

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

VOLVO XC40 T2



Al volante

UNA SORPRENDENTE
VERSIÓN DE
ACCESO

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 1 DE DICIEMBRE Nº 1.786 del 17 al 30 de noviembre de 2020



Probamos un gran eléctrico y un gran híbrido



Eléctrico

Volkswagen 204 CV ID.3

Híbrido

Renault Clio E-Tech

140 CV



Y conducimos tres deportivos de armas tomar



Ford Puma ST
200 CV para el SUV de moda

Audi e-tron Sportback
Un eléctrico de 408 CV



Toyota GR Yaris
Casi un WRC de 261 CV

NUEVA GAMA PEUGEOT 308 CON PEUGEOT i-Cockpit® DIGITAL



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

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

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

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

Al detalle



JOAN MIR, UN NUEVO CAMPEÓN ESPAÑOL

El motociclismo español sigue de enhorabuena. Joan Mir se ha convertido, en su segunda temporada en la categoría y con solo 23 años, en campeón del mundo de MotoGP. Se suma así a Alex Crivillé, Jorge Lorenzo y Marc Márquez como el cuarto español que triunfa en la máxima categoría del motociclismo. La victoria del balear abre la expectativa de un duelo con Marc Márquez —que se ha pasado el año en blanco a causa de una caída al principio de la temporada— para 2021, en el que, ojalá, vuelva la normalidad y el público a los circuitos. Enhorabuena.



HAMILTON ROMPE RÉCORDS

Y de un debutante como campeón a otro que lo tiene por cotidiano. Lewis Hamilton ha superado el récord de victorias de Schumacher en Fórmula 1 y ha igualado los siete títulos mundiales del alemán. Y, si no cambia mucho la cosa para 2021 y Mercedes-Benz sigue dominando con mano de hierro en los equipos, el octavo mundial para el piloto inglés podría estar en su mano.

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 Benet, Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Otra vuelta de tuerca al automóvil

El objetivo de las nuevas medidas del Gobierno lo resume el ministro Marlaska: "hacer cada vez menos atractivo el uso del automóvil privado"

El real decreto aprobado recientemente por el Consejo de Ministros modifica el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, en el sentido de reducir los límites de velocidad en zonas urbanas; y, de paso, da una vuelta de tuerca más al automóvil. Esta nueva ley tan drástica como arbitraria y propia del Ejecutivo que nos ha tocado en suerte reduce la velocidad de la mayoría de las calles a 30 y 20 kilómetros por hora, con el argumento de disminuir atropellos, mientras que en la actualidad la media dentro de las ciudades apenas llega a 15 km/h según PONS Seguridad Vial. Un fariseísmo parecido ocurre con el anuncio de mantener las calles de dos o más carriles por sentido —Paseo de la Castellana, Diagonal...— a 50 km/h, cuando todos los que las usamos sabemos que eso es

misión imposible. De ahí que la mayoría de los automovilistas tengamos claro que el principal objetivo del ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, sea tal y como él mismo anunció «hacer cada vez menos atractivo el uso del automóvil privado». En este punto, señor ministro, sí me gustaría transmitirle que la mayoría de los usuarios que transitan por las ciudades lo hacen por necesidad y no por circular entre los numerosos radares dispuestos a vaciar sus bolsillos. Además, quiero suponer que su director general de Tráfico, Pere Navarro, importante defensor del automóvil, le tendrá debidamente informado de que los peligrosos al volante lo son con o sin limitaciones. También

convendría que tuviera usted en cuenta que la movilidad debe ser la justa combinación social y económica de los diferentes modos de transporte. No es muy justo que una de las partes cumpla con las reglas y gastos a base de impuestos y multas, mientras que las otras solo tengan que subirse a su bici o patinete y sin ningún tipo de licencia ni seguro, campar a sus anchas por la misma calzada y a la misma velocidad, e incluso sin iluminación alguna durante la noche. Especialmente si, como han descrito numerosos expertos en mecánica del automóvil, circular a bajas velocidades contamina más, aumenta el gasto de combustible y provoca problemas mecánicos y posteriores reparaciones.

Por otro lado, está muy bien endurecer el carné por puntos para los que no usan el cinturón y demás sistemas de seguridad. Exactamente igual que para restar de tres a seis puntos por el uso manual del teléfono móvil en el coche, aunque esté parado en un semáforo rojo. Lástima que no se hayan acordado de poner orden y advertir de una posible sanción a esos peatones que cruzan la calle por donde quieren distraídos con las conversaciones en su móvil o enviando mensajes de whatsapp. En definitiva, la puesta en marcha será desde el 11 de mayo, seis meses después de su publicación en el BOE, justo el tiempo que necesitan los ayuntamientos para preparar la señalización y sembrar de más radares las ciudades.

No es muy justo que una de las partes cumpla con las reglas y gastos a base de impuestos y multas, mientras que las otras solo tengan que subirse a su bici o patinete y sin ningún tipo de licencia ni seguro, campar a sus anchas por la misma calzada y a la misma velocidad, e incluso sin iluminación alguna durante la noche



NUEVO CUPRA FORMENTOR.

POR 280€/MES
CON MY RENTING.

CONDUCE DIFERENTE.

Las rectas por las que ya has pasado. Las curvas que ya has trazado. La misma puesta de sol desde la misma colina, otra vez. ¿No crees que vivir debería ser emocionante? Presentamos el Nuevo CUPRA Formentor, un SUV coupé con tecnología de última generación y motores desde 110 kW (150 CV) hasta 228 kW (310 CV) para sentirlo todo de otra forma.

CUPRAOFFICIAL.ES



Consumo medio combinado de 6,3 a 9,0 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 141 a 203 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂ de 123 a 175 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado CUPRA Formentor VZ con opcionales. Oferta Volkswagen Renting S.A. (Av. De Bruselas 34, Alcobendas) para un CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 6 vel.. Plazo 48 meses. Cuota de 280€ al mes (IVA incl.). Entrada de 8.774,48€ (IVA incl.). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye todos los servicios en Red Oficial CUPRA de mantenimiento y desgaste, seguro y servicio complementario de reparaciones y asistencia en viaje durante el periodo contratado. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario CUPRA. Oferta válida en Península y Baleares hasta 31/12/2020 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo.

SUMARIO

Nº 1.786 · 17 al 30 noviembre de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA VOLKSWAGEN GOLF R

Llega el más deportivo de la familia Golf, con 320 CV, tracción total y 270 km/h.

8.- LAND ROVER DISCOVERY

Profunda renovación para el todoterreno británico que estrena tecnología Mild Hybrid.

10.- BMW IX

El SUV eléctrico de la marca alemana, con más de 500 CV y 600 kilómetros de autonomía.

12.- EN PORTADA VOLKSWAGEN ID.3

Con 204 CV y 420 kilómetros de autonomía, el ID.3 quiere revolucionar la movilidad eléctrica.

20.- CUATRO RUEDAS RENAULT CLIO E-TECH HYBRID

El Clio se apunta a la electrificación con esta variante híbrida de 140 CV y con consumos muy ajustados.

24.- SSANGYONG KORANDO G15T GLP

El nuevo Korando se rodea de una completísima dotación de seguridad y conducción. Hemos probado la versión bifuel de GLP.

26.- AUDI E-TRON SPORTBACK

El Sportback mantiene las virtudes del e-tron y las mejora con mayor autonomía y un menor consumo.

28.- FORD PUMA ST

200 caballos para la versión más deportiva, firmada por Ford Performance, del SUV de moda.

30.- TOYOTA GR YARIS

El GR Yaris, con 261 caballos, es un juguete que ofrece sensaciones únicas y que garantiza la máxima diversión sin arruinarte.

32.- VOLVO XC40 T2

La versión T2 de 129 caballos del Volvo XC40 es una magnífica alternativa, a un precio sorprendente, para descubrir la marca sueca.

34.- BAJOLA LUPA GAMA CUPRA 2020

Con la llegada del Formentor y de



6



24



46



34



40



56

los León e-Hybrid, Cupra inicia su ofensiva con una gama sólida.

40.- GAMA DS E-TENSE

DS 3 Crossback eléctrico y los DS 7 Crossback híbridos enchufables, se nutre de una avanzada tecnología desarrollada en competición.

46.- +INTERESANTE PAÍS VASCO CLASSIC TOUR CON SEAT

Un viaje a bordo de un Seat 850 Coupé de 1968 por el País Vasco.

50.- A LA ÚLTIMA

52.- CONSEJOS IBERDROLA DE CONDUCCIÓN EFICIENTE

Al volante de un eléctrico podemos descubrir una nueva manera de conducir, más relajados, con un mayor grado de eficiencia. 10 consejos para sacar el máximo partido a la energía del coche.

54.- LA SEMANA

56.- DE CARRERAS MUNDIAL DE RALLIES

El Mundial de Rallies es uno de los certámenes donde el Covid más

ha impactado. Si finalmente se celebra, el Rally de Monza resolverá todos los títulos con posibles desenlaces sorprendentes.

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...



SMART FORTWO EQ USHUAIA

Smart acaba de lanzar el Fortwo EQ Ushuaia Limited Edition 2020, una serie limitada a solo 57 unidades que cuenta con elementos deportivos creados específicamente por Brabus. En concreto serán 50 unidades del modelo Coupé (27.913 euros) y 7 del Cabrio (31.674 euros), siempre con motor eléctrico de 82 CV y 130 km/h de velocidad punta.



CUPRA FORMENTOR 1.5 TSI 150

La gama Formentor crece por abajo con una nueva versión de acceso, de tracción delantera, dotada del 1.5 TSI de gasolina de 150 CV con desconexión activa de cilindros. Arranca en 31.670 euros y se ofrece con cambio manual de seis marchas -6,3 l/100 km de gasto medio- o el DSG de siete -6,6 l/100 km-.

Tracción 4Motion y 270 km/h

El Volkswagen Golf R, con motor de 320 CV

A la venta en España en las próximas semanas y con entregas previstas para comienzos de 2021, el nuevo Golf R es, según Volkswagen, más rápido que nunca, pues da una vuelta al viejo Nürburgring en 7 minutos y 51 segundos, 19 segundos menos que su antecesor. Para ello se sirve de los 320 CV de potencia y 42,9 mkg de par máximo que rinde su 2.0 TSI de gasolina, asociado a la tracción total 4Motion de nuevo desarrollo, pues ahora equipa reparto del par R-Performance, que gracias a una nueva transmisión final posterior distribu-

ye la potencia no solo entre los ejes delantero y trasero, sino también, de forma variable, entre las dos ruedas traseras, lo que incrementa la agilidad en curva en colaboración con el gestor de dinámica de marcha, el bloqueo electrónico de diferencial XDS y el control de de chasis adaptativo DCC. El nuevo Volkswagen Golf R acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y su velocidad punta ha sido limitada electrónicamente a 250 km/h, aunque con el paquete R-Performance opcional se incrementa la velocidad máxima a 270 km/h.



▲▲ La firma de Wolfsburg no ha facilitado aún datos de consumos y emisiones. Con el paquete R-Performance opcional se añade un programa de conducción más, llamado Nürburgring.



Motor eléctrico de 136 CV y baterías de 50 o 75 kWh

Ya está a la venta el Opel Zafira-e Life

Con precios desde 52.708 euros, ya está disponible en el nuestro país el Zafira-e Life, que Opel ofrece con tres tamaños de carrocería -Corto o S, Mediano o M y Largo o L- y cuenta con un aforo de hasta nueve plazas, versatilidad a la que suma la posibilidad de arrastrar un remolque con 1.000 kilos de peso máximo. El cliente puede escoger entre cuatro niveles de equipamiento -Edition, Elegance, Business Edition y Business Elegance-, siempre con motor eléctrico de



se puede escoger entre dos tallas de batería: la de 50 kWh, que homologa una autonomía WLTP de 230 kilómetros, y

la de 75 kWh, que aumenta el alcance a 330 kilómetros. La recarga se puede hacer en puntos de hasta 100 kW: 30 minutos para cargar la batería normal y 45 minutos para llenar la grande.

100 kW -equivalente a 136 CV- y 260 Nm de par máximo, con el que se alcanzan los 130 km/h de velocidad máxima autolimitada. Pero



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.



O P E L

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.



EL AUDI RS E-TRON GT, A PUNTO

El piloto de Audi Lucas di Grassi, que en los últimos seis años ha subido al podio de la Fórmula E en 32 ocasiones, protagonizó el último test de puesta a punto del RS e-tron GT, todavía en fase de prototipo pero que verá la luz muy pronto. La marca alemana confirma que tendrá dirección y tracción en las cuatro ruedas, y que su navegador sugerirá el mejor punto para recargar energía durante los viajes, iniciando el ajuste de temperatura de la batería media hora antes de llegar.



Ahora ofrece motores MHEV Profunda renovación del Land Rover Discovery

La quinta generación del Discovery, presentada en 2017, protagoniza una actualización que afecta a todos los capítulos, como el estético, donde estrena llantas de 20, 21 y 22 pulgadas, nuevos paragolpes, un frontal rediseñado en el que cambian parrilla y faros—ahora Matrix LED— y una zaga que ópticas redefinidas y una pieza negra transversal que acoge el nombre del coche. Y dentro las modificaciones también son relevantes: instrumentación digital de 12,3 pulgadas, pantalla central de 11,4 pulgadas—un 48 por ciento más grande que la anterior—, asientos y volante nuevos... Además, el climatizador puede ser

ahora de cuatro zonas y hay otras mejoras en el equipamiento, como un asistente de aparcamiento optimizado, el sistema ClearSight—permite 'ver' a través del salpicadero y del motor lo que ocurre bajo las ruedas—, ionizador y sistema de filtrado del aire del habitáculo y sistema Activity Key para control remoto del coche desde la pulsera. Aunque lo más notorio sea quizás la nueva gama de motores, donde aparecen dos diésel 3.0 de seis cilindros con hibridación suave MHEV—uno de 249 CV y otro de 300, ambos con etiqueta ECO— y dos de gasolina: un 2.0 Turbo de 300 CV y un 3.0 Turbo MHEV—con etiqueta ECO— de 360 CV.



El interior se actualiza con una instrumentación digital que puede tener Head-up Display, y la pantalla central táctil es ahora de 11,4 pulgadas. También es nuevo el volante, el mando del cambio y el sistema de infoentretenimiento PIVI Pro, y se han mejorado los asientos y la climatización.



Motor V8 de 710 CV y 5,96 metros de longitud Aznom Palladium: lo último en exclusividad llega desde Italia

Por iniciativa de Marcello Meregalli, fundador en 2007 de la marca italiana Aznom—dedicada en sus inicios a customizar coches de Mini, Fiat y Land Rover—, y con un diseño firmado por la empresa turinesa Studio CAMAL, nace el Palladium, una gigantesca berlina que toma como base la plataforma de un RAM pick-up. Pensado para multimillonarios que buscan la máxima

exclusividad, equipa un motor Hemi V8 5.7 Biturbo de 710 CV y 96,9 mkg dotado de desconexión de cilindros, y una caja automática de ocho veloci-

dades. Permite elegir durante la marcha entre tracción trasera y a las cuatro ruedas, e incorpora frenos Brembo, neumáticos 285/45 R22 y amortiguación ca-

pacitada también para usos 'off road'. Alcanza 210 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos.

El Palladium mide 2,09 metros de ancho y 1,97 de alto, tiene un maletero de 621 litros y pesa 2.650 kilos.



Nuevo Hyundai TUCSON Híbrido. Rompiendo moldes.

Por
290€/mes
48 meses • 10.000 km/año
Renting a particulares.
Todo incluido.



Lo hemos vuelto a hacer. En Hyundai hemos creado un nuevo modelo a seguir, porque el diseño del nuevo Hyundai Tucson rompe con lo establecido combinando fuerza y dinamismo con la última tecnología en seguridad, confort y conectividad. Disfruta de la primera parrilla con luces paramétricas del mundo y tecnología de iluminación de tipo espejo, su pantalla de 10,25", los servicios de conectividad Bluelink, con los que podrás controlar el coche desde tu móvil o con tu voz y el Sistema Autónomo de Aparcamiento. Un SUV único con todas las ventajas de la última tecnología híbrida eléctrica. No hay duda de que el Nuevo Hyundai Tucson ha llegado rompiendo moldes.

On to better.

Con etiqueta ECO.



5 AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

Gama Nuevo Hyundai Tucson: Emisiones CO₂ (gr/km): 136-162. Consumo mixto (l/100km): 5,2-7,1. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Emisiones CO₂ (gr/km): 112-137 obtenidas según el ciclo NEDC correlado.

Modelo visualizado: Tucson Style. TUCSON 1.6 TGD 150CV MAXX 48V por 290,00€/mes. IVA incluido, durante 48 meses y 10.000 kms/año. Aportación Inicial de 4.500 EUR IVA incluido. Oferta de renting válida hasta el 31/12/2020 en Península y Baleares. Disponible para otros plazos y kilometrajes. Operación sujeta a validación de riesgo. El producto Hyundai Renting es un servicio prestado por Arval Service Lease S.A. 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. Consulta las condiciones de oferta y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es



BMW X2 M MESH EDITION

Disponible con tres motores diésel de 150 a 231 CV y dos de gasolina con 136 y 178 CV, y también en versión híbrida enchufable, el X2 M Mesh Edition toma como base las variantes M Sport X y cuenta con elementos de diseño exclusivos más juveniles.

MAYOR AUTONOMÍA EN LOS CAYENNE E-HYBRID

Porsche ha sustituido la batería de 14,1 kWh por una de 17,9 en sus Cayenne híbridos enchufables, de modo que el E-Hybrid de 462 CV homologa 48 kilómetros de alcance eléctrico WLTP y el Turbo S E-Hybrid de 680 CV anuncia 42.



Más de 600 km de autonomía iX, el eléctrico de bandera de BMW

BMW ha presentado el iX –que hasta ahora habíamos conocido como iNext–, su buque insignia eléctrico que utiliza la quinta generación de la tecnología BMW eDrive. Superará los 370 kW (500 caballos) con prestaciones como un paso de 0 a 100 km/h en menos de 5 segundos y consumo medio de 21 kWh. Gracias a su batería de 100 kWh –que se puede cargar hasta en puntos de 200 kWh– supera los 600 kilómetros de autonomía. Con dimensiones similares a las del BMW X5 y X6 y una distancia entre ejes como la de un X7, garantiza un interior de gran habitabilidad. En el exterior, la parrilla desempeña un papel

digital como panel de inteligencia, pues integra la tecnología de la cámara, las funciones de radar y otros sensores. Esta parrilla cuenta con una tecnología de autorreparación que puede curar pequeños arañazos en 24 horas. En el interior, el iX aplica el concepto de ‘tecnología tímida’, porque permanece en gran parte en un segundo plano y solo revela sus funciones cuando se están utilizando. Llama la atención el volante hexagonal y la pantalla curva –que integra en una sola unidad el cuadro de instrumentos de 12,3 pulgadas y la pantalla de control de 14,9 pulgadas–, que parece flotar. El BMW iX llegará a finales de 2021.



Superará los 500 CV y se podrá cargar hasta en tomas de 200 kW. El interior, con volante hexagonal y doble pantalla flotante.



Potencia combinada de 265 CV y batería de 13,8 kWh

El Kia Sorento PHEV llega a comienzos de 2021

La familia del nuevo Sorento se ampliará en el primer trimestre del próximo año con la versión híbrida enchufable, que combina un 1.6 T-GDi de 180 CV y un motor eléctrico de 91 CV –situado entre el de gasolina y la caja de cambios automática– para totalizar 265 CV de potencia y 35,7 mkg de par máximo. La batería de iones de litio, de 13,8 kWh y cuya autonomía eléctrica aún no conocemos, va situada bajo las plazas delanteras en

El interior mantiene las siete plazas y su gran maletero.

forma de silla de montar y cuenta con su propio sistema de refrigeración líquida. Puede pasar la potencia al eje delantero o a las cuatro ruedas, y conserva la amplitud interior del resto de la gama y sus siete plazas, con la segunda fila abatible en formato 60:40 y la tercera compuesta por dos butacas individuales. Con cinco plazas en uso el maletero cubica 809 litros, y 175 si usamos todas las plazas. El depósito de gasolina es de 67 litros.



tencia al eje delantero o a las cuatro ruedas, y conserva la amplitud interior del resto de la gama y sus siete plazas, con la segunda fila abatible en formato 60:40 y la tercera compuesta por dos butacas individuales. Con cinco plazas en uso el maletero cubica 809 litros, y 175 si usamos todas las plazas. El depósito de gasolina es de 67 litros.

CUIDAMOS EL FUTURO



PRESENTAMOS LA NUEVA GAMA JEEP® 4xe HÍBRIDA ENCHUFABLE DESDE 220€/MES*

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

INCLUYE 3 AÑOS DE GARANTÍA, 3 AÑOS DE MANTENIMIENTO Y 3 AÑOS DE SERVICIOS PREMIUM.

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 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, entendiendo 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€. Garantía legal de 2 años sin límite de km, más 1 año adicional de garantía comercial o 60.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional y contrato de Mantenimiento 3 años o 45.000 km o lo que antes suceda (el Contrato de Servicio PLAN MANTENIMIENTO MOPAR otorga al usuario del vehículo el derecho de efectuar, sin ningún cargo añadido, las revisiones de mantenimiento ordenadas por el fabricante del vehículo que le correspondan por kilometraje o tiempo, según el plan establecido en el "Libro de Uso y Mantenimiento" o en el "Manual de Empleo y Cuidado", suministrado junto con el vehículo). Oferta válida para unidades en stock (300 unidades) o hasta el 30/11/2020 en Península y Baleares. Las versiones visionadas pueden no corresponder con los vehículos ofertados. Jeep® es una marca registrada de FCA US LLC.



Nueva movilidad, con V de Volkswagen

El ID.3, el primer modelo de la familia ID con la que Volkswagen quiere electrificar la movilidad mundial en la próxima década, ya ha pasado por nuestras manos. En concreto la que, por ahora, es su versión más rápida, con 204 CV y una batería de 58 kWh útiles que homologa 420 kilómetros de autonomía. Y aunque no es un producto tan redondo como esperábamos, sí podría ser el coche eléctrico que marque el paso en su segmento por tecnología, funcionalidad e, incluso, por precio.



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

Calcula el grupo Volkswagen que de aquí a 2029 todas sus marcas venderán 26 millones de vehículos eléctricos, de los que 20 millones usarán la plataforma MEB que ahora estrena el ID.3, el primero de los muchos Volkswagen ID que llegarán, todos cien por cien eléctricos. Es un coche de talla Golf –4,26 metros– pero totalmente distinto y creado a partir de una hoja en blanco, lo que implica innovaciones. Por ejemplo el concepto One Space, que lleva las ruedas a los extremos para acortar los voladizos y ampliar la distancia entre ejes, lo que habilita espacio bajo el suelo para grandes baterías de mucha autonomía –Pure de 45 kWh, Pro de 58 y Pro S de 77– y también se traduce en un buen malette-

ro –385 litros– y un habitáculo diáfano, a lo que contribuye la notable altura del conjunto: 1.568 milímetros, 77 más que el Golf y solo 5 menos que el todocamino T-Roc. Es entrar y ya sientes ese espacio, lo que se logra con varios ingredientes. El primero, lógicamente, unas buenas cotas, destacando la generosa altura al techo o los 72,5 centímetros para piernas en la segunda fila con un conductor de 1,75 al volante. En proporción, la anchura es más normal: 130,5 centímetros detrás, suficiente para tres adultos. El segundo ingrediente mágico es la ausencia de túnel central –el suelo plano permite viajar cómodamente incluso al quinto ocupante– y el tercero, el propio diseño interior, con tonos claros, ventanillas amplias... Líneas tan limpias que incluso podemos llevarnos una primera impresión de austeridad, re-

forzada después por el protagonismo de tanto material duro. No pobre, sino duro, ya que los materiales mullidos que muchos esperarían de un Volkswagen –sobre todo si conocen coches como el Golf, el Tiguan o el Passat– se reducen aquí a la mínima expresión. Por ahí, sin duda, se ha ahorrado para conseguir un precio bastante aquilatado, clave en el proyecto ID.

