

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PROBAMOS DOS DEPORTIVOS



AUDI S8



SUZUKI SWIFT SPORT 48V

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 22 DE DICIEMBRE

Nº 1.787 del 1 al 21 de diciembre de 2020



PRESUME DE 'MADE IN SPAIN'

Probamos el **Cupra Formentor 2.0 TSI VZ 4Drive**

310 CV



EXCLUSIVA MUNDIAL

1.115 CV eléctricos
Conducimos el

Hispano Suiza Carmen Boulogne



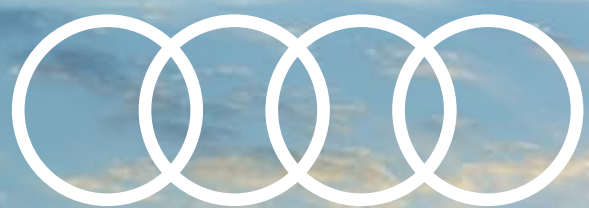
Contacto

CITROËN C4 Y e-C4



Al volante

SEAT LEÓN e-HYBRID



Lo importante es
lo que te hace sentir.



Nuevo Audi Q5 con tecnología OLED digital.

A veces el progreso te hace vivir sensaciones que van más lejos de lo que esperas. Sensaciones como las que te transmite el nuevo Audi Q5 con su seductor y versátil diseño y su innovador frontal más rotundo y deportivo.

Un avanzado vehículo que marca el camino al futuro de la iluminación incorporando nuevos faros traseros con tecnología OLED digital y convirtiendo cada trayecto en un apasionante viaje en el que, vayas donde vayas, sigues siendo el centro del universo gracias a su conectividad sin precedentes. Y así, de repente, sientes que conducir un SUV ya nunca será lo mismo. [Audi.es/nuevoQ5](https://www.audi.es/nuevoQ5)

Nuevo Audi Q5 120-195 kW (163-265 CV). Emisiones combinadas de CO₂ (g/km): 147-209 (NEDC: 123-171 g/km). Consumo combinado de combustible (l/100 km): 5,6-9,2.

Future is an attitude.

SILENT URBAN VEHICLE



CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID HÍBRIDO ENCHUFABLE È-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, por el sistema de amortización francés. Capital financiado con comisión de apertura: 28.409,83€. Comisión de apertura (3,95%): 1.079,55€. TIN: 3,17% Importe total adeudado: 31.562,38€. Precio total a plazos: 36.922,1€. Total intereses: 3.152,55€. Total coste del crédito: 4.232,1€. 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 31/12/2020. 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>

INSPIRED
BY YOU ALL

Al detalle



UN MILAGRO EN LA PISTA

El pavoroso accidente que sufrió Sebastian Grosjean en el GP de Bahrein nos hizo recordar inmediatamente siniestros que acabaron mucho peor. Afortunadamente, este caso también nos sirve para comprobar la tremenda evolución que en materia de seguridad ha vivido la F-1. Una evolución que ha permitido que Grosjean haya salido prácticamente sin lesiones, pueda contarlo y no haya pasado a engrosar la siniestra lista de pilotos fallecidos en la pista. Esta vez hubo milagro.



LA SUBIDA DEL WLTP NO SE ANULA

Pese a las peticiones del sector, y a que otros países como Francia o Portugal han tomado medidas para adaptar las emisiones del impuesto de Matriculación a la homologación WLTP, el Gobierno no va a tomar medidas en este sentido. El peligro de esto, que no es más que una subida de precios encubierta, es que desincentive la demanda, lo que puede afectar a la producción de muchos de esos modelos, que se producen en España y, por tanto, al empleo. Aún está el Gobierno a tiempo de rectificar.

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

Julián 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 Benoit, 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 Valdeiras. 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

Maravillas 'Made in Spain'

La industria española sorprende con un auténtico fuera de serie como el Hispano Suiza Carmen Boulogne y modelos para marcar el paso como el Cupra Formentor, el Citroën C4 y ë-C4 o el Seat León e-Hybrid.

Hay coches que deslumbran y coches que alumbran. Entre los segundos están aquellos que con cada lanzamiento progresan tanto en innovación como en tecnología, y están concebidos para hacer de la conducción un disfrute. Un ejemplo es el Cupra Formentor de 310 caballos que hemos probado a fondo, y del que te contamos todo en este número de Motor 16. De la misma forma que, siguiendo con la tradición que nos caracteriza desde nuestro nacimiento hace más de 37 años, queremos ofrecerles en exclusiva el examen de todo un hiperdeportivo eléctrico de 1.114 CV que deslumbra. Me refiero, como habrán podido imaginar por la portada, a un sueño hecho realidad llamado Hispano Suiza Carmen Boulogne. Un proyecto cien por cien español, promovido por los descendientes del creador de una marca mítica nacida hace más de 116 años. Es el primer Hispano Suiza contemporáneo y llega de la mano de un solvente equipo de primerísimo nivel, liderado por el biznieto del fundador, Miguel Suqué, presidente de la compañía.

La cita para comenzar esta toma de contacto tan especial tuvo lugar a las ocho de una fría mañana de noviembre en la sede-taller de Motor 16, con la llegada del tráiler y su valiosa carga, acompañado de una furgoneta repleta de material de alta tecnología y con cuatro ingenieros a bordo. Así se ponía en marcha una jornada maratónica que arrancaba con una sesión fotográfica en nuestro estudio y te-

nía su continuidad en diferentes escenarios exteriores. El equipo de fotografía produjo a lo largo del día más de 1.400 fotos y cientos de minutos de vídeos de alta definición. Más tarde llegó la hora del traslado para hacer el rodaje y las pruebas en el anillo del Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial (INTA), donde analizamos todos los secretos del Carmen Boulogne. Fueron nueve horas de un trabajo intenso que implicó a 13 personas y a cuatro coches de apoyo, pero mereció la pena. Además, tuvimos el privilegio de contar con la presencia de Luis Pérez Sala, probador oficial de Hispano Suiza y, normalmente, el único autorizado a mover el Boulogne. En resumen, una prueba exclusiva de un coche exclusivo que, según Andrés Más, encargado de este corto pe-

ro intenso test, causó sensación por la tarde, ya en Madrid, a los viandantes, que no se cansaban de hacer fotos a este prototipo fuera de serie. Una auténtica joya que ya tiene su primer comprador por el módico precio de 2.000.000 de euros; un americano caprichoso que mandó desde Estados Unidos una flor de un color rosa especial, justo el que quería para su Hispano Suiza Carmen Boulogne. Por cierto, y por lo del orgullo nacional, ambos coches son 'made in Spain', tal y como titulamos en portada, al igual que los nuevos Citroën C4 y ë-C4, o el Seat León e-Hybrid, sobre los que también informamos en las siguientes páginas.

El Hispano Suiza Carmen Boulogne es un proyecto cien por cien español, promovido por los descendientes del creador de una marca mítica nacida hace más de 116 años. Es el primer Hispano Suiza contemporáneo y llega de la mano de un equipo de primerísimo nivel, liderado por el biznieto del fundador, Miguel Suqué

SUMARIO

Nº 1.787 · 1 al 21 diciembre de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

KIA PICANTO

La nueva generación del utilitario coreano apuesta por subir un escalón su nivel tecnológico.

8.- NISSAN MICRA

El modelo urbano japonés recibe una actualización con ligeras mejoras y cambios estéticos.

10.- LOMÁS DE BUGATTI, FERRARI Y LAMBORGHINI

Bolide, 488 GT Modificata y Huracan STO son las últimas creaciones de estas supermarcas.

12.- EN PORTADA

CUPRA FORMENTOR

A caballo entre SUV y compacto, el primer cien por cien Cupra es un crossover rápido, ágil y práctico con una deportividad que engancha.

20.- CUATRO RUEDAS

AUDI S8

Una berlina para viajar en primera clase como en un tren de alta velocidad.

24.- SUZUKI SWIFT SPORT 48V

El Swift Sport estrena hibridación ligera sin perder dinamismo ni prestaciones.

26.- HISPANO SUIZA CARMEN BOULOGNE

El Hispano Suiza Carmen Boulogne, un hiperlux espectacular y español con 1.115 caballos y un precio de dos millones de euros.

32.- HYUNDAI I30

Cuarta entrega del i30, el compacto de Hyundai que progresa en diseño y tecnología.

34.- PEUGEOT 508 HYBRID

El 508 Hybrid es uno de los más avanzados híbridos enchufables del mercado.

36.- SEAT LEÓN e-HYBRID

Seat lanza su León más tecnológico, con 204 caballos y solo 1,1 l/100 km de consumo medio.

38.- CITROËN C4 Y e-C4.

Citroën vuelve a apostar fuerte en el segmento compacto con



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 62

Busca tu marca

AUDI	20, 52, 58
BUGATTI	10
CITROËN	38, 49
CUPRA	12
FERRARI	10
HISPANO SUIZA	26
HYUNDAI	32
KIA	6
LAMBORGHINI	10
LEXUS	42
NISSAN	8
PEUGEOT	34
RENAULT	40
SEAT	36
SUZUKI	24



32



40



24



20



58

el nuevo C4, que cuenta con una versión eléctrica para marcar el ritmo.

40.- RENAULT KANGOO.

La nueva generación del Kangoo se despliega en versiones Furgón y Combi, y un nuevo Express Furgón cuyo enfoque es más profesional.

42.- BAJOLA LUPA

LEXUS UX 250H

Calidad impecable, tecnología muy avanzada y un eficiente sistema híbrido de 184 CV son las bazas del SUV compacto de Lexus.

46.- CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID

El C5 Aircross Hybrid ofrece una auténtica conducción a la

carta, capaz de adaptarse a las preferencias de cada usuario.

48.- IBERDROLA, MOTOR DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Iberdrola aglutina a través de acuerdos a todos los actores para conseguir alcanzar la movilidad con 0 emisiones.

50.- LA SEMANA

52.- +INTERESANTE AUDI QUATTRO

40 años de la tecnología que ha conquistado múltiples éxitos deportivos y que desde 1980 ha sabido adaptarse a las exigencias de cada modelo del fabricante alemán.

56.- BAZAR

Regalos para estas navidades.

58.- DE CARRERAS AUDI EN LA FÓRMULA E

Audi da un importante paso adelante en la próxima temporada de Fórmula E con la introducción de su primera unidad de potencia eléctrica, base de sus futuros vehículos electrificados de calle.

62.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

El coche para los que prefieren hacer running.



Volvo XC40 con detección de peatones.
Por la seguridad de todos.

VOLVO

Consumo mixto (l/100 km) de 1,8 a 7,2; Emisiones CO₂ (g/km) de 41 a 163.

Descubre más en volvocars.es

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

AUDI TAMBIÉN PONE AL DÍA EL SQ2

Tras anunciar cambios en el resto de la gama Q2, Audi renueva la versión deportiva SQ2, dotada del motor 2.0 TFSI de 300 CV y 40,8 mkg, y que permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos. Equipa cambio S tronic de siete marchas, tracción Quattro, suspensión deportiva S y frenos con discos de 340 milímetros delante y 310 detrás, y tiene un maletero de 355 litros. Entre los cambios figuran nuevos servicios Audi connect y ayudas a la conducción.



◀▲ Neumáticos 235/45 R18 de serie, y 235/40 R19 en opción. El SQ2 mide 4,21 metros.

TOYOTA C-HR CON ACABADO GR SPORT

El C-HR más potente de la gama, dotado de la mecánica híbrida autorrecargable 180H –184 CV de potencia, aceleración de 0 a 100 km/h en 8,2 segundos y consumo medio WLTP de 5,3 l/100 km – se ofrece desde ahora con el acabado deportivo GR Sport, que se distingue por los neumáticos específicos, nuevos ajustes en la dirección y la suspensión, un equipamiento más completo y su aspecto exterior personalizado. Más información en página 63.



▶▲ La nueva versión equipa de serie neumáticos 225/45 R19, y también está disponible con carrocería bi-tono.

Con versión 'crossover' X-Line

Inyección **tecnológica** para el nuevo Kia Picanto

El Picanto, líder de ventas entre los utilitarios en España con un 23 por ciento de cuota, estrena nueva generación que brilla por su carga tecnológica –impropia de un modelo de 3,6 metros de longitud y menos de 10.000 euros– y su aspecto dinámico y juvenil, con las versiones X-Line, de cierto aire crossover, y la deportiva GT-Line como alternativas más llamativas. De su carga tecnológica, destacar dispositivos telemáticos como el UVO

Connect de 'Fase II' de Kia, que mejora la conectividad o la pantalla táctil central de 7 pulgadas de serie –8 en opción–. Y si nos fijamos en la seguridad vemos asistente de colisiones frontales con detección de peatones, ciclistas y vehículos, sistemas de gestión de la estabilidad, vectorización de par de frenada, control de frenada en curva y de estabilidad lineal o seis airbags de serie. Y en la parte mecánica, lo más nuevo de Kia, in-

cluyendo alguna 'delicatessen' como la nueva caja de cambios manual automatizada. Sus motores son todos de gasolina –tal vez el próximo Picanto pueda ser eléctrico–, con dos atmosféricos por abajo: un 1.0 de 67 CV y un 1.2 con 84 CV. Y como tope de gama el tricilíndrico 1.0 T-GDI turboalimentado y con tecnología de distribución variable, que desarrolla 100 caballos. Ya a la venta, oscila, con descuentos, entre 9.200 y 13.950 euros.

▼ El X-Line apuesta por un estilo de aire crossover. Y el GT-Line, por un toque más deportivo en su imagen.



◀ El interior está homologado para cinco ocupantes. El aspecto visual del salpicadero es moderno y funcional, con una pantalla que puede ser de 8 pulgadas. Y el maletero es de 255 litros.

PARA PENSAR

19.000

CV rinde el motor diésel marino MAN que mueve cada barco de carga de Volkswagen.

Los dos cargueros, de 180 metros, transportan 250.000 vehículos al año de Audi, Seat, Skoda y Volkswagen, y su gasto, de 60.000 toneladas anuales de carburante, bajará a 9.000 gracias al uso de aceites de restaurante.

EL PUNTAZO

Mopar ha creado una gama con más de 80 accesorios dedicados exclusivamente al Fiat 500e, de mecánica eléctrica. Por ejemplo, la personalización con los paquetes Pack Fashion y Pack Chrome.



Más Volkswagen enchufables

Touareg **eHybrid** de 381 CV y Touareg **R** de 462 CV

La gama Touareg crece con la llegada de dos versiones híbridas enchufables –etiqueta 0–, que comparten mecánica, pues ambas asocian un V6 3.0 TSI de gasolina con 340 CV a un motor eléctrico de 136 CV y a una batería de 17,9 kWh, lo que se traduce en 46 kilómetros de autonomía eléctrica, un consumo medio de 2,4 l/100 km y emisiones de 63 g/km. Pero mientras que el Touareg eHybrid anuncia 381 CV de potencia combinada y 61,2 mkg de par máximo –con los que alcanza 225 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 6,3 se-

gundos–, el Touareg R rinde 462 CV y 71,4 mkg, que se traducen en 240 km/h de velocidad punta y 5,1 segundos en el '0-100'. En cuanto al equipamiento, la versión eHybrid se basa en los acabados Premium Elegance y Premium Atmosphere, e incluye de serie salpicadero digital Innovision Cockpit, sistema de visión de 360° Area View, Park Assist, climatizador de cuatro zonas, asientos eléctricos con memoria, techo panorámico corredizo, barras de techo en acero inoxidable o llantas de 19 pulgadas; y el Touareg R –basado en el

nivel R-Line– añade de serie Head-up Display, tapicería de cuero Puglia o llantas de 20 pulgadas. Más información en página 63.

▶▶ Junto a estas líneas, salpicadero y aspecto exterior del eHybrid. Abajo, el Touareg R.



Mide 5,47 metros de largo

Así es la nueva Clase S de **Mercedes-Maybach**

Ideada para la conducción con chófer, la nueva Clase S de Mercedes-Maybach estira su carrocería hasta los 5.469 milímetros –5.289 mide el Clase S Largo de Mercedes-Benz y 5.179 el Clase S de batalla corta–, gracias a una distancia entre ejes que crece otros 18 centímetros, lo que convierte la segunda fila en un confortable puesto de trabajo o lugar de reposo gracias a los asientos Executive y al paquete Chófer. No faltan tampoco grandes elementos de adorno de madera en la cara posterior de los asientos delanteros

y, si se eligen las plazas posteriores First Class, entre los dos ocupantes de las plazas traseras. Y es posible instalar hasta cinco pantallas. Una pintura bicolor opcional –aplicada a mano– con línea separadora realza el exterior, y también será una extra la tecnología de faros Digital Light, que permite proyectar líneas auxiliares o símbolos de advertencia sobre la calzada. En cuanto a los motores, el modelo

de Mercedes-Maybach, a la venta en España antes de finalizar el año, dispondrá de todas las mecánicas que ya ofrecen otros Clase S.

▶▶ Suspensión neumática y cuadro digital de 12,8 pulgadas son de serie.





MINI MISION URBANAUT

La firma de BMW ha desvelado su visión del coche del futuro, cuya filosofía espacial es muy distinta a la de los Mini actuales. Por ejemplo, una vez alcanzado el destino –puede hacerlo con conducción autónoma– su interior se transforma en una sala de estar.

EL JEEP WRANGLER RUBICON 392, CON UN V8 DE 470 CV

El Wrangler más brutal, bautizado Rubicon 392, equipa un V8 6.4 de 470 CV y 65,0 mkg con el que acelera de 0 a 96 km/h en 4,5 segundos. Además, mejora los ángulos de ataque y salida, amplía la profundidad de vadeo a 825 milímetros y sigue disponiendo de reductora.



Más acabados y pequeñas mejoras
Nissan actualiza el **Micra**

Las principales modificaciones en la gama Micra tienen que ver con la estructura de la gama, pues a los conocidos acabados Visia, Acenta y Tekna se suman ahora el N-Sport –hasta ahora era una versión especial de tono deportivo– y el N-Design. Los cambios estéticos son mínimos, limitándose a los faros LED rediseñados, a las nuevas llantas de bi-tono Genki de 16 pulgadas del nivel Acenta y a ciertos detalles de personalización exterior antes no disponibles. Volviendo a los nuevos acabados, el Micra N-Sport se distingue por los embellecedores de carrocería –frontal, lateral y zaga– en negro brillante, los retrovisores negros, las llantas personalizadas de 17 pulgadas o la tecnología full-LED para las luces antiniebla y los faros delanteros. Y dentro, asientos

con mayor sujeción e inserciones en Alcantara. En cuanto al N-Design, planteado bajo el prisma de la personalización asequible, adopta también los embellecedores exteriores y los retrovisores en negro brillante, aunque en este caso las llantas son de 16 pulgadas. Y en el habitáculo destacan los asientos de tela negra con detalles en gris, y revestimientos en tablero, puertas y consola con apariencia de cuero; aunque los clientes pueden optar por un interior donde predomina el color Energy Orange. Asimismo, la marca japonesa revisa el equipamiento de ayuda a la conducción, conectividad e infoentretenimiento de toda la gama, y optimiza el motor 1.0 de gasolina para ganar eficiencia, reducir emisiones y mejorar la curva de par a bajo régimen.



▶ No hay cambios radicales en el Micra, pero ahora se facilita su personalización, tanto por fuera como por dentro. Y Nissan mejora la dotación de serie y la respuesta del motor.



Avanza un futuro SUV del segmento B
El **Renault Kiger**, un ‘show-car’ con la vista puesta en el mercado indio

Renault, presente en 134 países, apostó con fuerza hace unos años por India, mercado donde ya ofrece los modelos Kwid, Triber y Duster. Pero la gama crecerá muy pronto con un nuevo vehículo del segmento B –es el que copa el 51 por ciento de las ventas en ese país asiático– con perfil SUV y que derivará del Kiger Show-Car ahora desvelado, cuyo diseño es el fruto de la colaboración de los centros de estilo que la firma del rombo tiene en Francia e India, ambos bajo

la dirección de Laurens van den Acker, quien ha señalado que el modelo de serie, que también se comercializará en otros países de la zona, será muy similar a este ‘concept’. La longitud de su carrocería no alcanza los cuatro metros, y en su diseño vanguardista destacan el capó esculpido, un parabrisas muy tendido o un techo de aspecto ‘semi flotante’, rematado por una práctica baca. Los retrovisores son bastante estilizados, la parte trasera se remata con un alerón de gran tamaño

y un escape central doble, y sus generosos pasos de rueda enmarcan llantas de 19 pulgadas. La distancia al suelo es de 210 milímetros, idónea para circular por pistas sin asfaltar o malas carreteras.

▶ Con menos de cuatro metros de largo, el Kiger será un SUV de estilo deportivo, dirigido a uno de los mercados que más crece.



RENTING FAMILIA PACE



QUÉ BIEN SUENA TODO INCLUIDO

Descubre el Renting de la Familia Pace. Un renting a 36 meses y 15.000 km con todos los servicios incluidos: alquiler del vehículo, mantenimiento y reparaciones en Servicio Oficial Jaguar, asistencia en carretera 24 horas, cambio ilimitado de neumáticos por desgaste, vehículo de sustitución, gestión de multas, compromiso de calidad, seguro obligatorio de circulación y servicio de reparación de daños provocados en los vehículos como consecuencia de accidentes sin franquicia (ServiPlus).

jaguar.es

Gama Jaguar (estas cifras excluyen la gama 100 % eléctrica de Jaguar I-PACE). NEDC Correlacionado: consumo combinado 4,7-11,9 l/100 km, emisiones combinadas de CO₂ 124-272 g/km; WLTP: consumo combinado 5,6-12,5 l/100 km, emisiones combinadas de CO₂ 146-281 g/km. Gama Jaguar I-PACE 21MY: consumo combinado 22,0-25,2 kWh, autonomía combinada 470-407 km (cifras homologadas bajo el ciclo WLTP). La prueba WLTP, con su NEDC Correlacionado, mide el combustible, el consumo, la autonomía y las emisiones de CO₂. Está diseñada para obtener cifras más cercanas a las condiciones reales de conducción, que pueden variar en función de las llantas y el equipamiento seleccionados. 3 años de garantía sin límite de kilometraje, 3 años de mantenimiento o 100.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información en la Línea Jaguar: 902 44 00 99.



◀ El Volkswagen ID.3 que probamos en el número 1.786 equipaba neumáticos Goodyear.

FE DE ERRORES: EL ID.3 MONTABA GOODYEAR

En la prueba del Volkswagen ID.3 1st Plus que publicábamos en el número 1.786 decíamos que no nos había «convencido el agarre en curva de los Continental EfficientGrip con suelo mojado, pues hacen trabajar 'un poquito' al ESC». Y en la ficha técnica volvíamos a indicar que equipaba esos neumáticos. Pero esos neumáticos no existen, y nos referíamos en ambos casos a los Goodyear EfficientGrip, que eran los que montaba realmente nuestra unidad de prueba. Sentimos el error.

