modelo de calle.

La comparativa enfrentaba a dos modelos de esos que hacen girar la cabeza a su paso. El Alfa GTV frente al Ford Probe. El italiano—4,17 millones y 150 caballos— brillaba por diseño y comportamiento.

Del Probe —4,53 millones y 163 caballos— nos gustaba su acabado y el rendimiento que ofrecía su motor.

En la prueba a fondo el protagonista era el Lancia Z, el monovolumen más lujoso, que destacaba por diseño y comportamiento.

Y una toma de contacto muy exclusiva, con el Aston Martin DB7, un espectacular y exclusivo coupé en el que se apostaba por las fuertes sensaciones.



LA PORTADA

Nº 613

FECHA

18-7-1995

HABLAMOS DE

En un 'concurso de belleza' la portada de esta semana se llevaría, sin duda, muchos votos. Tres espectaculares deportivos —Aston Martin DB7, Alfa Romeo GTV y Ford Probe— se repartían el protagonismo en ella. Y en la parte superior aún asomaba el peculiar —y muy llamativo— Spyder de Renault.



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

Llega el nuevo Peugeot 406

Había llegado la hora de la renovación del Peugeot 405, uno de los grandes éxitos de la marca francesa. Y el 406, su sustituto, llegaba con argumentos sobrados para tomar el testigo.

La Unión Europea apostaba por la seguridad vial y las controvertidas pruebas de choque iban a endurecerse para mejorar la protección y reducir las lesiones en caso de accidente.

En este proceso de aumentar la seguridad, Renault era una de las marcas más activas, como nos mostraba en una visita a su centro de Lardy, donde desarrollaban y ponían a prueba los sistemas de



seguridad de sus modelos.

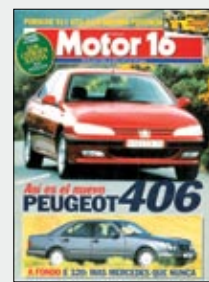
Una revista con interesantes novedades, como el nuevo Jaguar XJ Largo o los renovados Rover 400 y Nissan Terrano II.

Pero sin duda la gran novedad era el 406, sucesor de un Peugeot 405 que se había convertido en uno de los líderes del segmento. El nuevo 406 llegaba con un estilo muy elegante y actual y una gama de cuatro motores—dos

diésel y dos de gasolina— entre 92 y 135 caballos.

Las pruebas a fondo, para dos berlinas. Por un lado el Mercedes E320, una señorial berlina de 220 CV y más de 8 millones de pesetas.

Por otro, la prueba de la gama del Citroën Xantia en sus versiones 1.8 de 112 caballos, el 2.0 de 135 y el turbodiésel de 110 caballos. Todos ellos brillaban por comportamiento.



LA PORTADA

Nº 614

FECHA

25-7-1995

HABLAMOS DE

El Peugeot 406, una elegante berlina que tenía la difícil misión de hacer olvidar al 405, era la imagen más destacada de nuestra portada. En ella también aparecía el imponente Mercedes E320, con su singular doble faro, que habíamos probado a fondo. Y la gama Citroën Xantia, también a prueba.

#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



www.revistasari.es

No es amor
Es Golf 8
Es GTI



Nuevo Golf 8

Gama desde 8 €/día*

130 pulsaciones. Tu corazón se acelera. ¿Es un beso? Espera. 165 pulsaciones. Quizás es sexo. No. Sigue aumentando. 170, 175, 180... Pulsaciones al límite. Solo puede ser una cosa, un Golf 8. Espera. ¿Sigue subiendo? No digas más. Es un GTI.

*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Golf 8 Golf 1.0 TSI 81 kW (110 CV) 6 vel. Plazo 48 meses. 48 cuotas de 240 € (IVA incl.). Entrada 5.142,09 € (IVA incl.). Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento, seguro y servicio complementario de reparaciones. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 30.11.2020 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Consumo medio WLTP (l/100km): 4,6. Emisión CO₂ WLTP (g/km) (NEDC) de: 121. Modelo visualizado: Volkswagen Golf GTI con opcionales.