Te sientas y ves que algunas cosas no han cambiado, porque parece tu butaca de toda la vida desde el primer segundo: cómoda, con sujeción... Aunque sin ajuste lumbar. Después te fijas en otros detalles que también parecen ideados para arañar costes: no hay salidas de aireación posteriores, en la puerta del conductor solo hay dos botones para cuatro elevallunas –un engorro manejarlos porque para accionar los traseros debes 'tocar' antes un

PRECIO		43.110 €		NUESTRA VALORACIÓN			
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
COMPORTAMIENTO	*****	+	Comportamiento general. Prestaciones y agrado. Amplitud y confort. Calidad. Recargas a la velocidad prometida. Precios básicos.	-	Pocos acabados mullidos. Detalles de ergonomía. Agarre de los neumáticos en mojado. Maniobras a coche parado. Tacto de frenada.		
ACABADO	*****						
PRESTACIONES	*****						
CONFORT	*****						
SEGURIDAD	*****						
CONSUMO	*****						
PRECIO	*****						



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Estamos sin duda ante un gran coche eléctrico, porque Volkswagen se ha volcado en su desarrollo para tratar de convertir al ID.3 en icono de una nueva era. Amplio, agradable, rápido, robusto, limpio, tecnológico, seguro... La lista de virtudes es larga, pero también hay cosas a mejorar, empezando por una eficiencia solo correcta y siguiendo por un interior que nos obliga a cambiar el 'chip'.

mando táctil–, los cinturones delanteros no se ajustan en altura, no están iluminados los mandos de climatización y volumen de audio de la consola... Tendríamos una charla con el responsable de ergonomía del proyecto, pues tampoco nos gusta el mando táctil de luces –común a los nuevos Golf, León y Octavia–, que nos lleva a añorar la rueda de toda la vida. Y puede que sea cuestión de gustos, pero nos parece mejor la instrumentación digital del Golf –el Digital Cockpit personalizable de 10,2 pulgadas– que el miniaturizado y apenas configurable Digital Cockpit de 5,3 pulgadas del ID.3, por más que la pantalla central táctil de 10 pulgadas –dotada solo de cuatro botones de acceso directo– aglutine un montón de funciones. Incluso demasiadas, pues para resetear el ordenador hay que seguir un proceso tedioso.

Esa austeridad estilística contrasta, no obstante, con la completa dotación de serie en esta versión de lanzamiento First Plus –cuesta 43.110 euros, 6.965 más que un Pro Performance básico de mecánica similar–, que trae llantas de 19 pulgadas y no de 18, los eficaces faros Matrix LED, reposabrazos delanteros, iluminación interior configurable en 30 tonos, espejo interior fotosensible, reconocimiento de señales de tráfico, climatizador bizona, cámara de marcha atrás, volante y asientos delanteros calefactables, navegador... En cualquier caso, una vez agotados estos primeros ID.3 1st Plus el cliente podrá elegir entre cinco acabados en esta variante Pro Performance: Max, Style, Life...

Pero es momento ya de ponerse en marcha, y tras acceder al coche basta con girar el mando del cambio situado arri-

ba, a la derecha del volante –otro de esos elementos del ID.3 que obligan a cambiar el 'chip' si venimos de un Golf o cualquier otro coche 'del pasado'–. Tanto al acelerar como al decelerar, entre 0 y 30 km/h hay un leve sonido –el e-Sound– que advierte a los peatones de nuestra presencia, y que dentro apenas se escucha. Porque el silencio se adueña del interior; y eso sigue siendo así a 50 km/h, a 90, a 120... Es, además, cuando te das cuenta de lo sólido y rígido que es el coche, que parece hecho de una pieza. El ID.3 tiene mucha calidad de construcción, y eso se aprecia también en su forma de pisar la calzada: aplomado, con el balanceo justo, sin que el ruido de rodadura o el roce del aire lleguen a nosotros. Todas, señales inequívocas de la esmerada puesta a punto y de un largo trabajo en el túnel de viento.



▲ Maletero correcto, de 385 litros, y con un huequito debajo para el cable de carga. El cable doméstico es opcional: 185 euros.



▲ Los faros Matrix LED, unidos por una fina banda de luz blanca, son de serie e iluminan la carretera a la perfección.



MUY AERODINÁMICO CON UN ÍNDICE CX DE 0,27 SE LUCHA MEJOR CONTRA EL AIRE A ALTA VELOCIDAD. EL ID.3 ALCANZA 160 KM/H –163 EN LA PRÁCTICA–, MIENTRAS QUE LA PUNTA SE LIMITA A 130 KM/H EN EL MODO ECO BIEN ACABADO, A SU MANERA EL ID.3 ESTÁ MUY BIEN HECHO, PERO DETALLES O MATERIALES NO SON LOS DE UN GOLF. SU FILOSOFÍA ES MÁS AUSTERA



▲ Contrasta la generosidad de datos de la pantalla central con la sencillez excesiva de la instrumentación. ¿Por qué no el VW Digital Cockpit del Golf?



▲ El selector del cambio, del modo 'B' de mayor retención en deceleraciones y del freno de mano van arriba, a la derecha del volante. Al final te acostumbras, pero...

▲ Ergonomía cuestionable por culpa de detalles fácilmente solucionables, como la escasez de botones de acceso directo a funciones clave, los mandos de climatización y volumen de audio sin iluminar en la consola, el selector táctil de luces –menos intuitivo que la rueda de siempre– o que haya solo dos botones para cuatro elevallas. A cambio, la amplitud es generosa, detrás el suelo es completamente plano y la construcción es sólida.

Como en otros eléctricos de gran potencia, el ID.3 empuja con contundencia, suavidad y progresividad, y parece que a la salida de cada semáforo 'quiera' ponerse el primero; pero sin ruido ni humos, como corresponde a un etiqueta '0'. Y es que pasa de 0 a 50 km/h en 2,7 segundos, frente a los 2,9 que le medimos en su día al Hyundai Kona Eléctrico de similar potencia –204 CV– pero 34 kilos más ligero.

La ciudad es un entorno idóneo para el nuevo Volkswagen, y quizás por eso sorprendan las 3,5 vueltas de volante entre topes –te das más cuenta de eso al aparcar que al serpentear por vías de montaña– o la dificultad para meter el coche en huecos muy pequeños, porque las 'ayudas' al aparcamiento son tan precavidas que se oponen a acercarse a obstáculos y obligan

▶ Pesa casi 1.800 kilos pero se mueve con agilidad a fuerte ritmo, pues pisa con aplomo, entra en las curvas con obediencia, tracciona bien... En cuanto a lo frenos, mejor por distancias de parada que por tacto del pedal.

a acelerar fuerte –para vencer la resistencia– y frenar rápidamente; o a desactivar el sistema. Cosas de los ADAS.

En ciudad, además, es útil elegir la función B (Brake) del cambio, que acentúa la retención al decelerar –ni mucho ni poco,

sino lo justo–, de manera que acabamos usando poco el freno en cuanto cogemos práctica. No son los cuatro niveles de retención –seleccionables mediante levas– de Hyundai Kona y Kia e-Niro, ni el e-Pedal del Nissan Leaf, pero aporta agrado.



Y si salimos a carretera, siguen las buenas sensaciones. El ID.3 pesa bastante, pues ronda los 1.800 kilos, pero como hay potencia de sobra las prestaciones son estupendas. Si ya los 7,3 segundos que anuncia en el '0-100' apasionan, qué decir de los 6,9 medidos; o esos 4,9 segundos que emplea en pasar de 80 a 120 km/h –5,2 tarda el Kona de 204 CV, que ya nos pareció ágil–, que se traducen en adelantamientos seguros. Además, alcanza 160 km/h –163 reales–, o 130 si circulamos en modo Eco, uno de los cuatro disponibles junto a Comfort, Sport e Individual, este último destinado a personalizar suspensión, dirección, propulsión... Y si el recorrido se retuerce, el ID.3 ni se inmuta, porque se mete en las curvas con obediencia, poniendo de manifiesto que

el peso extra se contrarresta con el bajo centro de gravedad y con una suspensión eficaz. Otra cosa distinta es que busquemos los límites de adherencia en virajes cerrados, pues ahí la masa se nota más, y en función de cómo tracemos, frenemos o aceleremos la respuesta será una –leve subviraje– u otra –leve sobreviraje–. Pero todo bien amarrado siempre por el control de estabilidad de este 'todo atrás', en el que el motor va en el eje trasero y ése es también el tren motriz. Como el primer Beetle de 1938, con el que comparte otro detalle técnico: tambores traseros. Pero el ID.3 frena bastante bien –53 metros desde 120 km/h–, y solo criticaríamos el tacto del pedal, que actúa poco en su primer tramo. Aunque tampoco nos ha convenido el agarre en curva de los Continental

Efficientgrip con suelo mojado, pues hacen trabajar 'un poquito' al ESC.

En cuanto a la eficiencia, en el exigente recorrido que repetimos desde hace años –ciudad, carretera y autovía a ritmo 'realista'– se ha ido a 21,5 kWh/100 km, muy por encima de los 15,7 homologados e incluso de los 19,9 que medimos ahí al Kona de 204 CV. Pero con una conducción más cuidadosa, respeto estricto de los límites y sin climatización le hemos medido 17,4 kWh/100 km de media –14,9 en ciudad y 20,1 a 120 km/h–, que es más llevadero –aunque al Volkswagen e-Golf de 136 CV le midiésemos 14,0 en esas condiciones– y elevaría la autonomía real a 333 kilómetros. Además, podemos recargar a 100 kW y hemos constatado que el ID.3 carga en los tiempos que anuncia la marca.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
SINCRONO 150 KW	
Disposición	Trasero transversal
Tensión nominal	N.d.
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo	Polímero de iones de litio
Capacidad total / útil	62 kWh / 58 kWh
Potencia máxima de carga	100 kW
Tiempo de recarga	29 h 45' (a 2,3 kW) 18 h 30' (a 3,7 kW) 9 h 15' (a 7,4 kW) 6 h 15' (a 11 kW) 35 minutos (a 100 kW)
DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,5
Diámetro de giro	10,2
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados / Tambores
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barras estabilizadora
Trasera:	Semi-independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/50 R19 - 7,5Jx19"
Marca	Continental EfficientGrip
PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	1.794
Relación peso/potencia (Kg/CV)	8,79
Coefficiente aerodinámico Cx	0,27

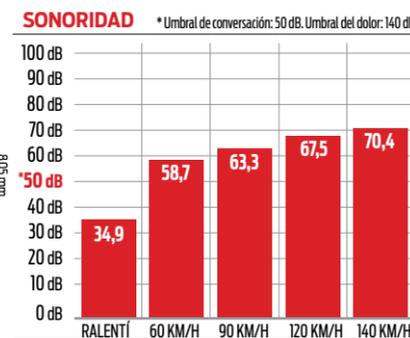
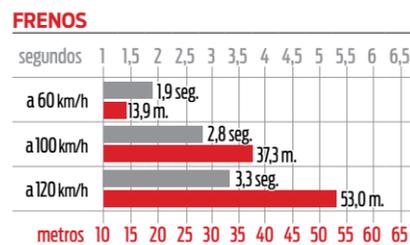
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10 pulgadas	▲		
Navegador	▲		
Asientos delanteros calefactados	▲		
Volante calefactado	▲		
Cargador inalámbrico para móvil	▲		
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Apertura y arranque sin llave	▲		
Techo panorámico eléctrico		▼	
Faros Matrix LED	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Selector de modos de conducción	▲		
Amortiguación con dos modos	▲		
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Lector de señales de tráfico	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Aviso colisión y frenada automática	▲		
Control de ángulos muertos		▼	
Detector de fatiga	▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero		▼	
Control de cruceo adaptativo ACC	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Asistente de arranque en pendiente	▲		
Sensor de parking del./tras.	▲		
Rueda de repuesto de emergencia		▼	
Información remota del vehículo	▲		
Llamada de emergencia eCall	▲		

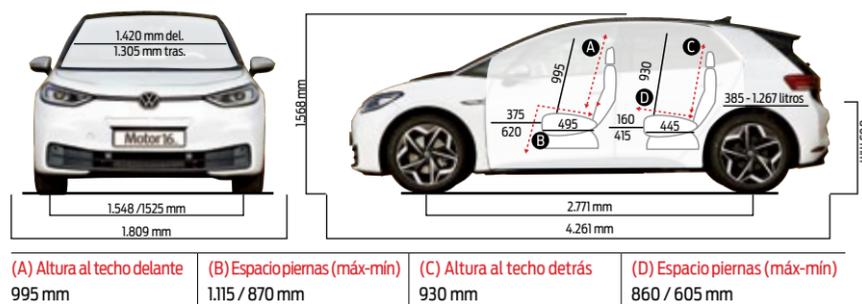
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	160 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	15,2
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,9 (7,3)
Recorriendo (metros)	111
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,4
1.000 m desde 40 km/h en D	26,9
De 50 a 90 km/h en D	3,2
Recorriendo (metros)	63
De 80 a 120 km/h en D	4,9
Recorriendo (metros)	138
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

CONSUMOS		kWh/100 km
CONSUMOS REALES		
Ciudad / Carretera	17,3 / 20,8	
Autovía / Medio	24,3 / 21,5	
CONSUMO Y AUTONOMÍA OFICIAL		
Consumo mixto (NEDC / WLTP)	14,5 / 15,7	
Autonomía en ciclo mixto (WLTP)	420 km	
AUTONOMÍA REAL		
Autonomía media en la prueba	269 km	

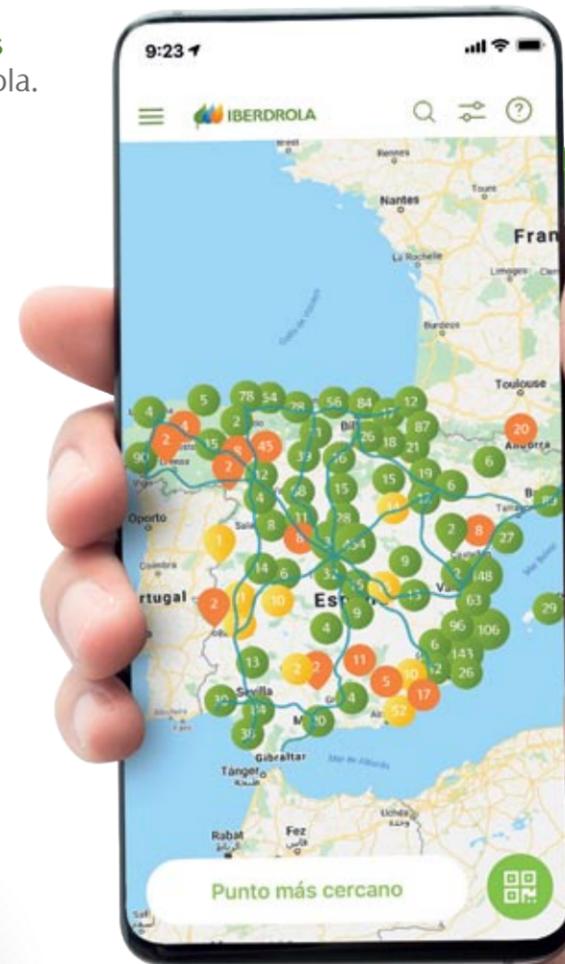


MEDIDAS



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...

	 VOLKSWAGEN ID.3 PRO PERFORMANCE	 HYUNDAI KONA ELÉCTRICO 150 KW KLASS 64 KWH 484 KM	 KIA E-NIRO 150 KW BATERÍA 64 KWH DRIVE	 NISSAN LEAF 62 KWH E+ N-CONNECTA
Precio	36.145 euros	40.650 euros	41.700 euros	40.120 euros
Potencia	150 kW (204 CV)	150 kW (204 CV)	150 kW (204 CV)	160 kW (218 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)	340 Nm (34,7 mkg)
Cambio	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.
Tracción	Trasera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumo	15,7 kWh/100 km (WLTP)	15,4 kWh/100 km (WLTP)	15,9 kWh/100 km (WLTP)	18,5 kWh/100 km (WLTP)
Emisiones	0 g/km CO ₂	0 g/km CO ₂	0 g/km CO ₂	0 g/km CO ₂
Autonomía	420 kilómetros (WLTP)	484 kilómetros (WLTP)	455 kilómetros (WLTP)	385 kilómetros (WLTP)
Vel. máxima	160 km/h	167 km/h	167 km/h	157 km/h
0 a 100 km/h	7,3 segundos	7,6 segundos	7,8 segundos	6,9 segundos
Maletero	385 / 1.267 litros	332 / 1.114 litros	451 / 1.405 litros	385 / 1.176 litros
Dimensiones	4.261 / 1.809 / 1.568 mm	4.180 / 1.800 / 1.570 mm	4.375 / 1.805 / 1.560 mm	4.490 / 1.788 / 1.540 mm
Batalla	2.771 mm	2.600 mm	2.700 mm	2.700 mm
Diámetro giro	10,2 metros	10,6 metros	10,6 metros	11,0 metros
Capac. batería	62 kWh (58 kWh útiles)	64 kWh	64 kWh	62 kWh
Refrig. batería	Sí, por líquido	Sí, por líquido	Sí, por líquido	No
Peso	1.794 kilos	1.760 kilos	1.812 kilos	1.760 kilos
A favor 	La versión de lanzamiento 1st Plus, muy bien equipada, sale por 43.110 euros, pero el ID.3 básico con mecánica Pro Performance –204 CV y batería de 58 kWh–arranca en 36.145 euros: a priori, el más barato de los cuatro modelos. Y es el más avanzado.	Podemos elegir entre los acabados Klass, Tecno, Style y Style bicolor, y los tres primeros siguen disponibles en versión de autonomía normal –449 kilómetros–, 500 euros más barata. Porque el Kona EV de 204 CV homologa ahora 484 kilómetros. Con el MOVES II baja a 30.940 euros.	Con descuento, el precio baja a 37.263 euros en el acabado básico Drive. Y presume de una amplia carrocería crossover, lo que se nota por ejemplo en el maletero: 451 litros. Tiene más autonomía que el ID.3, gasta menos en la práctica y disfruta de mayor garantía.	Es el más potente de los cuatro y el que acelera en menos tiempo, y permite elegir entre los acabados N-Connecta y Tekna. Con todos los descuentos y el MOVES II se queda en 30.600 euros. Es, junto al Hyundai Kona, el más ligero del cuarteto pese a ser el más largo.
En contra 	El consumo real es mayor que el de los eléctricos de Hyundai y Kia dotados de mecánicas similares. Y, por tanto, también su autonomía real es algo menor. El puesto de conducción es más vanguardista que intuitivo.	Es el más compacto de los cuatro, y aunque eso puede suponer una ventaja en ciudad también afecta a su habitabilidad, más justa en las plazas traseras, y al maletero, de 332 litros. Aunque con descuentos es barato, el precio de tarifa es alto.	No hay un color de carrocería gratuito, y el más barato es el Clear White –200 euros–, que eleva la factura básica a 37.463 euros. Y el precio de tarifa es el más alto de los cuatro modelos. También es el que pesa más, aunque por poco.	Es el que ofrece una potencia máxima de carga más baja –50 kW– y el único cuya batería no tiene refrigeración. Gasto sensible al tipo de uso, autonomía justa y relación entre tamaño exterior y amplitud interior menos favorable.



Nuevo Hyundai TUCSON Híbrido.

Nada es imposible si rompes con lo establecido.

Destaca un aspecto muscular pero sin dejar de lado la sofisticación e innovación con sus superficies definidas.

Su nuevo diseño es una auténtica revolución que combina elegancia y dinamismo, pero además, ofrece la línea más completa de motores electrificados del segmento SUV compacto.

El nuevo Hyundai Tucson Híbrido es la 4ª generación del modelo más vendido de Hyundai en Europa, pero esta nueva versión ofrece un diseño revolucionario porque no es una versión renovada de su predecesor y una prueba de ellos son las dinámicas formas geométricas, los ángulos definidos, pero sobre todo, la primera parrilla con luces ocultas paramétricas del mundo, que confieren al nuevo Tucson una presencia única.

de 48V, una versión 100% híbrida o una versión híbrida enchufable*. En cuanto a seguridad, también es líder en su clase. Permitirá a los conductores disfrutar de mucha más tranquilidad con los últimos sistemas de asistencia a la conducción y un paquete de seguridad activa equipado con una amplia gama de funciones innovadoras.

hacen que cargar equipaje y acceder a la segunda fila sea algo increíblemente sencillo.

Su espacio interior es tan elegante como espacioso. En él confluyen armónicamente tecnología e información. Sus formas sinuosas se inspiran en cascadas y se unen a los materiales de tacto suave repartidos por todo el habitáculo para llevar el diseño a un nivel superior.

Se trata de un modelo más grande y ancho, lo que destaca en su aspecto muscular pero sin dejar de lado la sofisticación e innovación de sus superficies definidas. El carácter deportivo del nuevo modelo está resaltado por una línea de carácter que se extiende desde los espejos retrovisores hasta el pilar C.

Su conectividad digital es completa y simple, porque puede controlarse con mucha facilidad a través de su pantalla táctil de 10,25" y la consola táctil, para que todas las funciones de navegación, información, entretenimiento y climatización estén al alcance de la mano.

El nuevo modelo Hyundai Tucson Híbrido viene a romper moldes. No sólo por su diseño revolucionario y su tecnología, sino también por su rendimiento de sus motorizaciones eléctricas.

Además de una tecnología de vanguardia y un paquete de seguridad líder en su clase, ofrece la línea de motores electrificados más completa del segmento de los SUV compactos. Se puede elegir entre diésel y gasolina y una versión gasolina o diésel híbrida

Puede configurarse la iluminación del ambiente como cada conductor lo prefiera, ya que ofrece 64 opciones de color personalizables y 10 niveles de brillo. Este modelo es mucho más confortable y cómodo. Las funciones inteligentes de sus asientos plegables de forma remota y los dispositivos inteligentes de acceso,

*Esta versión estará disponible en 2021



Pantalla táctil de 10,25".



La primera parrilla con luces ocultas paramétricas del mundo.

EL DETALLE

REALIDAD AUMENTADA Llega en 2021

Los ID.3 ya equipan el ID.Light, una fina banda de luz en la base del parabrisas que transmite 'mensajes' al conductor, como hacia dónde debe girar según el navegador –la luz se mueve a derecha o izquierda–, si debe frenar –se enciende una señal roja intensa–, si la batería se está cargando bien... Y también se ofrece ya el Head-up Display, que proyecta datos y gráficos en el parabrisas; aunque éste será más avanzado desde 2021, pues llegará el Head-up Display de realidad aumentada –todos los ID.3 vendidos hasta entonces se actualizarán–, que muestra indicaciones tridimensionales en una simulación que aparenta estar a entre 3 y 10 metros.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,88 euros/km. Coste km total: 1,00 euros/km.

RED DE POSVENTA
151 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilometraje
www.volkswagen.es

SEGURO
Seguro a terceros: 187,00 euros/año. Seguro a todo riesgo: 420,00 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR
VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (Barcelona) Tlf: 934 028 967

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 43.110 EUROS



La vacuna híbrida

El Clio se apunta a la electrificación con esta eficiente variante híbrida E-Tech que presume de 140 CV y de unos consumos muy ajustados gracias al rendimiento del sistema. Además de la etiqueta ECO, este modelo sorprende por su suavidad de uso gracias a la buena gestión de su sofisticada transmisión automática multimodo. Y su atractivo se completa con unas buenas maneras dinámicas.



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

Renault fue pionera en Europa a la hora de desarrollar vehículos eléctricos. Eran los tiempos del Twizy o el Fluence, seguidos poco después por modelos como el exitoso Zoe o el Kangoo Z.E, entre otros. Pero apostar a un solo caballo tiene riesgos. Por eso ha decidido ampliar miras y poner

en juego una atractiva gama de vehículos híbridos, tanto autorrecargables como enchufables, bajo el nuevo sello E-Tech.