Solo el Huracán STO puede usarse en carretera

Lo más deportivo de Bugatti, Ferrari y Lamborghini

Cualquiera de los tres deja sin respiración, pero se lleva la palma el Bugatti Bolide, un estudio experimental del que podría derivar un coche creado para los circuitos, con su 8.0 W16 rindiendo 1.850 CV y sus 1.240 kilos de peso, que podrían traducirse en más de 500 km/h

cata, una nueva edición limitada que incorpora mejoras y tecnologías de los 488 GT3 y 488 GTE: el motor V8 biturbo pasa a rendir 700 CV, la caja de cambios está disponible con diferentes relaciones de transmisión, el embra-

que es de fibra de carbono... Además, equipa cámara de visión trasera, un segundo asiento, sensor de presión y temperatura de los neumáticos y un sistema de adquisición de datos V-Box asociado a la telemetría de Bosch; y tanto el exterior como el interior se perso-

◀ El Lamborghini Huracán STO pesa 1.339 kilos, 43 menos que el Performante. Estrena tres modos de conducción: STO, Trofeo y Pioggia.

nalizan al gusto de cada cliente.

En cuanto al Lamborghini Huracán STO, a diferencia del Bugatti y el Ferrari sí podrá usarse en carretera, aunque derive de los Huracán de competición: el Super Trofeo Evo y el GT3. El STO equipa un V10 de 640 CV, tiene tracción trasera, alcanza 310 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,0 segundos, y en 9,0 de 0 a 200.

de velocidad punta o en registros récord en pista: según las simulaciones, 3'07"1 para completar un giro en Le Mans y 5'23"1 para dar una vuelta al viejo Nürburgring. El Bolide, que rinde tributo al Type 35 –más de 2.000 victorias en competición entre 1924 y 1930–, recurre a frenos cerámicos con tecnología de Fórmula 1, una aerodinámica extrema –a 320 km/h genera 1.800 kilos de apoyo sobre el alerón posterior y 800 sobre el faldón delantero– y un ligerísimo monocasco de carbono; y la altura del conjunto es de solo 995 milímetros.

▲ El Ferrari 488 GT Modificata aprovecha varias mejoras de los 488 de competición, pero rinde aún más potencia: 700 CV. Aunque solo podrá usarse en circuito.

► El Bugatti Bolide equipa un motor W16 de 1.850 CV y pesa solo 1.240 kilos. El resultado es una relación peso/potencia de otro planeta: 0,67 kilos por caballo.



NUEVO OPEL CORSA-e / 100% ELÉCTRICO



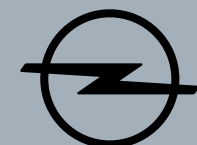
Únete a la movilidad eléctrica y disfruta de sus ventajas



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

Nuevo Opel Corsa-e ganador del Volante de Oro 2020 en la categoría de coche pequeño. Premio otorgado por AUTO BILD y BILD am SONNTAG, edición 45/2020.

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.

Sí, es el Formentor

Hacia mucho que no percibíamos tanta expectación en torno a un nuevo modelo, y han sido legión los que nos han preguntado si este Cupra era realmente el Formentor. A caballo entre SUV y compacto, se trata de un crossover rápido, ágil y práctico cuya dosis de deportividad te engancha.

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

Comprendemos que tanta gente dudase sobre la identidad exacta de este coche porque Cupra parece querer ocultar la denominación de sus modelos. En las carrocerías de Ateca y León no hay mención alguna –seguramente para distanciarse de los Seat tomados como base–, y en el caso del Formentor debes buscar dentro de cada óptica trasera para saber cómo se llama, lo cual tiene menos sentido pues no existe –ni existirá, salvo que estemos mal informados– un Seat Formentor. Y es una pena ese cierto 'anonimato', porque es un producto del que presumir, y estaría bien que todos a los que adelantemos –que serán muchos si elegimos la versión aquí probada– sepan no solo que les ha rebasado un Cupra –lo pone claramente en el portón de todos los modelos citados–, sino que era el Formentor.

Aunque, para completar el relato, di-

remos que muchas personas ya sabían de su existencia y reconocieron de un vistazo al primer 'cien por cien Cupra', un vehículo a caballo entre SUV y compacto –entre Ateca y León– que la joven firma de Martorell define como SUV Coupé. Mide 445 centímetros de longitud –solo 6 más que un Toyota C-HR o un Kia XCeed– y se conforma con 151 de altura, cuando el Ateca llega a 160 y el León ronda los 147. De hecho, se acerca tanto a las dimensiones de un Cupra León –440 centímetros de largo– que el Formentor parece su hermano 'musculado'. Un poco más alejado del asfalto, eso sí, aunque los 159 milímetros

de altura libre al suelo dan para internarse por buenas pistas, caminos sin roderas y poco más. Llegado el caso, no obstante, tampoco se amilana ante firmes difíciles, tanto por su tracción a las cuatro ruedas 4Drive como por el modo de conducción Offroad, uno de los cinco seleccionables.

Pero vayamos por partes y empecemos por lo más evidente: la carrocería. Posiblemente sea su diseño, muy tendido y deportivo, lo que le hace parecer más grande. Después te acercas y ves que la talla es contenida, pero cuando abres las puertas compruebas que el interior es amplio. Delante se va de cine, brillando esos

105 centímetros de altura al techo casi sin parangón o unos asientos que son tan buenos como parece: sujetan, son firmes pero cómodos... Sin duda, las butacas que merece un 'aparato' de 310 CV. Y solo mejorables mediante opciones como ajuste eléctrico, calefacción o tapicería de piel.

La lista de extras, en cualquier caso, no es especialmente larga –ver cuadro en página 16–; y no lo es por una sencilla razón: el Formentor VZ 2.0 TSI DSG7 4Drive lleva prácticamente de todo en su dotación de serie, y eso incluye un equipo de seguridad y asistentes de conducción simplemente apabullante. Los 46.920 euros de la factura –44.920 con descuento– dejan en evidencia los altos precios de sus rivales alemanes –BMW X2 y Mercedes-Benz GLA, básicamente–, mucho más caros y peor equipados que el español.

Sigamos recorriendo la carrocería; ahora en la segunda fila. Buen acceso, notable espacio para las piernas –73 centímetros con un conductor de 1,75 al volante– y enorme altura al techo –casi un metro–, aunque la anchura al nivel de las caderas

es solo correcta –129 centímetros– y el hipotético quinto ocupante no irá muy cómodo por el volumen del túnel central.

El maletero, bien: 420 litros. No son los 450 de los Formentor de tracción delantera –habrá versiones diésel y de gasolina con 150 CV, nivel de potencia que suena justito en una marca con tanto carácter deportivo–, ni los 470 del X2 o los 435 del GLA, pero superan claramente los 380 de un Cupra León, que plantado en la calle abulta casi lo mismo. Además, el Formentor tiene portón automatizado, respaldo abatible por secciones asimétricas desde la zona de carga y hasta una rueda de repuesto minimizada.

CALIDAD » Premium español

Salvo que para ser 'premium' debas mostrar pasaporte alemán o sueco, o tengas que ser la división de lujo de un fabricante nipón, al Formentor le podríamos encasillar en esa selecta clase. Porque si ya los últimos Seat están acabados con esmero –terminación y materiales–, en los Cupra se va un paso más allá, cuidándose el detalle de un modo especial. Sumemos a eso un equipo de serie estupendo –instrumentación digital configurable, pantalla central de 12 pulgadas, climatizador de tres zonas...– y lo último en tecnología, y obtendremos un resultado digno de llamarse así: premium. El tacto y el grosor del volante –que incluye botones especí-



PRECIO **46.920 €**

EMISIONES DE CO₂:
193 G/KM (WLTP)

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Comportamiento impecable. Tracción eficaz. Tacto deportivo. Motor y cambio. Prestaciones. Carrocería polivalente. Equipamiento. Calidad general.

DEBE MEJORAR

- Túnel central voluminoso. Anchura en la segunda fila solo correcta. Tracción 4Drive resta maletero. Ciertos mandos del salpicadero. Consumo elevado.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Hay que rebuscar mucho, pero mucho de verdad, para hallar puntos débiles en el Formentor: algún mando que yo habría diseñado de otra forma, una anchura detrás solo correcta... Y con el motor de 310 CV, un consumo algo elevado. Pero en todo lo demás lo borda. Hasta el punto de que acabo de incluirlo en mi carta a los Reyes Magos, desplazando a carísimos rivales de BMW y Mercedes-Benz.



▲ Maletero de 420 litros, 30 menos que en las versiones 1.5 TSI, sin tracción total.

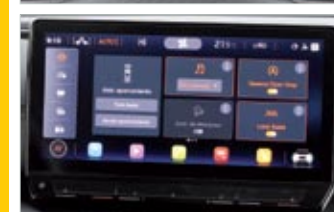
► Nuestra unidad montaba los estupendos frenos opcionales –2.507 euros–, con pinzas Brembo y discos más grandes.



ADELANTAR ES MUY FÁCIL LE BASTAN 90 METROS O 3,2 SEGUNDOS PARA PASAR DE 80 A 120 KM/H. Y ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN 4,8 SEGUNDOS, UNA DÉCIMA MENOS DE LO QUE ANUNCIA CUPRA ESTUPENDO PANORAMA NOS GUSTA LA PANTALLA CENTRAL DE 12 PULGADAS Y LA INSTRUMENTACIÓN DIGITAL CONFIGURABLE, PERO ALGUNOS MANDOS SON MEJORABLES



◀ El cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas permite elegir entre diseños muy variados, y con muchos datos.



◀ La enorme pantalla táctil central aglutina todo tipo de funciones, pero exige un periodo de aclimatación y debería contar con algún botón de acceso directo a sistemas clave. Y estaría bien que los ajustes que hay en su base –volumen de audio y temperatura– se vieran de noche. La amortiguación activa DCC tiene 15 posiciones.



▲ El nuevo selector de las cajas DSG prescinde de la palanca tradicional, de modo que para cambiar manualmente solo se pueden usar las levas del volante. El interior del Formentor tiene detalles prácticos y de calidad.



▲ Un botón en el volante permite acceder al modo Cupra con un toque, o cambiar a otros modos.

ficos para arrancar y elegir modo de conducción–, las inserciones de color cobre, los pedales deportivos... Una atmósfera exclusiva que no es solo apariencia, pues se ve respaldada por una alta calidad general y mucha sensación de robustez. Lástima que el revestimiento superior de las puertas traseras no sea mullido como el de las delanteras o que la barra táctil de la consola donde variamos la temperatura de climatización y el volumen de audio sea tan poco funcional... y tan invisible por la noche. Y puestos a criticar mandos táctiles, tampoco convence el nuevo selector de luces, común a otros coches del grupo Volkswagen dotados de la moderna plataforma MQB Evo: León, Golf, Octavia...

Detalles que pasarán a ser minucias sin relevancia cuando, tras pulsar el botón de encendido, cobre vida el 2.0 TSI de gasoli-

► Cupra, sí... ¿pero qué Cupra? En el portón solo va el logo y el nombre de la marca, pero no el del coche. Para descubrir cómo se llama hay que buscar dentro de las ópticas traseras. En cuanto al comportamiento, entre sobresaliente y matrícula de honor.



na. Un cuatro cilindros con turbo e inyección mixta –varía entre directa e indirecta según las necesidades– que suena bien por sí mismo y por el escape, y que en los programas Sport y Cupra añade cierto brami-

do artificial para componer una melodía –solo interior– tipo 'Mustang'. Pero, además, de ruido... hay nueces. Y muchas. Sus 310 CV son ya una buena carta de presentación; pero también es clave que el

par máximo, de 40,8 mkg, esté ahí entre 2.000 y 5.450 rpm, pues en combinación con la eficaz caja DSG de doble embrague y siete marchas –podemos cambiar manualmente con unas levas de generoso tamaño– se logra una respuesta contundente sea cual sea el régimen de giro. Y como la tracción 4Drive garantiza la mejor motricidad y hay sistema Launch Control, las arrancadas desde parado son de órdago: 4,8 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h –homologa 4,9– y 6,4 para completar el '0-120' –a partir de ahí ya estaremos fuera de la ley en las carreteras españolas–. De hecho, cubre los mil metros en 24,1 segundos y pasa por ese primer kilómetro a 212 km/h. Un SUV serio. E igual de rabioso se muestra en los adelantamientos, con un meteórico paso de 80 a 120 km/h en 3,2 segundos que trans-

mite seguridad al superar vehículos de gran tonelaje en vías de doble sentido. Aunque los milagros no existen, y el consumo también es algo elevado, pues hablamos de mucha potencia, bastante peso –1.644 kilos– y unas ruedas grandecitas: 245/40 R19. En concreto, 9,3 l/100 km de promedio real –es en ciudad donde se muestra más tragón–; aunque esa cifra no parece tan alta comparada con los 8,6 litros oficiales –ciclo WLTP– y, sobre todo, cuando valoramos el disfrute de uso. Y es que este Formentor VZ –las siglas proceden de 'VeloZ', y Cupra solo las aplicará a sus versiones más dinámicas– no solo es rapidísimo con la mecánica 2.0 TSI DSG7 4Drive, sino que también es puro dinamismo, pura eficacia y pura diversión. Entre que vamos sentados muy cerca del suelo y el comportamiento es

de turismo 'gordo', acabaremos olvidando que conducimos un SUV o un crossover. Porque, incluso a una velocidad pasmosa, se mete en las curvas con máxima precisión y muy poco balanceo, guiado por un volante –el Formentor equipa dirección progresiva– que solo tiene 2,1 vueltas entre topes y que nos hará soñar con las carreteras de montaña. Tracción perfecta, un tren trasero que redondea lo justo la trayectoria si lo provocamos desacelerando en pleno apoyo... De hecho, va casi igual de bien con independencia del ajuste elegido –hay 15 posiciones– en la amortiguación DCC de serie, del modo de conducción escogido –recomendamos Sport y Cupra, en cualquier caso– o de si el ESC va operativo al cien por cien o en modo ESC Sport. Y los frenos Brembo o opcionales, son una guinda para la tarta.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI 310
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	310 / 5.500-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 2.000-5.450

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automát. DSG, 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 340 mm / Discos vent. 310 mm

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	245/40 R19 - 8,0Jx19"
Marca	Bridgestone Turanza

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.644
Capacidad del depósito (l)	55
Relación peso/potencia (kg/cv)	5,30
Altura libre al suelo (mm)	159



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.050 mm	1.125 / 890 mm	980 mm	860 / 610 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 12 pulgadas	▲		
Navegador	▲		
Asientos delanteros calefactados			▶
Volante calefactado		▼	
Cargador inalámbrico para móvil	▲		
Portón eléctrico manos libres	▲		
Asistente aparcamiento autom.	▲		
Techo panorámico eléctrico			▶
Faros LED y antiniebla 'cornering'	▲		
Climatizador automático trizona	▲		
Selector modos de conducción	▲		
Amortiguación con 15 programas	▲		

SEGURIDAD			
Airbag del. (frontales y central)	▲		
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	▲		
Luz de carretera automática	▲		
Sensor de parking del./tras.	▲		
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Llamada de emergencia eCall	▲		

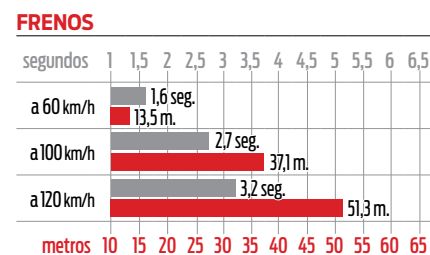
PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)

Pintura metalizada: 670. Pintura metalizada Custom: 1.005. Pintura mate: 2.226. Frenos Brembo: 2.507. Asiento del conductor con ajuste eléctrico y asientos delanteros calefactables: 756. Asientos delanteros calefactables y tapicería en piel Azul Petrol: 1.675. Beats Audio System (340 W, 9 altavoces, subwoofer y amplificador Surround): 562. Sound & Shine Pack (techo panorámico practicable eléctrico y Beats Audio System): 1.405.

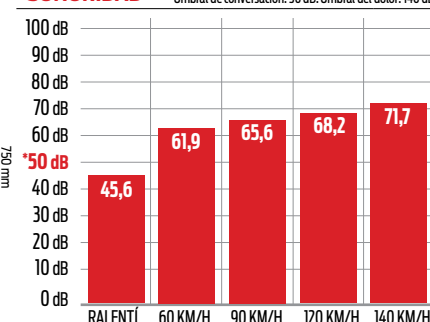
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,0
De 0 a 50 km/h	1,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,8 (4,9)
Recorriendo (metros)	77
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,0
1.000 m desde 40 km/h en D	23,1
De 80 a 120 km/h en D	3,2
Recorriendo (metros)	90
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,3 km/h de promedio	12,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,2
Conducción dinámica	15,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,5
A 140 km/h de cruceo	9,4
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	9,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	591
CONSUMOS OFICIALES	
Urbano / Extraurbano (NEDC)	9,6 / 6,5
Consumo mixto (NEDC)	7,7
Consumo mixto (WLTP)	8,6



SONORIDAD * Umbral de conversión: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



#READYTOGOLD

PERFORMANCE QUE SIEMPRE DEJA HUELLA



GAMA ABARTH desde 199€/mes IVA incluido

Entrada: 4.961€. En 24 Meses, 10.000km anuales o 20.000km totales.

TODOS LOS SERVICIOS INCLUIDOS

- Seguro a todo riesgo sin franquicia
- Mantenimiento
- Cambio neumáticos ilimitado
- Asistencia en carretera
- Gestión de multas
- Gestión de matriculación
- Impuesto matriculación
- Impuestos municipales
- Servicio atención al cliente



Gama Abarth: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 7,2 a 8,6 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 162 a 177 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 151 a 158 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Cuotas Renting IVA incluido para contratos de 24 meses y 10.000 km/año. Entrada de 4.961€ IVA incluido. Cuotas para ABARTH 1.4 16v T-Jet 695 107kW (145CV) E6D (incluye pintura metalizada valorada en 529€ IVA incluido). Incluye: Seguro de Responsabilidad Civil Voluntaria (hasta 50 millones €), Defensa jurídica, Lunas, Seguro accidente conductor y ocupantes de 30.000 € en caso de fallecimiento o invalidez permanente y absoluta, Asistencia 24h, daños propios sin franquicia (incluye incendio y robo), Mantenimiento Integral en la Red Oficial de Concesionarios, impuesto de vehículos de tracción mecánica, impuesto de matriculación, gestión de multas. Oferta válida hasta el 31/12/2020 o fin de existencias.

LEASYS

595 scorpioneoro

EN COMPARACIÓN CON...



	CUPRA FORMENTOR SZ 2.0 TSI 4DRIVE DSG7	BMW X2 M35i	MERCEDES-AMG GLA 35 4MATIC	CUPRA ATECA 2.0 TSI 4DRIVE DSG7
Precio	46.920 euros	58.600 euros	63.950 euros	44.480 euros
Cilindrada	1.984 cc	1.998 cc	1.991 cc	1.984 cc
Potencia	310 CV / 5.500-6.500 rpm	306 CV / 5.000-6.250 rpm	306 CV / 5.800-6.100 rpm	300 CV / 5.300-6.500 rpm
Par máximo	40,8 mkg / 2.000-5.400 rpm	45,9 mkg / 1.750-4.500 rpm	40,8 mkg / 3.000-4.000 rpm	40,8 mkg / 2.000-5.200 rpm
Cambio	Autom. doble embrague, 7 vel.	Automático, 8 velocidades	Autom. doble embrague, 8 vel.	Autom. doble embrague, 7 vel.
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumo	8,6 l/100 km	7,9 l/100 km	8,3 l/100 km	8,7 l/100 km
Emisiones	193 g/km CO ₂	180 g/km CO ₂	188 g/km CO ₂	197 g/km CO ₂
Autonomía	647 kilómetros	772 kilómetros	614 kilómetros	632 kilómetros
Vel. máxima	250 km/h	250 km/h	250 km/h	247 km/h
0 a 100 km/h	4,9 segundos	4,9 segundos	5,2 segundos	4,9 segundos
Maletero	420 / 1.475 litros	470 / 1.355 litros	435 / 1.430 litros	485 litros
Dimensiones	4.450 / 1.839 / 1.511 mm	4.360 / 1.824 / 1.526 mm	4.436 / 1.849 / 1.588 mm	4.386 / 1.841 / 1.599 mm
Batalla	2.680 mm	2.670 mm	2.729 mm	2.630 mm
Diámetro giro	10,7 metros	11,3 metros	12,2 metros	10,8 metros
Depósito comb.	55 litros	61 litros	51 litros	55 litros
Peso	1.644 kilos	1.685 kilos	1.680 kilos	1.615 kilos
A favor	Tan rápido como deportivo gracias a sus 310 CV y su eficaz comportamiento, con un precio muy inferior al de sus rivales alemanes y dotado de un equipamiento soberbio. Está bien hecho, es amplio y práctico, y es el menos visto del cuarteto.	Su motor presume de las mejores cifras, pues da 306 CV a solo 5.000 rpm y el par máximo, además de ser el más alto, está disponible desde 1.750 rpm. Mucha autonomía: el consumo más bajo y el depósito más grande. Y tiene el segundo maletero más amplio pese a ser el más corto.	Tiene un maletero ligeramente más amplio que el modelo de Cupra y anuncia un gasto un poco más bajo. Su cambio automático también es de doble embrague, pero tiene una marcha más: ocho. Y, como en el caso del BMW, presume de imagen de marca.	Es 2.440 euros más barato que el Formentor, y sin embargo anda igual con sus 300 CV -4,9 segundos en el '0-100' - por ser más ligero, gasta casi lo mismo y tiene el mayor maletero de todos pese a ser el segundo más corto. Y es más SUV que su 'hermano'.
En contra	Ofrece el maletero más justo de los cuatro modelos y su segunda fila peca de estrecha si viajan cinco adultos. El consumo es algo elevado, sobre todo en ciudad, y tiene una altura libre al suelo inferior a 16 centímetros.	Cuesta 11.680 euros más que el Cupra Formentor pese a ofrecer un dinamismo parecido y estar algo peor equipado. Y es el más pesado de los cuatro modelos comparados. El espacio para las piernas en la segunda fila es más justo.	No le favorecen mucho las frías cifras al GLA 35 4Matic, pues es el más caro de los cuatro con diferencia -17.030 euros más que el Formentor-, el más 'lento', el de mayor diámetro de giro y el de autonomía más justa.	Homologa el mayor gasto medio de los cuatro modelos enfrentados y tiene, por tanto, las mayores emisiones. Y aunque acaba de ser renovado y está bien personalizado, recuerda mucho al Ateca de Seat, lo que resta algo de exclusividad.

EL DETALLE

PUESTA A PUNTO **Con Gené al volante**

Los pilotos Jordi Gené y Mattias Ekström trabajaron junto a los ingenieros de Cupra en la fase final de desarrollo del Formentor, calibrando con exactitud en circuito la suspensión, la respuesta del acelerador o la comodidad de los asientos. No es algo nuevo, pues casi todas las marcas emplean pilotos o expilotos en esa labor, pero da la sensación de

que Cupra haya respetado más los consejos, pues el Formentor tiene cierto tacto 'racing', muestra precisión a ritmos de marcha fuertes y se controla muy bien al buscar los límites.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,23 euros/km. Coste financiero: 0,96 euros/km. Coste km total: 1,19 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 530,00 euros/año. Seguro a todo riesgo: 974,00 euros/año con franquicia de 450 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

CUPRA

Seat Cupra, S.A. Carretera Nacional II, km 585. 08760. Martorell (Barcelona) Tlf: 900 100 113

RED DE POSVENTA

600 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.cupraofficial.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 52.215 EUROS

SIN LÍMITES

COMPATIBLE CON PLAN RENOVE

LEXUS UX HÍBRIDO
POR 28.900€*

Financiando con Lexus Privilege

Cuando puedes generar tu propia energía, el mundo no tiene límites. Disfrútalo con la tecnología ECO100% híbrida autorrecargable exclusiva de Lexus.