Y ahí es donde se ubica nuestro protagonista, el Clio E-Tech Hybrid. Antes de entrar en materia conviene saber lo que lleva y cómo funciona. Se trata de un híbrido con etiqueta ECO que combina de una manera eficiente un mo-

tor de gasolina atmosférico de 1,6 litros y 91 CV con dos motores eléctricos, uno de 49 CV con capacidad para mover el vehículo y otro de 20 cuya función principal es arrancar el propulsor térmico.

Los dos motores eléctricos se alimentan con la energía que les proporciona una batería de iones de litio de 1,2 kWh de capacidad. Y todo este conglomerado técnico se ges-

tiona con una revolucionaria transmisión automática multimodo, sin embrague ni sincronizadores, que permite el funcionamiento individual de los tres motores, o de los tres a la vez. En total contempla hasta 15 escenarios diferentes; pero tranquilos, porque lo gestiona el sistema, no el conductor. Por cierto, la potencia total es de 140 CV.

Dicho todo esto comenza-

mos. El Clio E-Tech Hybrid siempre inicia la marcha en modo eléctrico. Luego se suma el térmico, de una manera muy suave. Renault anuncia que hasta un 80 por ciento de su funcionamiento en ciudad es eléctrico. No sabemos si tanto, pero damos fe de que hemos llegado a recorrer 4,8 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico, que es mucho más de lo que permiten rivales directos.

Eso sí, la complicada y sofisticada gestión del sistema híbrido en ocasiones nos confunde. Nos explicamos. Tenemos carga suficiente en la batería, accionamos el modo EV –puramente eléctrico– y nos dice que la función no está disponible.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Es la primera vez que Renault comercializa un modelo con tecnología híbrida, pero parece que lleva haciéndolo toda la vida por la contundencia y eficiencia de este Clio E-Tech Hybrid. Es un vehículo refinado en marcha gracias al trabajo de la sofisticada transmisión automática multimodo, gasta lo justo en ciudad y sus alrededores, y presume de unas prestaciones y una dinámica brillantes. Además, se rodea de una dotación a la altura.

Otras veces el motor de combustión entra en acción sin que se le espere. Esto es más comprensible porque, además de impulsar el vehículo, su función pasa por proporcionar energía a la batería

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección multipunto con sistema start/stop
Potencia máxima/rpm	91 CV / 5.600
Par máximo/rpm	14,7 mkg / 3.200
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia máxima	36 kW (49 CV) + 15 kW (20 CV)
Par máximo	20,9 mkg + 5,1 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	5 kilómetros
BATERIA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 1,2 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	140 CV / 14,7 mkg

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, múltiples relaciones

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente con barra de torsión, con muelles y amortiguadores.	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/55 R18 - 7.0Jx18"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.313
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.050 / 1.798 / 1.440
Capacidad maletero / depósito (l)	254 / 39

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (9,9)
Recorriendo (metros)	154

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	28,8
De 80 a 120 km/h en D	5,9
Recorriendo (metros)	167
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%

SONORIDAD (en decibelios)	
A ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	33,7 / 62,5 / 68,3

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 21,4 km/h de promedio	4,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,4
En conducción dinámica	8,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,7
A 140 km/h de cruceo	7,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	780
CONSUMOS OFICIALES	
Consumo urbano / extraurbano (NEDC)	4,4 / 4,1
Consumo mixto (NEDC)	3,6
Consumo combinado (WLTP)	4,4



PRECIO	25.750 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO₂: 83 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	Refinamiento en marcha. Consumo y eficiencia en ciudad. Rendimiento. Dinámica estable. Dotación y etiqueta ECO.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****	Maletero más pequeño debido a la ubicación de la batería. Sonoridad en conducción dinámica. Plaza central trasera.	



▲ El maletero se resiente debido a la ubicación de la batería. La rueda de repuesto es opcional. Los tres motores se ubican delante.



**MUY REFINADO
EL RODAR DEL CLIO
E-TECH ES SUMAMENTE
SUAVE GRACIAS A LA BUENA
GESTIÓN DEL NOVEDOSO
CAMBIO AUTOMÁTICO
MULTIMODO
INTERIOR
LA PRESENTACIÓN ES MUY
VISTOSA Y TOTALMENTE
DIGITAL. LOS 'RIBETES' EN
COLOR AZUL NOS REVELAN
SU NATURALEZA E-TECH
HÍBRIDA**



▲ El cuadro de mandos digital es configurable y se ofrece de serie. El modo EV permite circular de manera eléctrica y el freno de estacionamiento es eléctrico con este acabado.



▲ El Clio E-Tech Hybrid hace gala de una buena habitabilidad general y una notable calidad de acabados.



▲ La pantalla táctil de 9,3 pulgadas es de serie e incluye navegación, el asistente Multi-Sense y toda la información del sistema híbrido.



▲ El cambio automático multimodo carece de embrague y es muy suave. El vehículo arranca siempre en modo eléctrico.

cuando ésta se descarga. Asimismo se alimenta, como es habitual, gracias a la frenada regenerativa. Si accionamos el modo B (Brake) en la palanca del cambio, la intensidad de la regeneración se duplica. No recordamos tanta retención en un híbrido. De hecho, al levantar el pie del acelerador se encienden las luces de freno traseras. Si nos acostumbramos a ello apenas tendremos que pisar el pedal del freno, una posibilidad más propia de un vehículo eléctrico que de un híbrido.

Las primeras cualidades del Clio E-Tech son su suavidad de funcionamiento y el bajo consumo. El cambio es muy refinado, ideal sobre todo en

ciudad. En ese escenario medimos un gasto medio de 4,2 l/100 km, compartidos con 9,1 kWh/100 km de consumo eléctrico, a una velocidad media de 21 km/h.

Si en la ciudad lo borda, en carretera tampoco sale mal parado. Consumir 4,4 litros a 100 km/h de cruce y 3,0 kWh de consumo eléctrico es una cifra también muy atractiva. Cuanto más nos alejamos de la urbe y más le exigimos prestacionalmente, el sistema híbrido pierde eficacia. En autopista, a 120 km/h de velocidad constante, el motor térmico apenas se da un respiro y la regeneración de energía es prácticamente nula. Es, sin duda, su peor escenario, y



▲ Como el resto de la gama, el Clio E-Tech presume de una dinámica muy estable. Sus prestaciones son brillantes.

aun así se mueve en los 5,7 litros de promedio.

Otro factor a destacar es que el cambio 'disimula' con éxito ese desagradable efec-

to de resbalamiento al acelerar de manera contundente, un mal común en los cambios por variador continuo.

Además, el Clio E-Tech Hy-

brid presume de un rendimiento notable. Más allá de una velocidad punta de 180 km/h –puede circular hasta

los 75 km/h en modo exclusivamente eléctrico–, acelera y recupera con rigor. De hecho, nuestra unidad de prue-

bas lo hace rebajando los tiempos oficiales homologados: 9,5 segundos en la aceleración de 0 a 100 km/h y sólo 5,9 segundos para pasar de 80 a 120 km/h –Renault anuncia 6,9 para esa maniobra–.

Esos números los registra con el modo Sport del asistente de conducción Multi-Sense, que también contempla los perfiles Eco y My Sense.

Otro punto a favor es su buena dinámica. Esta versión no varía el buen comportamiento del resto de la gama Clio –el sistema híbrido apenas supone un sobrepeso de 10 kilos respecto a la versión diésel dCi 110 CV–. En este sentido, es uno de los modelos más equilibrados y esta-

bles del segmento. Quizás la dirección sea algo sensible, pero frena con contundencia: se detiene en 36,8 metros desde los 100 km/h.

Señalar que no hay cambios en habitabilidad, pero sí pierde 86 litros frente a un TCE en la capacidad del maletero –se queda en 254 litros– debido a la ubicación bajo el piso de la batería de iones de litio.

Nuestra unidad, con el acabado superior SL Edition, nos puede salir por 20.280 euros, con descuentos, financiación y Plan Renove incluidos, y disfrutaremos de un equipamiento de serie realmente avanzado y generoso en materia de seguridad, confort y conectividad.

SUS RIVALES

	HONDA JAZZ 1.5 i-MMD COMFORT 109 CV	HYUNDAI I20 1.0 T-GDI 120 CV 7DCT STYLE	TOYOTA YARIS 120H BUSINESS PLUS 116 CV
Precio	22.900 €	26.555 €	21.300 €
Longitud	4.044 mm	4.040 mm	3.940 mm
Consumo 0 a 100 km/h	4,5 l/100km	5,3 l/100km	4,3 l/100km
	9,4 seg.	10,3 seg.	10,3 seg.



◀ Junto a la boca del depósito o de gasolina añade una toma específica para alimentarse de GLP.



Jugar a dos bandas

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

A veces los árboles no nos dejan ver el bosque. Me explico. Presumir de etiqueta medioambiental ECO implica en ocasiones sofisticadas tecnologías híbridas, o las más recientes soluciones mild hybrid de hibridación suave. Y nos olvidamos de que desde hace décadas el GLP (gas licuado del petróleo) sigue siendo una opción más que interesante por su bajo precio y sencillez.

Curiosamente, no todas las marcas entran en este juego. SsangYong es una de las más activas en este sentido, con tres de sus cuatro modelos apostando por el GLP: el Tivoli, el XLV y el Korando.

Hemos probado este último. Más allá de un salto cualitativo abismal en comparación

El salto cualitativo dado por el nuevo Korando es abismal en confort, calidad, tacto general o dinámica. Además se rodea de una completísima dotación en asistentes de seguridad y conducción. Hemos probado la versión bifuel de GLP... ¿Salen las cuentas?



▲ Confortable en marcha, la dirección es lenta y los largos desarrollos del cambio merman un tanto las prestaciones del motor de 149 CV.

con la generación anterior, el Korando es un C-SUV que si lo ves, te subes, lo tocas y valoras su espectacular equipamiento —lleva casi de todo— pasa a convertirse en una compra muy atractiva.

Nuestra versión es bifuel porque incorpora GLP en su funcionamiento. El sobrecoste en relación a la variante 'solo gasolina' es de 2.050 euros para justificar las necesarias modificaciones. El conductor puede hacer funcionar el motor con gasolina o GLP a su antojo, accionando un mando.

Primer punto. El rendimiento de los 149 CV con GLP es menor que con gasolina; y el consumo, mayor: alrededor de dos litros más de media. Dicho así te quedas frío, pero es el precio el que convence —0,70 céntimos por litro frente a 1,22 euros de la gasolina—.



◀ El salto cualitativo es abismal con respecto al modelo anterior. Es mucho más europeo en este sentido.



◀ El interior es muy amplio y está totalmente digitalizado con el acabado Limited. La dotación de serie es muy generosa.



▲ Este mando permite cambiar de GLP a gasolina, o a la inversa, e indica el nivel de gas en el depósito. Esta versión es 4x2, lleva un control de descensos y presume de 18,2 centímetros de altura libre al suelo.



el ahorro en aparcamientos, peajes o impuestos por la etiqueta ECO; o su mayor autonomía, que supera con creces los 1.000 kilómetros.

Por lo demás, el Korando es un vehículo amplio, cómodo y buen rodador, pero con unos desarrollos muy largos y una dirección algo lenta.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Buena parte de su atractivo radica en la posibilidad de circular con la economía de uso que brinda el GLP, amén de su etiqueta ECO. Pero sería injusto no destacar los nuevos argumentos en calidad, tecnología o seguridad del nuevo Korando, que ahora sí convence en un mercado tan exigente como el europeo.

Echamos cuentas. Cada 100 kilómetros ahorramos 2,90 euros con los consumos que hemos registrado. Es decir, en 70.700 kilómetros amortizaremos la diferencia de precio. También hay que valorar

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5T
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.497
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	149 CV / 5.000-5.500
Par máximo/rpm	28,6 mkg / 1.500-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo en 6ª (a 1.000 rpm)	53,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R18
Marca	Kumho

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.505
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.450 / 1.870 / 1.629
Capacidad del maletero (l)	551
Capacidad del depósito (l)	50 gasolina / 72 GLP (57 útiles)

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	191 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (n.d.)
Recorriendo (metros)	173

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,4
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	41,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,9

CONSUMOS

	l/100 km
--	-----------------

EN CIUDAD	
A 26,8 km/h de promedio	8,7 (9,8 GLP)
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,5 (8,6 GLP)
En conducción dinámica	11,7 (13,9 GLP)

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,1 (10,3 GLP)
A 140 km/h de cruce	9,3 (11,4 GLP)
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,0 (9,8 GLP)

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	625 + 581 (GLP)

CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo mixto (NEDC)	6,9
Ciclo urbano / carretera (WLTP)	9,4 / 6,8
Ciclo combinado (WLTP)	7,8

SUS RIVALES



DACIA DUSTER 1.0 TCE 100 CV GLP PRESTIGE

Resulta la opción más económica por precio, pero su equipamiento no es tan completo. El motor es tricilíndrico de un litro y el cambio es manual de solo cinco relaciones.

Precio	18.365 €
Longitud	4.341 mm
Consumo 0 a 100 km/h	8,0 l/100km
	13,8 seg.



SUBARU XV 1.6i CVT 114 CV GLP SPORT

Es más caro, pero añade tracción total y cambio automático, además de algo más de calidad. Dinámicamente es más coche y ofrece mejores cualidades camperas.

Precio	26.000 €
Longitud	4.465 mm
Consumo 0 a 100 km/h	8,0 l/100km
	13,9 seg.



PRECIO	30.950 €	NUESTRA VALORACIÓN																
EMISIONES DE CO₂: 157 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA																
	<table border="1"> <tr> <td>COMPORTAMIENTO</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>ACABADO</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>PRESTACIONES</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>CONFORT</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>SEGURIDAD</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>CONSUMO</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>PRECIO</td> <td>*****</td> </tr> </table>	COMPORTAMIENTO	*****	ACABADO	*****	PRESTACIONES	*****	CONFORT	*****	SEGURIDAD	*****	CONSUMO	*****	PRECIO	*****	<table border="1"> <tr> <td>+</td> <td>Etiqueta ECO. Habitabilidad trasera. Calidad muy mejorada. Relación entre precio y equipamiento. Confort de marcha.</td> </tr> </table>	+	Etiqueta ECO. Habitabilidad trasera. Calidad muy mejorada. Relación entre precio y equipamiento. Confort de marcha.
COMPORTAMIENTO	*****																	
ACABADO	*****																	
PRESTACIONES	*****																	
CONFORT	*****																	
SEGURIDAD	*****																	
CONSUMO	*****																	
PRECIO	*****																	
+	Etiqueta ECO. Habitabilidad trasera. Calidad muy mejorada. Relación entre precio y equipamiento. Confort de marcha.																	
		DEBE MEJORAR																
		<table border="1"> <tr> <td>-</td> <td>Prestaciones debido a los largos desarrollos del cambio manual. El capó cimbea a alta velocidad. Dirección algo lenta.</td> </tr> </table>	-	Prestaciones debido a los largos desarrollos del cambio manual. El capó cimbea a alta velocidad. Dirección algo lenta.														
-	Prestaciones debido a los largos desarrollos del cambio manual. El capó cimbea a alta velocidad. Dirección algo lenta.																	



El segundo capítulo de la apuesta eléctrica de Audi demuestra que la marca sigue en el buen camino. Las virtudes del e-tron están intactas, pero se mejoran con una mayor autonomía y un menor consumo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	SPORTBACK 50 QUATTRO	SPORTBACK 55 QUATTRO
Potencia máxima	230 kW (313 CV)	265 kW (360 CV)
Par máximo	540 Nm (55,1 mkg)	561 Nm (57,2 mkg)
Tracción	Total Quattro	Total Quattro
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad	Automática, 1 velocidad
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	2.370	2.520
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.901 / 1.935 / 1.618	4.901 / 1.935 / 1.616
Maletero (l)	615 / 1.655	615 / 1.655
Neumáticos	255/55 R19	255/55 R19
Tipo de batería	Ion litio	Ion litio
Capacidad de la batería	71 kWh	95 kWh
Peso de la batería (kg)	N.D.	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	6,8	5,7
Vel. máxima (km/h)	190	200
Consumo mixto (kWh/100 km)	21,4	21,9
Emisiones CO2	0	0
Alcance máximo medio WLTP (km)	346	446
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.D.	N.D.
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	6 h 24' (a 11 kW)	8 h 30' (a 11 kW)
Precios desde... (euros)	75.340	87.980



▲▲ A todo confort por espacio y calidad de asientos. En la plaza central la salida de aire estorba algo. Retrovisores perfectos cuando te acostumbras a su ubicación.

Más y mejor

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Con el primer e-tron Audi dejaba claro que llegaba a la movilidad eléctrica pero sin perder su ADN propio. Y eso lo han entendido los clientes que han convertido al e-tron en el más vendido en el segmento C-SUV premium, con un 40 por ciento de cuota en España y nada menos que el 57 por ciento en Europa. Pero en la marca nadie se acomoda y cada nuevo modelo debe dar un paso adelante y significar una evolución. Así es en el e-tron Sportback, que comparte casi todo con el e-tron, pero mejora algunos de los aspectos más demandados por los compradores de un coche eléctrico, como la autonomía.

Respecto al e-tron, además de la silueta, solo varía la altura –es 1,3 centímetros más bajo– y el peso –45 kilos más ligero–. Además, tiene 15 litros más de maletero, hasta llegar a los 615, y una habitabilidad calcada. Pero a partir de esas similitudes han comenzado a producirse las diferencias –y las mejoras–. Para

augmentar la autonomía, una doble vía: por un lado se mejora el sistema de regeneración y recuperación de la energía. Y por otro lado, se ‘pulen’ todos

los elementos aerodinámicos para conseguir la menor resistencia al aire. El resultado es que hasta un 30 por ciento de la autonomía viene de la ener-



▲ La silueta coupé convierte al e-tron Sportback en un modelo más ‘ligero’ a la vista. Y con un aire más deportivo que el e-tron.

gía generada a través de la recuperación o que el excelente 0,27 de coeficiente aerodinámico del e-tron, con los retrovisores digitales se convierte en un sorprendente 0,25.

Con el mismo rendimiento que el e-tron 55 –200 km/h de punta y 5,7 segundos para el ‘0-100’– aumenta la autonomía hasta los 446 kilómetros, 29 más, y el consumo baja de 22,5 a 21,9 kWh/100 km bajo el protocolo WLTP. Y no olvidamos la versión de entrada, e-tron 50, que rebaja la potencia hasta los 313 CV y la autonomía a los 346 kilómetros, con una batería de 71 kWh.

Hay más novedades de esas que mejoran el coche, aunque no se aprecien en datos de rendimiento, como el nuevo sistema de iluminación Matrix LED Digital, que se ofrece por primera vez en un modelo de producción. Un sistema que contiene un millón de microespejos que pueden inclinarse hasta 5.000 veces por segundo para iluminar o ‘apagar’ áreas concretas de la carretera.

Y otra cosa en la que este e-tron Sportback es pionero son las funciones On Demand, opciones que se pueden contratar por un tiempo concreto y que se activan o desactivan a distancia, como por ejemplo



▲▲▲ Toda la información está en las pantallas de un cuadro ejemplar por calidad y acabados. El maletero sube a los 615 litros.



y perfiles por la Comunidad de Madrid, nos permite deslizarnos con absoluta suavidad en el tráfico urbano, rodar a todo confort, y con respuesta inmediata en autovía y sacar el lado más deportivo en los puertos de curvas que atravesamos. Combinamos modos de conducción entre Efficiency, Dynamic, Comfort... Y aunque es cierto que hay ligeros cambios, en todos ellos, desde el más calmado Efficiency, el e-tron Sportback responde como un tiro.

Las zonas de curvas no se

llevan bien con sus dimensiones, pero su estabilidad y aplomo son sobresalientes; como los 408 caballos de empuje inmediato con los que los adelantamientos se saldan en un visto y no visto.

En la bajada de uno de los puertos ponemos a prueba la capacidad de regeneración en la frenada, que gracias a las levas en el volante permiten ir dosificando la fuerza de frenada –tiene tres fases– y en cuanto calculamos su retención bajamos sin tocar unos

frenos que, pese a lo poco que los utilizamos, nos parecen excelentes, por mordiente y porque tienen un tacto normal.

Acabamos con un gasto medio real de 24,3 kWh. No son los 21,9 kWh que homologa, pero sí una cifra muy razonable para un modelo con este poderío. Y nos sorprende su capacidad de regeneración, pues en los 188 kilómetros del recorrido hemos sido capaces de ‘generar’ 114 kilómetros de autonomía a base de lo recuperado en las frenadas.

para mejorar la visibilidad en la temporada invernal con un paquete de funciones ampliadas de iluminación o el Audi Matrix LED; y también el Audi Park Assist entre los asistentes y la radio digital o el Audi Smartphone Interface.

El recorrido, 188 kilómetros con todo tipo de trazados





Lo hace todo bien

Debidamente musculado por la división Ford Performance, el Puma en su versión más deportiva ST hace historia al ser el primer SUV de la compañía que recibe esas siglas de 'Sport Technologies'. Y el resultado no puede ser más convincente, porque el Puma ST lo hace todo bien.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Sin sacrificar absolutamente nada del espíritu práctico del Puma, Ford Performance ha conseguido que su SUV compacto luzca con orgullo las siglas ST, no dejando ni un solo aspecto deportivo al azar. Tanto es así que el Puma ST ha subido varios escalones de golpe en muchos aspectos, e incluso al entrar en el coche, parece otro. No vamos a decir

que los ingenieros lo han tenido fácil, porque convertir un SUV en una versión deportiva de verdad tiene tela. Sin embargo, la base no era buena, era excelente. Aunque también el objetivo al comenzar con el proyecto era muy ambicioso. De hecho el estudio comparativo preliminar se fijaba en los resultados de los BMW X2 M-Sport y Volkswagen T-Roc R. Aunque para

ellos el vehículo que más se asemejaba a lo que querían era el Mini Countryman JCW. Así que con estos datos, un equipo de 15 ingenieros de Ford Performance que habían trabajado ya en Fiesta ST, Focus ST o Focus RS se pusieron manos a la obra con un objetivo prioritario: controlar la carrocería manteniendo el confort en un coche que por su altura ofrecía un centro de grave-

dad más elevado; en concreto, 5 centímetros más que el Fiesta. Y la lista de actuaciones en la puesta a punto del chasis del Puma ST es extensa. Por ejemplo, han modificado la geometría de la mangueta frontal para ajustar las alturas del centro de balanceo, han reforzado la suspensión trasera, han recurrido a barras estabilizadoras un 40 por ciento más rígidas que en el Fiesta ST y un 50 por ciento más que en un Puma normal, han utilizado muelles de fuerza vecto-



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 ECOBOOST
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.497
Potencia máxima/rpm	200 CV/6.000
Par máximo/rpm	32,7 mkg/2.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos delant./traseros	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	225/40 R19
Peso (kg)	1.358
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.226/1.805/1.533
Volumen maletero (l)	456 / 1.216
Capacidad depósito (l)	45
De 0 a 100 km/h (s)	6,7
Velocidad máx. (km/h)	220
Consumo mixto (l/100 km)	6,9 (WLTP)
Emissiones CO ₂ (g/km)	155 (WLTP)
Precios desde... (euros)	34.000

rial para la suspensión trasera que aumentan el contacto del neumático con el asfalto incluso en la rueda interior más descargada, han mejorado la dirección y añadido un autoblocante mecánico opcional combinado con el Control de Par Vectorial, han aumentado un 25 por ciento la eficacia de los frenos, han reducido la altura libre al suelo de 166 a 152 milímetros... Y en cuanto al motor, el tres cilindros de 1,5 litros y 200 CV es el que estrenó el Fiesta ST pero con más par –pasa de 290 a 320 Nm– e incluye el mismo sistema de desconexión de un cilindro, lo que unido al modo ECO –por primera vez en un modelo ST– logra reducir el consumo significativamente.

Así que a 120 km/h de cruce hemos medido 7,5 l/100 km y en conducción deportiva, abusando de marchas cortas, la media nunca pasó de 9,5 l/100 km. El excelente rendimiento a bajas vueltas del motor, junto con un buen trabajo de acortamiento de la



Los asientos baquet de serie sujetan muy bien, además de ser cómodos y contar con regulación lumbar. Los botones directos en el volante del modo Sport y de los modos de conducción se agradecen.



Una de las ventajas heredadas de la gama Puma es su gran maletero de 456 litros, con un doble fondo de 80 litros.

relación de transmisión final del cambio manual de 6 marchas –a 120 km/h reales circulamos a 3.000 rpm en sexta–, permite rodar en numerosas

ocasiones una marcha por encima de lo esperado con una respuesta instantánea a la presión sobre el acelerador. Y serpentear curvas con el Puma ST es una gozada pues transmite confianza con un agarre que impresiona, presume de una eficacia inesperada en un SUV, el motor suena a gloria gracias a la tecnología de válvulas de escape activas –aunque es aproximadamente 1 decibelio más silencioso que el Fiesta ST– y el conjunto cambio-dirección-frenos soporta de maravilla una conducción llevada al límite. Y todo ello sin que se haya sacrificado mucho la co-

modidad que el cliente puede exigir en un todocamino, aunque sea de corte deportivo. Quizá este aspecto sea el que más nos ha sorprendido dada la eficacia del conjunto en cualquier circunstancia.

El Puma ST cuesta 34.000 euros –29.550 aplicando descuentos– con un equipo de serie que lleva asientos baquet con ajuste lumbar, faros LED dinámicos, sistema de sonido B&O con 10 altavoces, acceso y arranque sin llave, llantas de 19 pulgadas, un buen número de ayudas ADAS y cuatro modos de conducción: Normal, ECO, Sport y Circuito.

PRECIO DESDE 34.000 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 155 G/KM (WLTP)	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Estética. Compromiso agarre-confort. Rendimiento y potencia. Sonido. Asientos. Maletero.</p>	<p>Sin rueda de respuesto mini. Plazas posteriores justas. Sin opción de cambio automático.</p>





GR-FOUR SU TRACCIÓN TOTAL OFRECE TRES PROGRAMAS Y PUEDE ENVIAR TODA LA POTENCIA DELANTE... PERO TAMBIÉN DETRÁS



Medicina oriental

Son conocidas por todo el mundo las milenarias artes medicinales japonesas. Pero si lo que deseas es arañar tiempo al tiempo solo te podrán recetar una cosa: este Toyota GR Yaris, un juguete que ofrece sensaciones únicas y que te garantiza la máxima diversión sin arruinarte.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Desde que este Toyota GR Yaris fue anunciado hace un año se sabía que la firma nipona iba muy en serio. Ahora te puedo asegurar que por los los 34.900 euros que cuesta -39.900 el Circuit Pack- no vas a encontrar nada más divertido. Y quien te diga lo contrario... miente.

Este juguete, del que se atreven a decir que se convertirá en el sucesor espiritual de los míticos Escort Cosworth o Delta HF Integrale, ha nacido única y exclusivamente por la perseverancia del presidente de Toyota, Akio Toyoda. Y yo solo puedo presentarle mis respetos, porque este GR Yaris será el objeto de deseo de todo amante del mundo de la competición. Y para competir lo han desarrollado.

Tanto es así que ha sido concebido como un coche de carreras adaptado a la calle, y



▲ Con un Yaris 'normal' el GR Yaris solo comparte faros, pilotos, antena y retrovisores. El resto es nuevo o se ha modificado por completo.

PRECIO DESDE 34.900 €

EMISIONES DE CO₂: **186 G/KM (WLTP)**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Sensaciones al volante. Tecnología. Prestaciones. Capacidad de tracción. Precio.

DEBE MEJORAR

➖ Plazas traseras muy justas. Bandeja del maletero. Versión Circuit Pack 5.000 euros más cara.

del que fabricarán en la planta de Motomachi -de allí salieron los Lexus LFA- un mínimo de 25.000 unidades para su homologación por la FIA, pues a partir de él nacerá el futuro GR Yaris WRC.

Podríamos escribir un libro con detalles como la fabricación de sus culatas inspiradas en la competición, su turbocompresor que usa rodamientos de bolas, que los discos traseros integran en su núcleo el tambor del freno de mano, que los recorridos de su palanca de cambios son 20 milímetros más cortos que los de un Yaris manual, que comparte su transmisión EA60 con un Lotus Exige, que su techo de carbono ahorra 3,5 kilos de peso -la carrocería es 24 kilos más ligera que la de cualquier Yaris-, que usa un sistema de tracción total que es el primero desarrollado por Toyota en los últimos 20 años... Y así todo.

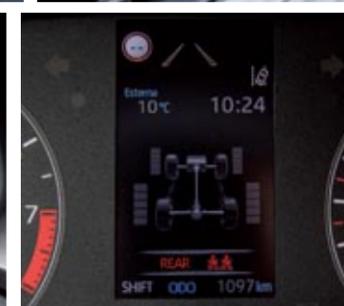


Gustará más o menos, pero sus tomas de refrigeración y apéndices aerodinámicos son funcionales. Este GR Yaris tiene tres puertas, y cierto es que en marcha se perciben algunos ruidos, pero se te olvidan cuando al quitar gas escuchas su válvula de descarga, que es como si la llevaras bajo tu asiento. Las normas anticontaminación limitan su sonido, que poco se aprecia en el exterior y que dentro se agudiza por los altavoces, aunque de una forma muy sutil.

La postura de conducción es perfecta, y ojo, porque está homologado como un cuatro plazas. Eso sí, detrás mejor niños porque la altura al techo es mínima.

En el Circuito del Jarama tuvimos oportunidad de dar rienda suelta a este 'rocket pocket', que esconde un mo-

▶▶ Los asientos son estupendos, como la posición de conducción, con un pomo 50 milímetros más cerca de tu mano derecha que en otros Yaris. La pantalla central muestra el reparto de la potencia en tiempo real.



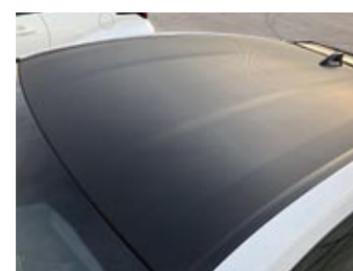
tor de tres cilindros. Sí, tres, y capaz de generar 261 CV -272 eroga en Japón- y 37,6 mkg de par máximo para ofrecer prestaciones de infarto.

Corre más que de sobra y su motor es un auténtico chicle que estira hasta alcanzar

las 7.000 rpm. Cambio perfecto, dirección perfecta -tiene 2,3 vueltas entre topes-, frenos perfectos con discos más grandes que los de un GR Supra... Y, para colmo, su tracción total pone el broche de oro a este juguete, porque no

hay pérdidas de tracción jamás y su sistema tiene tres modos capaces de enviar todo su potencial a un solo eje.

En la calle, sus duras suspensiones pasan factura. Y las agujetas por jugar con su cambio, también.



◀◀ El techo es de fibra de carbono y la batería va detrás. Así se equilibran los pesos. Ambas versiones comparten equipo de freno, pero las llantas forjadas y las pinzas rojas delatan al 'gordo'.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TURBO
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.618
Potencia máx. (CV/rpm)	261 / 6.500
Par máximo (mkg/rpm)	36,7/3.000-4.600
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos	225/40 R18
Peso (kg)	1.355
Largo/Ancho/Alto (mm)	3995/1805/1455
Volumen maletero (l)	174
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	5,5
Velocidad máxima (km/h)	230
Consumo mixto (l/100 km)	8,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	186
Precios desde... (euros)	34.900





YA ES EL VOLVO MÁS VENDIDO EN ESPAÑA Y CON ESTE XC40 T2 SE ABREN A CLIENTES QUE NUNCA HABÍAN PENSADO EN LA MARCA SUECA



▲ Acabados de alta calidad en un interior absolutamente premium. Salpicadero con pantalla vertical de 9 pulgadas, de serie en todos los acabados. Y a ella se une un nuevo cuadro de instrumentos digital de 12 pulgadas.

Un descubrimiento

Volvo propone una nueva vía de acceso a la gama del XC40 con esta versión T2 de 129 caballos, equipada con un motor tricilíndrico que posiblemente sea el más refinado del mercado. Una magnífica alternativa, a un precio sorprendente, para descubrir la marca sueca.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El XC40 es uno de los grandes éxitos de Volvo; reconocido por la prensa especializada como Coche del Año en Europa 2018, los consumidores también han apostado por él y lo han convertido en el segundo modelo más vendido de la marca –por detrás del XC60–, y el primero en España. Eso a pesar de no contar con una versión de acceso a la gama de corte más ‘popular’ –hasta ahora eran 150 caballos en diésel o 163 en gasolina–. Pero con este T2 la firma sueca amplía sus horizontes y se abre a un nuevo público.

Estrena el motor tricilíndrico de desarrollo propio de la familia Drive-E, un 1.5 de 129 caballos de potencia con el objetivo de llegar a nuevos clientes, ya que por precio se sitúa

en el radar de muchos más posibles compradores, pues está disponible con un precio de tarifa de 31.450 euros, pero hasta fin de año la marca lanza una Premium Edition que al financiar deja el precio del coche en 23.700 euros. Nunca un Volvo ha sido más accesible que ahora.

Accesible y sin perder ninguna de las características que

han convertido a Volvo en una de las marcas premium más valoradas y con un crecimiento más rápido en los últimos años: seguridad, tecnología, eficiencia, calidad y cuidado por el detalle. Todo eso lo vamos a encontrar en el nuevo XC40 T2.

Si hablamos de seguridad, incluso aunque sea una versión de acceso, estrena nove-

dades en este apartado, como el City Safety de serie –con frenado de emergencia que reacciona ante ciclistas, peatones o animales–, el Pilot Assist o el Care Key, que permite limitar la velocidad por ejemplo si le dejas el coche a alguien.

Además, gracias a la plataforma SPA puede contar con todas las soluciones de modelos superiores y lo mejor de la tecnología del fabricante sueco. Por ejemplo en tecnologías de comunicación donde incorpora el sistema de infoentretenimiento Sensus Connect con aplicaciones basadas en la nube para la transmisión de música y servicios muy prácticos, como ‘Park&Pay’, que se encarga de buscar una plaza libre en un aparcamiento y de llevar a cabo el pago.

Pero la estrella y el gran descubrimiento de este XC40

T2 está bajo el capó. El motor de gasolina de tres cilindros turboalimentado de la familia Drive-E combina rendimiento y economía, pues homologa 6,8 l/100 km bajo el protocolo de homologación WLTP. Está disponible con cambio manual de seis velocidades o automático de doble embrague y ocho marchas, y solo con tracción delantera.

Para nuestra prueba, en carreteras asturianas, contamos con una versión con cambio manual, una caja que hace tiempo no probábamos y que



nos agrada por el manejo de la palanca, suave y precisa, y por el correcto escalonamiento de las marchas.

Pero lo que nos maravilla es la suavidad y finura del motor. Hemos probado ya bastantes tricilíndricos, en general con resultados satisfactorios; pero en este caso casi tenemos que mirar la ficha técnica para asegurarnos de que estamos ante un motor con esta configuración, pues ni por sonido, ni por vibraciones podríamos pensarlo.

Refinado y contundente, pues empuja y recupera con prontitud –suponemos que será más evidente en las versiones de cambio automático–, y jugar con el cambio manual es una delicia. La dirección y los frenos están a gran altura, co-

mo es habitual en Volvo. En el primer caso con la dureza justa y transmitiendo fielmente lo que pasa bajo las ruedas. Y en cuanto a las suspensiones, aunque priman el confort, tienen un grado de dureza muy adecuado.

En carreteras serpenteantes sus contenidas medidas exteriores y peso lo hacen muy ágil, y se desenvuelve como pez en el agua en zona de curvas. Eso sí, su corta batalla a veces genera reacciones un poco ‘nerviosas’ del tren trasero en curvas cerradas o tomadas a ritmo muy ligero. Pero obedece en todo momento a las correcciones del conductor.

Tras más de 300 kilómetros en todo tipo de trazados, el veredicto está claro. No se nos

▲ El motor es la auténtica estrella de esta versión. Un desarrollo de Volvo que brilla por suavidad y refinamiento. El maletero cubica 452 litros.



ocurre una mejor manera de entrar en el ‘Universo Volvo’ que con este tricilíndrico que no lo parece. Todo un descubrimiento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.477
Potencia máx. (CV/rpm)	129/5.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,0/1.500-3.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v/Aut. 8v
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/60 R17
Peso (kg)	1.574
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425/1.863/1.652
Volumen maletero (l)	460 / 1.336
Capacidad depósito (l)	54
De 0 a 100 km/h (s)	10,9
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	6,8 (Aut: 7,2)
Emissiones CO ₂ (g/km)	154 (Aut: 162)
Precios desde... (euros)	23.700

PRECIO DESDE 23.700 €

EMISIONES DE CO₂: 154 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

 Motor suave y refinado. Consumo. Seguridad y comportamiento. Precio con promoción

 Banqueta trasera estrecha. Automático sin levas en el volante. Solo tracción delantera.



A por todas

Con la llegada del Formentor y de los León e-Hybrid en versiones de cinco puertas y Sportstourer, Cupra inicia su ofensiva comercial ya con una gama sólida que, además, se verá completada el próximo año con un modelo cien por cien eléctrico. Cupra va a por todas y ahora tiene producto.

Cupra se consolida ya como marca independiente gracias a la llegada de nuevos integrantes a su gama. Modelos de fuerte personalidad, tecnología avanzada y exclusividad casi Premium. Y su conducción no deja indiferente.

EL SUV COUPÉ » Cupra Formentor

Si tuviésemos que definir con una sola palabra al Formentor, el tan manido adjetivo 'impresionante' se quedaría sin duda corto. Porque el to-

docamino coupé de Cupra tiene todo lo necesario para despertar todos y cada uno de los cinco sentidos y ponerlos en guardia preparados para el disfrute de una conducción pura y viva. Y su máxima expresión es la ver-

sión de gasolina 2.0 TSI de 310 CV y tracción total, con la que resulta prácticamente imposible no vivir algunas de las emociones más fuertes que se hayan experimentado al volante de un coche de calle en los últimos tiempos. El Cupra Formentor más potente combina como pocos

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TSI 150	2.0 TSI 310
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.984
Potencia máxima (CV/rpm)	150 / 5.000-6.000	310 / 5.500-6.500
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.500-3.500	40,8 / 2.000-5.400
Tracción	Delantero	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual 6v. o Aut. DSG 7v.	Automática DSG 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos vent.	Discos vent. / Discos vent.
Neumáticos	245/45 R18	245/40 R19
Peso (kg)	N.d.	1.644
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.450 / 1.839 / 1.511	4.450 / 1.839 / 1.511
Volumen maletero (l)	450 / 1.475	420 / 1.475
Capacidad depósito (l)	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	4,9
Velocidad máx. (km/h)	204 (DSG: 203)	250
Consumo mixto (l/100 km) (WLTP)	6,3 (DSG: 6,6)	8,2
Emissiones CO ₂ (g/km) (WLTP)	141 (DSG: 150)	186
Precios desde... (euros)	29.670 (DSG: 31.870)	46.920



▲ La diferencia entre los salpicaderos del Formentor de 310 CV y el de 150 CV está en el tamaño de la pantalla y en los dos botones adicionales –de arranque y Cupra– en el de 310.

◀ El maletero del Formentor de tracción delantera tiene 450 litros de capacidad, por los 420 de la versión con 4Drive.



▲ Los frenos Brembo son opcionales, con un coste de 2.500 euros, pero la ganancia en calidad y efectividad de la frenada es brutal.

unas prestaciones de vértigo, un comportamiento dinámico que parece no tener límites y un conjunto de tecnologías que sitúan al modelo de Cupra al nivel de los mejores modelos del segmento Premium. Este SUV coupé fabricado en España mide 4,45 metros de longitud, 1,84 metros de ancho y tan solo 1,51 de alto. Y cuenta con una arquitectura de suspensión que monta McPherson en el eje

delantero, mientras que en el trasero, para las versiones de más de 150 CV, recurre a un eje multibrazo. Asimismo, el Control Dinámico de Chasis (DCC) –de serie en la versión VZ de 310 CV– permite al Cupra Formentor ofrecer una configuración específica para cada una de las necesidades del conductor y el estado del asfalto, adaptando diferentes sistemas como el control de tracción, el ESC,

o el ajuste de la firmeza del amortiguador.

El DCC permite un control individual y automático de cada uno de los amortiguadores, para evitar balanceos laterales de la carrocería, principalmente a alta velocidad. Por su parte, el conductor también puede elegir la firmeza que más le convenga de forma manual, a través de los modos de conducción de Cupra, con hasta cinco programas diferentes: Comfort, Sport, Individual, Cupra y Offroad.

Los distintos perfiles se pueden seleccionar fácilmente mediante el botón Cupra, situado en el volante de nuevo diseño. El Cupra Formentor también incorpora desde el modo Individual en la pantalla central, de 12 pulgadas, la

posibilidad de elegir hasta 15 precisos ajustes diferentes de la firmeza de los amortiguadores. Pero hay muchas otras novedades, como unas levas de cambio por fin más grandes; un sonido espectacular en modo Cupra, mitad simulado mitad real, que quita la respiración, o unos frenos Brembo incansables que transmiten más seguridad cuando se expresen los 310 CV. Y todo en el Formentor está estudiado para disfrutar al volante, pero también para realizar una conducción relajada en trayectos cotidianos en plena urbe. Y en seguridad, el Formentor no se queda atrás, incluyendo como dotación más destacada el Control de Crucero Adaptativo Predictivo (ACC), el Asistente de Viaje, el Asistente Lateral, un sistema de alerta de tráfico posterior cruzado para salir del aparcamiento con poca visibilidad o el Asistente de Emergencia, entre otros.



EL MÁS BAJO CON 1.511 MM DE ALTURA, EL CUPRA FORMENTOR ES EL SUV MÁS BAJO DE SU CATEGORÍA, LO QUE FAVORECE SU ESTABILIDAD



FICHA TÉCNICA

	1.4 e-HYBRID 5P	1.4 e-HYBRID ST
MOTOR TÉRMICO		
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.395
Potencia máxima (CV/rpm)	150 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.550-3.500	25,5 / 1.550-3.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	85 kW (116 CV)	85 kW (116 CV)
Par	330 Nm	330 Nm
Potencia máxima total	245 CV	245 CV
Par máximo total	400 Nm (40,8 mkg)	400 Nm (40,8 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut. DSG, 6 vel.	Aut. DSG, 6 vel.
Frenos del/L/tra.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Peso (kg)	1.671	1.717
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.398 / 1.799 / 1.467	4.657 / 1.799 / 1.463
Maletero (l)	270	470
Capacidad del depósito (l)	40	40
Tipo de batería	ión Litio	ión Litio
Capacidad de la batería	13,0 kWh	13,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,7	7,0
Velocidad máx. (km/h)	225	225
Vel. máx. en eléctrico	N.d.	N.d.
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	1,3	1,3
Emisiones CO2 WLTP	28,9 g/km	29,7 g/km
Alcance en eléctrico (km)	52	52
Tiempo de recarga	3 horas 42' (a 3,6 kW)	3 horas 42' (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	40.880	41.480



◀ El Cupra León e-Hybrid puede recargarse en un enchufe de 3,6 kW en 3 horas y 42 minutos. Y esta carga daría para recorrer hasta 52 kilómetros en modo eléctrico. De hecho, disfruta de la etiqueta 0 de la DGT.



EL COMPACTO MÁS FIERO » Cupra León

Aunque en 2021 se ampliará la gama de motores de gasolina, desde 245 CV hasta 310 CV, todos con cambio DSG, el lanzamiento del Cupra León se ha centrado en la versión e-Hybrid de 245 CV con etiqueta 0 de la DGT, un modelo que alcanza el equilibrio perfecto entre dinamismo y eficiencia, con una autonomía eléctrica de unos 52 kilómetros, pero muchos más de diversión y placer de conducción cuando la electricidad se acaba. Este modelo estará disponible desde 42.380 euros.

Lo más destacable del Cupra León al acceder a su interior es su cuadro de instrumentación con una pantalla de 10 pulgadas y un volante



deportivo con botones satélite integrados –arranque y modo Cupra–, calefactable y con levás. También destaca la calidad percibida que transmite cada rincón del coche y la sensación de amplitud general. El maletero de la versión de cinco puertas cubica 270 litros –380 litros en el resto de los Cupra León–. Sin embargo, la versión Sportstourer anuncia 470 litros en esta versión híbrida enchufable, un modelo

más práctico si lo que se busca es espacio, y con una inversión extra de solo 600 euros.

El Cupra León e-Hybrid recurre al motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV con inyección directa, turbo e intercooler. Y lo combina con otro motor eléctrico con el equivalente a 116 CV, siendo 245 CV su potencia total disponible. Esto se traduce en una aceleración de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos, una autonomía eléctrica

de 52 kilómetros gracias a su batería de 13 kWh y un consumo medio homologado WLTP de 1,3 l/100 km. Y extraordinaria es toda la parte dedicada a la gestión eléctrica del coche. Porque ofrece el e-Mode y el modo Hybrid, y la posibilidad de conservar la carga en diferentes porcentajes o incluso aumentarla en marcha cargando con el motor y la regeneración. De hecho, en el modo Hybrid manual se ofrecen tres alternativas: reservar el estado de carga en un porcentaje entre el 0 y el 100% –en fracciones de 20 en 20–, conservar la carga que haya en ese momento o aumentarla por medio del motor de combustión. Además, en modo eléctrico se simula un sonido muy Cupra. También hay que destacar el control deslizante

de la suspensión de dureza regulable DCC sobre la pantalla central, que en el modo Individual permite seleccionar con precisión hasta 15 ajustes diferentes. Reglajes sobre un cha-

sis de pata negra que admite sin rechistar una conducción repleta de dinamismo, pero sin sacrificar el confort. Si la batería necesita recarga, se puede realizar en solo

3 horas y 42 minutos con un cargador de corriente alterna y 3,6 kW, o en 5 horas y 48 minutos con un enchufe doméstico de 230 V y 2,3 kW. Pero en marcha, y de forma natu-

ral o forzada, es fácil recuperar kilómetros de autonomía, combinando la recarga con el rendimiento del motor para lograr consumos razonables para un deportivo de 245 CV.



◀ Si se elige la versión e-Hybrid, la carrocería familiar Sportstourer ofrece bastante más maletero. Y su aspecto mantiene la deportividad.



▶ El salpicadero del Cupra León e-Hybrid es muy parecido al del Formentor, aunque la información de la pantalla central se dedica más al sistema híbrido.





▶▶ Los asientos baquet deportivos son de serie en el Cupra Ateca. El salpicadero está perfectamente ordenado y es muy intuitivo.



UN SUV DE CARRERAS » Cupra Ateca

El Ateca fue el primer modelo de la Cupra independiente, basado en el SUV de Seat pero potenciado y vitaminado en todos y cada uno de sus aspectos. Por eso recurre a un energético motor 2.0 TSI con 300 CV y nada menos que 40,8 mkg de par máximo –disponibles desde solo 2.000 vueltas–, y a seis modos de conducción que le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en solo 4,9 segundos. A nivel técnico, el Cupra

Ateca se aprovecha de lo mejorcito del Grupo Volkswagen en tecnología, como una caja de cambios automática DSG

de doble embrague y siete marchas, y el sistema de tracción en las cuatro ruedas, lo que le asegura una eficacia ex-

traordinaria tanto en piso resbaladizo como, si llega el caso, fuera del asfalto. El Cupra Ateca se acaba de renovar, y aun-



ASÍ SERÁ EL el-BORN EL PRIMER ELÉCTRICO PURO DE CUPRA

El nuevo Cupra el-Born, que será fabricado en la planta de Zwickau, en Alemania, será el primer eléctrico puro de la filial deportiva de Seat y llegará a España durante el segundo semestre de 2021. Este eléctrico de diseño podrá circular hasta 500 kilómetros con una carga gracias a su batería de 77 kWh de capacidad útil –82 kWh en total–. Y gracias a la potencia máxima de carga, en solo 30 minutos el Cupra el-Born podrá recorrer 260 kilómetros más. El rendimiento y el dinamismo del Cupra el-Born han sido un aspecto crucial durante el desarrollo del automóvil, que ofrece una aceleración instantánea de 0 a 50 km/h en 2,9 segundos. El Control Dinámico de Chasis (DCC) ha sido desarrollado exclusivamente, con el ajuste específico 'Sport' en la plataforma MEB para el Cupra el-Born. Así, no solo ofrece las diferentes

opciones de ajuste de la firmeza de los amortiguadores, sino que además garantiza el más alto nivel de dinamismo para un vehículo de propulsión eléctrica. Y contará con realidad aumentada.