Compatible con Apple CarPlay para iPhone.

Descubre más en www.lexusauto.es



135 kW 184CV, 4,11 l/100km. - CO₂: 94 g/km. (NEDC). 5,31 l/100km. - CO₂: 120 g/km. (WLTP). NOx: 0,0007 g/km.



*Lexus UX 250h Business MY20. Precio por financiar 28.900 € con Lexus Privilege (incluye ayuda de 1.000€ del Plan Renove. Ayudas financiadas por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo). PVP al contado sin servicios 33.940,27€. Entrada: 7.347€. TIN: 7,95%. TAE: 9,20%. 49 meses: 48 cuotas de 250 € / mes y última cuota: 16.440€. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 592,71€. Precio Total a Plazos: 35.787€. Importe Total de Crédito: 22.145,71€. Importe Total Adeudado: 28.440€. Coste Total de Crédito: 6.887 €. Importe de Intereses: 6.294,29 €. Sistema de Amortización Francés. Oferta conjunta de Lexus España y Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España con el producto Lexus Privilege. Capital mínimo a financiar 20.000 €. El producto Lexus Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su UX 250h Business MY20 por un nuevo Lexus, devolverlo sin gastos adicionales o quedárselo pagando o refinanciando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta válida en Península y Baleares. IVA, transporte, impuesto de matriculación, campaña promocional, 3 años de garantía o 100.000 km (lo que antes suceda), 3 años de asistencia en carretera incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Oferta válida hasta el 31/12/2020. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos, y vinculada al achatarramiento de un vehículo de más de 10 años. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Para más información, o si está interesado en los valores de un vehículo con distinto acabado, por favor contacte con la División de LEXUS de Toyota España S.L.U. o su Concesionario LEXUS.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Acelera de 0 a 100 km/h en 3,64 segundos –homologa 3,8, igual que un R8 V10 FSI Spyder RWD de 540 CV–. En el mismo tiempo que un Seat Arona TGI alcanza los 100 km/h –13,2 segundos–, este auténtico salón con ruedas de 2.305 kilos –997 más que el Arona– ya circula a 200 km/h –emplea solo 472 metros–. Y cuando hemos recorrido el primer kilómetro arrancando desde parado, coquetea ya con su velocidad máxima, que está limitada a 250 km/h.

Para ello, además de contar con una pista libre y una cartera bien llena, solo tendrás que seleccionar el programa Dy-

namico y hundir con decisión el pie derecho en el acelerador, al tiempo que disfrutas de tu música favorita gracias a su equipo firmado por la danesa Bang&Olufsen –cuesta 6.990 euros y tiene 23 altavoces y 1.920 vatios–, o mientras los 16 cojines neumáticos escondidos en sus asientos te dan un reconfortante masaje –ofrece siete programas y tres niveles de intensidad, pero cuestan 2.110 euros para las plazas delanteras y 4.430 para las delanteras y traseras–, más propio de las manos expertas de un quiropráctico.

Como has podido ver no es precisamente un deportivo que apenas levante un palmo del asfalto, sino que se trata de una berlina de representación

que, para que tu cuerpo no se resienta al entrar o salir, hace que sus suspensiones trabajen en cuanto te acercas y eleven de manera instantánea su altura 50 milímetros para dejar su asiento casi al mismo nivel que en un Q7.

Pero ni mucho menos es la típica berlina de lujo, porque Audi Sport está detrás de ella y eso se nota desde el minuto uno. Sus detalles aerodinámicos, sus asientos en carbono opcionales o sus cuatro terminales de escape –nada de embellecedores– delatan a este S8. Y esos acentos también se plasman en su habitáculo, donde hay materiales de primera calidad, ajustes exquisitos, mucho espacio –con un conductor de 1,75 metros, de-



▲ De serie hay dirección en las cuatro ruedas. Gracias a ella tiene menos diámetro de giro que el A4, y en marcha mejora la dinámica.

trás hay 75 centímetros para las piernas– y un sinfín de pantallas a las que hay que habituarse, sobre todo si no eres muy forofo de la tecnología. Pero yo prefiero coger el truco a estas pantallas del S8 que a los monitores que McDonald's ha instalado para pedir tu Big-Mac, con patatas y bebidas grandes... por solo 60 céntimos más.

60 céntimos no dan ni para medio litro de gasolina de 98



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

¿Dónde le gustaría ir hoy al señor, o a la señora? No me cansaría de preguntarlo si fuera el afortunado chófer que disfrutara de un S8 como este, una descomunal berlina que ofrece prestaciones de deportivo con el confort exigible a una berlina de representación. Conducirlo es una locura, pero detrás tampoco se viaja nada mal.

PRECIO **159.610 €**

EMISIONES DE CO₂: **263 G/KM (WLTP)**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Prestaciones. Comportamiento. Confort de marcha. Seguridad. Acabado. Equipamiento. Tecnología. Etiqueta ECO. Suspensiones. Amplitud.

DEBE MEJORAR

- Precio alto. 11.205 euros cuestan los frenos carbonocerámicos. 'Solo' 571 CV. Autonomía. Mareos en modo Confort+. Plaza central trasera muy incómoda.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	4.0 V8 TFSI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	8, en V / 32
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	3.996
Alimentación	Inyección directa de gasolina, dos turbos e intercooler
Potencia máxima / rpm	571 CV / 6.000
Par máximo / rpm	81,6 mkg / 2.000-4.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas Quattro
Caja de cambios	Aut. Tiptronic de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	61,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. / Discos vent.

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente multibrazo, con amortiguadores neumáticos y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente multibrazo, con amortiguadores neumáticos y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos (en la prueba)	265/40 R20 (265/35 R21)
Marca	Pirelli P Zero

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.305
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.179 / 1.945 / 1.474
Capacidad del maletero (l)	505
Capacidad del depósito (l)	82

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	11,7
De 0 a 50 km/h	1,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	3,6 (3,8)
Recorriendo (metros)	56
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,0
1.000 m desde 40 km/h en D	22,9
De 80 a 120 km/h en D	2,4

FRENADA (en metros)	
Desde 60 km/h / 100 km/h / 120 km/h	13,2/35,4/52,8
SONORIDAD (en decibelios)	
Al ralentí / A 90 km/h / A 120 km/h	41,8/60,4/64,8

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	15,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,1
En conducción dinámica	18,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,4
A 140 km/h de cruceo	11,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	11,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	780
CONSUMOS OFICIALES (WLTP)	
Promedio de velocidad bajo / medio	20,1 / 12,3
Promedio de velocidad alto / extra-alto	9,7 / 9,6
Consumo mixto	11,6

Tren de carretera

Hablar de 'road train' en Australia es hablar de un camión capaz de arrastrar, incluso, más de doce remolques por polvorientas carreteras. Pero aquí un 'tren de carretera' es este sobrenatural S8, que si las leyes lo permitieran podría conectar Madrid y Barcelona en dos horas y media. Ríete de la Alta Velocidad Española. Aunque un billete en la primera clase de Audi cuesta una fortuna.





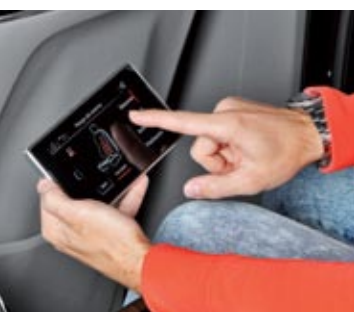
▲ 505 litros tiene su maletero, que con esta configuración de asientos obliga a respaldos fijos. La rueda de emergencia cuesta 300 euros.



◀ **SOBRE RAÍLES EN COMFORT+ LA SUSPENSIÓN ELIMINA LAS OSCILACIONES DE SU CARROCERÍA PARA VIRAR LO MÁS PLANO POSIBLE. TAMBIÉN SE 'MERIENDA' LOS BADENES COMO SI NO EXISTIERAN TECNOLÓGICO Y DE CALIDAD HAY QUE HABITUARSE A SUS PANTALLAS, PERO NO TARDAS DEMASIADO. LA CALIDAD DE ACABADO ES IMPECABLE**



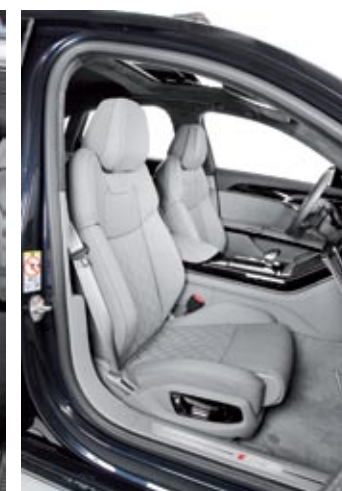
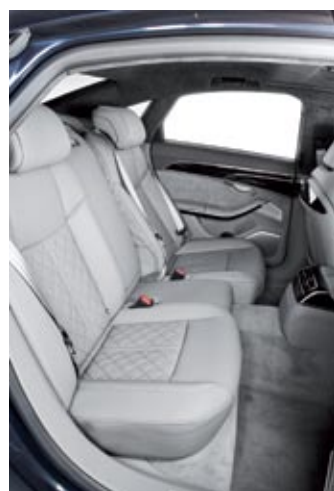
▲▼ La suspensión neumática varía en función del programa elegido, y el cambio Tiptronic tiene ocho velocidades. De serie cuenta con molduras de fibra de carbono, no estas en negro brillante.



▲ En el apoyacodos trasero se oculta esta pantalla extraíble, táctil y OLED que tiene cinco pulgadas. Desde ella se controla el equipo de sonido, la luz ambiental, el masaje...



▶ La calidad de acabado y la amplitud son sensacionales. Sus asientos son magníficos, y cuestan 5.740 euros estas plazas traseras que incorporan regulación eléctrica, masaje, calefacción, ventilación...



▲ De los cinco modos de conducción, el Comfort+ es nuevo. Pero no agrada a todos por igual.



◀ La tecnología de 48 voltios controla las suspensiones neumáticas y sus barras estabilizadoras activas. 4.495 euros es el precio de esos faros con tecnología láser y dotados de 138 LED cada uno.

ce esos 600 CV; que Audi podría reservarse para un futuro S8 Plus. Ojalá.

Viajar con esta criatura es un placer para tus sentidos, pero esto no es Alemania, y no disponemos de sus famosas Autobahn. A 120 km/h el motor gira a 1.940 rpm en octava marcha -4.050 rpm a 250 km/h- y gastando poco más de 9,0 l/100 km, una cifra impensable hace años para un coche con 571 CV de potencia.

Además, el trabajo de Audi en insonorización es impecable, al igual que el realizado con sus suspensiones neumáticas, que disimulan todo lo que pase bajo sus neumáticos, aunque estos sean propios de un deportivo, como los opcionales 265/35 R21 que equipaba nuestro ejemplar.

Ese aislamiento del exterior se hace más patente en el nuevo modo Comfort+. Y es que elimina toda oscilación de su carrocería, tanto en curva como a la hora de acelerar o frenar. Siempre va plano, pero

cierto es que a los estómagos más sensibles, sobre todo desde las plazas traseras, no les hará mucha gracia este programa. Marearse es sencillo por la reducción de las aceleraciones laterales, que des-

de el puesto de conducción ni se perciben. Además, estas suspensiones pueden leer la carretera para absorber sus irregularidades o 'guardias tumbados' antes de que pasen bajo los neumáticos. En definitiva, Comfort con un plus.

En su programa Dynamic estas suspensiones también hacen de las suyas endureciendo sus estabilizadoras activas, pero además trabaja el diferencial deportivo activo que hay en el eje trasero -como no podía ser de otra manera, tiene tracción total Quattro- y se ayuda de su dirección a las cuatro ruedas -en ciudad es una maravilla, pues su diámetro pasa de 12,5 a 11,4 metros gracias a este sistema, opcional en otros A8-. A altas velocidades las ruedas traseras giran en el mismo sentido

que las delanteras -hasta 1,5 grados- y le confieren, junto al resto de elementos, una dinámica especial. Sus 2,3 toneladas se disimulan como por arte de magia y sacar los colores a muchos deportivos será pan comido. Ahora bien, es grande, muy grande, por lo que conviene apuntar bien dentro de tu carril con su precisa dirección.

Corre como un avión y emite un sonido perfectamente amortiguado para no perturbar la paz en su interior. Y, claro está, frena de maravilla, sobre todo si equipa el conjunto carbocerámico opcional: 11.205 euros. Por ese precio, delante hay discos de 420 milímetros y pinzas de 10 pistones, que ahorran 9,6 kilos.

Y ojo a sus sistemas de seguridad activa. A otro nivel.

octanos. Y eso -la marca alemana habla de 0,8 l/100 km- lo ahorra este S8 gracias a su tecnología híbrida suave de 48 voltios, que le otorga, además, la etiqueta ECO. A su vez tiene sistema COD (Cylinder On Demand) de desconexión de cilindros -solo sabremos que va en modo cuatro cilindros

por una barra que pasa de gris a verde en el consumo instantáneo-, así como navegación 'a vela' entre 55 y 160 km/h y una función Start/Stop que actúa al bajar de 22 km/h.

Bajo su capó, de aluminio como el S8 por ciento de su carrocería, se esconde el todopoderoso 4.0 V8 TFSI, el

mismo corazón biturbo de un RS 6, un RS 7 Sportback o un RS Q8. O de un Bentley Continental GT. Eso sí, 'descafeinado', pues eroga 29 CV menos que en sus tres hermanos de Ingolstadt. ¿Algún problema? Ya hemos visto que por prestaciones no es, pero aunque no lleve el apellido RS, se mere-

▶ **SUS RIVALES**

BMW 750i XDRIVE	MERCEDES-AMG GT 63 4MATIC+	PORSCHE PANAMERA 4S E-HYBRID
Del Serie 7 no hay una versión M, pero este ya corre de sobra. No es tan deportivo ni tan dinámico como el S8, pero ofrece un gran confort y una tecnología de primera.	A falta de que aparezca un nuevo Clase S firmado por AMG, esta criatura es espaciosa, rápida, muy dinámica... Quizá demasiado para un S8, que es más 'asequible'.	Alternativa '0 Emisiones' con mecánica híbrida enchufable que brilla en prestaciones y en dinámica. Es amplio y está bien acabado, y con opciones calcan precios.
Precio 139.950 €	Precio 181.325 €	Precio 133.593 €
Potencia 530 CV	Potencia 585 CV	Potencia 560 CV
Consumo 10,6 l/100km	Consumo 12,9 l/100km	Consumo 2,21 l/100km
0 a 100 km/h 4,0 s.	0 a 100 km/h 3,4 s.	0 a 100 km/h 3,7 s.



Ecodeportividad

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

El Suzuki Swift Sport siempre ha sido un atractivo deportivo de 'bolsillo', con carácter y un público muy fiel detrás. Y ahora la necesidad obliga a hibridar este modelo con una tecnología que ya portaban algunos de sus hermanos mayores, como el Vitara o el S-Cross.

Es un sistema sencillo que combina el trabajo de un propulsor 1.4 turbo de 129 CV y de un sistema eléctrico de 48V, que añade un motor-generator de 14 CV que se alimenta desde una pequeña batería de iones de litio con 0,38 kWh de capacidad. Su función es asistir al bloque térmico, pero nunca impulsará por sí mismo el vehículo.

Esta tecnología suaviza los consumos y nos permite acceder a la etiqueta ECO. Pero surge la duda porque el anterior Swift Sport ofrecía 140 CV: ¿cede prestaciones con los 129 CV actuales? La respuesta es... prácticamente nada. Y no lo esperábamos, porque la propia marca homologa 9,1 segundos en la aceleración de

La hibridación ligera de 48 voltios salpica de lleno al Swift Sport, que se beneficia de inmediato de la etiqueta ECO y de unos consumos más ajustados. Y tranquilos porque, aunque se deja 11 CV por el camino, mantiene su compromiso dinámico y prestacional.

0 a 100 km/h –un segundo más que su predecesor– y en nuestra pista de pruebas nos marcó 8,2 segundos. Si a eso sumamos unas recuperaciones brillantes debido al aporte eléctrico a bajo régimen, po-

demo asegurar que las sensaciones y tiempos siguen siendo muy parejos. Y esto es algo vital porque este modelo tiene un club de fans detrás que quizás no estaría dispuesto a pasar por alto las presta-

ciones ni a dejar de disfrutar un buen rato al volante.

Las sensaciones tampoco cambian. El peso se incrementa en 45 kilos, pero sigue siendo muy ligero. Somos defensores de las transmisiones automáticas, pero en este caso no la echamos de menos –tampoco se ofrece–.

El motivo es que la caja manual es una delicia, por su precisión y cortos recorridos. Antes de que llegemos al final de la calle ya casi habremos insertado la sexta velocidad porque su relación es bastante cerrada. De hecho, en sexta basta con pisar el acelerador y sorprende porque siempre ofrece una respuesta contundente.

Sin embargo, el Swift Sport Hybrid pide algo más que ciudad o autovía. Si aparecen las curvas es cuando se disfruta de verdad. Es muy similar a un kart por sus reacciones inmediatas y rápidos cambios de trayectoria; también por su 'nerviosismo' y porque no avisa. La suspensión es firme –monta amortiguadores Monroe específicos–, aspecto que pasa factura al confort sobre asfalto irregular, y fre-

PRECIO		23.680 €	
EMISIONES DE CO₂: 106 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS		
	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****		
NUESTRA VALORACIÓN			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
Etiqueta ECO. Tacto general muy agradable. Sensaciones al volante. Perfil deportivo. Equipamiento.	Confort con asfalto irregular. Maletero. Apertura del depósito de gasolina y plafón de techo algo arcaicos.		



◀▶ Buenos ajustes interiores, aunque todos los plásticos son duros. Las butacas delanteras son muy deportivas y detrás ofrece más espacio del que parece. El cuadro tiene info específica del sistema híbrido de 48V.



◀▶ A pesar de que ahora rinde 'sólo' 129 CV, ofrece las mismas sensaciones al volante y similares prestaciones que el anterior Swift Sport de 140 CV.



▲ El maletero es profundo y ofrece 265 litros, pocos para repartir entre sus cinco plazas.

se integran en el avanzado sistema DSBS, compuesto por una cámara monocular y un sensor láser. La seguridad se completa con una frenada de emergencia que detecta también a peatones, la alerta de cambio de carril, el aviso de fatiga del conductor y las luces de carretera inteligentes.

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Es un vehículo muy agradable en todos los frentes y su sistema híbrido de 48V provoca una respuesta a bajo régimen más suave y contundente a la vez, amén de la etiqueta ECO medio-ambiental. Gana, pues, puntos en ciudad, pero donde se disfruta de verdad es en carretera y con muchas curvas por delante.

na bien: solo 37,1 metros desde 100 km/h.

No hay cambios estéticos ni de acabado relevantes. Sí incorpora nuevos asistentes, como reconocimiento de señales de tráfico, un control del ángulo muerto y una alerta de tráfico cruzado en la zaga que

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.4 BOOSTERJET
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	1.373
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima / rpm	129 CV / 5.500
Par máximo / rpm	24,0 mkg / 2.000-3.000
Sistema SHVS: Potencia/Batería	14 CV / 48V y 0,38 kWh

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	41,8 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	195/45 R17
Marca	Continental
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.095
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.890 / 1.735 / 1.495
Capacidad del maletero (l)	265 / 947
Capacidad del depósito (l)	37

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	210 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,9
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,2 (9,1)
Recorriendo (metros)	135

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	15,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	17,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	17,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	29,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	32,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	31,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	7,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	8,7

CONSUMOS

EN CIUDAD		l/100 km
A 22,1 km/h de promedio		6,8
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce		4,8
En conducción dinámica		10,5
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce		6,0
A 140 km/h de cruce		8,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)		6,0
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos		616
CONSUMOS OFICIALES WLTP		
Promedio de velocidad bajo / medio		6,5 / 5,2
Promedio de velocidad alto / extra-alto		4,9 / 6,2
Consumo mixto		5,6

SUS RIVALES



FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST MHEV 125 CV
Como el nuevo Hyundai i20, recurre a un motor tricilíndrico y a un sistema de 48V con etiqueta ECO. Es muy ágil dinámicamente y el que menos consume.

Precio	19.240 €
Maletero	303 l
Consumo	5,0 l/100km
0 a 100 km/h	9,4 seg.

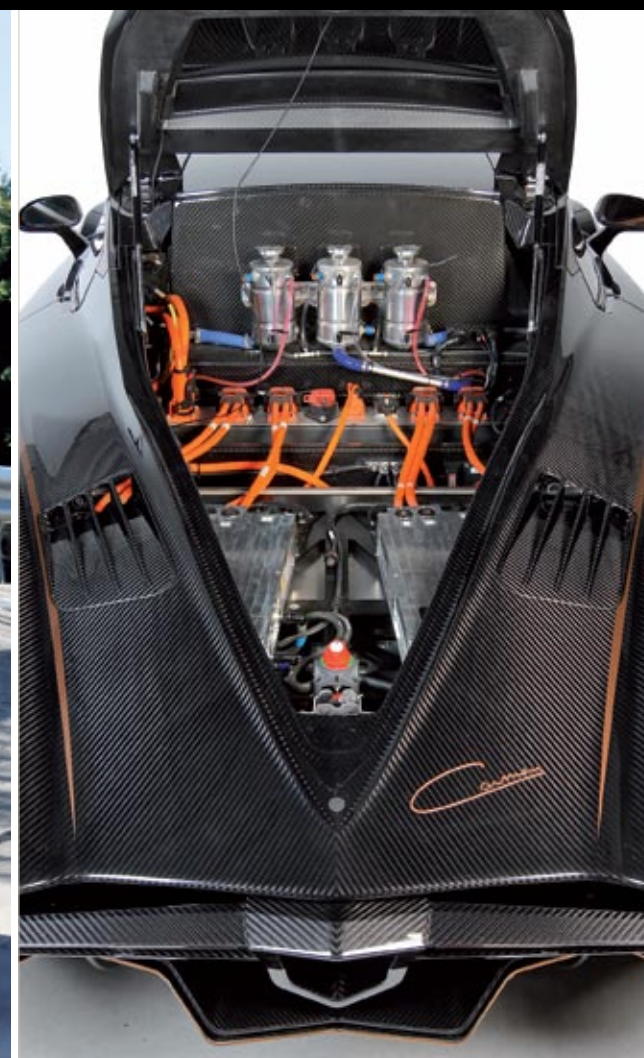


HYUNDAI I20 1.0 TGD I 120 CV 7DCT STYLE
No ofrece un perfil tan deportivo, pero resulta el más equilibrado. Es más caro porque este nivel de potencia obliga al cambio automático y parte desde un acabado ya muy alto.

Precio	26.555 €
Maletero	352 l
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	10,3 seg.