El primer eléctrico de Cupra se llama el-Born, y se basa en el Volkswagen ID.3, pero con aspecto y carácter mucho más deportivos.



que mantiene invariados tanto su amplio espacio interior como los 485 litros del maletero –que disfruta de la comodidad de acceso que procura el pedal virtual–, el SUV español ha recibido numerosas mejoras como nuevos faros y pilotos, nueva parrilla delantera y nuevos paragolpes. Los imponentes y eficaces asientos baquet son ahora de serie. El sistema multimedia es de nueva factura, y además incluye una pantalla más grande, de 9,2 pulgadas. El sistema adopta conectividad inalámbrica, y con la App Cupra Connect se dispone de una conexión

permanente con el Ateca de forma remota o desde la pantalla táctil. El volante del Cupra Ateca recién actualizado también es nuevo, con unas levas de cambio de mayor tamaño y la posibilidad de montar los botones de arranque y de la selección de los modos de conducción en sendos satélites. Unos accesos directos especialmente prácticos para destapar la caja de los truenos de un modelo que pasa de ser el más inofensivo todocamino, cuando se trata de una utilización familiar cotidiana, a

transformarse en un SUV que exhibe genio y datos de aceleración o paso por curva equivalentes a los que muestran los más afamados en el segmento SUV de altas prestaciones.

Y disponemos de packs de personalización como el Advanced Performance, que incluye un alerón de techo y retrovisores laterales de fibra de carbono en color Copper. Un toque de contraste que suma un extra de distinción a un modelo que ya se delata por su agresiva silueta. Y en cuanto a

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Potencia máx. (CV/rpm)	300/5.300-6.500
Par máximo (mkg/rpm)	40,8/2.000-5.200
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. DSG, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos	245/40 R19
Peso (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.386/1.841/1.599
Volumen maletero (l)	485
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	4,9
Velocidad máx. (km/h)	247
Consumo mixto (l/100 km)	8,7 (WLTP)
Emissiones CO ₂ (g/km)	197 (WLTP)
Precios desde... (euros)	43.575

seguridad, el renovado SUV de Cupra incorpora Control de Crucero Adaptativo Predictivo, Front Assist, Asistente de Carril, Detector de Ángulo Muerto, Asistente de Luces de Carretera, Reconocimiento de Señales de Tráfico o Estacionamiento Autónomo. El Cupra Ateca está disponible desde 43.575 euros.



VARIEDAD EL CUPRA ATECA ESTÁ DISPONIBLE EN SEIS COLORES, DE SDE EL GRIS RODIUM AL BLANCO BILA. EL ROJO VELVET ES MÁS LLAMATIVO

SIN RESTRICCIONES DE TRÁFICO EN LA CIUDAD TANTO SI PREFERIMOS UN MODELO ELÉCTRICO COMO SI ELEGIMOS UN HÍBRIDO ENCHUFABLE



Lujo eléctrico



La gama E-TENSE, compuesta por el DS 3 Crossback eléctrico y los DS 7 Crossback híbridos enchufables, se nutre de una avanzada tecnología desarrollada en competición y asocia el placer de conducción y la exclusividad propias de la firma gala con la movilidad sin emisiones del futuro.

Equipo de Pruebas | motor16@motor16.com

Tanto el DS 3 Crossback E-TENSE, de mecánica cien por cien eléctrica con 320 kilómetros de autonomía, como el DS 7 Crossback E-TENSE, disponible en versiones de 225 y 300 CV y capaz también de cubrir largas distancias en modo

eléctrico, disfrutan de la etiqueta '0 Emisiones' de la DGT, que les acredita como vehículos respetuosos con el entorno. Modelos diseñados para el mundo del mañana pero que ya dan solución a las necesidades de movilidad y de servicios adaptados del cliente de hoy.

Y en ambos casos, además, nos podemos beneficiar de las ventajas del Plan MOVES II, que para el DS 3 Crossback cien por cien eléctrico contempla ayudas de hasta 6.500 euros –incluyendo la aportación de 1.000 euros del concesionario– para autónomos y particulares si la operación

de compra implica achatarramiento de un viejo vehículo, o hasta 5.000 euros sin achatarramiento. Y si se trata de adquirir un DS 7 Crossback híbrido enchufable, las ayudas para particulares y autónomos alcanzan los 3.600 euros con achatarramiento y los 2.900 sin él.



◀ El DS 3 Crossback E-TENSE permite cargar el 80% de la batería en 30 minutos, para disfrutar de una autonomía de hasta 320 kilómetros. Y el DS 7 Crossback E-TENSE puede cubrir 58 kilómetros con emisiones cero.

DS AUTOMOBILES EN LA FÓRMULA E UN AÑO MÁS, CAMPEONES

El Campeonato ABB FIA de Fórmula E es una competición exigente en la que la mínima ganancia en materia de fiabilidad, eficiencia y prestaciones puede marcar la diferencia y dar o quitar la victoria. Reúne a fabricantes como Audi, BMW, Jaguar, Mercedes-Benz, Nissan o Porsche, pero por segundo año consecutivo ha sido la escudería DS Techeetah la que se ha coronado con el título del Campeonato de Constructores, mientras que el portugués Antonio Félix Da Costa se ha alzado con el triunfo en el certamen de Pilotos, doble éxito que convierte al DS E-TENSE FE20 en el referente de la categoría. Este espectacular monoplaça, que ha cosechado cuatro victorias y se ha subido al podio en nueve ocasiones, no parece tener demasiado que ver con un

SUV como el DS 3 Crossback o el DS 7 crossback, ni con una berlina de alta gama como el DS 9; pero en lo esencial, su desarrollo y la puesta a punto constante de este avanzado vehículo de competición están detrás de todos esos modelos de calle, destinatarios finales del incesante trasvase de

tecnología y soluciones desde el DS E-TENSE FE 20, que gracias a su batería de 900 voltios y 54 kWh, y a sus 250 kW de potencia (338 CV) es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en solo 2,8 segundos, o de alcanzar los 230 km/h de velocidad máxima que permiten los circuitos urbanos donde

se disputan las carreras ePrix. La experiencia adquirida desde su primera victoria en 2016 ha permitido elegir las mejores alternativas para cada uno de los modelos de serie de DS en lo que se refiere a número de velocidades, tipos de motorización, equilibrio entre motor y potencia... Aunque los

▼ El DS E-TENSE FE 20 es el mejor monoplaça eléctrico por fiabilidad, tecnología y prestaciones.

componentes de un monoplaça y un automóvil de serie sean diferentes, su arquitectura y su proceso de diseño son los mismos, y la Fórmula E sigue siendo el mejor banco de pruebas del mundo en esta materia.

Además, la fuerza del equipo DS Techeetah consiste en haber creado uno de los mejores software de gestión de la energía de todas las escuderías que luchan en el campeonato, pues si el motor y el ondulador electrónico son los componentes centrales del sistema, la diferencia frente a sus rivales está en el software que los gestiona, y eso es aplicable a los modelos de serie tanto si son cien por cien eléctricos como si tienen una mecánica híbrida enchufable. Un ejemplo claro lo tenemos en el DS 3 Crossback E-TENSE, que participó en el eRally de Montecarlo, la prueba más prestigiosa entre los rallies reservados a vehículos eléctricos –se emplean versiones estrictamente de serie–, imponiéndose en la categoría 'Eficiencia' con un récord de 9,55 kWh/100 km, registro que no ha sido igualado en ninguna de las 12 pruebas que componen la temporada internacional.



▲ DS ha copado los dos títulos en la temporada recién finalizada: el de Pilotos, con Antonio Félix Da Costa, y el de Constructores.



CON LA RECARGA RÁPIDA DE 100 KW, LA BATERÍA ESTÁ LISTA EN MEDIA HORA: RECUPERA 9 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA POR MINUTO



El DS 3 Crossback E-TENSE mantiene los 350 litros de maletero del resto de la gama. Y su equipo exclusivo incluye las manijas de puertas desplegadas ADML Proximity con detector de presencia o los faros inteligentes DS Matrix LED Vision.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. 302 mm / Discos 249 mm
Peso en vacío (kg)	1.600
La./An./AL. (mm)	4.118 / 1.791 / 1.534
Maletero (l)	350 / 1.050
Neumáticos	215/60 R17
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad total batería	50,0 kWh
Capacidad útil batería	46,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,7
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo (kWh/100 km)	17,6 (WLTP)
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	320 (WLTP)
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.
Cargador a bordo	7,4 kW / 11 kW
Tiempo de recarga (del 0 al 80 %)	30 minutos (a 100 kW) / 12 h 05' (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	38.800

El DS 3 Crossback fue el encargado de estrenar la moderna plataforma multienergía CMP (Common Modular Platform) del Grupo PSA, que permite ofrecer eficientes mecánicas de todo tipo –gasolina, diésel y eléctrica– y contribuye por sí misma a rebajar las emisiones de CO₂ –menor peso, mejor aerodinámica y reducción de la resistencia a la rodadura–, a aumentar la comodidad –aislamiento acústico optimizado, reducción de las vibraciones o mejora del confort térmico– y a garantizar una seguridad al máximo nivel, pues da acceso a la conducción autónoma de Nivel 2 gracias a los más innovadores asistentes de conducción.

En lo que respecta al DS 3 Crossback E-TENSE, versión eléctrica de este exclusivo SUV urbano, la mecánica se compone en esencia de una batería de iones de litio de 50 kWh de capacidad, distribuida bajo

el suelo entre los ejes –dibujando una especie de ‘H’ para no restar espacio al habitáculo–, y un motor de 100 kW –potencia equivalente a 136 CV– y 260 Nm de par máximo instantáneo alojado bajo el capó. Esa disposición garantiza, además, que se mantenga el mismo volumen de maletero que en el resto de versiones de la gama: 350 litros, ampliables a 1.050 si abatimos la segunda fila, que cuenta con respaldo asimétrico 60:40 para mayor versatilidad.

Durante la marcha, el usuario puede elegir entre tres programas de conducción: Normal, adaptado al uso diario y que procura el máximo confort; Eco, que optimiza la autonomía al reducir la energía requerida por funciones como la temperatura del interior o el aire recirculante; y Sport, que prioriza las sensaciones deportivas y las prestaciones, permitiendo una aceleración

de 0 a 50 km/h en 3,5 segundos, o de 0 a 100 km/h en 9 segundos. Y en todos los casos con una velocidad máxima de 150 km/h. Asimismo, empujando ligeramente la palanca del cambio a la posición ‘B’ –de ‘brake’–, el conductor activa el freno regenerativo, que en función del tipo de vía permite alargar la autonomía –homologa 320 kilómetros–

El departamento de accesorios de DS dispone de una amplia oferta de cables y puntos de carga, de diferentes potencias. La marca suele recomendar un equipo de 7,4 kW, que recarga la batería de 50 kWh del DS 3 Crossback E-TENSE hasta el 80 por ciento en solo 6 horas.



Hay tres modos de conducción –Normal, Eco y Sport–, más una función ‘B’ de frenada regenerativa.



DS presta una atención especial a la nobleza de los materiales empleados en el interior y al diseño de cada detalle. Es Premium de verdad.

al economizar hasta un 20 por ciento mediante la conversión de energía cinética en electricidad al desacelerar.

El DS 3 Crossback E-TENSE, que puede contar con un cargador embarcado de 7,4 u 11 kW, admite todo tipo de

cargas de su batería, tanto en un enchufe doméstico de 1,8 kW como en puntos rápidos de carga pública, requiriendo en este caso solo 30 minutos para pasar del 0 al 80 por ciento. O 53 minutos en uno de 50 kW. Y si instalamos un DS Wall Box de 7,4 kW en casa, bastan 6 horas y 2 minutos para que la batería pase del 0 al 80 por ciento. Además, el DS 3 Crossback E-TENSE equipa una bolsa que incluye dos tipos de cable de recarga, para enchufarlo fácilmente en nuestro hogar o durante los trayectos.

Y con la función de pre-acondicionamiento térmico, programable desde la pantalla táctil del vehículo o a través de la app MyDS, decidiremos la hora a la que el interior del coche inicia su climatización, lo que permite maximizar la autonomía de la batería.

La versión eléctrica del DS 3 Crossback es, además, tan personalizable y exclusiva como sus hermanos de gama, permitiendo por ejemplo escoger entre varios estilos de Inspiración: DS Bastille, DS Montmartre, DS Performance, DS Rivoli y DS Opera.



LA VERSIÓN 4X4 RINDE 300 CABALLOS E INCLUYE DOS MOTORES ELÉCTRICOS, UNO EN CADA EJE. SU CONSUMO MEDIO, 1,3 L/100 KM



Del DS 7 Crossback hay dos versiones híbridas enchufables, una con 225 CV y tracción delantera que puede cubrir 55 kilómetros en modo eléctrico y otra de 300 CV con tracción total que recorre hasta 58 kilómetros sin emisiones.



DS Active Scan Suspension se anticipa a las imperfecciones de la carretera para que cada rueda ajuste la respuesta de la suspensión y se asegure el mayor confort.



En un enchufe doméstico la recarga del 0 al 80 por ciento lleva 6 horas, pero el tiempo se reduce a 1 hora y 37 minutos con un DS Wall Box de 7,4 kW.



Localización de puntos de carga desde el vehículo, planificación de la carga desde el smartphone o instalación de un punto de carga a domicilio: DS ofrece una amplia gama de servicios específicos E-TENSE para que la experiencia de uso sea placentera.

En cuanto al DS 7 Crossback E-TENSE, los ingenieros de la marca han conseguido también una arquitectura original e ingeniosa que, por ejemplo, conserva la misma capacidad de maletero que en el resto de la gama: 555 litros, ampliables a 1.752 con dos plazas en uso, una de las mayores del segmento PHEV. Y eso es así tanto para la versión de 225 CV con tracción delantera, que combina el motor de gasolina PureTech 180 y la caja de cambios automática EAT8 de ocho velocidades con un motor eléctrico frontal de 110 CV, como para la versión 4x4 de 300 CV, en la que el motor PureTech rinde 200 CV y el tren posterior adopta un segundo motor eléctrico, de 113 CV, que da tracción a ese eje.

Común a ambas versiones

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	E-TENSE 225	E-TENSE 4x4 300
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	181 / 6.000	200 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 3.000	30,6 / 3.000
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	81 kW (110 CV)	81+83 kW (110+113 CV)
Par	32,7 mkg	32,7+16,9 mkg
Potencia máxima total	225 CV	300 CV
Par máximo total	36,7 mkg	53,1 mkg
Tracción	Delantera	Alas 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos
Peso (kg)	1.835	1.900
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.570 / 1.895 / 1.620	4.570 / 1.895 / 1.620
Maletero (l)	555 / 1.752	555 / 1.752
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kW/h	13,2 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	5,9
Velocidad máxima (km/h)	225	235
Velocidad máxima en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,4 (WLTP)	1,3 (WLTP)
Emisiones CO2	31 g/km (WLTP)	30 g/km (WLTP)
Alcance en eléctrico (km)	55 (WLTP)	58 (WLTP)
Tiempo de recarga	1h 45' (a 7,4 kW)	1h 45' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	45.200	49.950

es la batería de iones de litio de 13,2 kWh alojada bajo la banqueta trasera, ubicación ideal pues no resta amplitud al interior. Con el cargador embarcado de 3,7 kW de serie, el DS 7 Crossback E-TENSE permite recargar su batería del 0 al 80 por ciento en un mínimo de 3 horas y 17 minutos, o en unas 6 horas si empleamos un enchufe doméstico –carga a 1,8 kW–, mientras que si pedimos el cargador embargado de 7,4 kW, la misma operación requeriría solo 1 hora y 37 minutos usando el DS Wall Box de 7,4 kW que podemos instalar en nuestro hogar.

Y si recurrimos a la preclimatización del habitáculo durante la recarga, que podemos programar en el propio coche o mediante la app MyDS desde el smartphone, la auto-

mía de la batería será la mayor posible en invierno o verano.

Porque los DS 7 Crossback E-TENSE pueden circular largas distancias sin emisiones. En concreto, la versión 4x4 300 homologa 58 kilómetros de media –su consumo es de 1,3 l/100 km–, mientras que la variante de 225 CV homo-

loga 55 kilómetros de alcance eléctrico –1,4 l/100 km–. Y sorprendentes son también sus prestaciones: por ejemplo, el DS 7 Crossback E-TENSE 4x4 300 acelera de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos.

El conductor puede elegir el programa que mejor se adapte a sus necesidades en cada mo-

mento: Híbrido, que prioriza la eficiencia alternando entre el motor de gasolina y la parte eléctrica o combinándolo todo; Eléctrico, que se activa por defecto y permite circular sin emisiones y en silencio hasta 135 km/h; y Sport, que garantiza la respuesta más deportiva. La versión 4x4 de 300 CV

suma el modo 4WD, que refuerza la motricidad en suelos difíciles –barro, arena– o en vías nevadas, mojadas o sinuosas. Además, la función e-Save permite guardar carga de la batería para usar después –10 o 20 kilómetros, o toda–, e incluso aumentar su nivel de carga durante la marcha.



UN CASTILLO CON ENCANTO LOS ACCESOS A TORRE LOIZAGA, CON LA MAYOR COLECCIÓN DE ROLLS-ROYCE DE EUROPA, ATRAVIESAN MARAVILLOSOS BOSQUES DE VIZCAYA



Viajes con encanto

En los tiempos que corren, salir a la calle a comprar el pan ya puede ser considerado un éxito personal no exento de riesgos. Y si nos trasladamos en el tiempo y realizamos un viaje a bordo de un Seat 850 Coupé de 1968 por el País Vasco, la experiencia sabe a gloria. Es lo que hemos hecho acompañados de algo más de una treintena de coches clásicos. Un placer, como siempre.

Aunque perseguidos por los confinamientos perimetrales y el respeto por la pandemia, al final se pudo celebrar la primera edición del País Vasco Classic Tour sin incurrir en ninguna falta ni saltarse ninguna prohibición.

Un viaje con encanto que llevó a una treintena de coches clásicos por un recorrido que partía de Vitoria y profundizaba por la Rioja Alavesa en una de las épocas más bonitas para ver los colores de los viñedos, que en otoño se con-

vierten en protagonistas todavía más destacados por sus tonos marrones, amarillos, rojos y dorados. Vastas extensiones de terreno con cientos de miles de vides que abastecen a las más de 600 bodegas existentes en la zona. Y

carreteras serpenteantes que fue atravesando la comitiva cumpliendo al pie de la letra las tres reglas de oro de estos viajes: el placer de conducir un clásico, el conocimiento de los rincones más singulares de España y el disfrute de

una experiencia cultural de calidad.

Y es en este tipo de eventos donde es posible el milagro de contemplar un Mercedes-Benz 230 Cabriolet B (W143) valorado en 130.000 euros junto a un Seat 850 Coupé del 68, como si hubiese salido hace un mes de la cadena de montaje, un AMC Gremlin—el de la película ‘Gremlins’—, un Lancia Thema Ferrari o varios Porsche de todo tipo, entre otros muchos clásicos con mayor o menor encanto. Seat, colaboradora de la organización y gran artífice de un movimiento que da visibilidad constante a su colección de clásicos guardada en el museo de Seat



▲ El comportamiento del 850 Coupé fue intachable en todo momento, aunque el duro volante de baquelita y la dirección sin asistencia pusieron a prueba la resistencia de manos y brazos.

AUTOMOVILIA REUNIÓN DE CLÁSICOS Y AMIGOS

Los eventos con clásicos son habituales en Europa desde hace años, sobre todo en el Reino Unido o Alemania. Y en España empiezan a ser habituales, pese a la pandemia. Lo son gracias a empresas como Automovilia y al apoyo de marcas como Seat, que con algunos modelos de su colección animan muchísimo este tipo de proyectos. El País Vasco Classic Tour reunió a un grupo muy variado de vehículos y amigos de los clásicos entre los que pudimos ver modelos de nivel como el Mercedes-Benz 230 Cabriolet B (W143), de 1937 y matriculado en España en 1944. Con seis cilindros, 2.229 cc y 55 CV, un cambio de cuatro marchas y 116 km/h de punta, su valoración actual ronda los 130.000 euros. También hubo seis Porsche, un Ferrari, un Fiat X 1/9 Abarth, un Lancia Thema Ferrari, un VW Golf GTI, un AMC Gremlin y otros seis Mercedes-Benz.

Delante del Castillo de Torre Loizaga, que alberga una colección impresionante de Rolls-Royce.



◀ Algunos de los más de 30 participantes de este País Vasco Classic Tour. Y una foto del museo Torre Loizaga, en el que se muestra la única colección en Europa que acoge todos los Rolls-Royce fabricados entre 1910 y 1990.



Históricos, aportó al viaje cinco de sus joyas más queridas y mimadas por su responsable, Isidre López. Se trataba de un Seat 124 FL 2000, un 124 Sport 1600 Coupé, un 1200 Sport Bocanegra, un 850 Coupé y, como vehículo de apoyo, un 1400 B Comercial. Todos en perfecto orden de revista y listos para el viaje. Y en la era de la digitalización, las pantallas táctiles de gran tamaño, las ayudas a la conducción, los climatizadores de hasta cinco zonas con ionizadores del aire, los cargadores inalámbricos, el ESP, el ABS y los airbags, entre otros

850 COUPÉ EL PRIMER DEPORTIVO DE SEAT

Elegido 'Coche del Año en España' en 1967-1968, el Seat 850 Coupé costaba 105.000 de las antiguas pesetas en 1968, es decir, el equivalente a 631 euros. Eso significaba un incremento de 25.000 pesetas (150 euros) respecto a la versión berlina. El 850 Coupé del museo de Seat tiene el motor de cuatro cilindros y 843 cc, con 47 CV y un carburador Weber de doble cuerpo, además de un cambio manual de cuatro marchas. El Coupé de Seat pesa sólo 710 kilos y sus suspensiones son muy básicas, con triángulos superiores y ballesta transversal inferior delante y eje rígido posterior. Pero las ruedas traseras tienen una caída negativa muy marcada con el objetivo de ganar estabilidad en un todo atrás susceptible de provocar sobrevirajes, y lo más curioso es que las ruedas delanteras tienen una bien visible caída positiva de entre 1,2 y 1,4 grados, con el objetivo de que la dirección sea un poco más ligera y eficaz. Los pedales del 850 Coupé son pequeños, y el acelerador, además, está muy desplazado a la derecha y a una altura mucho más baja que el resto, de tal manera que resulta complicado –y dependiendo del tipo de calzado, incluso peligroso– realizar una inesperada maniobra de frenado. Pero en general el coche se mueve con soltura y bastante alegría, sobre todo cuando se lleva alto de vueltas. En este sentido, y ante la ausencia de cuentavueeltas, tuvimos que conducir de oído, a la antigua usanza. Y resulta curioso porque a partir de cierta velocidad –a 110 km/h de marcador, que equivaldrían a unos 80 reales– se nota claramente la entrada en funcionamiento del segundo cuerpo del carburador y parece como si entrase un hipotético turbo, pues se aprecia mayor empuje y cómo el motor respira mucho mejor. El Coupé es divertido y mantiene velocidades de cruce coherentes con los límites de velocidad actuales. Y el gasto, entre 8 y 9 l/100 km se circule por donde se circule, es normal para el tipo de motor y su mejor rendimiento a alto régimen.



▶▶ La boca de llenado de gasolina está justo al lado del motor, una ubicación peligrosa. La posición de los pedales nos complicó un poco la conducción.



▶▶ En un coche de 3,6 metros, el espacio interior era algo limitado. No obstante, las plazas delanteras eran bastante holgadas. Y los asientos, muy cómodos.



EN OTOÑO LOS CAMPOS DE VIÑEDOS, DE HOJA CADUCA, PASAN DEL VERDE A LOS TONOS AMARILLOS, DORADOS, ROJIZOS Y MARRONES. UN ESPECTÁCULO PARA LA VISTA



▶▶ El diseño del 850 Coupé contrasta con las cintas multicolores de titanio de las Bodegas Marqués de Riscal. Y para multicolor, el arco iris que pudimos disfrutar en marcha.

▼◀ El equipo de Seat Históricos, con Isidre López a la cabeza, en unas de las paradas del recorrido.



muchos avances, este regreso al pasado conduciendo casi 1.000 kilómetros un coche de hace 52 años te recuerda cosas. Por un lado, los increíbles avances que ha experimentado esta industria a

todos los niveles, y de los que sin duda nos aprovechamos todos los usuarios. Pero, por otro, que el nivel de automatización y el aumento lento pero imparable de la conducción autónoma en los coches mo-

ernos hace que en muchas ocasiones echamos de menos conducir de verdad. Conducir un clásico sin ayudas, sin distracciones a base de pantallas, sintiendo la velocidad, el ruido del motor, las intenciones

del chasis en las curvas, frenar con el tacto de un cirujano para no bloquear, controlar una cruzada con el volante... Todo esto se experimenta a bordo de un clásico. Y merece la pena.

UNIVERSO VIRTUAL



CUPRA ABRE EL E-GARAGE

Cupra acaba de lanzar una plataforma virtual a la que ha llamado E-Garage, un espacio en el que los seguidores de la marca y sus clientes pueden descubrir los modelos de la firma deportiva, sus colecciones lifestyle, y hasta crear su propio avatar. El espacio está ubicado virtualmente en el Cabo Formentor (Mallorca), que da nombre al primer modelo cien por cien Cupra.

SKODA

LA VUELTA, EN ELÉCTRICO

El Skoda Enyaq iV, el nuevo SUV 100% eléctrico de la marca, ha sido uno de los protagonistas de la 75 edición de la Vuelta Ciclista a España. El coche sirvió como centro de control móvil del



director, Javier Guillén, durante la contrarreloj individual disputada entre Muros y el Mirador de Ézaro y también las dos últimas etapas de la competición. En las otras etapas, el centro móvil ha sido el Superb iV híbrido enchufable.

+ en www.skoda.es

NEUA YORK



▲ Además de la vivienda en el edificio 130 William, el comprador de estas cinco casas se lleva un exclusivo Aston Martin DBX diseñado por el arquitecto David Adjaye.

SI COMPRAS LA CASA TE REGALAN EL ASTON MARTIN

El fabricante de automóviles de lujo Aston Martin y el famoso arquitecto David Adjaye –considerado hace tres años por la revista 'Time' como una de las personas más influyentes del mundo– han diseñado cinco impresionantes pisos en el 130 William, el edificio más exclusivo de Nueva York.

A un precio que va desde los cuatro hasta los 10 millones de euros, los propietarios de estas

viviendas recibirán junto a las llaves de la casa un Aston Martin DBX 130 William Adjaye de edición limitada, un modelo único que el reconocido arquitecto se ha encargado de personalizar a juego con las viviendas.

El modelo cuenta en su interior con detalles en mármol, nogal, cuero cosido a mano, elementos en bronce, aluminio anodizado negro y piedra. Además, su pintura exterior está ins-

pirada en los tonos de la torre 130 William. Este edificio sobresale en el skyline de Manhattan gracias a sus 244 metros de alto y a sus 66 pisos. Las cinco viviendas Aston Martin tienen una identidad particular. Contarán con muebles de la colección Aston Martin Home y sus propietarios tienen la opción de personalizar una de las habitaciones como si fuera un simulador de carreras.

+ en www.lexusauto.es

LEXUS

EL UX PONE SU CARROCERÍA AL SERVICIO DEL ARTE

Lexus es una de las marcas automovilísticas más implicadas en el mundo del arte. Ejemplo de ello es el concurso Art Car, en el que varios estudios de diseño presentan sus propuestas sobre la carrocería del SUV UX. Este mismo modelo será el protago-

nista de un nuevo proyecto artístico, que la marca ha puesto en marcha y en el que el UX se vestirá para reflejar momentos, lugares y personajes que forman parte de nuestra historia.



+ en www.peugeot.es

SOLIDARIDAD

Ford España ha entregado 7.189 euros a Cruz Roja Española gracias a la Prueba Solidaria del Puma Hybrid. Por cada cliente que probó el coche, la marca donaba el valor de una cesta de alimentos.

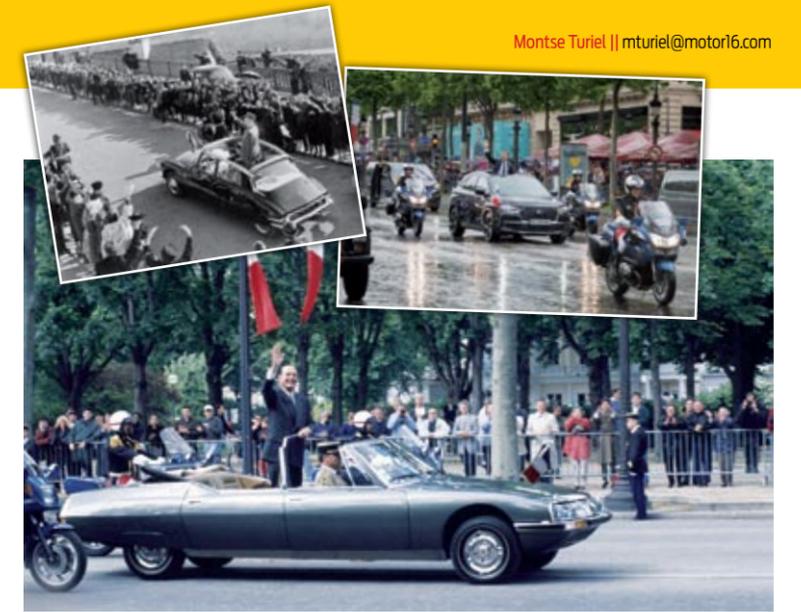


+ en <https://www.dsautomobiles.es/>

DS: 60 AÑOS AL SERVICIO DEL ELÍSEO FRANCÉS TODOS LOS COCHES DEL PRESIDENTE

El DS 19, el DS 21 Présentielle, el SM, el DS 5 y el DS 7 Crossback han sido los automóviles de la marca elegidos por los presidentes de la República francesa durante 60 años. La marca ha estado al servicio del Palacio del Elíseo más de tres décadas, desde que Charles de Gaulle viajó en un DS 19 en su

proclamación como presidente en 1958. De Gaulle utilizó DS en sus desplazamientos públicos y privados. La marca también fue coche presidencial con Georges Pompidou, Valéry Giscard d'Estaing, François Mitterrand, Jacques Chirac, François Hollande y el actual mandatario, Emmanuel Macron.



▲ Arriba, De Gaulle y Macron; abajo, Giscard d'Estaing... Todos a bordo de un DS.

+ en www.hyundai.es/experience/VIVE

VIVE ESTARÁ EN 40 MUNICIPIOS ESTE AÑO

EL CARSHARING DE HYUNDAI LLEGA A TODA ESPAÑA

VIVE, el servicio de coche compartido eléctrico para zonas rurales de Hyundai, se extiende a toda España. En unos meses llegará a 40 municipios.

Hyundai puso en marcha el año pasado el primer carsharing rural (VIVE) en Campisábalos (Guadalajara). Esta iniciativa consiste en la cesión de un Kona eléctrico que los vecinos podían utilizar de forma gratuita para sus desplazamientos. Ahora, la marca extiende este servicio a toda España con la colaboración de sus concesionarios. Pueden solicitarlo los municipios que tengan menos de 10.000 habitantes y será gratuito duran-

te los tres primeros meses. Después, cualquier persona que visite la localidad podrá hacer uso del vehículo a través de la App VIVE, desarrollada y creada en exclusiva por Dealerbest. La Hiruela, en el norte de Madrid, es la primera localidad que se ha adherido a la iniciativa, que se pondrá en marcha en otros 40 pueblos antes de final de año y se espera llegue a 80 municipios en 2021.



◀ A través de una app se puede reservar el Hyundai Kona eléctrico. Un servicio gratuito durante los tres primeros meses.

▶ La localidad madrileña de La Hiruela, primer pueblo adherido al carsharing de Hyundai.

+ en www.porsche.com/spain

PORSCHE TAYCAN ELECTROTOUR VUELTA SOLIDARIA A LA PENÍNSULA IBÉRICA

Porsche repartirá 5.000 kilos de comida a los Bancos de Alimentos de España y Portugal gracias al Taycan Electrotour, un viaje que ha llevado a la marca a recorrer la Península Ibérica. Los 5.000

kilómetros recorridos en esta ruta de diez días, que comenzó en Barcelona y finalizó en Madrid con es-



calas en diferentes concesionarios de España y Portugal, serán convertidos por la marca en kilos de comida. Con esta acción, Porsche ha evidenciado también que realizar un viaje con un coche eléctrico a gran escala es posible.

+ en www.donarsangre.gencat.cat/toyota

TOYOTA

DONAR SANGRE EN EL CONCESIONARIO

La primera campaña de donación de sangre puesta en marcha por Toyota en cinco concesionarios de Barcelona, Lérida y Tarragona ha sido todo un éxito. Se realizó a finales de octubre en colaboración con el Banc de Sang i Teixits y se consiguieron un total de 294 donaciones, con las que se ha

logrado salvar 882 vidas, ya que por cada donación es posible salvar tres vidas gracias a las transfusiones de sangre.



+ en <http://gala.guia.michelin.es>

ATENTOS A...

14 DE DICIEMBRE

La Real Casa de Correos de Madrid es el lugar elegido este año para la celebración de la gala de la Guía Michelin. La celebración será virtual y en ella conoceremos qué chefs y restaurantes logran hacerse este año con las codiciadas estrellas.



10 LOS CONSEJOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE DE IBERDROLA



Powered by



Además de conseguir una movilidad sin emisiones, al volante de un eléctrico podemos descubrir una nueva manera de conducir. La suavidad y el silencio de marcha invitan a circular más relajados, con un mayor grado de eficiencia. 10 consejos para sacar el máximo partido a la energía de nuestro coche.

El coche eléctrico es una herramienta magnífica que nos permite no solo circular con 0 emisiones, sino también conseguir grandes ahorros si seguimos unos pequeños consejos: planificar rutas, ser cuidadosos con el acelerador, anticiparse a las circunstancias de la conducción o aprovechar tecnologías como la frenada regenerativa ayudan a estirar al máximo la autonomía, conseguir los máximos ahorros y practicar una conducción verde. Estos son los 10 consejos que te descubrirán una nueva forma de conducir... Y de ahorrar.

1.- CARGA EN CASA, ES LA ALTERNATIVA MÁS BARATA. Y también la mejor para aprovechar las horas en las que el coche está parado gracias al Plan Vehículo Eléctrico de Iberdrola. Unas horas que coinciden con las tarifas eléctricas más favorables gracias

a las que vas a conseguir ahorros sorprendentes y gastos ridículos, como los 0,50 euros que te costará recorrer 100 kilómetros en un eléctrico frente a los 8-10 euros necesarios para un viaje de la misma distancia en un modelo de combustión tradicional.

2.- PROGRAMA LA TEMPERATURA DEL COCHE ANTES DESALIR. Ten el coche listo cuando llegues a él y con las condiciones idóneas de temperatura mientras está cargando, porque en ese momento, dispositivos como el climatizador tomarán la energía directamente de la red. Si no lo haces, esa energía para ponerlo a la temperatura o en las condiciones idóneas saldrá de la batería y, por lo tanto, se reducirá la autonomía del coche.

3.- NOMALGASTES CLIMATIZACIÓN. Si vas solo en el



coche utiliza, si lo tiene, la climatización individual para el conductor, o el asiento calefactado o ventilado. Su gasto es menor al del climatizador y no pierdes confort.

4.- PLANIFICA TUS VIAJES CON TIEMPO Y BUSCA LA RUTA MÁS EFICIENTE. Al programar un trayecto en la app Recarga Pública

de Iberdrola tendrás la oportunidad de elegir entre diversos tipos de ruta: más rápida, más corta, más eficiente... Si eliges esta los ahorros pueden ser muy interesantes.

5.- ARRANCA SOLO CUANDO ESTÉ TODO LISTO. En los vehículos de combustión tenemos la tendencia a arrancar el coche

para que se vaya calentando y mientras nos colocamos el cinturón, ajustamos el retrovisor, conectamos el teléfono por bluetooth... Aunque el gasto pueda ser mínimo, aquí debe ser al contrario. Primero ajustamos todo y cuando estemos listos arrancamos y nos ponemos en marcha.

6.- CONDUCE CON SUAVIDAD, SIN ACELERACIONES INNECESARIOS. Este consejo es básico en todo tipo de coches, pero mucho más en los eléctricos, donde la autonomía depende en gran medida de nuestro estilo de conducción. Siempre que sea posible, el modo ECO será el elegido. Evita acelerones y frenazos, y trata de anticiparte a las condiciones del tráfico o del recorrido. Siempre es mejor levantar el pie del acelerador cuando vemos a lo lejos una retención que frenar al llegar a ella para tener que acelerar de nuevo una vez que la retención ha terminado.

7.- APROVECHA EL MODO DE REGENERACIÓN DE ENERGÍA DE LA FRENADA. Es una de las características de los eléctricos. Un modo que se suele denominar B (de Brake, freno) y que se activa en el cambio, o

8.- NO PIERDAS DE VISTA EL CUADRO DE INSTRUMENTOS PARA EVALUAR TU EFICIENCIA AL CONDUCIR. Otra de las ventajas de los automóviles eléctricos es la gran cantidad de información que ofrecen, y de forma muy visual, además. Por ejemplo, el cuadro de instrumentos, en lugar de cuentarrevoluciones, dispone de un potenciómetro en el que se muestra la eficiencia del coche mientras circulamos. 'Power' indicará una escasa eficiencia, 'Recharge' te indicará que vas recargando la batería al mismo tiempo que se mueve el coche y la parte 'ECO' te mostrará que conduces cuidando el consumo. Conviene ir pendiente de este indicador, al que si hacemos caso, veremos cómo nos ayuda a rebajar notablemente el gasto.

dará a rebajar el gasto. Se trata del asistente predictivo de eficiencia, que combina información del control de cruce y el navegador para enviarte recomendaciones sobre cómo actuar en función del recorrido: si debes dejar de acelerar porque llega una pendiente o un cruce, dónde aumentar la velocidad, si conviene frenar en algún lugar...

10.- CAMBIA TU FORMA DE PENSAR EN EL ELÉCTRICO. El mejor consejo para la mejor eficiencia no tiene que ver con el coche, sino con el conductor. A diferencia de un modelo de combustión, en cuanto recorres el primer kilómetro con un eléctrico descubres un mundo nuevo, con sensaciones diferentes marcadas por la suavidad, el silencio y el refinamiento. Adapta tu forma de conducir a ese entorno y verás que el gasto es mi-



mediante las levas en el volante, o simplemente con levantar el pie del acelerador en los modelos dotados de 'e-pedal'. Con este modo, la capacidad de frenada aumenta y en muchos casos no habrá que pisar el pedal de freno incluso para detener por completo el coche. Además, con esa capacidad de retención genera una energía cinética que iremos aprovechando para recargar la batería y con ello aumentar la autonomía.

9.- APROVECHA TODA LA TECNOLOGÍA DE TU COCHE. Si has comprado un eléctrico debes saber que has adquirido el tipo de vehículo más avanzado disponible en el mercado; porque en este tipo de coches las marcas vuelcan todo su saber en apartados de conectividad o conducción autónoma... Es buena idea no desaprovechar esa inversión ni ninguna de sus tecnologías. Y entre ellas hay una que se está implantando y que nos ayu-

nimo. Y siempre sabiendo que con un eléctrico, cuando quieras disfrutar de una conducción dinámica y deportiva, vas a encontrar una respuesta inmediata, con unas aceleraciones instantáneas que hacen palidecer a los modelos de combustión o un comportamiento de lo más divertido gracias al bajo centro de gravedad que ofrecen los eléctricos al tener las baterías en el suelo del coche. Eficientes, sí... pero también divertidos.

Y los 5 ahorros que te ofrece Iberdrola

No solo en la conducción está el ahorro. En el uso del coche eléctrico hay otros puntos donde reducir y ajustar el gasto al máximo. De muchos de ellos se ocupa Iberdrola dentro de su estrategia SmartMobility. Ahorros muy fáciles de conseguir, pues Iberdrola tiene una estrategia definida para acabar con todas las reticencias que pueden surgir al cambiar tu forma de movilidad.

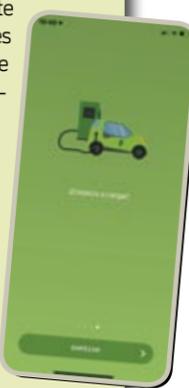
1.- INSTALACIÓN DEL PUNTO DE RECARGA DOMÉSTICO. Con Iberdrola no tienes que preocuparte de nada; ni de buscar el cargador que mejor se adapte a tus necesidades, ni saber si tu instalación cumple los requisitos. Iberdrola se ocupa de todo, hace un estudio de lo que necesitas y se encarga de instalarte el cargador, adaptar tu red o gestionar todos los permisos. Y al mejor precio, pues desde unos 1.400 euros puedes tener cargador e instalación listos para empezar a moverte en eléctrico.

2.- COSTE DE LA CARGA. Además de la instalación, la contratación del Plan Vehículo Eléctrico de Iberdrola te va a permitir ahorrar con cada kilómetro que recorras. Esta tarifa te permite recargar tu coche, en las horas promocionadas, con un coste de 0,03 euros/kWh sin impuestos. Eso significa que con solo 50 céntimos de gasto podrás recorrer unos 100 kilómetros con tu coche eléctrico.

3.- CONTROLA CUÁNDO CARGAS Y CUÁNTO CUESTA TU RECARGA DOMÉSTICA. Para aprovechar al máximo las opciones de carga barata, la App Recarga en Casa te permite controlar el gasto y saber el importe de cada una de tus recargas... Con eso sabes en cada momento los ahorros que estás consiguiendo al pasarte a la movilidad eléctrica. Y también puedes programar la recarga de tu coche para que se produzca en las horas en que sea más favorable para ti.

4.- UNA APP PARA 'REPOSTAR' EN RUTA. Con la app Recarga Pública, que tiene monitorizados todos los puntos de recarga que existen ya en España, no solo los de Iberdrola, puedes reservar y pagar tu 'repostaje', en todos ellos. Una sola aplicación en la que tener tu histórico de consumos, facturas, etc y sin necesidad de tener que darte de alta en otras redes y otras aplicaciones. Un ahorro no solo económico, también en tiempo, pues desde ella monitorizas el estado del punto de carga, si está ocupado, lo puedes reservar...

5.- Y GANA DINERO CON TU PUNTO DE CARGA DOMÉSTICO. Y para las horas en las que tu punto de carga en casa no está en uso, con la app Carga tu Coche de recarga colaborativa que ha lanzado Iberdrola, puedes compartir tu punto de carga con otros usuarios y cobrar una cantidad por ello. Una forma de rentabilizar tu inversión.



IBERDROLA Y MERCEDES-BENZ IMPULSAN LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Para 2030, Mercedes-Benz espera que sus modelos eléctricos representen más de la mitad de sus ventas, incluyendo vehículos 100% eléctricos e híbridos enchufables. Para lograrlo, Iberdrola jugará un papel esencial. Ambas empresas han firmado un acuerdo para impulsar la movilidad eléctrica, de modo que el fabricante de automóviles incluirá soluciones de la eléctrica en la comercialización de sus coches de la gama EQ.

El EQC cuenta con una batería de 80 kWh de capacidad, que le brinda una autonomía de unos 350 kilómetros, admitiendo recarga rápida de hasta 110 kW y residencial de 7,2 kW. Aquí es donde los clientes de Mercedes cuentan con ventaja gracias al acuerdo entre Mercedes e Iberdrola.

En casa, tendrán la recarga resuelta, gracias a que todos los clientes de vehículos eléctricos e híbridos enchufables de Mercedes contarán con el paquete de punto de recarga e instalación Plug&Go incluido con el coche.

Fuera de casa, estos clientes podrán contar además con 6 meses gratis de recarga desde la app de recarga pública de Iberdrola*.

* Si ya eran clientes de Iberdrola o contrataran con Iberdrola.



La movilidad del futuro ya está aquí.



HONDA	JAZZ
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	87%
NIÑOS	83%
PEATONES	80%
S. SEGURIDAD	76%



MAZDA	MX-30
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	91%
NIÑOS	87%
PEATONES	68%
S. SEGURIDAD	73%

EURO NCAP

Honda Jazz y Mazda MX-30: dos nuevos cinco estrellas

Euro NCAP, el organismo europeo que evalúa la seguridad de los nuevos vehículos que llegan al mercado, ha calificado con cinco estrellas, la máxima puntuación posible, al Honda Jazz e:HEV y al Mazda MX-30, el primer modelo cien por cien eléctrico de la marca.

El Honda Jazz ha llegado al mercado en 2020 y ahora solo se vende en versión híbrida. Logra las cinco estrellas gracias a su gran equipamiento en seguridad, con sistemas como la

frenada de emergencia autónoma o un nuevo airbag central, y Euro NCAP considera que es un digno rival del Toyota Yaris, probado a principios de este año. El Honda Jazz cuenta con una nueva estructura avanzada de la carrocería e incorpora de serie el conjunto de tecnologías de seguridad activa y asistencia a la conducción Honda Sensing.

El Mazda MX-30 ha logrado una gran nota –91 por ciento– en la protección a ocupantes, la más alta ob-

tenida entre los últimos vehículos testados en 2020; pero Euro NCAP echa en falta una mejor puntuación en la protección a usuarios vulnerables, donde solo logra un 68 por ciento. Para Mazda, el éxito en seguridad de este modelo se debe a la combinación de la tecnología Skyactiv –que busca la eficiencia con elementos como una carrocería ligera y de alta rigidez que absorbe los impactos– y a la gama de tecnologías de seguridad i-Activsense.



que ha dejado caer sus vehículos desde una grúa. Los resultados de estas pruebas de choque serán puestos a disposición del personal de rescate de todo el mundo de forma gratuita.

Lanza sus coches desde 30 metros de altura Volvo se apunta a los crash test extremos para salvar vidas

Volvo ha comenzado a realizar crash test extremos con sus vehículos nuevos dejándolos caer desde una grúa a una altura de 30 metros. Lo ha hecho para ayudar a los equipos de rescate a conocer mejor cómo queda un coche tras un choque a alta velocidad.

Los especialistas en extracción de víctimas de accidentes del centro de seguridad de Volvo suelen utilizar vehículos que han sufrido un choque para perfeccionar sus habilidades. Lanzando sus vehículos desde gran altura, Volvo ha conseguido recrear las fuerzas que se producen dentro de un coche que ha sufrido un impacto extremo –accidentes de un solo vehículo a velocidad muy alta, siniestros en los que un vehículo choca contra un camión a gran velocidad, etc– y que no pueden reproducirse en los crash test habituales, realizados a velocidades inferiores.

En un choque a alta velocidad, lo más probable es que el estado de los ocupantes del vehículo sea crítico y es preciso liberar a las víctimas en un plazo de 60 minutos para que puedan tener posibilidades de sobrevivir. Habitualmente, los equipos de rescate practican con vehículos de desguace, que suelen tener años de antigüedad y no responden a una situación real. Estos ensayos extremos de Volvo permiten a los especialistas familiarizarse con los daños producidos en modelos recientes, con una estructura del habitáculo de seguridad y una resistencia del acero diferente a la que tienen los coches antiguos.