 FIBRA DE CARBONO VISTA PARA UN 'COHETE' ESPECIALMENTE LIGERO. EL CARMEN BOULOGNE AÚN ESTÁ EN FASE DE DESARROLLO



Emociones 'made in Spain'

No estamos acostumbrados a probar coches de más de mil caballos. Menos aún coches españoles de más de mil caballos. Y parecía imposible probar un coche español de esa potencia que fuese eléctrico. Pero en una prueba exclusiva hemos conducido el Hispano Suiza Carmen Boulogne, un hiperlux espectacular y español.

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

Según Miguel Suqué, presidente de Hispano Suiza, en el mundo hay unas 10.000 personas con medios suficientes para gastarse dos millones de euros en un coche sin que eso les suponga una excesiva quiebra en su sistema financiero. Por eso decidieron poner en marcha la recuperación real de la marca Hispano Suiza con un socio tecnológico de nivel

como es QEV Technologies, expertos en Formula E y en tecnología eléctrica. El resultado de esta fructífera unión dio lugar al desarrollo del hiperlux eléctrico Carmen y su evolución, el Carmen Boulogne, la versión más potente y deportiva, que hemos tenido ocasión de conducir en exclusiva. Y en el encuentro con los ingenieros y directivos de la marca como antesala a la prueba, Motor16 pudo intercambiar opiniones con algunos de los

artífices de este ambicioso y emocional proyecto. El Carmen se presentó a bombo y platillo en el Salón de Ginebra de 2019, y la repercusión de este estreno llegó a 1.500 millones de personas, con pedidos en firme como el de Michael Fux –ver cuadro en página 29–. De hecho, la firma española con fábrica en Barcelona tiene ya cuatro pedidos en firme y el proyecto ha levantado tanta expectación que incluso Emerson Fittipaldi

ha probado el coche varias veces en el Circuito de Calafat, y anda detrás de que la empresa –sobre todo la parte que atañe a QEV– le desarrolle un supercoche eléctrico de similar potencia para venderlo con su nombre. El convencimiento de Fittipaldi de que la electricidad es el futuro en un superdeportivo es tal que incluso en una ocasión aseguró que no quería coches de combustión porque «son dinosaurios». A nivel de proyecto, Hispano

no Suiza tiene previsto construir a mano cinco unidades al año, hasta llegar a 19. Y el primer coche, el de Fux, debería llegar al cliente en Estados Unidos en mayo, cuando ya esté lista la nueva batería de segunda generación, en la que se aumentará el voltaje de 750 a 850 voltios para ganar potencia y alcanzar los 1.115 CV anunciados, combinados seguramente con una batería que aumentará de los 80 kW actuales a 105. Para Luis Pérez Sala, promotor oficial de Hispano Suiza, el proyecto está definido y con el visto bueno a nivel de ingeniería al 90 por ciento del objetivo. Y el piloto español está emocionado con la evolu-

ción del Carmen Boulogne y sus impresionantes cifras. Por su parte, Deogracias Vidal, jefe de mecánicos de QEV, res-

◀ El sistema de refrigeración del Boulogne es sumamente sofisticado. En la parte trasera del coche irá un maletero.

▲ La trasera del Boulogne es brutal. Con un difusor sobredimensionado que compensa la ausencia de un alerón posterior no contemplado.



COLOR COBRE LOS ACABADOS EN ESE TONO COMBINAN A LA PERFECCIÓN CON LA FIBRA DE CARBONO



◀◀ Todavía se está ultimando el software que llevará el sistema de infoentretenimiento.

◀◀ Los asientos son una maravilla. Son de fibra de carbono, como casi todo en el Boulogne. El cambio es de una sola velocidad, sin levas.

ponsable del desarrollo del Carmen y uno de los que más saben de coches eléctricos en España, asegura que el 95 por ciento de las piezas montadas en este coche serán las que lleve el modelo definitivo. Faltaría mejorar los retrovisores, el cierre de las puertas, la insonorización de los bajos y las

pantallas del habitáculo. El Carmen Boulogne lleva cuatro motores traseros –dos gemelos por rueda– que a ‘full power’ podrían rendir 300 CV cada uno, con un peso de 24 kilos por unidad. Aunque, por marcar una referencia, el motor eléctrico de un Fórmula E, que lógicamente juega en otra



liga, pesa sólo 18 kilos y puede dar hasta 400 CV. La aerodinámica del Boulogne está muy trabajada pese a que no ha pasado por

El primer comprador de un Hispano Suiza Carmen Boulogne ha sido el empresario de origen cubano Michael Fux. Y como anécdota habría que contar que lo ha encargado de color fucsia, y la marca ha denominado ese color Fucsia Fux. Lo mejor es que este excéntrico millonario mandó a la central de Hispano Suiza en Barcelona una flor de color rosa con la intención de que copiaran exactamente ese tono, justo el que quería para su coche.



ningún túnel de viento. No ha pasado porque no ha hecho falta, pues a base de simulaciones el coche, de la mano de Francesc Arenas, su diseñador, ha alcanzado un bajísimo co-

eficiente de resistencia Cd de 0,325, inferior al de un Porsche 918 Spyder (0,34), al de un Koenigsegg Agera R (0,37) o al de un Ferrari F12 (0,33). Esto ha sido posible gracias a

EL 'MAKING-OF' **ASÍ LO HICIMOS**

No todos los días nos visita en Motor 16 un vehículo tan ilustre y exclusivo como el Hispano Suiza Carmen Boulogne, un coche de dos millones de euros y 1.115 CV de potencia. Y como la ocasión lo merecía echamos el resto a la hora de fotografiar y trabajar con este hiperlux fuera de serie. De hecho, nuestro fotógrafo captó 1.400 imágenes a lo largo de sus 9 horas de labor. Y el reportaje del Carmen Boulogne implicó el trabajo de 13 personas con cuatro coches de apoyo, una furgoneta y un camión. Además de nuestro estudio de fotografía, el Hispano Suiza visitó también las pistas de nuestra segunda casa, el Instituto de Técnica Aeroespacial (INTA), donde pudimos rodar sin peligro y lejos de la locura que, ya por la tarde, el coche despertó entre todos los automovilistas que circulaban por el centro de Madrid. Ya matriculado, el Carmen más potente y deportivo se dejó ver ante la mirada incrédula de numerosos viandantes y conductores que dudaban entre si era el nuevo coche de Batman o un OVNI. A buen seguro que los móviles y sus cámaras echaron humo y quedaron muchas imágenes en la memoria.



◀ Conducir un coche de dos millones de euros y 1.115 caballos impone, porque todo puede ocurrir con un prototipo aún en proceso de desarrollo.



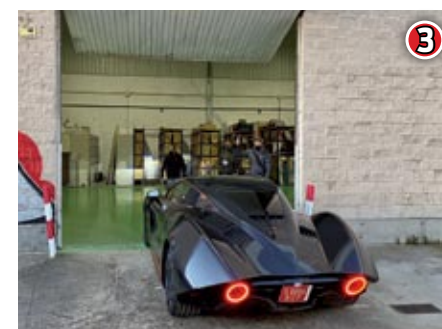
1

◀ Conducido por Cárdenas, el chófer de confianza de la compañía, llega el camión que traslada el Carmen Boulogne a las instalaciones de Motor 16. Son las 7:50 de la mañana de un lunes muy frío de noviembre.



2

◀ Contemplamos absortos cómo la criatura despierta y se despereza todavía dentro del camión. Está amaneciendo en Madrid y las primeras luces se reflejan en la fibra de carbono vista.



3

◀ El Carmen Boulogne entra por la puerta grande de Motor 16 camino de nuestro estudio de fotografía. Parece un sueño, pero el primer Hispano Suiza con futuro de la era moderna está en nuestra casa.



4

◀ Álvaro, uno de nuestros fotógrafos y el que se va a encargar de inmortalizar la máquina, da las instrucciones necesarias a los ingenieros para situar bien el coche en el estudio.



5

▲ Y comienza la fiesta. En un coche así merece la pena fotografiar cada rincón. Y así se hace.



6

▲ Las pruebas en el INTA han terminado, pero la batería se ha quedado 'temblando'. Toca recargar.



7

▲ Los ingenieros de QEV iban preparados para todo, y se sacaron de la manga este cargador portátil que carga a 25 kWh. Aunque cuesta 8.000 euros.



MIGUEL SUQUÉ
Presidente de Hispano Suiza

Miguel Suqué es el presidente de Hispano Suiza Cars y bisnieto del fundador de la marca, Damián Mateu. De tal forma que Hispano Suiza se convierte en una de las pocas empresas familiares que ha mantenido el legado de la marca a lo largo de varias generaciones desde la primera era del automóvil hasta nuestros días. Hispano Suiza nació hace ya 117 años, gracias a Damián Mateu, bisabuelo de Miguel, que creó en 1902 junto al ingeniero suizo Mark Birkigt la sociedad «La Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles S.A.». La marca española fue responsable del diseño y de la fabricación de más de 12.000 automóviles de alto rendimiento y 50.000 motores de avión entre 1904 y 1946. Y ya por entonces se utilizaba tecnología de vanguardia porque Mark Birkigt lideró un equipo que construyó uno de los primeros prototipos de automóvil eléctrico de España en 1899. Ahora la historia se repite y se une un empresario a un equipo de ingenieros expertos en vehículos eléctricos de competición. El resultado es el espectacular Hispano Suiza Carmen Boulogne.

COMPROBACIÓN ALBERTO, INGENIERO DE QEV, SUPERVISA EL SISTEMA ELÉCTRICO ANTES DE SALIR



PRUEBA EXCLUSIVA CON LUIS PEREZ SALA DE COPILOTO

El Carmen Boulogne suena en marcha a jet privado de los de las películas. Su volante de carbono y Alcantara transmite a las manos el poder de los caballos y la sensibilidad de lo bien hecho. Los asientos te abrazan y no te dejan escapar en las curvas. Y se respira lujo, digitalización y tecnología en un despliegue que impone sin abrumar. Y así lo hemos sentido en la pequeña y exclusiva toma de contacto al volante de este hiperlux de sangre española. Antes de arrancar y poner el Boulogne en marcha, Luis me ha dado una vuelta al anillo peraltado de tres kilómetros del INTA para indicarme sus detalles más importantes. «El coche es brutal, pero hoy no podemos correr mucho porque los ingenieros me han dicho que hay que chequear la batería», me dice. Mal empezamos, Luis, le contesto yo. Pero no hay muchos más avisos y aunque no pueda correr, sí puedo acelerar. El Boulogne tiene aceleración de eléctrico de carreras, lo que deja en pañales el asombroso arranque del mejor eléctrico que hayamos probado jamás. El Carmen probado tiene cuatro

modos de conducción: Eco (335 CV), Comfort (470 CV), Sport (670 CV) y Launch Mode (1.115 CV a partir de mayo con las nuevas baterías). Aunque nos avisan de que se podrá disponer de la máxima potencia 10 veces durante un máximo de 20 minutos. Y no hay muchos relojes o indicadores que vigilar, el software de las pantallas digitales está en fase de desarrollo y la información es simulada. Pero no por ello dejamos de intuir la originalidad de su diseño. Por dentro el Boulogne no parece un cohete ni un avión de combate; ni era el objetivo. El Carmen más deportivo mezcla con astucia lo clásico y lo tecnológico, los materiales no-

bles con los técnicos, lo digital y lo analógico, pues se ha querido innovar ofreciendo dos mundos que el Boulogne demuestra que pueden convivir sin que salten chispas. Arranco con temor infundado porque ni van a saltar chispas ni puedo correr mucho. Pero los 1.600 kilos de fibra de carbono, baterías y aluminio alcanzan una velocidad normal de crucero casi en lo que pestañeas, y el sonido no simulado inunda el habitáculo transmitiendo una extraña pero también agradable sensación de cabina presurizada. El Boulogne transmite muy buen 'feeling', y ponemos mucha atención en los reglajes de la suspensión ya

que esta unidad equipa la tercera evolución y Luis ya le ha dado su visto bueno. Y está claro que no es blanda, pero tampoco una tabla. Suficiente para que la potencia no ponga en aprietos a su propietario. Y Pérez Sala me lo confirma, además de asegurarme que en sus pruebas al límite el sistema de vectorización del par, que actúa sobre la fuerza de los motores, funciona. Y los frenos, unos AP Racing carbocerámicos con pinzas de 6 pistones en las cuatro ruedas, son los que usan Ferrari o Porsche. Lo cierto es que con solo acariciar el pedal el coche se detiene aunque vayamos muy rápido. El Boulogne promete, y mucho.



▲ El Hispano Suiza Carmen Boulogne es un singular proyecto de deportivo eléctrico hiperlux. La máxima potencia, de 1.115 CV, no llegará hasta mayo.

un acuerdo de colaboración que tiene Hispano Suiza con la Universidad de Barcelona para utilizar uno de sus superordenadores y acelerar el proceso.

Pero el secreto mejor guardado de Hispano Suiza es el

de las baterías. Vidal asegura que han hecho un coche sin pensar «eso cuesta mucho» y lo han construido sin pensar «eso lleva mucho tiempo». Y lo cierto es que gracias al trabajo de QEV y de todo el equipo de Hispano Suiza, el Carmen

estuvo listo en año y medio, mientras que grandes marcas con ingentes presupuestos detrás tardan cuatro o cinco años en desarrollar un modelo de estas características. Y parte de ese empeño se ha dedicado a las baterías, co-

razón y pieza más importante en un modelo de estas características. Vidal opina que aún faltan tres o cuatro generaciones para seguir exprimiendo las baterías de ion litio, y que con esta tecnología se podrá llegar a tener en cuatro o cin-

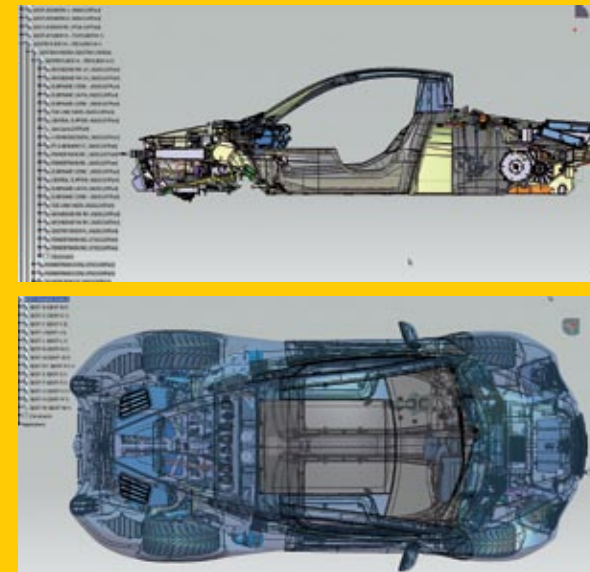


◀▶ De igual modo que en la Fórmula E, un ingeniero eléctrico de QEV chequea las baterías antes de hacer la prueba. Fue un lujo poder contar con Luis Pérez Sala de copiloto. Las puertas de ala de gaviota del Carmen Boulogne se pueden abrir a distancia.



co años unas baterías que pesen la mitad pero con el doble de autonomía; es decir, que se podrá viajar de Madrid a Barcelona sin hacer conducción económica forzada y sin tener que parar por el camino a recargar. Y ahí estaría el límite.

En cualquier caso, gracias a la competitividad existente en la Fórmula E, QEV, que ha tenido o mantiene a unos 20 ingenieros en esa competición, ha desarrollado unas baterías propias muy ligeras y con un sistema de refrigeración por



ASÍ ES EL BOULOGNE Fibra de carbono para aburrir

Una de las ventajas más importantes del Carmen Boulogne respecto a otros rivales es, sin duda, su peso de 1.630 kilos, ya que los ingenieros han conseguido reducir hasta niveles increíbles la masa tanto de las baterías como del chasis. Y es que chasis y subchasis, que aguanta el peso de los motores atrás, están realizados en fibra de carbono cuando la mayoría de fabricantes de este tipo de modelos recurren al aluminio para muchos de estos elementos. El chasis monocasco, que pesa solo 195 kilos, ofrece una rigidez torsional de 50.000 Nm/deg. De hecho, la relación rigidez-masa del Carmen, 256 Nm/deg por kg, supera a la de cualquier otro hipercoche. Por ejemplo, el Lamborghini Aventador ofrece 237 Nm/deg por kg. También han trabajado mucho las suspensiones, sobre todo la delantera, para reducir su peso en 25 kilos manteniendo la robustez, lo que ha costado unas 200 horas de ingeniería. Y la batería del Carmen pesa menos de 700 kilos para una capacidad de 80 kW.

▼ El chasis monocasco, realizado íntegramente en fibra de carbono.



FICHA TÉCNICA

4 MOTORES ELÉCTRICOS	820 kW
Potencia máxima	820 kW (1.115 CV)
Par máximo	163,3 mkg (1.600 Nm)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Carbocerámicos 380
Peso en vacío (kg)	1.630
La./An./Al. (mm)	4.733 / 2.040 / 1.242
Neumáticos delanteros	265/30 R19
Neumáticos traseros	305/30 R20
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	80 kWh
Peso de la batería (kg)	menos de 700
De 0 a 100 km/h (s)	2,6
Vel. máxima (km/h)	290
Consumo (kWh/100 km)	24,0
Emissiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	400 km
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Cargador a bordo	N.d.
Tiempo de recarga (del 30 al 80 %)	30 minutos (a 80 kW)
Precios desde... (euros)	1.996.500

líquido sofisticado y eficiente. De hecho, consta de tres sistemas que mantienen la temperatura a 60 grados, la ideal de funcionamiento. Además, los ingenieros han previsto una sustitución rápida del paquete de baterías en previsión de una rápida evolución de esta pieza clave de un eléctrico. Y una vez levantado el coche en un elevador de cuatro apoyos, dos mecánicos podrían desmontar la batería del Carmen Boulogne en 15 minutos y volver a montarla en 30.

En definitiva, el Carmen Boulogne es mucho más que un hiperlux de moda ya que en sus entrañas encierra suficiente tecnología como para justificar una inversión de dos millones de euros.



LUCES DIURNAS EN FORMA DE V Y NUEVA PARRILLA Y PARAGOLPES DELANTEROS DE DISEÑO RENOVADO



Progresión perfecta

En esta entrega del i30, cuarta desde su lanzamiento en 2007, Hyundai se ha propuesto afianzar este modelo como uno de los compactos más interesantes del segmento C. Y lo ha conseguido con una progresión perfecta en diseño y tecnología. Con todos los descuentos parte de los 15.770 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Las modificaciones exteriores más importantes que recibe el i30 tienen que ver con un renovado frontal en el que cambian los paragolpes, la parrilla y los faros, con una luz día de dibujo en V y, en general, un aire más emocional. Detrás descubrimos nuevos paragolpes y pilotos, además de añadirse llantas de nuevo diseño a la colección de opciones y nueve colores, de los que tres son totalmente nuevos. En el

interior, el i30 recibe una pantalla digital de 7 pulgadas tras el volante, y la pantalla central puede ser ahora de hasta 10,25 pulgadas. Las salidas de ventilación son nuevas, así

como las tapicerías; y se incluye cargador inalámbrico, Apple CarPlay y Android Auto, y BlueLink. Y a la completa dotación de seguridad que ya se ofrecía para este modelo se

añaden dos nuevos sistemas: el asistente de mantenimiento de carril (LFA) y el asistente de prevención de colisiones frontales (FCA) con detector de peatones y ciclistas.

Pero, con todo, la novedad más importante que adopta el nuevo i30 tiene que ver con las motorizaciones y su electrificación. Y es que todas las mecánicas, salvo el diésel 1.6 CRDi de 116 CV, se aprovechan del sistema de 48 voltios y, por lo tanto, de la etiqueta ECO de la DGT. Es decir, el sis-



◀ A nivel de seguridad se añaden el asistente de mantenimiento de carril y el de prevención de colisiones frontales.



▶▶ La pantalla central puede ser de hasta 10,25 pulgadas. Y las salidas de aire tienen nuevo diseño. El cargador inalámbrico lo lleva el N Line X.

tema de 48V lo pueden llevar o lo llevan el 1.0 TGD de 120 CV –1.250 euros extra–, el 1.5 TGD de 160 CV –todos– y el 1.6 CRDi de 136 CV –todos–, en los tres casos con cambio manual o automático de doble embrague y siete marchas. En aceleración, el generador de arranque da apoyo al mo-

tor con una potencia de entre 4 y 10 kW, según la carga del sistema de batería y la presión que ejerza en el acelerador el conductor. Y el consumo de combustible se reduce entre un 7 y un 10 por ciento. Y se reduce gracias a las veces que el coche circula en modo conducción 'a vela' con el motor al ralentí, y a las que el sistema apaga el motor al llegar por debajo de 30 km/h a

FICHA TÉCNICA (5P)

MOTOR	1.0 TGD 120 48V	1.5 TGD 160 48V	1.6 CRDi 136 48V
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.482	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 6.000	160 / 5.500	136 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,6 / 1.500-4.000	25,8 / 1.500-3.500	28,6 / 1.500-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos (mínimo)	195/65 R15	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.295 (Aut: 1.325)	1.355 (Aut: 1.387)	1.388 (Aut: 1.418)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.340 / 1.795 / 1.455	4.340 / 1.795 / 1.455	4.340 / 1.795 / 1.455
Volumen maletero (l)	395 / 1.301	395 / 1.301	395 / 1.301
Capacidad depósito (l)	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,2	8,4 (Aut: 8,6)	10,2 (Aut: 9,9)
Velocidad máx. (km/h)	196	210	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,3	6,3 (Aut: 6,2)	4,6 (Aut: 4,8)
Emissiones CO ₂ (g/km)	120	142 (Aut: 140)	121 (Aut: 127)
Precios desde...	24.525	28.775	26.775

TRES CARROCERÍAS. - El i30 se seguirá ofreciendo con las tres variantes de carrocería: Hatchback –compacto de cinco puertas–, Wagon –familiar– y Fastback –coupé de cinco puertas–. Y en cuanto a niveles de acabado, desde ahora se ofrecerán cinco: Essence, Klass, Tecno, N Line y N Line X, siendo estos dos últimos los que sustituyen al acabado Style anterior. Además, es la primera vez que se incluye el acabado N Line en la gama del i30 Wagon.



▶ El sistema de 48 voltios permite que el motor se detenga antes de parar –en un semáforo, por ejemplo– por debajo de 30 km/h. El cambio manual iMT cuenta con tres modos de actuar.

48V Y CAMBIO MANUAL iMT Con tres modos de actuación

El nuevo cambio manual iMT, permite desacoplar el motor de la transmisión al dejar de acelerar. Y lo hace con tres niveles posibles de actuación, según las condiciones. Con el nivel Neutral, el motor queda al ralentí cuando se deja de acelerar y el coche se desliza aprovechando la inercia en modo conducción 'a vela' –en el cuadro sale un barco de vela junto a la frase "Punto muerto"– tanto en cuarta, quinta o sexta velocidad. Con el nivel Carretera, el motor se apaga temporalmente al dejar de acelerar para ahorrar aún más, aunque este modo está supeditado a numerosos factores como la temperatura exterior, las necesidades de climatización, la carga de la batería... El último, el modo ISG, con la función Start-Stop se activa a menos de 30 km/h. Con una desaceleración de entre 30 y 0 km/h, y en punto muerto, el motor se apaga por completo.