Volvo colabora estrechamente con los servicios de rescate suecos desde hace años, pero es la primera vez

FCA+PSA Stellantis ya tiene logo

Stellantis, el nuevo grupo formado por FCA (Fiat, Chrysler, Alfa Romeo, Jeep, Lancia, etc.) y PSA (Citroën, DS, Opel, Peugeot) acaba de presentar su logotipo, que se convertirá en la identidad corporativa del que será el cuarto conglomerado automovilístico del mundo.



do. FCA y PSA completarán su fusión al 50 por ciento a finales del primer trimestre de 2021, después de que las asambleas generales de los titulares de las obligaciones de ambas entidades hayan aprobado recientemente el acuerdo de asociación.

el puntazo

La estación de carga más potente de España lleva el sello de Porsche e Iberdrola y tiene seis turbocargadores

Porsche ha inaugurado en su sede de Madrid la estación de carga de eléctricos más potente de nuestro país. Cada uno de sus seis turbocargadores dispone de una potencia de 350 kW, lo que en total son 2.100 kW en una sola ubicación. El suministro corre a cargo de Iberdrola y se trata de energía cien por cien renovable con garantía de origen. En esta estación, el Porsche Taycan, que dispone de un avanzado sistema de 800 voltios –lo habitual son 400 voltios–, podrá cargar el 80 por ciento de la capacidad de su batería en poco más de veinte minutos.

Nombramientos

LUC DONCKERWOLKE

Dirigirá el diseño de comunicaciones para las diferentes marcas del Grupo Hyundai. Donckerwolke se unió a Hyundai en 2016 y ha sido jefe de diseño de las marcas Hyundai, Kia y Genesis. Renunció a su puesto por motivos de salud y ahora regresa para colaborar con los centros de diseño del Grupo en el desarrollo y diseño

de la comunicación de los conceptos de las distintas marcas.

LAURENT BARRIA

El nuevo director de Marketing y Comunicación de Citroën lleva más de 20 años en el Grupo PSA, donde ha ejercido diferentes cargos en los ámbitos de Producto, Pricing y Marketing. Fue director de Marketing de Peugeot en Portugal, de Citroën

en Brasil y de Peugeot en Francia. Desde 2018 era el director general de Citroën en Bélgica.

GONZALO MEDEM

Ha sido nombrado jefe de Prensa de Mercedes-Benz y Smart, cargo en el que sustituye a Juan de la Rocha, que asume nuevas funciones en la dirección de Marketing. Gonzalo Medem tiene 44 años y comenzó a trabajar en

la cifra

102

Son los millones de euros que reservan los Presupuestos Generales del Estado para ayudas a la movilidad energética eficiente y sostenible. Este montante estará gestionado por el Instituto para la Diversificación de la Energía (IDAE).



▲ Luc Donckerwolke ▲ Laurent Barria ▲ Gonzalo Medem ▲ Juan de la Rocha

la marca en 2001 como delegado de ventas de Vans. Actualmente era responsable del negocio de Accesorios&Boutique de la marca en nuestro mer-

cado. Por su parte, Juan de la Rocha se incorporó a Mercedes-Benz en 2007 como Product Manager y desde 2016 era el jefe de Prensa de la marca.



A 30 KM/H EN CIUDAD, SEIS PUNTOS MENOS POR UTILIZAR EL MÓVIL AL VOLANTE...

Nuevas medidas de la DGT

El Consejo de Ministros ha aprobado un paquete de medidas con el que se pretende reducir en un 50% el número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico durante los próximos diez años, a la vez que cumplir las recomendaciones de la Unión Europea y la Organización Mundial de la Salud (OMS) en materia de seguridad vial. La mayor parte entrarán en vigor a comienzos del próximo año. Estos son los cambios más relevantes.

-MENOS VELOCIDAD EN CIUDAD.-

No se podrá circular a más de 30 km/h en vías de un único carril por sentido de la circulación. En las vías en que no exista separación entre



acera y calzada el límite será de 20 km/h, y en las de dos o más carriles por sentido, seguirá siendo de 50 km/h. Estas medidas ya habían sido aplicadas en algunas ciudades españolas y ahora se extienden a todo el territorio.

-INFRACCIONES.-

-Aumentan de 3 a 6 los puntos que se pierden por utilizar el móvil al volante.
-Se elevan de 3 a 4 los puntos que nos quitarán por no utilizar el cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil o el casco, y se incorpora explícitamente como causa de sanción el mal uso de estos elementos.
-Se considerará infracción grave llevar mecanismos de



detección de radares, lo que supondrá 500 euros de multa y la pérdida de 3 puntos. En la actualidad solo está sancionado el uso de estos dispositivos durante la conducción.
-Los turistas y motocicletas ya no podrán rebasar en 20 km/h los límites de velocidad en las carreteras convencionales cuando adelanten. Esta medida ya había sido eliminada en el resto de países de la Unión Europea.
-Cometer fraude en los exámenes de conducir utilizando dispositivos de intercomunicación no autorizados será considerado muy grave y se sancionará con 500 euros y 6 meses sin poder presentarse al examen.

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL.-

Los patinetes y vehículos de movilidad personal de una o más ruedas, dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos, solo podrán circular entre 6 y 25 km/h y deberán cumplir las mismas normas de circulación que el resto.

No podrán circular por aceras o zonas peatonales, ni tampoco por vías interurbanas, travesías, autopistas y autovías que transcurran dentro de una ciudad, ni en túneles urbanos. Estos vehículos deberán disponer de un certificado que acredite que cumplen los requisitos técnicos contemplados en un manual que aprobará la DGT.

-PERMISO DE CONDUCIR.-

Se reduce a 18 años la edad mínima para conducir camiones (estaba en 21 años). Esta edad será aplicable a los conductores de autocares sin pasajeros y en un radio máximo de 50 km. A partir de los 21 años, y con el CAP

de 280 horas aprobado, podrán llevar pasajeros. -Las empresas podrán acceder online al Registro de Conductores para conocer si el permiso de conducir de sus trabajadores está vigente.

-Se amplía de 3.500 kg a 4.250 kg el peso de las furgonetas que se pueden conducir con el permiso B para el transporte de mercancías, solo cuando el incremento de la masa se deba a los nuevos sistemas de propulsión.

-Se especifican los equipos de protección obligatorios que tienen que llevar los aspirantes en las pruebas para la obtención de los permisos de moto.

-RECUPERACIÓN DE PUNTOS

Se podrán recuperar 2 puntos por la realización de cursos de conducción segura certificados por la Dirección General de Tráfico y habrá dos años para recuperar el saldo inicial de puntos, plazo que ahora varía en función de la gravedad de la infracción.



EL TÍTULO DE MARCAS ESTÁ EN EL AIRE, CON HYUNDAI AVENTA JANDO A TOYOTA POR SOLO 7 PUNTOS. Y AL DE PILOTOS OPTAN CUATRO



Cuando el Covid casi pudo con el Mundial de Rallies

El Mundial de Rallies es uno de los certámenes automovilísticos donde el Covid más ha impactado, con un calendario vapuleado a tenor de las circunstancias globales. De confirmarse finalmente su celebración, en el Rally de Monza se resolverán todos los títulos con posibles desenlaces sorprendentes ante la clasificación actual.

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

Flamante campeón del mundo en 2019 y recién fichado por Hyundai, Ott Tanak se convirtió en una suerte de señal de la dinámica en el presente Campeonato del Mundo: un certamen golpeado por la incertidumbre para todos sus protagonistas. En el cuarto tramo del Montecarlo Tanak y Marvin Jarveoja salieron del as-

falto por los aires a casi 180 km/h. Cayó por un barranco en un accidente que duró catorce segundos con un coche en movimiento y sin control. Afortunadamente, la pareja estonia no sufrió daños físicos, pero Tanak perdió un tiempo precioso para conocer su nueva montura que quizás pagó en la primera parte de la temporada, un accidente que a la postre se confirmó letal para sus aspiraciones a renovar

el título. El Mundial de Rallies se ha convertido en uno de los certámenes automovilísticos que más ha sufrido el impacto del coronavirus. El Covid-19 cayó como una bomba que destruyó todo el calendario 2020.

Porque a partir de Suecia, el Mundial entró en una espiral de dudas que aún sigue latente hasta la última prueba, el Rally de Monza, que podría también ser cancelada ante la evolución de la

pandemia en Italia durante estas últimas semanas. Con tres rallies celebrados sobre los trece originales, empezó la cascada de cancelaciones. Portugal caía de su fecha en abril, mientras que el retorno del Safari se posponía para la próxima temporada. Nueva Zelanda y Japón serían las siguientes víctimas del virus ante las reticencias de los equipos para largos traslados. Gran Bretaña (Gales) perdía su cita con el

Mundial por primera vez en cuarenta años, y también se cancelaba el Rally de Finlandia, previsto para agosto. En varios casos se trataba de incertidumbre sobre posibles restricciones más que la situación particular de alguno de estos países con el virus. Argentina y Chile también eran canceladas, aunque en este último caso debido a la situación política y social del país. De modo que, de mantenerse el Rally Monza, solo

siete pruebas conformarán una temporada excepcional.

Thierry Neuville abrió fuego en Montecarlo para Hyundai, su primera victoria en la mítica prueba. La marca coreana parecía firme candidata al triunfo con alguno de sus pilotos en 2020. Luego llegó la sorprendente victoria de Elfyn Evans en Suecia, por delante del mismísimo Tanak. Tommi Mäkinen avisaba en Suecia que no

habría ordenes de equipo y que todos sus pilotos, incluido el joven Kalle Rovanpera, podrían luchar por el título. Evans se convertía en el primer británico en ganar esta prueba, pero también en candidato al título a pesar de contar a su lado con Sebastian Ogier en Toyota.

En México, tercera cita del calendario inicial, ya empezó el coronavirus a extender sus efectos en el Mundial. Precisamente aquí Ogier cosechó

su triunfo en 2020, una prueba en la que paradójicamente no quiso haber tomado parte. De hecho, fue interrumpida en su recta final ante el confinamiento que se iniciaba en Estados Unidos y Europa. El francés lideraba el campeonato por delante de su compañero Evans. El piloto galo superó allí por casi medio minuto a Ott Tanak, a quien el accidente de Montecarlo pesaba cada vez más decisivamente según desaparecían pruebas del calendario. Porque el calendario empezó a tambalearse y varias pruebas a caerse una tras de otra como fichas de dominó.

Tres rallies, y tres ganadores diferentes. Llegó el cuarto en el Rally de Estonia, novedad de última hora para suplir otras pruebas canceladas. En esta ocasión se trataba de un recorrido idóneo para el actual campeón, Ott Tanak, quien no desaprovechó la oportunidad para lograr la primera



EVANS ES EL ÚNICO PILOTO QUE HA GANADO DOS PRUEBAS EN 2020, Y LLEGARÁ A MONZA CON 14 PUNTOS MÁS QUE SU COMPAÑERO OGIER



◀ Elfyn Evans no lideraba las apuestas al inicio de la temporada, pero ha sido regular –ningún 0– y ganó los rallies de Suecia y Turquía.



◀ Sebastian Ogier se llevó el triunfo en México, pero no sumó un solo punto en la prueba turca y eso le resta muchas posibilidades.



◀ Cerdeña fue clave para mantener las aspiraciones de Hyundai al título de Marcas, pues Dani Sordo venció –arriba– y Thierry Neuville completó el doblete. Y el belga, tercero a 24 puntos, aún puede lograr matemáticamente el título de Pilotos. Como su compañero Ott Tanak, cuarto pero a 28 puntos del líder.

y única victoria hasta el momento en 2020. Los errores costaban muy caros. Ahora se trataba de Thierry Neuville, quien salía del Rally descolgado de la lucha por el título con un cero. Afortunadamente, el segundo puesto de Craig Breen mantenía viva a Hyundai para aspirar al título de Constructores, pero la incertidumbre ante el calendario no permitía estrategias ni pronósticos. Nadie sabía a qué atenerse ni dónde se correría finalmente.

El campeonato seguirá confirmando un paradójico desarrollo en Turquía, donde Evans era el primero en repetir victoria en el presente campeonato. Pero si la fortuna y los dados iban a jugar un papel importante en 2020 ante las circunstancias cambiantes, jugaron en contra

de Sebastian Ogier. El francés hubo de abandonar en el penúltimo tramo por culpa del motor, a escasos kilómetros del final. De liderar el campeonato y consolidar su ventaja, a salir con 18 puntos por detrás de su compañero de equipo y con la libertad de Toyota entre sus pilotos. Por entonces, el calendario todavía albergaba tres pruebas incluidas a última para concluir. Quedaba margen de recuperación para el francés. Pero Ogier se quedaría sin alguna de las balas en la recámara. Y en Turquía finalmente terminaba Sebastian Loeb su colaboración de dos años con el fabricante coreano, y quizás su increíble historia en los rallies. El francés se despedía con el tercer puesto, encaminado ahora hacia el mundo de los raids y el Dakar con

el nuevo equipo de David Richards y Nani Roma como compañero.

Aún quedaba otro piloto nuevo por estrenarse en lo más alto del cajón. Fue el turno de Dani Sordo. El español ganaba por segunda vez en el Rally de Italia, y el doblete con Thierry Neuville por detrás compensaba a Hyundai en sus aspiraciones al título de Constructores mientras se le escapaba el de Pilotos a sus pupilos. En la meta de Cerdeña, Sordo llevaba en el coche el nombre de Laura Salvo, la copiloto española fallecida ese fin de semana en el Rally Vidreiro de Portugal. Sordo y Barrio tuvieron suerte de mantener la victoria después de que se descubriera que una parte del subchasis de su Hyundai i20 tenía un peso antirreglamentario de 24

gramos de diferencia, lo que supuso una multa de 30.000 euros al equipo.

El reparto de puntos en la cita italiana ayudaba, sin embargo, a tensar la clasificación a falta de dos rallies. El segundo puesto del belga, la victoria del Power Stage final para Tanak, el cuarto de Evans y el tercer puesto de Ogier reducían diferencias. Y Ogier recortaba cuatro puntos a su compañero de Toyota, con tan solo catorce de diferencia a falta de dos pruebas, a pesar de haber subido más veces al podio que su compañero de equipo. Sin embargo, para los rivales de Evans, y especialmente Ogier, llegó el jarro de agua fría con la cancelación de la penúltima prueba, el Rally de Ypres, otra de las novedades de re-

puesto para la presente temporada. En un campeonato tan dislocado la regularidad –y la fortuna– se convirtió en factor clave. Evans llegará al Rally de Monza con 14 puntos de ventaja sobre Ogier, y líder gracias a aquella victoria de Suecia y porque, a diferencia de Ogier, Tanak y Neuville, el británico no ha cosechado ningún cero en el resto de las pruebas.

A la hora de cerrar estas líneas el Rally de Monza se mantenía en el calendario, y no cabe descartar su cancelación ante la situación en Italia, donde los servicios hospitalarios estaban alcanzando límites preocupantes a mediados de noviembre. Si finalmente fuera el caso, Elfyn Evans sería el campeón de 2020, el último en las apuestas de enero fren-

te a Ogier, Tanak y Neuville. En todo caso, su ventaja en la clasificación le deja margen de maniobra en el singular formato de la prueba italiana. Pero son treinta puntos en juego que podrían dar un vuelco en caso de que a Evans le llegara en esta prueba el único cero que aún no ha marcado en toda la temporada.

Con 28 puntos de desventaja y en cuarta posición, Ott Tanak depende de todos sus rivales para renovar. El segundo piloto de Hyundai, Thierry Neuville, no lo tiene más fácil, ya que marcha 24 puntos por detrás de los dos pilotos de Toyota. Habrá que ver si Tommi Mäkinen entra en juego con las órdenes de equipo ante el peligro de perder el título de Pilotos con Evans y

Ogier como principales candidatos. Podría darse el caso de que el título se jugara en el último Power Stage del campeonato. Tan intenso o más será el cierre del título de Constructores, con solo siete puntos de diferencia entre Hyundai y Toyota, y con múltiples combinaciones de puntos posibles. Al cerrar estas líneas aún no se había confirmado la presencia de Dani Sordo, cuya participación sería crucial en un rally de asfalto para decantar las aspiraciones de la marca coreana. El Rally de Monza también resolverá el Mundial Junior, que debido al coronavirus se enfrenta aquí a su primera prueba de asfalto en 2020 después de las citas de Suecia, Estonia e Italia-Cerdeña. Se repartirán 1,5 puntos a todos los

pilotos que participaron en dos pruebas del campeonato y quienes participaron en las tres anteriores descontarán su peor resultado. Martins Sesks llega con 10 puntos sobre Tom Kristensson y 15 sobre Sami Pajari.

La FIA ya ha comunicado un calendario normalizado para 2021. De momento, solo resta cerrar tan singular temporada con la confirmación de la cita de Monza, que tendrá como epicentro el mítico trazado. Con 241 kilómetros competitivos, la mitad del recorrido total, será la más compacta en la historia del certamen. Su celebración evitaría que Elfyn Evans y Hyundai celebren anticipadamente sus títulos, y el coronavirus gane su última batalla al Mundial de Rallies.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS VENTAS ACUMULAN UN 36,8% DE CAÍDA ESTE AÑO

Los planes de ayuda a la compra no han servido para frenar la caída de las ventas en nuestro país que, con 669.662 unidades matriculadas, acumulan un descenso del 36,8% a lo largo del año. La incertidumbre y la crisis provocada por la pandemia del coronavirus condicionan a los españoles a la hora de comprar coche y el pasado mes de octubre encadenó una nueva bajada de las matriculaciones, situándose en 74.228 unidades, lo que supone un descenso del 21%. Según los datos de las principales asociaciones del sector –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)– este año, solo julio ha dado un respiro al mercado, con una leve subida del 1,1%, mientras que en agosto, septiembre y octubre las ventas han seguido cayendo.

Una tendencia que no parece vaya a cambiar en lo que queda de año y a la que podrían sumarse nuevas caídas a partir de enero de 2021, cuando entre en vigor la nueva normativa de emisiones WLTP, que conllevará que

vehículos que hasta ahora estaban exentos de pagar el impuesto de matriculación tengan que hacerlo debido al cambio de parámetros de medición de las emisiones.

El descenso en las ventas se ha producido en todos los canales, en especial en el de los alquiladores, que bajó un 46,2%, hasta las 2.884 unidades, lastreado por la disminución del turismo debido a los confinamientos. El canal de particulares también cayó en octubre un 22,7%, con 37.974 unidades comercializadas.

Seat sigue liderando el mercado, pero en octubre el modelo más vendido fue el Dacia Sandero, y el Seat León –primero desde hace años– bajó hasta el tercer puesto, colocándose por detrás de otro Seat, el Arona.

Aunque las ventas caen, poco a poco se va confirmando una tendencia hacia la compra de modelos ecológicos. Las matriculaciones de electrificados, híbridos y de gas llegaron en octubre a las 20.450 unidades, creciendo un 40,15% apoyadas sobre todo por el Plan Moves.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS	
Octubre	Enero-Octubre
SEAT 6.524	SEAT 56.070
PEUGEOT 6.073	VW 53.116
VW 5.475	PEUGEOT 51.346
TOYOTA 4.838	TOYOTA 46.308
RENAULT 4.613	RENAULT 45.499
KIA 4.300	KIA 37.523
DACIA 4.054	HYUNDAI 34.997
HYUNDAI 3.712	CITROËN 34.965
CITROËN 3.655	MERCEDES 31.392
MERCEDES 3.567	AUDI 30.436

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Octubre	Enero-Octubre
SANDERO 2.379	LEÓN 18.615
ARONA 1.964	SANDERO 18.247
LEÓN 1.846	QASHQAI 15.416
COROLLA 1.671	CLIO 14.818
3008 1.607	ARONA 12.606
QASHQAI 1.526	COROLLA 12.570
2008 1.468	ATECA 11.512
CAPTUR 1.433	3008 11.476
DUSTER 1.302	2008 11.295
CLIO 1.279	CAPTUR 11.114

AUDI El Q2 se pone al día

El más pequeño de los Q de Audi, su familia de SUV, se acaba de renovar después de cuatro años en el mercado y ya está a la venta en nuestro país. Su gama cuenta por el momento con dos variantes mecánicas: el Q2 35 TFSI, con un motor 1.5 de 150 caballos, y el diésel 35 TDI, con la misma potencia. Y a principios de 2021 llegará el 30 TFSI con el motor 1.0 de 110 caballos, que será el acceso a la gama. Está disponible con cinco nuevos colores –verde manzana, gris Manhattan, azul Navarra, gris Flecha y azul Turbo– y en cuanto a acabado, además de

la versión básica se ofrece con la línea advanced y S line. Desde el acabado de entrada, el equipamiento ya es muy completo, con faros LED delanteros, Audi parking system trasero, control de velocidad, dos tomas USB delanteras, cuadro de instrumentos en color, el asistente de arranque en pendientes... El básico tiene un precio de partida de 29.760 euros, para el 35 TFSI. En cuanto al nivel de equipamiento, el advanced supone un sobrepeso de 2.100 euros respecto al acabado básico y suma,

por ejemplo, llantas de aleación de 17 pulgadas y paquete connectivity (Audi Smartphone interface y preparación para navegación), así como climatizador de confort y pilotos traseros LED. Y el acabado S line tendrá un sobrepeso de 1.250 euros con respecto al

acabado Advance, sobre el que añade tren de rodaje deportivo, asientos delanteros deportivos, llantas de aleación ligera de 18 pulgadas de Audi Sport, paquete de iluminación ambiente y Audi drive select.



Desde 29.760 €

PRECIOS	
UX 300e ECO	49.900 €
UX 300e Business	53.300 €
UX 300e Executive	57.800 €
UX 300e Luxury	63.500 €



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

UX 300E El primer eléctrico de Lexus

La marca japonesa, especializada en la tecnología híbrida, llega al mundo cien por cien eléctrico con el UX 300e, un SUV compacto de 4,5 metros de longitud que ofrece un motor eléctrico de 150 kW (204 CV), capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos y que homologa una autonomía de 315 kilómetros bajo el protocolo WLTP.

El UX 300e ya está disponible en el mercado español con una gama formada por cuatro acabados –ECO, Business, Executive y Luxury–; todos ellos cuentan con unos acabados de altísima calidad y un cuidado por el detalle que es una de las señas de identidad de Lexus. Desde el nivel más básico ofrece elementos como los faros Bi

LED, el Lexus Safety System +, control de crucero adaptativo, llantas de aleación o compatibilidad con Android Auto o Apple CarPlay. En el Business suma sensores de aparcamiento –delanteros y traseros– o cámara trasera con guías de aparcamiento. El Executive añade tapicería de cuero, Smart Entry o cargador de móvil inalámbrico. Y el nivel Luxury incorpora luces Multi-LED, antinieblas delanteras LED y función cornering, portón trasero eléctrico con función Kick Power, Head-up Display o sistema de detección de ángulo muerto.

OPEL El nuevo Crossland, ya a la venta

El renovado Opel Crossland, el SUV urbano de la marca alemana que se fabrica en Zaragoza, ya está a la venta. El Crossland se estrena con el nuevo diseño mar-

cado por un frontal con el Opel Vizor como rasgo más destacado, un aire de familia que se incorporará al resto de modelos de la marca alemana.



Está disponible con tres motorizaciones: los gasolina 1.2 con 110 y 130 caballos y el diésel 1.5 de 120 caballos, con cambio manual o automático de seis velocidades. Se ofrece con cuatro niveles de acabado: el Edition equipa faros LED o sistema de infoentretenimiento Multimedia Radio, con pantalla táctil a color de 7 pulgadas compatible con Apple CarPlay y Android Auto. El GS

PRECIOS	
1.2G 110 CV 6v Edition	20.650 €
1.2G 110 CV 6v GS Line	21.650 €
1.2G 130 CV 6v GS Line	22.550 €
1.2G 130 CV 6v Business Elegance	24.050 €
1.2G 130 CV Aut 6v Business Elegance	25.350 €
1.2G 130 CV Aut 6v Ultimate	26.850 €
1.5D 110 CV 6v Edition	21.250 €
1.5D 110 CV 6v GS Line	22.250 €
1.5D 120 CV Aut 6v Business Elegance	25.500 €
1.5D 120 CV Aut 6v	27.000 €

Line acentúa el aspecto deportivo y añade llantas de 17 pulgadas negras, techo negro y la línea roja de la marca, asientos AGR delanteros, raíles de techo... El Business Elegance incluye cá-

mara panorámica trasera, asistente de aparcamiento delantero y trasero, Multimedia Navi Pro y cargador inalámbrico. Y el tope de gama, el acabado Ultimate, suma asistente de aparcamiento automático, sistema de infoentretenimiento Multimedia Navi Pro con pantalla táctil a color de 8 pulgadas, asientos ergonómicos AGR tapizados en Alcantara negro y climatizador.