▶ Los i30 N Line ofrecen una estética deportiva. Y los modelos con red eléctrica de 48 voltios llevan el logo 'hybrid' en la parte trasera derecha.

un semáforo, o cuando hasta 120 km/h se deja de acelerar. Y esta última posibilidad no hemos podido disfrutarla durante la toma de contacto del coche ya que al estar supeditado a numerosos factores –ver cuadro– el sistema decidió no activarla. En cambio el i30 desengrana con asiduidad la marcha para dejar

que el coche circule en punto muerto sin tener que tocar el cambio. Por lo demás, el i30 mantiene los atributos que le han hecho merecedor del éxito. Ventajas como la calidad, el comportamiento o su magnífica relación equipamiento-precio-consumo-garantía. La progresión perfecta para un compacto que madura.

PRECIO DESDE **24.525 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **118 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Consumos de toda la gama. Relación calidad-equipamiento-precio. Cambio DCT.

DEBE MEJORAR

Espacio para las piernas en las plazas traseras. Sistema iMT de uso limitado.



Etiqueta 0 emisiones, 54 kilómetros de autonomía eléctrica y magníficas prestaciones con los 225 CV.



PRECIO 46.850 €

EMISIONES OFICIALES: 32 G/KM (NEDC)

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Consumos muy atractivos. Autonomía eléctrica. Dinámica. Refinamiento y confort de marcha.

DEBE MEJORAR

- Adaptación de algunas personas al puesto de conducción i-Cockpit. Visibilidad trasera mejorable.

Transición ecológica

Ya se venden más vehículos híbridos enchufables que eléctricos en nuestro mercado. Probamos uno de los más avanzados y exitosos.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La electrificación no es una moda, es una necesidad. Y en Peugeot lo saben. Por eso llevan años trabajando sobre vehículos eléctricos e híbridos enchufables. Si sumamos ambas tecnologías se convierte en el fabricante que más modelos electrificados ha vendido en el mercado español en lo que va de año.

Los híbridos enchufables acaban de superar las ventas de los eléctricos en España: 13.780 unidades frente a 11.984. Al éxito del 3008 Hybrid, que ya vende lo mismo que el Kia Niro PHEV, se une el 508 Hybrid, tanto en berlina como en SW.

Nos hemos puesto al volante de la berlina. Presume de 225 CV, fruto del trabajo conjunto de un motor de ga-



PEUGEOT 508 PSE. A principios de 2021 llegará esta nueva variante híbrida enchufable, preparada por Peugeot Sport y que presume de 360 CV al añadir un segundo motor eléctrico de 113 CV en el eje trasero. Tracción total, altura rebajada, mejoras en el chasis, 250 km/h, 5,2 segundos para pasar de 0 a 100 km/h, estética y dotación específicas...

solina de 180 CV y otro eléctrico de 110. Afrontamos un trayecto de 109 kilómetros, con recorrido urbano, autopista y carretera. Iniciamos la prueba con 40 kilómetros de autonomía en su batería de litio de 11,8 kWh y apostamos por los modos de conducción Eléctrico en ciu-

dad y el Híbrido fuera de ella –también dispone de los programas Sport y Comfort–. Al concluir el recorrido había consumido 3,6 l/100 km de media a una velocidad de 83 km/h. Una cifra muy atractiva que se puede mejorar, ya que la autonomía exclusivamente eléctrica homologada

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 PURETECH
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máx. (CV/rpm)	180 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 3.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	81 kW (110 CV)
Par máximo	32,6 mkg
Potencia máxima total	225 CV
Par máximo total	36,7 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automát. 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.795
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750/1.859/1.403
Maletero (l)	487 / 1.537
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,9
Velocidad máx. (km/h)	240
Vel. máx. en eléctrico	135 km/h
Consumo mixto (l/100km)	1,3 (WLTP)
Emisiones CO ₂	29 g/km (WLTP)
Alcance en eléctrico (km)	54
Tiempo de recarga	1 h 45' (a 6,6 kW)
Precios desde... (euros)	46.850

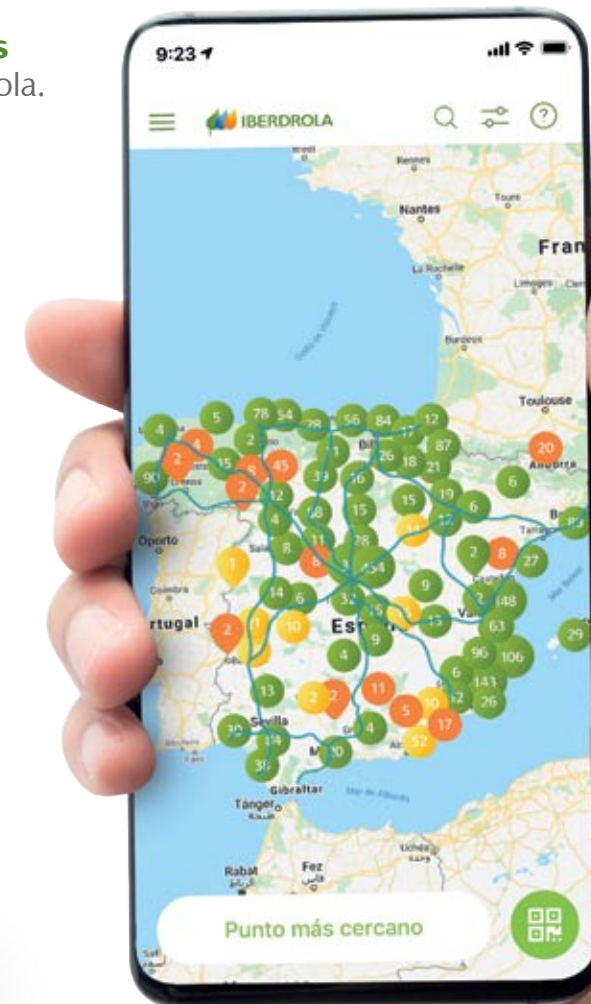
alcanza hasta los 54 kilómetros, una distancia que supera el promedio de uso diario de muchos conductores. Y todo con un refinamiento y una dinámica soberbios.



◀▶ Disponible en berlina y también con carrocería SW, ambas comparten un interior amplio y muy avanzado. La batería de 11,8 kWh se puede cargar en una hora y 45 minutos, y homologa hasta 54 kilómetros de autonomía.

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.





EL LEÓN MÁS POTENTE –204 CV– ES TAMBIÉN EL SEAT QUE MENOS CONSUME –1,1 L/100 KM– SI EXCEPTUAMOS AL MII ELÉCTRICO



▲ Las dos carrocerías del Seat León permiten acceder a la versión híbrida enchufable.



◀ El maletero del León de cinco puertas pierde 90 litros por las baterías, y se queda en solo 270. Para la carga, 5 h 48 minutos en enchufe convencional y 3 h 42 minutos a 3,6 kWh.



▶ El interior no difiere ni en calidad, ni en espacio. La pantalla ofrece información energética en cada momento. El túnel central es un poco incómodo.



El mejor León

No hay duda, si esta generación del Seat León es la mejor de la historia, este e-Hybrid es la versión más avanzada de la gama. Brilla como el resto de León en comportamiento o calidad, pero los barre en eficiencia.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Lo anunció Seat: el nuevo León iba a ser el más tecnológico de la historia. Y por extensión, cuando llegara el híbrido enchufable, el primero que hace la marca, sería el mejor de la gama. Eso ya es una realidad. El León e-Hybrid ya está aquí y cumple su papel como avanzada tecnológica de Seat.

Tiene toda la tecnología de comunicación e infoentretenimiento –totalmente conectado gracias a un sistema Full Link con Android Auto por cable y Apple CarPlay inalámbrico, además de los servicios online de Seat Connect– o de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción –control de crucero adaptativo y predictivo, asistente de emergencia 3.0,

asistente de viaje y alerta de tráfico posterior con asistente de salida segura...– de sus hermanos de gama. Pero en sistemas de propulsión los barre. El uso de la plataforma MQB Evo del Grupo Volkswagen en el nuevo León abre un sinfín de alternativas de propulsión en busca del mejor compromiso

entre rendimiento y eficiencia. Y este híbrido enchufable es, sin duda, el que mejor conjuga ambos aspectos. Combina un motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV y uno eléctrico de 115 CV para totalizar 204 CV y 350 Nm de par. Con estos valores es el Seat León más potente de la gama –por encima de estas

cifras ya tendremos que hablar de Cupra León–, pero también el más eficiente y ahorrador de la familia León... Y casi de Seat, pues su consumo medio homologado solo lo mejora el Mii Electric.

Su batería permite una autonomía eléctrica de 64 kilómetros bajo el ciclo WLTP, con lo que se garantiza la etiqueta 0 de la DGT. Y si combinamos la autonomía eléctrica con la de combustión, podemos llegar a los 800 kilómetros totales. Para su recarga, 5 horas y 45 minutos en un enchufe doméstico de 2,3 kWh y 3 horas y 45 minutos en un wallbox de 3,6 kWh. Estos datos, es verdad, tienen algún inconveniente como el mayor peso o la pérdida de capacidad del maletero: de 380 a 270 litros en el cinco puertas y de 610 a 470 en el caso del Sportstourer. Pero en el resto ofrece la misma practicidad, calidad de acabados o comportamiento dinámico.

Y eso lo demuestra durante el recorrido en el que aprovechamos su capacidad como 0 emisiones para llevar a cabo una ruta urbana por el centro de Madrid. Sus dos tipos

de propulsión se desdoblaron en los cuatro modos de conducción: Hybrid, en el que combina combustión y electricidad en busca del mejor equilibrio posible, y e-Mode, en el que será el motor eléctrico el encargado de mover el coche con 0 emisiones. Además, en el mo-

do Hybrid se puede elegir que el coche guarde la carga de la batería para usarla por ejemplo al entrar en la ciudad o que el motor de combustión utilice la energía para recargar la batería.

Con el e-Mode nos movemos por la ciudad con absoluto refi-

FICHA TÉCNICA

	1.4 E-HYBRID 5P	1.4 E-HYBRID SPORT.
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 (115 CV)	85 kW (115 CV)
Par	330 Nm	330 Nm
Potencia máxima total	204 CV	204 CV
Par máximo total	35,7 mkg	35,7 mkg
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.	Automática, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos
Peso (kg)	1.614	1.658
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.386 / 1.799 / 1.460	4.642 / 1.799 / 1.456
Maletero (l)	270	470
Capacidad del depósito (l)	40	40
Tipo de batería	Ion-litio	Ion-litio
Capacidad de la batería	13,0 kW/h	13,0 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	7,5	7,7
Velocidad máxima (km/h)	220	220
Velocidad máxima en eléctrico	N.d.	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	1,1	1,1
Emisiones CO2	25 g/km	26 g/km
Alcance en eléctrico (km)	64	63
Tiempo de recarga	5 h 48' (a 2,3 kW)	5 h 48' (a 2,3 kW)
Precios de tarifa desde... (euros)	34.080	35.280

namiento, silencio y suavidad, ‘deslizándose’ por las calles. En carretera, conectamos el modo Hybrid para que el coche elija la propulsión que necesita en cada momento. Y su inteligencia se demuestra con una transición entre motores absolutamente imperceptible. Así llaneamos en autovía en eléctrico o salen a relucir los 204 caballos con todo su carácter si optamos por pisar con decisión el acelerador. Después de un recorrido de 83 kilómetros, en el que hemos aprovechado los 42 kilómetros de autonomía eléctrica con que contaba, hemos conseguido un consumo medio de 2,4 l/100 km. Una cifra alejada de los 1,1 l/100 km que homologa; pero muy fácil de conseguir por cualquier usuario gracias a la capacidad de regeneración de la frenada, que se hace muy evidente en cuanto levantamos el pie del

acelerador, reteniendo el coche demasiado. Y sin posibilidad de modular esa fuerza de retención. Puede ser este uno de los pocos ‘pecados de juventud’ del Seat León e-Hybrid.

Está disponible, con campañas incluidas, desde 28.900 euros –a los que aún se pueden restar 2.600 euros del Plan Moves que dejarían la factura en 26.300– y con un wallbox –sin instalación– gratis.

PRECIO (CON DTO.) DESDE **28.900 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **25 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Calidad de acabado. Comportamiento dinámico. Precio con promoción. Consumo.</p>	<p>No se puede modular la retención de frenada. Maletero. Túnel central. Lane assist intrusivo.</p>



CINCO MOTORES DE COMBUSTIÓN –TRES GASOLINA Y DOS DIÉS EL– Y UNA VERSIÓN ELÉCTRICA CON 136 CV Y 350 KM DE AUTONOMÍA



Todo listo

El día 21 de diciembre se iniciarán las entregas del nuevo Citroën C4 –y su versión eléctrica ë-C4–, un modelo que supone la vuelta de la marca a la ‘primera división’ de los compactos y que ha sido cuidado al detalle.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El nuevo Citroën C4 llega con la intención de recuperar la tradición de berlinas de la marca francesa. Modelos emblemáticos como el GS, el BX o el Xsara están en la memoria de los aficionados y en la historia de la marca. Y en el presente más in-

mediato... y el futuro, quieren que este C4 y su versión eléctrica ë-C4 puedan llegar a significar lo mismo y convertirse en modelos icónicos. Por eso no han escatimado ni recursos ni esfuerzos. Con su aspecto de crossover, que lo acerca a los gustos de la gran mayoría, el C4 supone una vuelta a

lo grande a un segmento que había ‘descuidado’, pues el C4 Cactus, con el que pretendía competir ahí, no luchaba en igualdad de condiciones frente a marcas rivales.

A falta de calibrar su comportamiento dinámico, los nuevos C4 y ë-C4 basarán su éxito en aspectos como la personalización, con 31 alternativas para crear un C4 a la medida fruto de combinar 7 colores exteriores, 5 packs exteriores y 5 ambientes de interior. También destacará por su habitabilidad y el confort interior. Con sus 4,36 metros de longitud, su distancia entre ejes es de 2,67 metros, lo que garantiza una habitabilidad de las mejores de su categoría. Y un confort clásico de Citroën gracias a los

asientos Advanced Confort o la suspensión con amortiguadores progresivos hidráulicos. El maletero suma 380 litros tanto en las versiones térmicas como en la eléctrica; y 1.250 litros con los asientos abatidos. Y en el interior hay 16 huecos con otros 39 litros de capacidad.

La conectividad será clave, con seis tecnologías incluidas –pantalla táctil de 10 pulgadas de serie, Citroën Connect Nav, Citroën Connect Box, Mirror Screen compatible con Apple CarPlay y Android Auto, recarga inalámbrica del smartphone y la Connected CAM de Citroën–. Y en asistentes de seguridad y ayudas a la conducción ofrece 20 dispositivos que lo acercan a la conducción autónoma: Active Safety Brake,



◀▶▶ El interior es uno de los más habitables de su categoría. Destaca la pantalla táctil de 10 pulgadas de serie en toda la gama, el Smart Pad Support que se adapta a todas las tablets y es novedad mundial. La capacidad de maletero, entre 380 y 1.250 litros, no varía entre los combustión y el eléctrico, y suma 39 litros más en 16 huecos para dejar objetos.

alerta de riesgo de colisión y poscolisión, vigilancia de ángulo muerto, alerta activa de cambio involuntario de carril, Highway Driver Assist... O más enfocados al confort, como el Head-up Display, la cámara de visión 360 grados, el sistema de arranque en pendiente...

Y por supuesto otra clave de su éxito estará en sus sistemas de propulsión. Los C4 de



combustión contarán con cinco alternativas. En gasolina los motores PureTech de 100, 130 y 155 CV, con cambio manual

de seis velocidades en el 100 y 130, o el automático EAT8 en el 130 y el 155. Y en diésel, BlueHDi de 110 y 130 CV. En

el primer caso, con cambio manual, y en el segundo, con el automático EAT8 de convertidor de par.

El ë-C4, con 100 kW (136 CV), ofrece un par instantáneo de 260 Nm y una autonomía máxima de 350 kilómetros bajo el ciclo de homologación WLTP.

FÁBRICA DE VILLAVERDE ESTAS SON LAS CIFRAS DE C4 Y ë-C4

La producción en Villaverde del nuevo compacto francés vuelve a poner a la factoría madrileña en primera línea, con un modelo llamado a ser un nuevo éxito en la marca.

Una importancia la de este C4 para la planta madrileña que se puede resumir en un puñado de datos.

La adjudicación de los Citroën C4 y ë-C4 a Madrid supuso una inversión en Villaverde por parte del Grupo PSA de 144 millones de euros, destinados a poner al día esta planta de 80.000 metros cuadrados de superficie que cuenta con 68 años de historia.

Una planta que en la actualidad fabrica en un único turno los nuevos C4 y ë-C4, aunque la previsión es aumentar la producción ante el esperable aumento de la demanda una vez se inicien las ventas y las entregas del nuevo modelo.

- 965 trabajadores se dedican a la producción del nuevo modelo de Citroën. De ellos, un 23 por ciento son mujeres.

- Con esos trabajadores ‘conviven’ 339 robots, 7 ‘cobots’ –robots creados para interactuar con personas– y 57 AGV’s –sistemas de transporte autónomo que van enviando piezas y elementos de un lado a otro de la fábrica–.

- Se reciben cada día en Villaverde 440.000 piezas, que llegan en 65 camiones.

- En la sección de chapa, la tasa de automatización es del cien por cien.

- En esta sección de chapa, a cada coche se le aplican 3.798 puntos de soldadura; se instalan 430 piezas, con 274 tornillos y 60 metros de masilla. Además, cada C4 cuenta con un metro de soldadura MIG y 4 metros de soldadura láser.

- En la sección de pintura se manejan 7 tintas –2 en exclusiva para este modelo–, se aplican 59 metros de cordones de estanqueidad y 47 obturadores de estanqueidad. En esta sección ‘trabajan’ 22 robots.



- En la parte de montaje se manejan 1.053 piezas, de las cuales 398 llegan en carretilla y 655 en kit. En total son 1.537 referencias por coche.

- La carga del software que incorpora cada coche se hace en la línea de montaje y dura

alrededor de seis minutos por vehículo, en función del equipamiento.

- Antes de salir hacia la campa, a la espera de su llegada al cliente, a cada Citroën C4 y ë-C4 se le supervisan más de 1.200 características, se dedican 40 minutos a controles de

aspecto del acabado y 10 minutos al control dinámico en banco.

- De la línea de producción salen 30 coches a la hora, unos 225 en cada jornada. De ellos, un 15 por ciento son ë-C4, aunque el objetivo es llegar al 20 por ciento.





EL KANGOO FURGÓN SE LLAMA KANGOO VAN EN OTROS MERCADOS Y OFRECE DOS LONGITUDES DE CARROCERÍA



Multiplificación

En mayo de 2021 llega a España la nueva generación del Kangoo, desplegada en versiones Furgón y Combi, y acompañada de un nuevo Express Furgón cuyo enfoque es más profesional. Funcionalidad, seguridad y confort distinguen a un modelo que también tendrá opción eléctrica.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Las más de cuatro millones de unidades del Kangoo vendidas desde la aparición de su primera generación en 1997 ponen de manifiesto el éxito de este modelo, referente en el segmento de las pequeñas furgonetas y de los vehículos polivalentes de formato compacto. La segunda generación, que será relevada a partir del próximo mes de mayo, fue presentada en 2007, de mane-

ra que ya tocaba evolucionar estilística y tecnológicamente para responder a la competencia, rearmada en los últimos tiempos dentro de un segmento que funciona muy bien en nuestro continente.

Y esa respuesta llega ahora en forma de una gama multiplicada por dos, pues el nuevo Kangoo, que cuenta con variantes Combi y Furgón –esas serán las denominaciones comerciales en nuestro país, por más que en otros mercados

se hable de Kangoo y Kangoo Van–, nace acompañado por el nuevo Express –la firma del rombo recupera un nombre casi mítico, usado de 1985 a 2002–, del que también habrá versiones Combi y Furgón, aunque en Europa solo se comercializará la segunda, de enfoque aún más profesional.

De hecho, nacerán en factorías diferentes, pues el Kangoo se producirá en la planta francesa de Maubeuge y el Ex-

press en la marroquí de Tánger. Y habrá otras diferencias, como la presencia solo en la gama Kangoo de la opción cien por cien eléctrica, sobre la que Renault no dice nada más por ahora. Por supuesto, tanto Kangoo como Express ofrecerán también mecánicas de gasolina y diésel, y con cajas de cambio manual o automática; aunque al respecto nada más se concreta por ahora.

Sí se sabe, por ejemplo, que el Kangoo Furgón estará dis-

ponible con dos longitudes de carrocería, y que si la variante estándar dispone de un volumen de carga entre 3,3 y 3,9 metros cúbicos, para la variante larga la capacidad oscila entre 4,2 y 4,9. Además, la firma francesa estrena dos soluciones muy funcionales. Por un lado el Easy Side Access, que permite acceder con mucha facilidad por el lateral porque se ha suprimido el pilar central

y la boca de carga se ensancha hasta 1.416 milímetros –el doble que en el modelo actual–, una cota superior a la de cualquier rival. Por otro lado está el Easy Inside Rack, que es una baca interior extraíble que permite transportar en altura objetos muy largos y voluminosos, por encima de la plaza del pasajero y sin utilizar espacio en el suelo de carga.

Y Renault ha echado el res-

to en materia de conectividad, con el sistema multimedia Easy Link, y de asistentes de conducción, donde destacan el retrovisor interior digital Permanent Rear View –permite ver hacia atrás incluso en versiones con puerta posterior de chapa–, el control de estabilidad con remolque Trailer Swing Assist, la frenada activa de emergencia AEBS, la alerta de ángulo muerto o los rada-

res de proximidad delante y detrás, entre otros.

La firma gala destaca también el amplio espacio en las cinco plazas del Kangoo Combi o la funcionalidad del Express Furgón, con un volumen de carga entre 3,3 y 3,7 metros cúbicos y diseñado pensando en pequeñas flotas y jóvenes empresarios, que priman la economía, la versatilidad, el espacio o la robustez.



◀ El Kangoo Combi es un vehículo comercial, pero ha sido diseñado pensando en usos familiares y presume de cinco amplias plazas. Combina la modularidad de sus hermanos de gama con un diseño más cuidado y mayores niveles de confort y equipamiento.



▲ El Kangoo Combi y el Kangoo Furgón permitirán elegir entre versiones de gasolina, diésel y eléctrica. Y el Kangoo Furgón presenta dos prácticas primicias: el Easy Side Access, que prescinde del pilar central para agrandar a 1.416 milímetros la boca lateral, y el Easy Inside Rack, para objetos largos.



▲ El interior del Express –arriba– no es tan refinado como el del nuevo Kangoo, pero se beneficia de mejoras destinadas al uso profesional, como los asientos reforzados o espacios de almacenamiento que suman 48 litros. Su volumen de carga máximo oscila entre 3,3 y 3,7 metros cúbicos.



Un nuevo explorador

El Lexus UX 250h recurre a un diseño deportivo, a una calidad impecable, a una tecnología muy avanzada y a un eficiente sistema híbrido de 184 CV que marca un perfecto equilibrio entre las prestaciones y el consumo. Además, se puede combinar con tracción delantera o total.

El formato SUV sigue imparable a nivel de ventas, y eso a Lexus no le viene nada mal. A estas alturas nadie va a enseñar a la marca japonesa a desarrollar y fabricar vehículos con este formato. Fue de los primeros fabricantes en apostar por esta senda con el RX, posteriormente bajó un escalón por tamaño con el NX y ahora entra de lleno en el segmento compacto con el UX.

Como es habitual en nuestro mercado se comercializa con una variante híbrida, en este caso de cuarta generación. Denominada UX 250h, ofrece una potencia total de 184 CV, fruto del trabajo conjunto de un nuevo motor de gasolina de dos litros y 152 CV y un propulsor eléctrico de 109 CV.

Además de la citada variante con tracción delantera, este modelo también contempla una versión con tracción total E-FOUR. En este caso se añaden



▲ La iluminación incorpora exclusivamente tecnología LED. El UX de Lexus se comercializa con una mecánica híbrida 250h de 184 CV, pero a partir de ahora también en variante cien por cien eléctrica con 204 CV.

de un segundo motor eléctrico, que va ubicado en el eje trasero. Cuando es necesario por razones de adherencia, aceleración o trazada actúa sobre las ruedas posteriores sin necesidad de recurrir a una unión física entre ambos ejes. La potencia total de esta variante es la misma, pues se mantienen los 184 CV.

El sistema eléctrico se alimenta gracias a la energía que le proporciona una batería de hidruro metálico que se instala debajo del asiento trasero. Se recarga por efecto de la frenada regenerativa, sin necesidad de recurrir a to-

mas exteriores ni cables. Y todo este conglomerado técnico se gestiona por medio de una transmisión automática con variador continuo e-CVT.

Lexus asegura que en la utilización habitual del UX 250h, un 50 por ciento del tiempo funciona de manera exclusivamente eléctrica. Esto es clave para homologar un consumo medio de sólo 5,3 litros cada 100 kilómetros.

Y es el primer modelo de la marca que nace desde la avanzada plataforma GA-C, que trae consigo una optimización en su comportamiento dinámico y una avalancha

tecnológica, realmente generosa en cuestión de seguridad. De hecho, el UX 250h presume de tener el centro de gravedad más bajo de su clase.

Es un vehículo extremadamente refinado en marcha. La transmisión automática es ideal para movernos por la gran ciudad, hábitat donde si somos cuidadosos con el acelerador podremos circular un par de kilómetros, en el mejor de los casos, de manera exclusivamente eléctrica. Además, presume de un diámetro de giro de 10,4 metros, el mejor de su segmento.

Si queremos mayores sen-



▲ La puesta en escena del interior se remata con una gran calidad, tanto por los ajustes como por los excelentes materiales empleados.

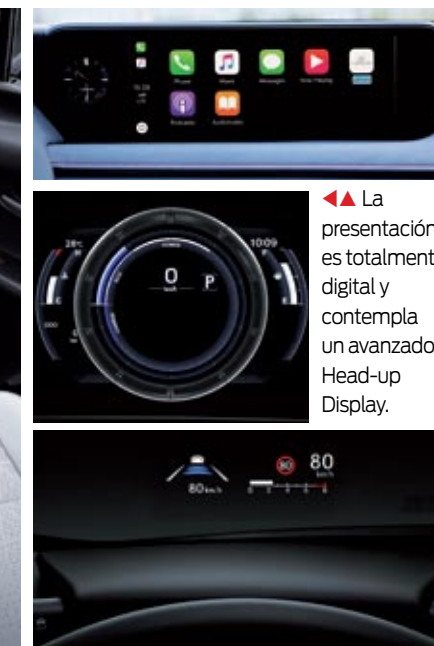
ciones al volante, el acabado F Sport incorpora una suspensión variable adaptativa, además de ajustes específicos en los muelles y barras estabilizadoras, y unos amortiguadores

traseros de alto rendimiento. Con todo esto se incrementa claramente la dinámica, aunque se mantienen las mismas prestaciones que en el resto de versiones. También con-

templa un selector con cinco programas de conducción: Eco, Normal, Custom, Sport S y Sport S+.

Por otro lado, el interior, como es habitual en la mar-

ca, se remata con una calidad premium, tanto por los ajustes como por los materiales empleados. A su excelente ergonomía y buena visibilidad añade un cuadro de mandos



▲ La presentación es totalmente digital y contempla un avanzado Head-up Display.



▲ El sistema híbrido ofrece una potencia conjunta de 184 CV y se gestiona con una transmisión automática con función secuencial.



CERO EMISIONES LA VARIANTE ELÉCTRICA UX 300e OFRECE 204 CV Y HASTA 315 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA, SEGÚN EL CICLO WLTP

UX 300e EL PRIMER ELÉCTRICO DE LEXUS

Después de acumular una larga experiencia en modelos híbridos, Lexus va un paso más allá y ha desarrollado su primer vehículo exclusivamente eléctrico fabricado en serie. Esta nueva variante 300e se basa en la nueva estrategia 'Lexus Electrified' y no se modifica el diseño y las características del UX.

la adquisición del vehículo. El UX 300e presume de un rodar refinado y silencioso en su funcionamiento. Presenta tres perfiles de conducción, Normal, Sport y Eco, y desde las levas del volante podemos gestionar la frenada regenerativa con hasta cuatro niveles diferentes de intensidad. La batería se ubica



co de 150 kW –equivalente a 204 CV– que se alimenta con la energía que le proporciona una batería de iones de litio de 54,3 kWh de capacidad. Refrigerada por aire, está garantizada durante 10 años o un millón de kilómetros. Además, cuenta con un sistema de calefacción que garantiza el rendimiento y la máxima autonomía incluso a temperaturas ambientales de 30 grados centígrados bajo cero.



La autonomía del UX 300e alcanza los 315 kilómetros según el ciclo WLTP. El cargador de a bordo es de 6,6 kW, se ubica en la zona trasera derecha y permite cargar la batería en 8 horas. El vehículo admite también cargas de corriente continua de 50 kW –la toma se sitúa en el lado izquierdo–, detalle que provoca que en apenas 51 minutos se pueda cargar hasta un 80 por ciento. Lexus ofrece un punto de recarga gratuito con

bajo el piso, entre ambos ejes, y por lo tanto no interfiere en la habitabilidad o en la capacidad del maletero en relación al resto de la gama. Eso sí, la suspensión ha sido reforzada para neutralizar con éxito el incremento de peso. La velocidad máxima está limitada a 160 km/h. En su equipamiento contempla

▲▼ El UX 300e es el primer modelo exclusivamente eléctrico de Lexus. La batería se ubica debajo del piso, entre ambos ejes, y por lo tanto no provoca mermas en la habitabilidad. Admite cargas de 50 kW, función que podemos gestionar de manera remota desde el smartphone.

una generosa y avanzada dotación, avalada en gran parte por la última versión del Lexus Safety System+. Asimismo dispone de funciones de conectividad exclusivas que, desde el smartphone, permiten programar de manera remota funciones de carga, climatización, puntos de recarga, estado de salud del vehículo...

El Lexus UX 300e se ofrece con cuatro niveles de acabado y a un precio que oscila entre los 49.900 y los 63.500 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	150 kW
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	300 Nm (30,6 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados / Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	1.785
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.495/1.840/1.545
Maletero (l)	367
Neumáticos	215/60 R17
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	54,3 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	7,5
Vel. máxima (km/h)	160
Consumo mixto (Wh/km)	16,8
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	315
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Cargador a bordo	6,6 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	51 minutos (a 50 kW)
Precios desde... (euros)	49.900

FICHA TÉCNICA

	UX 250h 4X2	UX 250h 4X4
MOTOR TÉRMICO		
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.987	1.987
Potencia máxima/rpm	152 CV / 6.000	152 CV / 6.000
Par máximo/rpm	19,4 mkg / 4.400-5.200	19,4 mkg / 4.400-5.200
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	109 CV	109 CV / trasero: 7 CV
Par	20,6 mkg	20,6 / trasero: 5,6 mkg
Potencia máxima total	184 CV	184 CV
Par máximo total	n.d.	n.d.
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas e-Four
Caja de cambios	Automática, e-CVT	Automática, e-CVT
Frenos delanteros/traseros	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos
Peso (kg)	1.540	1.600
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.495 / 1.840 / 1.540	4.495 / 1.840 / 1.540
Maletero (l)	320	283
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Níquel e hidruro	Níquel e hidruro
Capacidad de la batería	1,4 kWh	1,4 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,5	8,7
Velocidad máxima (km/h)	177	177
Vel. máx. en eléctrico	n.d.	n.d.
Consumo mixto (l/100 km)	5,3 (WLTP)	5,8 (WLTP)
Emisiones CO2	94 g/km (NEDC)	101 g/km (NEDC)
Alcance en eléctrico (km)	Alrededor 1,5 km	Alrededor 1,5 km
Tiempo de recarga	Autorrecargable	Autorrecargable
Precios desde... (euros)	34.300	38.300

que también difiere en el caso del acabado F Sport, que goza de una presentación más deportiva y sofisticada.

La gestión de la generosa pantalla del salpicadero

–hasta 10,3 pulgadas en su máxima expresión– se realiza desde una superficie táctil denominada Remote Touch Pad, aunque también podemos hacerlo mediante órde-

nes por voz. Mención especial para el sistema de climatización, que detecta qué asientos están ocupados para regular con mayor eficacia el flujo y el caudal del aire. Añade, además, un sistema de ionización del aire.

Otro punto a destacar del UX 250h es su avanzada dotación en seguridad y asistentes de conducción. La segunda generación del Lexus Safety System+ contempla elementos tan sofisticados como un sistema precolisión, un control de velocidad de cruce adaptativo, una alerta de salida involuntaria de carril con mantenimiento de trayectoria, reconocimiento de señales de tráfico o un accionamiento automático de luces de carretera.

La seguridad se incrementa, además, con un control del ángulo muerto, una alerta de tráfico cruzado en la zaga, un control de presión del aire en los neumáticos, la cámara 360 grados o unos faros LED adaptativos que garantizan la



▲ La batería autorrecargable se ubica bajo la banqueta de la segunda fila.

máxima iluminación sin deslumbrar al resto de usuarios.

La conectividad también brilla con luz propia. Com-



▲▼ El Lexus UX 250h nace desde la nueva plataforma GA-C. Contempla variantes con tracción delantera o total. Estas últimas añaden un motor eléctrico en el eje trasero, aunque la potencia total es la misma.



patible con Apple CarPlay y Android Auto, la aplicación Lexus Link nos permite localizar el vehículo, planificar una ruta desde casa o informarnos sobre el mantenimiento del vehículo o recibir soporte técnico, entre otras funciones.

El UX 250h está disponible con cinco niveles de acabado –Eco, Business, Executive, Luxury y F Sport– y su precio parte desde los 34.300 euros en las versiones dotadas de tracción delantera, y desde los 38.300 euros en las variantes con tracción total E-FOUR.



LA AUTONOMÍA ELÉCTRICA HOMOLOGADA ES DE 55 KILÓMETRO S, Y CUANDO LA BATERÍA SE AGOTA, EL MOTOR TÉRMICO ENTRA EN ACCIÓN



El C5 Aircross Hybrid ofrece una auténtica conducción a la carta, capaz de adaptarse a las preferencias de cada usuario y a las características del recorrido. Sacar partido al SUV híbrido enchufable de Citroën es tarea sencilla.

Eficiencia a todo confort

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

El C5 Aircross Hybrid, el primer híbrido enchufable lanzado por Citroën, es el ejemplo perfecto de las enormes posibilidades de uso que permite este tipo de vehículo ecológico, que disfrutan de la etiqueta '0 Emisiones' de la DGT al poder circular largas distancias en modo eléctrico, libre de emisiones. En el caso que nos ocupa, 55 kilómetros según la homologación WLTP. Y eso le abre las puertas del centro de las grandes urbes, le permite circular incluso en

días con restricciones de tráfico por alta polución, le autoriza a circular por carriles de alta ocupación incluso si el conductor va solo, le libra del pago del estacionamiento en ciudades como Madrid o Barcelona, reduce sus impuestos municipales... Un mundo de ventajas, similares a las de los

vehículos cien por cien eléctricos, pero beneficiándonos también de un motor térmico que asegura una total libertad de movimientos en nuestros viajes o si la batería se agota.

En concreto, el SUV híbrido enchufable de Citroën pone en juego un Puretech de gasolina de 180 CV que asocia a

un motor eléctrico de 81 kW, también delantero, con el que totaliza 225 CV. Suficiente para acelerar de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos o alcanzar 225 km/h de velocidad punta. Pero con un consumo medio homologado en ciclo WLTP de solo 1,4 l/100 km y emisiones NEDC de CO₂ de 39 g/km.



Para lograr semejante eficiencia se ayuda de una batería de 13,2 kWh –garantizada por 8 años o 160.000 kilómetros– y de un cambio automático de ocho velocidades con levas en el volante. Y de muchos más ingredientes, como un selector de programas de conducción con tres 'personalidades', la función e-Save –más información sobre ambos en los cuadros inferiores– o los dos modos de frenado regenerativo: un primer nivel, equivalente al de un freno motor convencional, con la palanca de cambios en posición D (Drive), y un segundo modo, más dinámico, llamado B (Brake), que permite gestionar la velocidad del vehículo empleando únicamente el pedal del acelerador por su mayor poder de



▲ Desde la pantalla central táctil de 8 pulgadas se controlan rápidamente las principales funciones del vehículo. Y la instrumentación también es una pantalla digital: de 12,3 pulgadas y configurable.

retención. Y en ambos modos se recupera autonomía con cada frenada.

El arsenal tecnológico del C5 Aircross Hybrid se aprecia en otros capítulos. Así, por ejemplo, equipa la exclusiva

suspensión con amortiguadores progresivos hidráulicos, que filtra y absorbe las irregularidades de la ruta, y presume de hasta 20 sistemas de ayuda a la conducción: control de estabilidad de remol-

que, regulador de velocidad adaptativo, alerta de riesgo de colisión, frenada activa de emergencia, Park Assist, cámara de visión trasera y de 360 grados, Highway Driver Assist, aviso de cambio involuntario de carril, faros inteligentes Smartbeam...

Y en cuestión de conectividad, Connect Play para Apple CarPlay o Android Auto, Pack SOS con asistencia incluida o navegación conectada con información de tráfico en tiempo real, especialmente adaptada al entorno híbrido para ofrecer los puntos de carga eléctrica. Y es que, por ejemplo, gracias a la aplicación Free2Move Services podremos cargar nuestro C5 Aircross Hybrid en uno de los 195.000 puntos públicos repartidos por Europa.

MODOS SPORT, HÍBRIDO Y ELÉCTRICO Triple personalidad

Un mando situado en la consola, junto al selector del cambio, nos permite elegir durante la marcha entre tres programas de conducción. Por defecto, siempre que la carga de la batería sea suficiente, circularemos en Eléctrico, sin vibraciones, ruidos ni emisiones de CO₂, y hasta una velocidad de 135 km/h. Si seleccionamos el modo Híbrido –o pasamos a él porque la batería se agota o aceleramos con mucha fuerza–, la gestión de la energía pasa a ser automática, y es el vehículo el que elige en cada momento entre propulsión por gasolina, eléctrica o una combinación de ambas. Por último, en modo Sport disfrutaremos de los 225 CV de potencia combinada, resultado de unir las prestaciones del motor de gasolina PureTech con la tracción del motor eléctrico.

FUNCIÓN E-SAVE AUTONOMÍA ELÉCTRICA EN RESERVA

El SUV híbrido enchufable de Citroën ofrece la función e-Save, gestionable desde la pantalla central y que permite reservar autonomía eléctrica para activarla cuando sea necesario, como por ejemplo en zonas de cero emisiones cerradas a vehículos de combustión. Y hay tres niveles de reserva de energía: 10 kilómetros, 20 kilómetros o Máxima. Si, por ejemplo, iniciamos un trayecto con la batería cargada pero queremos reservar 20 kilómetros de alcance eléctrico, basta con seleccionar esa opción, y el C5 Aircross circulará priorizando el modo Eléctrico hasta que la autonomía de la batería baje a 20 kilómetros, momento en el que pasará a Híbrido y guardará esa reserva. Y si seleccionamos un nivel de reserva superior al de la autonomía que tenga la batería en ese instante, el motor de gasolina, gastando algo más de carburante, forzará la recarga en marcha hasta alcanzar el nivel escogido, incluso cargando la batería al máximo.



RECARGA Listo en menos de dos horas

Si utilizamos una toma doméstica, la batería se recarga durante la noche, pues el proceso lleva de 4 a 7 horas, según el tipo de toma empleada. Pero en un punto de 32A, la carga de la batería se completa en menos de 2 horas. Además, la carga se puede programar o diferir para beneficiarse de la mejor tarifa eléctrica; programación que se realiza desde la pantalla táctil del vehículo o a través de la app MyCitröen. Los cables de carga se guardan bajo el suelo del



maletero, en un espacio reservado para los mismos, y la trampilla de carga, en el lado izquierdo trasero, integra un indicador LED –luz blanca, verde, verde intermitente o azul– para seguir el proceso de carga visualmente.

MY CITROËN CONTROL DESDE EL SMARTPHONE

Desde el smartphone, usando la app My Citroën, nos mantendremos conectados con el coche y accederemos a toda su información. Y podremos programar la carga inmediata de la batería, consultar su nivel y velocidad de carga, o el tiempo restante hasta la finalización del proceso de carga. También es posible programar la carga para que se inicie a otra hora –por ejemplo, cuando las tarifas sean más económicas– y activar o programar el pre-acondicionamiento térmico, que climatiza el interior durante la recarga justo antes de que lo conduzcamos. Otras funciones de My Citroën son la geolocalización del vehículo, el análisis de la conducción para optimizar recorridos y consultar estadísticas de eficiencia, el acceso a la documentación de a bordo, la gestión del mantenimiento, las citas con el servicio oficial y los presupuestos...



IBERDROLA, EL MOTOR DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Iberdrola se ha convertido en la locomotora que impulsa la creación de una red de recarga que permita convertir en realidad indudable el reto de la movilidad eléctrica. Y como este reto es de todos, aglutina a través de acuerdos a todos los actores para conseguir alcanzar la movilidad con 0 emisiones.



Powered by

IBERDROLA

La compañía se ha puesto en vanguardia en la estrategia de alcanzar una movilidad sostenible; un empeño para el que hay que sumar las voluntades y los esfuerzos de otros muchos actores: empresas, fabricantes, asociaciones... con el fin de que con el esfuerzo de todos se consiga el reto de una movilidad más sostenible.

En Iberdrola creen que la suma de fuerzas siempre es mejor que el trabajo en solitario. Y que aunar en una misma dirección las voluntades de todos los actores que influyen en la movilidad ayudará a acercar a un mayor número de personas esta nueva forma de moverse con 0 emisiones.

Por eso la compañía energética no solo

trabaja en una estrategia propia para crear una red de recarga que llegue a los 150.000 puntos en España, sino que quiere crear, con los más de 40 acuerdos que ya tiene suscritos –y sigue tratando de sumar más– con empresas, asociaciones, entidades oficiales y fabricantes, un ecosistema eléctrico que nos permita la movilidad verde.

FABRICANTES

Sin vehículos no hay movilidad; eso lo tienen claro en Iberdrola. Y por ello, gran parte de los acuerdos se enfocan en los fabricantes.

Iberdrola y Mercedes mantienen un intenso acuerdo de colaboración por el cual entre otras cosas, el fabricante incluye de serie en todos sus modelos Eléctricos e Híbridos enchufables de la marca alemana el paquete de punto de recarga e instalación Plug&Go. Además Iberdrola y Mercedes, en este caso, con la colaboración indispensable de sus concesionarios, están embarcados en un ambicioso proyecto para el despliegue de la red de recarga pública rápida, para facilitar los viajes por España en vehículo eléctrico.

Otro importante acuerdo es el de Iberdrola con Seat y Volkswagen Group España Distribución –que comercializa Audi, Skoda, Volkswagen y Volkswagen vehículos comerciales– y por el que las compañías están trabajando en varias líneas con el objetivo de fomentar la transición a una movilidad eléctrica libre de emisiones. Desde la recarga pública a potenciar el uso de energías renovables, comercializar soluciones de recarga eléctrica e integrar la infraestructura de Iberdrola en los navegadores de los vehículos eléctricos. Con objetivos como incentivar el uso de energía 100% verde en la cadena de suministro del vehículo eléctrico.

Con Porsche, Iberdrola aca-



▲ Arriba, Raquel Blanco, directora global de Smart Mobility de Iberdrola, y Tomás Villén, director general de Porsche Ibérica. A la izquierda, el presidente y consejero delegado de Iberdrola, José Ignacio Sánchez Galán, y el CEO del Grupo Volkswagen, Herbert Diess.

ba de llegar a un acuerdo para la colaboración también en el desarrollo de la red de recarga pública, apoyando 35 estaciones de recarga Premium, bajo la denominación Porsche Iberdrola High Power Charging Network, con especial énfasis en cargadores potentes de 150 kW y de 350 kW.

En el caso de Volvo, gracias a Iberdrola se acerca la movilidad eléctrica a los clientes con la solución de recarga para vehículos de la gama Recharge; una solución que incluye tanto la comercialización del punto de recarga como su instalación en garaje privado o comunitario.

Con Mazda, con motivo del lanzamiento de su primer eléctrico, los clientes recibirán un punto de recar-

ga en el hogar de forma gratuita, cuya instalación será realizada por Iberdrola y podrán beneficiarse de la solución Plan Vehículo Eléctrico de Iberdrola. Además, Iberdrola está colaborando con Mazda para ayudar a electrificar los concesionarios de la marca.

Hyundai ha participado en la renovación de la flota eléctrica de los empleados de Iberdrola, con 75 unidades del Kona eléctrico que ya han sido entregados para su uso en las sedes de Bilbao y Madrid.

También Zity, la compañía de carsharing creada entre Ferrovial y Renault ha renovado el acuerdo con Iberdrola para que la energética siga proveyendo a los coches de la flota de energía 100% verde.

También asociaciones y grupos de concesionarios se suman a los esfuerzos de desarrollo de la movilidad eléctrica. AMDA (Asociación Madrileña de Distribuidores de Automóviles), Mundomóvil, Grupo Marcos Automoción, Grupo Huertas o Montalt unen esfuerzos con Iberdrola.



▲ Mercedes-Benz y Volvo mantienen acuerdos con Iberdrola para fomentar entre sus clientes la movilidad eléctrica.

Foto: David Rocaberti

Redes de distribución

Para garantizar la distribución por toda la geografía, ya existen acuerdos con redes de estaciones de servicio, como las de AVIA (instalarán más de 500 cargadores rápidos), Ballenoil (con los primeros 20 puntos de carga en nueve provincias) o Valcárcel. También otras ubicaciones, como la estación marítima de Baleària en Denia o el Complejo LEO en Monesterio (Badajoz), se unen a las propuestas de Iberdrola.



▲ El presidente de la Junta de Extremadura, Guillermo Fernández-Vara, hace la primera recarga en Monesterio.

Acuerdos con empresas

Iberdrola también participa y asesora en los planes de movilidad sostenible de empresas e instituciones como Ikea, McDonald's, Telefónica, REE, Bodegas Matarromera, la Universidad de Salamanca, la Junta de Andalucía, Auchán, etc, además de impulsar una infraestructura de movilidad eléctrica en centros comerciales, cadenas de restauración y hoteles. En estas iniciativas hay que destacar la creación del primer parking sostenible creado en una institución ferial en España. Gracias al acuerdo con Ifema, con motivo de la celebración de la Cumbre Mundial de Clima en

Madrid el pasado mes de diciembre el 'Parking recarga eléctrica Iberdrola' –ubicado en las instalaciones de Ifema en Madrid– permite la recarga simultánea de 34 vehículos eléctricos.