RENAULT Ya está aquí el Twingo eléctrico

El nuevo eléctrico de Renault, el urbano Twingo, ya está a la venta en España. Con 190 kilómetros de autonomía –270 en ciclo urbano– y una potencia de 60 kW –82 caballos– el pequeño francés se postula como una gran alternativa para la movilidad ur-

bana. Y con un precio que acerca a un gran número de posibles usuarios la tecnología eléctrica. Con acabado ZEN, que incluye llantas de aleación de 15 pulgadas, luces de día LED, Easy Link con pantalla táctil de 7 pulgadas con navegación + Pack Sound o radar de proximidad posterior con cámara, el precio es de 19.425 euros. Y la serie limitada Vibes, con diseño específico, cuesta 20.312 euros. Precios a los que se pueden restar las ayudas del

Plan Moves o el Plan Renove.



Desde 19.425 €



Dealerbest impulsa una campaña de ahorro para concesionarios

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 seis meses.

Ahorro de hasta un 85% 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.

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.

¡Aprovecha las ventajas que te ofrece el plan de ahorro de Dealerbest! Ponte en contacto con nosotros y un miembro de nuestro equipo estará encantado de resolver todas tus dudas.

¿BUSCAS EMPLEO?
Encuétralo en el mundo del motor.

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

f | in | t | dealerBest

CITROËN El e-SpaceTourer, desde 39.970 euros

Las versiones eléctricas del SpaceTourer, el vehículo de transporte de pasajeros de la marca francesa que ofrece, en sus tres longitudes de carrocería espacio para hasta 9 ocupantes, ya están disponibles. Con las mismas características y capacidades que las versiones de combustión, el e-SpaceTourer se ofrece en versiones XS -4,60 metros-, M -4,95- y XL -5,30-

de carrocería y dos alternativas por capacidad de la batería. Con batería de 50 kWh homologa 230 kilómetros de autonomía bajo el protocolo WLTP y está disponible en las tres carrocerías. Para las dos carrocerías más grandes, hay una versión con batería de 75 kWh y 330 kilómetros de autonomía.



La gama cuenta con dos versiones para particulares -Feel y Shine- y un acabado específico para empresas, denominado Business. Y los precios parten de los 39.970 euros que cuesta el e-SpaceTourer XS con acabado Business.

TOYOTA

EL PRIUS SE HACE PLUG-IN

El pionero de los híbridos, el Toyota Prius, estrena una versión híbrida enchufable que ya está a la venta en nuestro país. Con un motor de gasolina y dos motores eléctricos, el Prius suma una potencia conjunta de 122 caballos y una autonomía eléctrica de 45 kilómetros que le hace acreedor a la etiqueta 0 de la DGT. Su batería de 8,8 kWh se recarga en dos horas en una toma de 3,3 kWh -la máxima potencia que admite- o en cuatro en un enchufe convencional. Pero además puede contar con un techo con paneles solares que permite recargar la batería -tanto en marcha como parado- con energía solar.

Cuenta con tres niveles de equipamiento: Advance, Solar y Luxury. Desde el prime-

PRECIOS

Prius Plug In Advance	33.900 €
Prius Plug In Solar	37.150 €
Prius Plug In Luxury	37.150 €

ro ofrece de serie llantas de aleación, faros delanteros LED matriciales, asientos delanteros calefactables, climatizador bi-zona, cámara de visión trasera, sistema de entrada y arranque sin llave, navegador y la última versión de Toyota Safety Sense.

El acabado Solar añade el techo con paneles solares y es la versión para los clientes que quieren estar a última en materia de tecnología y eficiencia. Por último, el acabado Luxury añade a lo que ya ofrece la versión Advance, elementos de confort y seguridad como la tapicería de cuero y regulación eléctrica en los asientos delanteros, cargador inalámbrico, Head-up Display, sistema avanzado de asistencia al aparcamiento y detector de ángulo muerto.



DS

El DS9, desde 54.000 euros

El DS9, la berlina que es el buque insignia de la marca, ya se puede comprar. Aunque su llegada al mercado no será hasta la primavera del próximo año, la marca francesa ya admite pedidos. Con 4,93 metros de longitud y una silueta clásica, en el DS9 tendrán gran protagonismo las

versiones híbridas enchufables E-Tense, pero además, contará con una variante de combustión, con el motor de gasolina PureTech de 225 caballos asociado al cambio automático EAT8.

En la parte E-Tense, serán tres las alternativas. Desde el primer momento del lanzamiento estará

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

el E-TENSE de 225 CV, y más adelante una versión de autonomía extendida que aumentará su potencia hasta los 250 caballos y el tope de la gama, el DS9 E-Tense de 360 caballos con tracción inteligente a las cuatro ruedas. En todos los casos contarán con la etiqueta 0 de la DGT, que se otorga a los modelos más limpios. Disponible en dos acabados, Performance Line+ y Rivoli+, y con tres ambientes interiores -Alcantara Negro, Cuero Negro Basalto y Opera-, el precio parte de 54.000 euros en el caso de la versión PureTech 225 y de 56.500 para el E-Tense de 225 caballos.



PRECIOS

500e Action 70kW (95cv)	24.900 €
500e Passion 320km 87kW (118cv)	28.400 €
500e Icon 320km 87kW (118cv)	29.900 €
500e laPrima 320km 87kW (118cv)	34.900 €
500e 3+1 Passion 320km 87kW (118cv)	30.400 €
500e 3+1 Icon 320km 87kW (118cv)	31.900 €
500e 3+1 laPrima 320km 87kW (118cv)	36.900 €
500e Cabrio Passion 320km 87kW (118cv)	31.400 €
500e Cabrio Icon 320km 87kW (118cv)	32.900 €
500e Cabrio laPrima 320km 87kW (118cv)	37.900 €

FIAT

Llega la familia 500e

Con tres carrocerías -Berlina, Cabrio y 3+1 con portezuela trasera-, dos niveles de potencia y autonomía -95 CV y 180 kilómetros o 118 CV y 320 kilómetros- y tres acabados, llega el urbano eléctrico

de Fiat dispuesto a revolucionar la movilidad en la ciudad. En el acabado Action, solo disponible en la versión Berlina, ofrece el motor de 95 CV y la máxima economía. Ya ofrece elementos como detección

de somnolencia, frenado de emergencia autónomo, mantenimiento de carril o reconocimiento de señales de tráfico. El Passion, con el motor grande y disponible en las tres carrocerías, suma control de crucero o pantalla central de 7 pulgadas con sistema UConnect. Y, por último, el Icon añade control por voz, pantalla de 10,25 pulgadas o llave inteligente.



FORD

VERSIÓN ACTIVE PARA EL ECOSPORT

La gama EcoSport se refuerza con una versión de corte más aventurero denominada Active. Con el motor 1.0 EcoBoost en su versión de 125 caballos y cambio automático de 6 velocidades, está disponible con tracción delantera. Llama la atención por su aspecto campero, con pasos de rueda ensanchados y de color negro, carrocería bitono -con el techo y los espejos retrovisores en color negro-, nuevas llantas específicas de 17 pulgadas o las barras longitudinales de techo.

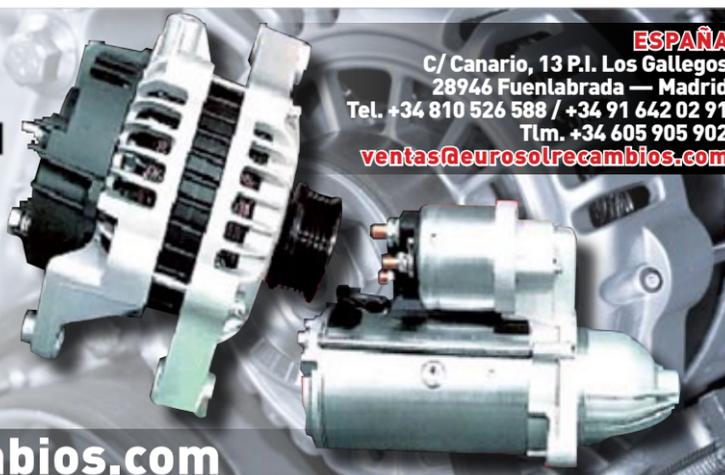
Su equipamiento se puede modelar con tres paquetes: X, con retrovisores plegables eléctricamente, entrada y arranque sin llave, sistema Sync3, navegador y módem integrado. El Paquete Seguridad ofrece sensores de parking delanteros, cámara de visión trasera, detector de fatiga... Y el Paquete Invierno cuenta con asientos delanteros, volante y parabrisas calefactados.

El Ford EcoSport Active está disponible por 24.100 euros.

EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com



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



¿NISSAN MICRA O SUZUKI SWIFT?

Pablo O.G.

En casa queremos cambiar el segundo coche que utiliza básicamente mi mujer. A ella le gusta el Nissan Micra y a mí el Suzuki Swift, un vehículo que siempre me ha cautivado. Vivimos en Madrid y el uso es básicamente por ciudad y para llevar a nuestra hija de cuatro años al colegio. Nos gustaría saber su opinión al respecto. Muchas gracias.

RESPUESTA

Dentro del numeroso segmento B estos dos utilitarios son de los más originales en cuanto a diseño, y exclusivos porque no son precisamente superventas. Te diríamos que si el vehículo lo va a utilizar tu mujer, prácticamente lo tienes todo perdido, aunque te ponemos las cartas boca arriba para que puedas argumentar y, en su caso, convencer a tu pareja.

El Suzuki Swift acaba de someterse a una actualización que salpica ligeramente a su estética exterior e interior, y en mayor medida a su equipamiento. Sólo está disponible con una variante híbrida ligera de 83 CV que le permite acceder a la etiqueta medioambiental ECO. Quizás por ahí ya tengas algo ganado porque le permitirá circular con más libertad cuando se activan los protocolos de contaminación en Madrid, además de poder acceder a las áreas más restringidas o gozar de descuentos en la zona de estacionamiento vigilado.

El Micra también es todo un veterano con una larga experiencia detrás. En esta última generación creció hasta los cuatro metros. También es más ancho y bajo que su rival. La presentación del interior goza de algún material acolchado –el Swift se remata con calidad, pero todos los plásticos son duros– y goza de una mayor capacidad del maletero: 300 litros frente a 265. Sin embargo, y pese a ser más pequeño, el Suzuki ofrece algún centímetro extra en las plazas traseras y las puertas tienen un grado de apertura más generoso, argumentos muy atractivos cuando tienes que instalar todos los días a tu hija en la silla infantil.

Como ya hemos adelantado al principio, el



Swift recurre a un motor 1.2 Dualjet de cuatro cilindros con 83 CV y un sistema mild hybrid de 12V. Presenta una pequeña batería de iones de litio de 0,12 kWh que almacena energía por medio de la frenada regenerativa, para luego alimentar un pequeño motor eléctrico que sirve de apoyo al térmico al iniciar la marcha y en algunas aceleraciones. Nunca impulsará por sí solo el vehículo. Es más un tema de eficiencia que otra cosa. De hecho homologa un consumo de sólo 4,9 l/100 km en ciclo WLTP. El cambio es manual de cinco relaciones.

Por su parte, el Micra monta un bloque triclíndrico 1.0 turboalimentado de 100 CV –también hay una versión de 117 CV– asociado a una caja manual de cinco marchas, y también con

tracción delantera. No es tan refinado como el de su rival, pero sí presume de un mayor rendimiento y prestaciones. Y el consumo se incrementa hasta los 5,6 l/100 km.

El tacto general del Swift es más agradable y sus cualidades urbanas, más atractivas. Si sales de la ciudad su comportamiento es más nervioso y ágil que el del Micra, que tiene un centro de gravedad más bajo y mayor impresión de aplomo. Los dos gozan de un equipamiento muy generoso en su dotación, con avanzados asistentes de conducción, seguridad y conectividad. El precio PVP de salida en el caso del Micra es de 17.945 euros, por los 17.270 euros que cuesta el Swift. Ahora te toca convencer a tu mujer...

CARTA DE LA SEMANA

CONSULTAS RÁPIDAS



QUIERO SABER SI SIENDO COMERCIAL ME PUEDO ACOGER A LOS 3 MESES PARA RECUPERAR EL CARNÉ TRAS LA PÉRDIDA DE TODOS LOS PUNTOS

En todo lo relacionado con la pérdida de puntos, ya sea curso de recuperación parcial, ya sea tiempo que un conductor tiene que estar sin conducir tras declararse la pérdida de vigencia del carné por la pérdida de todos los puntos, hay que distinguir dos tipos de conductores: un grupo estaría formado por los considerados conductores profesionales y en el otro estaría el resto. Los conductores profesionales, por el mero hecho de serlo, pueden realizar el curso de recuperación parcial de puntos cada año, y tras la pérdida de vigencia de su carné tienen que permanecer tres meses sin conducir. El resto de conductores sólo pueden realizar el curso de recuperación parcial cada dos años, y tras declararse la pérdida de vigencia de su carné por la pérdida total de puntos deberán permanecer sin conducir seis meses. En este sentido, sólo serán considerados conductores profesionales aquellos cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, es decir, básicamente serán aquellos que en su contrato de trabajo conste que son conductores. En caso de ser un empresario autónomo será considerado conductor profesional aquel que conste dado de alta, tanto en Hacienda como en la Seguridad Social, en un epígrafe de transporte. Estas circunstancias deberán acreditarse ante la Dirección General de Tráfico mediante certificación expedida por la empresa para la que el conductor ejerza la actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa; y en el caso de los autónomos, la certificación será sustituida por una declaración del propio empresario.

BUENA PREGUNTA

SE PRODUCIRÁ SI OBSTACULIZA, DIFICULTA O PONE EN PELIGRO LA CIRCULACIÓN

¿Cuándo puede ser un vehículo retirado por la grúa municipal?

RESPUESTA

Los motivos por los que un vehículo puede ser retirado por la grúa municipal y trasladado al depósito son muy variados, y prácticamente permiten la retirada del vehículo cuando se produzca una infracción. Así se indica que el vehículo podrá ser retirado de la vía y depositado en el lugar designado al efecto siempre que constituya peligro, cause perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público. Del mismo modo podrá ser retirado cuando el vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal, como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza. Cuando el vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación, o para el servicio de determinados usuarios y en las zonas reservadas a la carga y descarga.

También podrá ser retirado por la autoridad encargada de la gestión del tráfico. En los casos en que el vehículo se encuentre en zona de estacionamiento con limitación horaria, podrá ser retirado cuando no se haya colocado el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado. También podrá ser retirado en caso de accidente que impida continuar la marcha, cuando se acuerde su inmovilización y no haya lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas, así como, cuando se haya acordado su inmovilización y no cesen las causas que la motivaron. En todo caso será retirado el vehículo que obstaculice, dificulte o suponga un peligro para la circulación. Por último, hay que recordar que los gastos que se originen como consecuencia de la retirada del vehículo, salvo en los casos de sustracción o en contra de la voluntad de su titular, serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo.



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

CONSULTAS RÁPIDAS

NIVELES DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

A. Segura

La conducción consta de varios niveles, desde el 0, que se adjudica a un vehículo sin asistencia, hasta el 5, que no necesitaría de volante ni siquiera carné de conducir. El nivel 1 sería simplemente un control de velocidad de cruce; el 2 se lograría con ayudas como un asistente de mantenimiento de carril o un control de cruce adaptativo con función Stop&Go,

que permite iniciar la marcha y detenerse automáticamente si circulamos en caravana. A partir de ahí las homologaciones todavía son muy restrictivas, porque es donde verdaderamente comienza la conducción autónoma.

LA POTENCIA TOTAL EN LOS HÍBRIDOS

Carlos C.R.

Efectivamente, si calculas la potencia conjunta de un vehículo híbrido o un híbrido enchufable

casi nunca te saldrán las cuentas. Si sumas la potencia del motor térmico y la del motor o motores eléctricos es muy probable que te salga una cifra más alta que la que homologa el fabricante. Y las diferencias son muy llamativas en algunos casos. El motivo es que la gestión de los sistemas híbridos no suele permitir que todos los motores trabajen a la máxima potencia a la vez. Lo puede hacer uno en un momento determinado, pero normalmente no lo hacen todos en el mismo instante.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

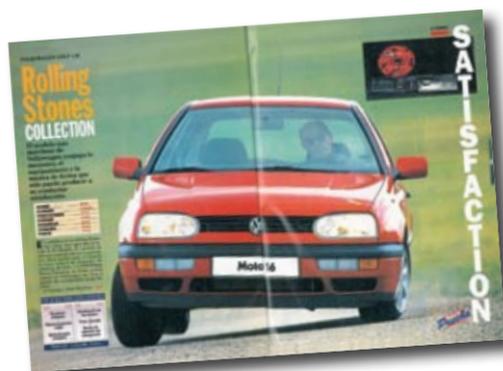
Adiós a Juan Manuel Fangio

La muerte de Fangio, el hombre de los cinco títulos de Fórmula 1, dejaba paso al nacimiento de un mito.

El Seat Córdoba, la variante de tres volúmenes del Ibiza, estrenaba una deportiva versión de tres puertas, denominada SX.

Entre las novedades de producto de esta semana, conducíamos

una versión intermedia 3.7 de 230 caballos del imponente Audi A8. Además, la familia 323 de la siempre original Mazda. Y el nuevo Opel Vectra, con innovaciones para mejorar su rendimiento.



LA PORTADA

Nº 615

FECHA

1-8-1995

HABLAMOS DE

Ford Explorer, Jeep Grand Cherokee, Range Rover y Mitsubishi Montero, cuatro todoterrenos de lujo para salir al campo a todo plan. Eran los protagonistas de una portada en la que también había espacio para el Seat Córdoba SX o el imponente Ferrari F50.

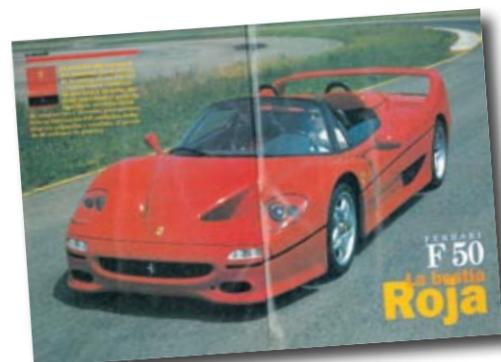
También probábamos el impresionante Ferrari F50, con 520 CV bajo su capó.

Una F-1 que había perdido a su rey indiscutible, un Juan Manuel Fangio ya convertido en mito con sus cinco títulos mundiales -cifra que hace 25 años parecía imposible de superar... y ya hay dos pilotos con siete-.

La prueba de la semana se centraba en la versión 'rockera' del Volkswagen Golf, llama

mada Rolling Stones Collection.

Y la comparativa con cuatro TT de lujo: Explorer, Grand Cherokee, Range Rover y Montero. El Ford -4,8 millones y 156 CV- gustaba por confort de marcha; el Jeep -4,3 millones y 185 CV- por el compromiso carretera-campo. Del Land Rover -9,2 millones y 225 CV- la suspensión variable, y en Mitsubishi -4,7 millones y 181 CV- el comportamiento.



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

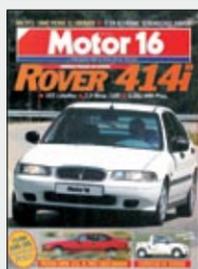
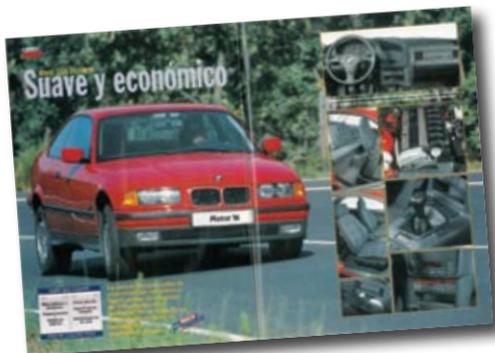
Volkswagen Polo, los primeros 15.000 km

Con el utilitario alemán estábamos en plena prueba de fiabilidad. Y al llegar a su ecuador, recapitulábamos cómo se comportaba este Volkswagen Polo que brillaba por su robustez.

Para empezar, una nueva versión de corte deportivo del Primera que Nissan lanzaba al mercado. La berlina japonesa estrenaba este SRi con un acabado de aire deportivo y 125 caballos bajo el capó.

Un rumor de nuestro 'De buena fuente' nos informaba de que Mercedes pensaba recuperar la legendaria y lujosísima marca Maybach, que llevaba 50 años 'olvidada'.

En las pruebas de la



LA PORTADA

Nº 616

FECHA

8-8-1995

HABLAMOS DE

El Rover 414i, un elegante compacto con el sabor clásico de los modelos británicos, era el protagonista de nuestra portada. Junto a él, la prueba del BMW 323 Coupé, los 15.000 kilómetros con el Volkswagen Polo y un peculiar pick-up sobre la base del Fiat Cinquecento.

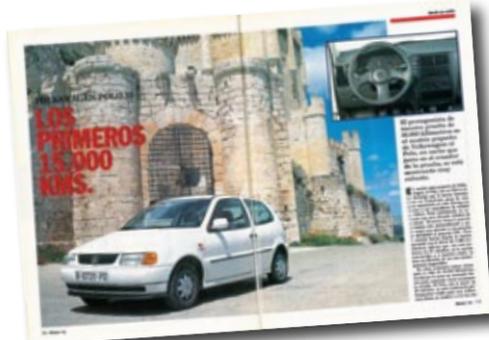
semana, el Rover 414i, un compacto de cinco puertas de clásicas líneas que se probaba por primera vez en España. Con 103 caballos y por 2,2 millones de pesetas, nos gustaba por su presentación y acabado, además de por su cambio preciso y rápido.

También probábamos a fondo el BMW 323 Coupé. Un elegante deportivo de 170 caballos, con un precio por encima de los cin-

co millones de pesetas, que destacaba por un motor brillante y económico y unos potentes frenos.

Y la tercera prueba aún estaba a la mitad. Porque estábamos recorriendo 30.000 kilómetros con el Volkswagen Polo y tras cumplir los 15.000 analizábamos cómo se estaba comportando el utilitario fabricado en Navarra.

Por último, un fuera de serie, el Alfa Romeo 6C 3000 CM.



#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

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€ /MES¹⁾

Entrada: 5.359,72€

47 cuotas, TAE: 4,44%

Última cuota: 21.222,38€



Citroën prefiere Total (1) PVP recomendado en Península y Baleares de un C5 Aircross Hybrid 225 e-EAT8 Feel 32.690€ (Impuestos, transportes, y oferta incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo para achatarramiento, de más de 10 años de antigüedad con la ITV en vigor a la publicación del plan MOVES II y siendo titular del mismo durante al menos los últimos 12 meses, y que financien con una permanencia mínima de 36 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A. Incluye 2.600€ de descuento del Plan MOVES II, gestionado por la CC.AA. correspondiente y sujeto a la aprobación y disponibilidad de fondos, así como al cumplimiento de las condiciones del plan Sujeto a aprobación financiera. Cuota para una duración de contrato de 48 meses y 50.000 kms totales. Capital financiado con comisión de apertura: 28.409,83€. Comisión de apertura: 1.079,55€. TIN: 3,17% Importe total adeudado: 31.562,38€. Precio total a plazos: 36.922,1€. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. PVP para el cliente que no financie: 33.890€. Oferta válida para vehículos matriculados antes del 30/11/2020. El modelo visualizado no se corresponde con el ofertado.

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