◀ El 'Parking recarga eléctrica Iberdrola', en las instalaciones de Ifema en Madrid.



Ayuntamientos

Sembrar las calles de puntos de recarga será una de las estrategias para que la electrificación vaya calando entre los usuarios. Y en ella, los ayuntamientos tienen mucho que decir. Para la creación de una red suficientemente desarrollada y que llegue a un gran número de usuarios ya se han cerrado acuerdos con Federación Valenciana de Municipios y Provincias o con consistorios como los de Bilbao, San Sebastián, Valladolid, Burgos, Murcia, Salamanca o Benidorm, entre otros. Y aunque no sea un ayuntamiento, una empresa municipal de la talla de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT), a la que asesorará en la electrificación de la red de autobuses urbanos de la ciudad de Madrid y colaborará en el estudio de las alternativas para el suministro eléctrico a las instalaciones de la EMT, desde las que operan los autobuses urbanos.

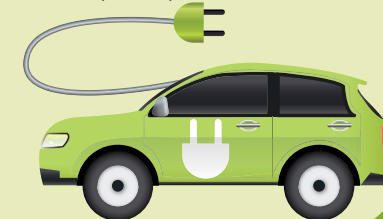


▲ Iberdrola asesorará en la electrificación de la red de autobuses urbanos de la ciudad de Madrid y en el estudio de alternativas de suministro eléctrico a las instalaciones de la EMT.



Pioneros en la movilidad eléctrica

Iberdrola se ha convertido en la primera empresa española en suscribir la iniciativa EV100 de The Climate Group, por la cual se compromete a disponer de una flota integrada por más de 3.500 vehículos completamente eléctricos en España y Reino Unido para el año 2030. Además, prosigue con su estrategia de crear una red de recarga con 150.000 puntos para los que está llevando a cabo una inversión de más de 150 millones de euros, en un plan que ha sido respaldado por la Comisión Europea, a través de una subvención de 13 millones de euros que contribuirá a financiar la instalación de 2.339 puntos de recarga rápidos, superrápidos y ultrarrápidos para vehículos eléctricos en España y Portugal hasta 2023. Además, Iberdrola ha suscrito un crédito verde con el ICO para potenciar la producción y uso de energía a partir de fuentes renovables y no contaminantes. En el caso de su plan de movilidad sostenible, los usuarios de vehículos eléctricos que recargan en las estaciones de Iberdrola lo hacen con energía 100% limpia, con certificado de Garantía de Origen renovable (GdOs).



La movilidad del futuro ya está aquí.



PROGRAMA EUROPEO DE EVALUACIÓN

¿Qué impacto ambiental tiene tu coche?

Euro NCAP, el programa que evalúa la seguridad de los automóviles en Europa, lleva dos décadas siendo una referencia tanto para los compradores como para el sector del automóvil. Green NCAP surgió como una réplica del anterior en materia de emisiones. Su objetivo es promover una movilidad más sostenible y eficiente analizando el impacto ambiental que tienen los automóviles que se venden en nuestro mercado.

El consorcio Green NCAP realiza pruebas independientes en las que se miden tres parámetros: índice de limpieza del aire (capacidad del coche para limitar las emisiones contaminantes a la atmósfera), índice de eficiencia energética (indica la efectividad con la que el automóvil transforma la energía) e índice de gases de efecto invernadero (las emisiones del coche). La puntuación en cada prueba (del 0 al 10) se suma y se otorga al modelo

una calificación en estrellas –5 es la máxima–.

En sus últimos test, Green NCAP ha analizado 24 modelos, confirmando que los eléctricos son los que menor impacto ambiental generan. En este caso, el Hyundai Kona y el Renault ZOE eléctricos han conseguido cinco estrellas, la mejor nota, al haber obtenido el tope de puntos (10) en todas las áreas de la evaluación. Green NCAP explica que aunque estos modelos eléctricos son los que mejores resultados obtienen, también entre los coches con motor convencional hay grandes diferencias en cuestión de ecología. Los peor parados en esta clasificación son los diésel.

A Zoe y Kona, le sigue en la lista con mejor puntuación el Toyota C-HR híbrido –3,5 estrellas–. Green NCAP dice que este modelo destaca por su eficiencia energética y logra mejor resultado que el Honda CR-V,

TEST GREEN NCAP A 24 COCHES

Todos los resultados en: www.greencap.com

Modelo	Índice de limpieza del aire	Índice de eficiencia energética	Índice de gases de efecto invernadero	Estrellas Green NCAP
Audi A4 Avant 40 G-Tron	4,6/10	3,3/10	1,9/10	★ ★
BMW 320d	6,2/10	6/10	0,6/10	★ ★ ★ ★
Dacia Duster dCi 115	5,1/10	5,1/10	2,8/10	★ ★ ★ ★
Honda CR-V 2.0 i-MMD híbrido	5,3/10	4,2/10	4,1/10	★ ★ ★ ★
Hyundai KONA 39.2 kWh eléctrico	10/10	10/10	10/10	★ ★ ★ ★ ★
Jeep Renegade 1.6 Multijet diésel	4,9/10	4,7/10	0,8/10	★ ★
Kia Sportage 1.6 CRDi	3,4/10	3,2/10	0,1/10	★ ★
Mazda CX-5 SKYACTIV-G 165	3,8/10	4,1/10	3,7/10	★ ★
Mercedes-Benz C220d	7/10	5,7/10	2,9/10	★ ★ ★
Mercedes-Benz V250d	7,2/10	1,2/10	0/10	★ ★
Nissan Qashqai 1.3 DIGT	6,1/10	4,5/10	4,1/10	★ ★ ★ ★
Opel Zafira Life S 2.0 diésel	6,8/10	1,3/10	0,1/10	★ ★
Peugeot 2008 1.2 PureTech 110	5,3/10	5,8/10	4,8/10	★ ★ ★
Peugeot 208 1.2 PureTech 100	4,7/10	6,2/10	5,1/10	★ ★ ★
Peugeot 3008 1.5 BlueHDI 130	4,3/10	5,3/10	2,8/10	★ ★ ★
Renault Captur 1.3 Tce 130	5,1/10	5,3/10	4,7/10	★ ★ ★
Renault Clio Tce 100	4,6/10	6,9/10	5/10	★ ★ ★
Renault ZOE R110	10/10	10/10	10/10	★ ★ ★ ★ ★
Seat Ibiza 1.0 TGI GNC	6,7/10	5,7/10	4,5/10	★ ★ ★
Suzuki Vitara 1.0 Boosterjet	3,3/10	4,9/10	4,2/10	★ ★ ★
Toyota C-HR 1.8 híbrido	6/10	6,9/10	5,4/10	★ ★ ★ ★
Volkswagen Passat 2.0 TDI	4,6/10	6/10	2,1/10	★ ★ ★
Volkswagen Polo 1.0 TSI	6,3/10	6,2/10	4,9/10	★ ★ ★
VW California 6.1 2.0 TDI	5,6/10	0,6/10	0/10	★ ★

que equipa un motor similar –2,5 estrellas–.

Los urbanos más populares, el Peugeot 208, Renault Clio, Seat Ibiza y Volkswagen Polo han lo-

grado tres estrellas. La misma nota que obtienen SUV como el Peugeot 2008 o el Renault Captur mientras que los grandes monovolúmenes, como el Volkswagen California, son los que salen peor parados, con una nota que se queda solo en 1,5 estrellas, la misma que consiguen coches como el Kia Sportage CRDi.

Se duplican en 5 años La DGT alerta sobre las bajas temporales



Cuando no vamos a circular con un vehículo durante un tiempo, podemos darlo de baja temporalmente. Durante ese periodo, el coche no podrá circular y estará exento de pagar el impuesto de circulación. Estas bajas no tienen una fecha límite y se pueden revertir o pasar a ser definitivas. El problema

blica Checa. Sin embargo está todavía muy lejos de la media europea (29,6 puntos sobre 100), que creció cinco puntos. Las infraestructuras de recarga también continúan en una progresión lenta, con 572 nuevos puntos de recarga instalados en el tercer trimestre.

Barómetro Anfac España mejora en electromovilidad

vehículos electrificados y de las infraestructuras de recarga de un país. Los planes de estímulo a la compra de vehículos menos contaminantes han propiciado un incremento de 2,5 puntos en el indicador global, que se queda en 14,9 puntos sobre 100 y supera a países como Hungría, Italia o Repú-

el puntazo

Los coches del carsharing de Zity son 'Covid free' durante 30 días

Zity, el carsharing de Renault y Ferrovial, ha anunciado que todas las superficies de sus coches cuentan con la implementación de una solución que las hace libres de coronavirus con las máximas garantías al ser tratadas con un desinfectante de larga duración que, desde su aplicación, es eficaz al menos durante 30 días. Las medidas implementadas han sido certificadas por entidades como Garantía Madrid y la Asociación Española de Normalización y Certificación, AENOR.

es que la DGT tiene constancia de que en cinco años este tipo de procedimiento administrativo se ha duplicado, pasando de 60.982 en el año 2004 a 132.459 en 2019, por lo que sospechan que algunos desguaces irregulares podrían estar utilizando esta figura de la baja temporal para evitar cumplir la normativa medioambiental europea de achatarramiento del vehículo exigida a los Centros Autorizados de Tratamiento

Por este motivo, la DGT está enviando cartas a los titulares de los vehículos

dados de baja temporalmente para garantizar que se hace un uso correcto de esta figura administrativa y evitar fraudes. En las misivas se recuerda a los propietarios que siguen siendo responsables de la custodia del automóvil. A la vez, se trabaja en la reforma normativa para establecer un límite temporal a estas bajas. El caso de las bajas temporales no es único de España y también preocupa en otros países europeos hasta el punto que la Comisión Europea publicó en 2018 un informe en el que

la frase

Mikel Palomera. Director general de Seat España.

«Si el Gobierno no adapta el impuesto de matriculación a las emisiones normales que tienen los coches estarán subiendo los precios. Y a medio plazo va a haber una repercusión a nivel de empleo en nuestro país, porque es evidente que esto desincentiva la demanda de los coches que se producen en nuestro país y el cambio a coches más modernos y eficientes».



señalaba la necesidad de que se adoptaran medidas sobre los procedimientos administrativos de las bajas temporales que evitasen las situaciones en las que el vehículo no terminaba su vida útil en un centro autorizado.

En Grecia Volkswagen promueve una isla libre de emisiones

La isla griega de Astypalea tiene una superficie de 100

kilómetros cuadrados y cada año recibe unos 72.000 turistas. Situada en el Mediterráneo, es el lugar elegido por Volkswagen para crear un espacio libre de emisiones, en el que solo se utilizarán vehículos eléctricos y la energía se generará a través de fuentes locales renovables.

La movilidad de la isla se basará en servicios compartidos con e-scooters de la marca Seat y unos 1.000 vehículos eléctricos de la gama ID de Volkswagen y de otras marcas del Grupo sustituirán a los 1.500



coches con motores de combustión de la isla. El proyecto se denomina Faro y se desarrollará durante seis años, en los que se electrificarán también los autobuses y todas las flotas de servicios esenciales y del sector público de Astypalea.



Reyes Maroto, ministra de Industria, Comercio y Turismo.

10.000 millones de los fondos europeos se destinarán a la automoción

La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, ha anunciado que el Gobierno destinará a ayudar a la automoción 10.000 millones de euros procedentes de los fondos para la reactivación económica Next Generation de la Unión Europea, lo que supone el 14% de este dinero para los próximos tres años.

La automoción es un sector estratégico para España. Representa el 11% del PIB y da empleo al 9% de la población activa, lo que supone unos dos millones de puestos de trabajo. Sus principales representantes (las asociaciones de fabricantes, Anfac; componentes, Sernauto, y las de distribución y comercializa-

ción, Faconauto y Ganvarm) han valorado positivamente la propuesta del Gobierno, aunque apuntan que el objetivo de descarbonización y digitalización en este sector debe lograrse manteniendo el empleo, la producción y las cifras del mercado interior.

También han pedido definir un modelo para la industria del automóvil a través de la puesta en marcha de las acciones contempladas en el Plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción y una reforma integral de la fiscalidad, que incluya criterios medioambientales, privilegie los vehículos electrificados, penalice el uso de los coches más viejos respecto de la compra de otros más eficientes y que no dificulte la renovación del parque. La ministra explicó el destino de los fondos eu-

ropeos durante la reunión de la segunda Mesa de Automoción, que congregó a representantes de Comunidades Autónomas y de toda la cadena de valor del sector del automóvil. Según Reyes Maroto, «la prioridad del Gobierno es desarrollar un ecosistema de movilidad sostenible, inteligente, segura y conectada, reforzando la industria y apoyar su descarbonización, conectividad, 5G, infraestructura de recarga y vehículos alternativos, con el objetivo de que sea una palanca para la recuperación económica y social en los próximos años».

En este sentido, según detalló la ministra, 6.000 millones de euros –la partida más grande– irían destinados al 'Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos', que contempla, entre otras acciones, la creación de zonas de bajas



emisiones o el despliegue masivo de infraestructuras de recarga para el vehículo eléctrico.

Otros 1.500 millones de euros se destinarían a desarrollar la 'Hoja de Ruta del Hidrógeno' y 1.200 millones más permitirán modernizar la industria de automoción mediante la digitalización, el impulso de la conectividad y 5G y la mejora de la eficiencia energética.



Teoría de la evolución

Audi celebra el 40 aniversario de Quattro, su 'segunda' marca, una tecnología que ha conquistado múltiples éxitos deportivos y que desde 1980 ha sabido adaptarse a las exigencias de cada modelo del fabricante alemán. Su último reto ha sido introducirla en sus vehículos eléctricos.

Estamos de aniversario. Y no de cualquier cosa. La tracción Quattro de Audi cumple 40 años, una tecnología que ha marcado en gran medida el camino de la marca alemana. De hecho, Quattro es una marca en sí misma. Si hiciéramos una encuesta a pie de calle estamos seguros de que sería el sistema de tracción total más popular del mercado.

Y lo es porque ha sabido adaptarse y evolucionar a lo largo de estas cuatro décadas. De hecho, el 44 por ciento de los clientes de Audi se decantan por esta solución, que incrementa claramente la seguridad, y se han vendido



Las primeras pruebas de la tecnología Quattro se remontan al invierno de 1976 en tierras suecas.

11 millones de unidades con tracción Quattro durante este tiempo. Actualmente la tecnología Quattro se oferta en toda la gama Audi, excepto en el

modelo de entrada, el A1, que sí la montó en su día.

La aventura comenzó en 1980 con el ya mítico Audi Quattro. Más allá de otros

atractivos atributos, este modelo sorprendía con una tracción total compacta y ligera, ideal para vehículos deportivos. Dicho y hecho. Debutó en competición, dominó durante años conquistando todo tipo de modalidades y eso trajo consigo repercusión y prestigio.

Los éxitos más llamativos comenzaron en el Mundial de Rallies en la década de los ochenta, posteriormente completó su supremacía en los circuitos en certámenes como el DTM o los Superturismos, y ya más recientemente con los sonados triunfos en las 24 Horas de Le Mans y en el WEC



En 2016 la tracción Quattro Ultra debutó en el A4. Su objetivo es ahorrar combustible, y por eso la motricidad se dirige al eje delantero. El eje trasero sólo se activa cuando es necesario.

Audi TT y el A3 presumían ya de un embrague multidisco controlado electrónicamente. En 2005 vio la luz el primer diferencial con reparto asimétrico, y tres años después debutó un diferencial deportivo en el eje trasero. En 2016 llegó la eficiente tracción Quattro Ultra y el pasado año fue el turno para la tracción Quattro eléctrica, enfocada hacia sus modelos ya sin motores térmicos.

con el sofisticado R18 e-tron quattro.

Todo eso ayuda, pero de poco serviría si Audi no hubiera sido capaz de evolucionar su tecnología Quattro a lo largo de estos 40 años. Y lo ha hecho acorde a los tiempos en cada momento. En 1980 el diferencial central se bloqueaba manualmente, en 1986 apareció el primer diferencial central autoblocante y en 1999 el

automática Tiptronic –con convertidor de par– apuestan por un diferencial central de deslizamiento limitado cuya gestión es puramente mecánica. Por lo tanto, es inmediato. La orientación siempre es deportiva, derivando en condiciones normales un 60 por ciento de la fuerza al eje trasero y el 40 por ciento restante al delantero.

Desde hace unos años el consumo y las emisiones han ido calando entre los con-

ductores. Fue el momento de lanzar la tracción Quattro Ultra. Se incorpora con los motores también con disposición longitudinal, pero asociados a una caja manual o automática S tronic –con doble embrague–.

En este caso es el eje delantero el que toma el protagonismo en exclusiva, ya que un embrague multidisco desconecta el eje de transmisión que da vida al eje trasero. Y lo hace para ahorrar hasta 0,3 litros de combustible cada 100 kilómetros. El sistema evalúa en milésimas de segundo aspectos como la dirección, el par motor o la aceleración transversal y longitudinal. Si la cosa se complica, y de forma predictiva, se envía de inmediato tracción al eje trasero para estabilizar el conjunto.

Las versiones más deportivas, como las gamas S o RS, contemplan un diferencial deportivo que se combina con el



▲ **AUDI QUATTRO.** El debut de la tecnología Quattro se produjo en el Salón de Ginebra de 1980. Este coupé montaba un motor turbo de cinco cilindros con 200 CV de potencia.



▲ **AUDI 80.** En 1986 este modelo introdujo el primer diferencial central autoblocante Torsen, un gran avance para desarrollos futuros. Todavía se utiliza hoy en día.



▲ **AUDI TT.** En 1995 la tecnología Quattro llega a la clase compacta. El A3 y el novedoso TT montaban un embrague multidisco hidráulico controlado electrónicamente.



▲ **RS 4.** En 2005 este modelo con motor longitudinal introducía un nuevo engranaje planetario que en condiciones normales distribuía la fuerza en una proporción 40:60.

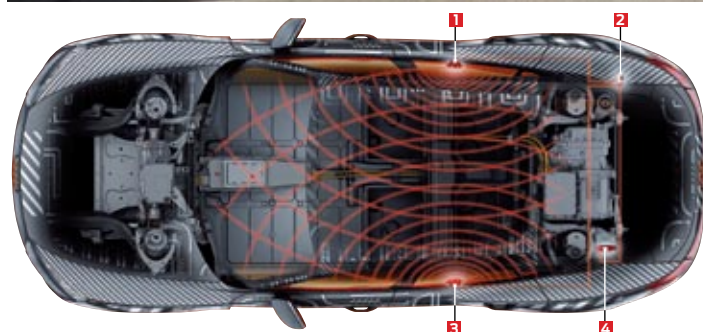


▲ **R8.** Se lanzó en 2007 y montaba un acoplamiento viscoso multidisco que permitía pasar hasta un 30 por ciento del par a las ruedas delanteras.



▲ **S4.** Este vehículo fue el primer modelo en incorporar, en 2008, un eficaz diferencial deportivo, con distribución activa de par, destinado a los vehículos más potentes.

AUDI E-TRON GT LA FAMILIA CRECE



▲ 1 y 3.- Altavoces interiores. 2.- Unidad de control para el sonido del habitáculo. 4.- Unidad de control de los modos de conducción. Todos estos elementos ayudan a reproducir el sonido en el interior del e-tron GT.

Antes de que finalice este atípico 2020 la firma de Ingolstadt aumentará su electrificante familia e-tron. Lo hará con el nuevo e-tron GT, una berlina deportiva que mucho tendrá en común con el Porsche Taycan. Incluso va a presumir de ofrecer una versión de altas prestaciones, ideada por Audi Sport, que heredará parte de los conocimientos adquiridos por la casa de los cuatro aros en la Fórmula E. Se dice que este futuro e-tron GT RS tendrá más de 600 CV de potencia para ofrecer unas prestaciones sorprendentes, mientras que su puesta a punto se está cuidando de una forma muy especial para que el coche transmita al conductor sensaciones únicas. Además, esta versión de alto rendimiento del Audi e-tron GT se fabricará, al igual que las variantes más 'civilizadas', en la planta de Böllinger-Höffe... ¿te suena de algo ese nombre?

Seguramente, porque allí es donde Audi viene fabricando en exclusiva, y desde 2014, el R8. Y no solo los modelos de calle, sino también los R8 de competición. Para esa nueva tarea la planta se ha ampliado en 10.000 metros cuadrados, pero estos dos modelos, que nada tienen en común—uno es una berlina eléctrica con dos motores y el otro es un deportivo biplaza con un V10 en posición central—, se fa-

bricarán al unísono, compartiendo línea de montaje. Y eso es todo un reto para sus trabajadores y para su logística. En su fabricación intervienen 34 robots, y una vez ensamblada su carrocería, 10 cámaras detectan imperfecciones de 0,20 milímetros. El conjunto formado por motores y batería se ancla al chasis con 74 tornillos especiales que coloca una máquina con suma precisión. Pero este e-tron GT será un vehículo realmente especial. Tanto, que los ingenieros de Audi han creado para él su propia banda sonora. No solo para que sea perceptible por los demás usuarios de la vía, sino para ofrecer una experiencia de conducción única.



◀◀◀ Junto al R8, y bajo estrictos controles de calidad, será fabricado el nuevo e-tron GT, para el que han creado su propia banda sonora.



◀◀ Durante décadas la tracción Quattro ha sido una constante en los múltiples éxitos en el ámbito de la competición. Inolvidable fue el reto de 1986, en el que un Audi 100 CS quattro afrontó con éxito la pista de saltos de esquí de Kaipola (Finlandia), superando una pendiente helada de 37,5 grados.



cambio Tiptronic y su función consiste en repartir de manera más eficaz el par entre las dos ruedas traseras.

Los vehículos que montan motores en disposición transversal van por otra senda. En este caso, la tracción Quattro presenta un embrague multi-

disco hidráulico que se controla electrónicamente. Se sitúa por delante del eje trasero para un mejor reparto de pesos, y

según sean las circunstancias del tipo de conducción o la adherencia del firme, los discos de fricción internos son presionados para que se envíe motricidad al eje trasero. Y este puede llegar a recibir hasta el 100 por cien si es necesario en momentos puntuales.

Caso aparte es el del R8, la joya de la corona de Audi en cuanto a modelos prestacionales se refiere. Este superdeportivo biplaza con motor central-trasero contempla un embrague multidisco electrohidráulico propio. Aquí el protagonismo lo marca el eje posterior, y se envía 'fuer-

za' a las ruedas delanteras en función de las necesidades.

Los tiempos cambian y ahora la electrificación gana protagonismo. La marca germana ya tiene modelos eléctricos en juego... sí, con tracción integral Quattro, pero sin una unión física entre ambos ejes. El Audi e-tron recurre al trabajo conjunto de dos motores eléctricos, uno en cada eje, y el delantero se activa en función del rendimiento o la adherencia. Y en el caso del Audi e-tron S son tres los motores. Dos se ubican en la zaga, cada uno en una rueda, disfrutando así de un control de vectorización eléctrico del par sin necesidad de un diferencial o de una conexión mecánica.



◀ El e-tron S incorpora dos motores eléctricos en el eje trasero, y cada uno actúa sobre una rueda.



▲ A4. El sistema Quattro Ultra debutó en el A4 en 2016. Su objetivo, ahorrar combustible. Por eso actúa sobre el eje delantero y activa el trasero sólo cuando es necesario.



▲ E-TRON. En 2019, el primer modelo eléctrico de Audi introduce la tracción Quattro eléctrica por medio de dos motores eléctricos, ubicado cada uno en un eje.



▲ E-TRON S. En 2020 este modelo va un paso más allá en la tracción Quattro eléctrica al disfrutar de vectorización de par en el eje trasero, con un motor en cada rueda trasera.

¿Ya tienes regalo para esta Navidad?

Si te apasionan los automóviles, nada mejor que regalar, o regalarte, un detalle de tu marca preferida. Prendas de vestir, juguetes, accesorios... Te damos algunas ideas para que encuentres el regalo perfecto con el que sorprender a los tuyos esta Navidad.

▼ **Molde para pasteles.** ¿Qué tal un pastel con forma de coche? Podrás dar a tus bizcochos un toque automovilístico con este molde para repostería del icónico Citroën 2 CV que se puede utilizar en el microondas o el horno e incluso meter al congelador. **15 €.** <https://lifestyle.citroen.com>



▲ **Altavoz.** Entre las propuestas de la boutique de Honda encontramos este altavoz bluetooth que reproduce hasta 4 horas de música con una sola carga. Incluye luz azul ambiente en la parte inferior y una función de captura para responder llamadas entrantes con manos libres. **43 €.** www.boutiquehonda-auto.es

► **Taza.** Los amantes del café apreciarán desayunar cada mañana en esta taza de porcelana de la colección Mustang Gold de Ford. Su interior está recubierto con una capa metálica ultrafina de nanopartículas de oro que emite un brillo especial gracias a su superficie reflectante. ¡Para marcar la diferencia! **47,67 €.** <https://fordlifestylecollection.com/es/>



◀ **Cafetera.** El nuevo Seat León, el Tarraco o el Ibiza, entre otros modelos de la marca, cuentan entre sus accesorios con esta cafetera que funciona gracias a una toma de 12V. Un detalle práctico con el que podrás degustar un delicioso café en cualquier lugar sobre la marcha. **262 €.** www.seat.es/posventa/tienda-online.html



► **Miniaturas.** Peugeot celebra sus 210 años de historia con un estuche para coleccionistas que reúne el pasado y el presente de la marca con dos esculturas a escala 1/43 del Peugeot L45, ganador de las 500 Millas de Indianápolis en 1916, y del Peugeot e-Legend Concept, la visión de futuro de la marca. **104,90 €.** <https://boutique.peugeot.com>

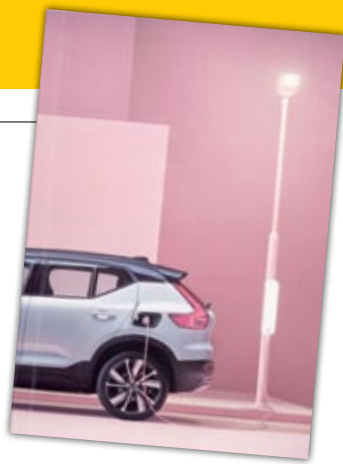


◀ **Reloj.** Un clásico que no puede faltar bajo el árbol de Navidad. En la boutique de DS podemos encontrar esta pieza exclusiva de BRM inspirada en los relojes que montan los DS 7 Crossback en su salpicadero. **3.120 €.** <https://lifestyle.dsautomobiles.com/>



▲ **Para las llaves.** Simpático revestimiento de llaves con la forma del emblemático Volkswagen Bulli. El pack tiene tres colores –rojo, verde y azul–, las fundas son de PVC y se adaptan fácilmente a todo tipo de llaves. **9,95 €.** <https://store.volkswagen.es/>

► **Bloc de notas.** La gama Recharged de Volvo inspira este bloc de notas en tamaño A5 que se encuentra entre las novedades de la boutique de la marca de este año. Para llevar siempre en el coche y que no se te olvide nada. **11,70 €.** <https://collection.volvocars.com/es/>



▼ **Auriculares.** Estos cascos inalámbricos de Audi Sport tienen sistema Smart Touch, que permite controlar la música, aceptar llamadas y activar un asistente de voz. Tienen capacidad para más de seis horas de reproducción y son compatibles con iOS y Android. **174 €.** https://shops.audi.com/es_ES/web/boutique



◀ **Para niños.** Las bicicletas sin pedales permiten a los más pequeños desarrollar el equilibrio y coordinación. Esta es de Opel y está recomendada para niños a partir de 3 años. Su asiento es regulable en altura y tiene una práctica asa de transporte para llevarla a cualquier lado. **89,90 €.** www.opel.es/experiencia-opel/tienda-opel.html



▼ **Lentes para el móvil.** Si te gusta la fotografía, este es tu regalo. Un conjunto de lentes para el smartphone que te permitirán sacar fotos con efecto ojo de pez, gran angular y macro. La funda para guardarlas es de piel sintética y lleva el logo del Fiat 500. **27,27 €.** https://store.fiat.com/es_es



▼ **Coche infantil.** Inspirado en el Range Rover, este correpasillo cuenta con luces delanteras y traseras de LED, asiento suave al tacto y ruedas que no producen ruidos. **109 €.** <https://shop.landrover.es/>



▼ **Bolsa de viaje.** Lleva el sello 'N', que identifica los modelos de altas prestaciones de Hyundai. Cuenta con una práctica conexión USB en el lateral y un compartimento portazapatos. **35,76 €.** www.hyundai.es/accesorios



► **Bolsa de golf.** Callaway, marca de referencia en el mundo del golf, firma esta bolsa para los palos en colaboración con Lexus. Pesa unos 2,5 kilos y tiene 8 bolsillos. Es resistente al agua, está forrada en terciopelo e incluye bolsillo térmico para la botella del agua. **305 €.** www.lexusauto.es/owners/boutique-lexus/



► **Jersey.** Para los fans del equipo de F-1 de Renault, en el que militará el próximo año Fernando Alonso –bajo el nombre Alpine F1 Team–, un jersey calentito con decoración navideña. **49 €.** <https://es.shop.renaultsport.com/Formulal>



◀ **Monedas de colección.** Para aficionados a la numismática o para aquellos que quieran iniciarse, la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre presenta dos nuevas colecciones: la XII Serie Iberoamericana y otra dedicada a la historia de la aviación. La primera consta de siete monedas a color y una medalla en plata, que representan trenes históricos. La segunda está compuesta por 20 monedas y cada una muestra un avión que ha tenido particular importancia a lo largo de los años. Con las primeras cinco monedas se regala el álbum para coleccionarlas. **Desde 16,94 €.** <https://tienda.fnmt.es> Tfn: 915 666 542





SEGÚN STEFAN AICHER, UNO DE SUS CREADORES, SE HA LOGRADO UNA EFICIENCIA GENERAL DEL MOTOR SUPERIOR AL 95 POR CIENTO

La Fórmula E adquiere en 2021 el estatus de Campeonato del Mundo, uniéndose a la Fórmula 1, el Mundial de Rallies y el de Resistencia. Plataforma de investigación y desarrollo para los fabricantes presentes, Audi da un importante paso adelante en la próxima temporada con la introducción de su primera unidad de potencia eléctrica, base de sus futuros vehículos electrificados de calle.



“El mayor desafío al que nos hemos enfrentado”

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Presente desde la primera temporada (2014) en la Fórmula E, Audi arrancó su participación asociada al equipo ABT Schaeffler. Ahora, ya plenamente oficial, es el equipo con más podios en el campeonato, y cuenta con el título absoluto de Constructores

logrado hace dos temporadas. Su líder, Lucas di Grassi, fue el ganador de la primera carrera de Pekín, en 2014. Ahora, el fabricante alemán da un salto cualitativo tras seis años de experiencia deportiva y técnica.

El piloto brasileño ha competido en la Fórmula 1 con motores atmosféricos, con Au-

di y la tecnología híbrida en el Mundial de Resistencia, y en la Fórmula E con la eléctrica desde el arranque del certamen de Alejandro Agag. De su mano, fue el primero en probar el prototipo inicial del monoplaza que después se usaría desde 2014 en el certamen. “He conocido desde el primer año, con dos coches pa-

ra terminar una carrera, una batería pesada y con menos autonomía, hasta la actual mucho más ligera y eficiente, con un solo coche por carrera y mucho más rápidos, con velocidades increíbles y el doble de autonomía”, explicaba el brasileño al presentar el nuevo hito técnico de Audi. Di Grassi conoce así todo el ar-

co de los sistemas de propulsión de los últimos años en el mundo de la competición. Sin embargo, le faltaba un último paso: un motor eléctrico íntegramente desarrollado por Audi, con tecnología de vanguardia aplicable al producto de calle, la misma filosofía de la marca alemana durante casi dos décadas en el Mundial de Resistencia.

En 2021, los monoplazas alemanes incorporarán este primer motor eléctrico desarrollado íntegramente por sus técnicos, con tecnología aplicable al desarrollo de su actual y futura gama de vehículos eléctricos en los “próximos tres a cinco años” apuntaba Alan McNish, el expiloto escocés, responsable ahora del equipo desde la plena entrada de Audi en la Fórmula E. Q4 e-tron, Q4 Sportback e-tron, e-tron GT... Audi prepara nuevos lanzamientos para el año próximo y hasta 2025 que sumarán treinta modelos con plataformas eléctricas, de ellos veinte totalmente impulsados por esta energía motriz. En 2025 se espera que el 40 por ciento de sus ventas mundiales sean vehículos eléctricos e híbridos. En dicha hoja de ruta figura la experiencia tecnológica derivada de este nuevo motor eléctrico que llevará el e-tron FE07 de la Fórmula E.

“Este es el mayor y más intenso desafío técnico al que nunca nos habíamos enfrentado”, explica Stefan Aicher, uno de los responsables del proyecto, y también

miembro del proyecto híbrido del Mundial de Resistencia. Cuando la marca alemana abandonó el campeonato en 2016 se reorganizó su estructura deportiva para asumir la posición de vanguardia en la electrificación de su gama y el desafío de la Fórmula E. “Es un campeonato muy competitivo, y de muy alto nivel. Para nosotros, estaba claro que, si queríamos ser competitivos en el futuro, debíamos desarrollar nuestro propio motor. Así que decidimos que queríamos hacer todo, desde el inverter (convertidor de corriente directa a alterna), el cambio, la MGU, el software y toda la integración del sistema. Por eso dedicamos mucho tiempo a organizar un equipo de ingenieros, por un lado, y de especialistas por otro”.

Muchos de los técnicos y mecánicos del actual proyecto comenzaron ya en 2014 en el Competence Center Motorsport en Neuburg an der Donau, el cuartel general de Audi Motorsport. En 2015 el campeonato abrió la posibilidad a cada equipo y fabricantes de evolucionar independientemente sus unidades de potencia. “En los últimos años

▶ El e-tron FE07 pesa 903 kilos, conductor incluido –80 kilos mínimo–, alcanza 240 km/h de velocidad punta y acelera de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos



▲ De izquierda a derecha, Lucas di Grassi y René Rast, los pilotos de Audi en la Fórmula E durante la próxima temporada.

hemos optimizado la versión de la unidad de potencia en colaboración con nuestro socio tecnológico Schaeffler, por lo que el trabajo en la nueva empezó desde cero. Y superamos los límites en todas las áreas de este proyecto” explica Aicher.

El resultado final es una unidad de potencia con una

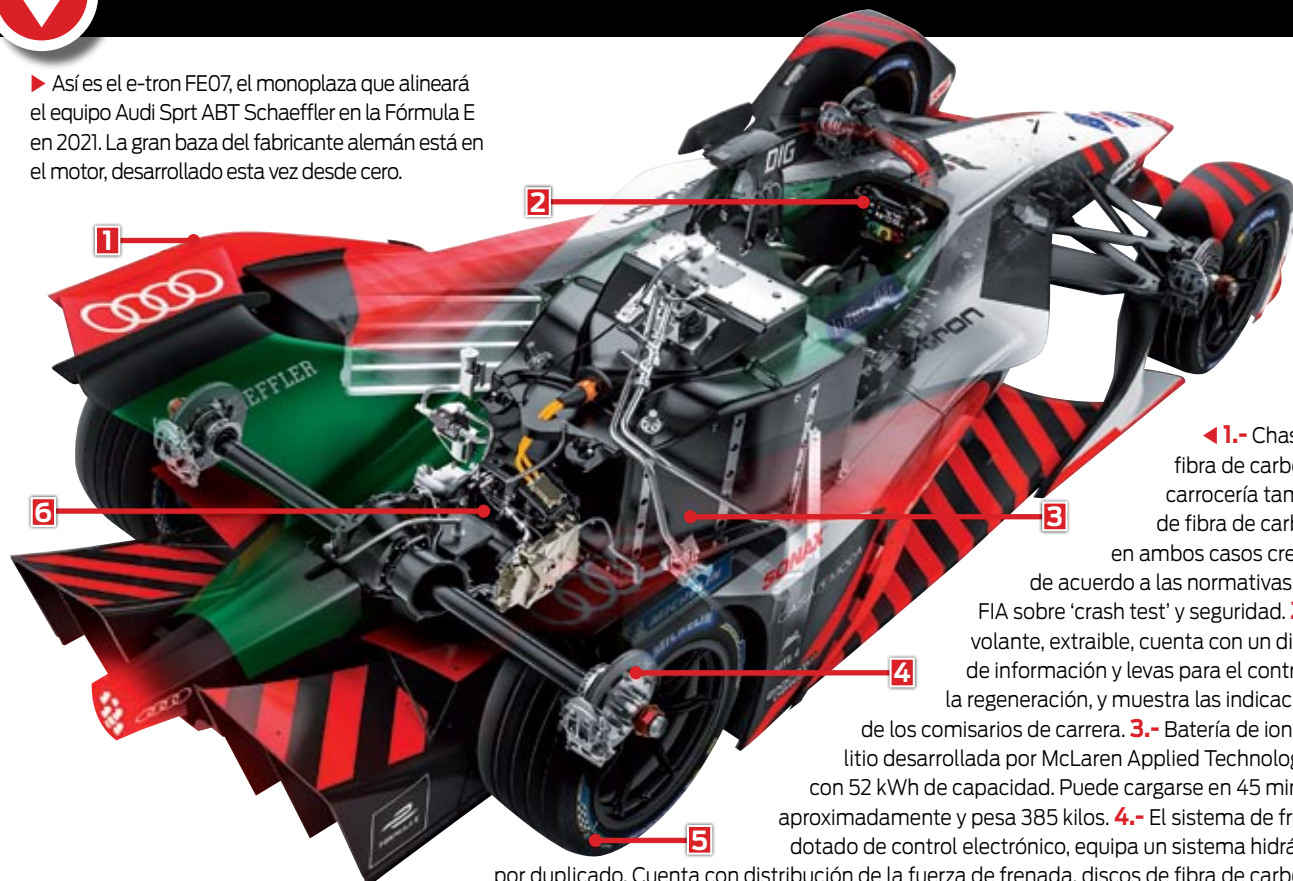
caja de cambios de una sola velocidad que ha logrado, según los responsables de Audi, los ambiciosos objetivos desde el punto de vista del peso, eficiencia energética e integración de sistemas dentro del monoplaza. El fabricante alemán culminaba así con el MGU05 dos años de intenso trabajo. “No hemos dejado



◀ Como el resto de monoplazas, mide 5,20 metros de largo por 1,80 de ancho y 1,25 de alto.

LA TECNOLOGÍA DEL FE07 SE APLICARÁ A VEHÍCULOS DE SERIE

► Así es el e-tron FE07, el monoplaza que alineará el equipo Audi Sport ABT Schaeffler en la Fórmula E en 2021. La gran baza del fabricante alemán está en el motor, desarrollado esta vez desde cero.



1

2

6

3

4

5

◀1.- Chasis de fibra de carbono y carrocería también de fibra de carbono, en ambos casos creados de acuerdo a las normativas de la FIA sobre 'crash test' y seguridad. 2.- El volante, extraíble, cuenta con un display de información y levas para el control de la regeneración, y muestra las indicaciones de los comisarios de carrera. 3.- Batería de iones de litio desarrollada por McLaren Applied Technologies y con 52 kWh de capacidad. Puede cargarse en 45 minutos aproximadamente y pesa 385 kilos. 4.- El sistema de frenos, dotado de control electrónico, equipa un sistema hidráulico por duplicado. Cuenta con distribución de la fuerza de frenada, discos de fibra de carbono y sistema 'Brake-by-Wire' en el eje trasero. 5.- Las llantas son de aluminio, con medida 9Jx18 pulgadas en las ruedas delanteras y 11Jx18 pulgadas en las posteriores. Los neumáticos son Michelin, y están homologados para carretera. 6.- El motor generador Audi MGU05 y la transmisión de una marcha van detrás, y la tracción es trasera.

El nuevo motor, de 35 kilos, puede girar por encima de las 20.000 rpm.

El nuevo motor, de 35 kilos, puede girar por encima de las 20.000 rpm.

MOTOR/GENERADOR

INVERTER

CONVERSOR DC/DC

miento". Según Aicher, "en el plan pasamos por treinta fases de construcción y numerosas versiones de software, para terminar con la final. Además del conocimiento en la parte eléctrica, nos concentramos en la máxima integración de los sistemas, incluyendo la caja de cambios y diferenciales, lo que nos permitió una gran ganancia de peso y en mayores niveles de eficiencia de la MGU y el inverter".

"Hemos conseguido una eficiencia general de más del 95 por ciento. El nuevo inverter tiene una eficiencia de más del 97 e incluso más en todo tipo de condiciones de conducción", presumen los responsables técnicos de Audi. Datos que representan el doble de eficiencia energética respecto a un motor de combustión interna con una potencia comparable a los 250 kW de un monoplaza de la Fórmula E. Todo ello, con esos 35 kilogramos de peso en la unidad de potencia. "La fórmula más ligera y eficiente po-

sible". El resultado final ofrece grandes posibilidades para la transferencia del 'know how' adquirido a los vehículos que serán lanzados al mercado en los próximos años.

Estos días, Audi y el resto de los fabricantes se concentrarán en Valencia para la primera gran sesión de entrenamientos de la temporada 2021. Para Audi, la oportunidad de estrenar su nuevo e-tron FE07 equipado con esa nueva unidad de potencia, uno de los mayores desafíos tecnológicos nunca antes afrontado por una marca de clara vocación deportiva vinculada al producto final de calle. "En diez años, el mundo del motor y las carreras ha cambiado más que en toda su historia anterior. No hubiera imaginado algo parecido cuando comencé este viaje de las carreras con monoplazas eléctricos", afirma Lucas di Grassi, presumiendo de su nuevo juguete. Pronto sabrá lo que le puede hacer disfrutar.

ninguna piedra sin dar la vuelta para reducir las pérdidas de energía dentro del sistema, para llevarlas al mínimo absoluto", proclama Aicher como muestra del desafío que ha supuesto el proyecto. El conjunto muestra un extraordinario grado de integración que pesa menos de 35 kilos, gracias también al uso del carbono en parte del sistema. Un extraordinario resultado que redundará en la eficiencia ener-

gética de otros elementos del monoplaza. Tristan Summerscale, responsable del proyecto en Audi Sport, explicaba al desvelar el nuevo motor eléctrico que "ha sido posible gracias a un extenso trabajo en nuestros bancos de pruebas, un factor este decisivo. La unidad de potencia fue llevada al límite en numerosos ciclos de prueba para llevar el sistema de alto voltaje a su máximo nivel de rendi-

MONEDAS DE PLATA 925

CALIDAD PROOF

TRENES HISTÓRICOS
XII SERIE IBEROAMERICANA
Locomotora Barcelona-Mataró

42,35 €
P.V.P.



4 REALES

Peso: 13,5 g

CARTERITA MONEDA
CONMEMORATIVA : 30€
Gracias

52 €
P.V.P.



Peso: 18 g



V CENTENARIO
1ª VUELTA AL MUNDO
Paso del Estrecho de Magallanes



8 REALES

Peso: 27 g

66,55 €
P.V.P.



ÉPOCAS DE EUROPA
El Gótico

CAMPEONATO DE EUROPA
DE FÚTBOL - 2020

La Tienda del Museo
C/ Dr. Esquerdo, 36
28009 - Madrid
Tel: 91 566 65 42
91 566 67 92

Coleccionismo de Monedas
C/ Rúa Mayor 43 - 47.1D
37008 - Salamanca
Tel: 92 306 24 58
92 380 02 74

Edifil
C/ de Carvajales, 3
28005 - Madrid
Tel: 91 366 70 30

Julián Llorente
C/ Espoz y Mina, 15
28012 - Madrid
Tel: 659 806 460

Lamas Bolano
C/ Gran Via, 610
08007 - Barcelona
Tel: 93 270 10 44
Fax: 93 302 18 47

También en:
Estancos,
Comercios Numismáticos
y Filatéticos



Visite el Museo de la
Real Casa de la Moneda
C/ Dr. Esquerdo, 36

www.fnmt.es/tienda

Real Casa de la Moneda
Fábrica Nacional
de Moneda y Timbre

Precios validos en el momento de la publicación del anuncio, que podrán ser modificados en función de las cotizaciones de los metales o los impuestos aplicables

MATRICULACIONES EN EUROPA

EL MERCADO ACUMULA PÉRDIDAS: YA HAY 3 MILLONES DE COCHES MENOS

Después de registrar en septiembre los primeros datos positivos del año, en octubre las ventas de vehículos nuevos en la Unión Europea volvieron a caer arrasadas por las restricciones impuestas por los gobiernos para combatir la segunda ola del coronavirus. El pasado mes se matricularon en el territorio de la Unión un total de 953.615 unidades, lo que supone un 7,8% de caída.

Todos los grandes mercados tuvieron pérdidas en octubre, aunque la caída en nuestro país es la más acusada, con un descenso del 21%. Las bajadas fueron más moderadas en Francia (-9,5%) y Alemania (-3,6%). En Italia, la demanda se mantuvo casi sin cambios (-0,2%) en comparación con los niveles de octubre de 2019.

Con poco más de ocho millones de automóviles nuevos vendidos a lo largo del año, el mercado acumula en estos diez meses un descenso del 26,8%. Esto se traduce en que se han dejado de vender más de 2,9 millones de coches en comparación con el mismo periodo del año pasado. En cuanto a los principa-

les mercados de la UE, España también es el país que experimenta la caída más pronunciada (-36,8%) en lo que va de año, seguida de Italia (-30,9%), Francia (-26,9%) y Alemania (-23,4%).

Por fabricantes, Volkswagen sigue a la cabeza de las matriculaciones con 105.562 unidades comercializadas en octubre y un acumulado de 911.048 unidades. Pese a ocupar la primera posición acumula una caída del 28,9% a lo largo del año. La segunda posición en el ranking es para Renault, cuyas matriculaciones crecieron un leve 0,7% en octubre, pero acumulan un 25,3% de bajada a lo largo del año.

Entre los fabricantes del 'top 10' destaca de forma importante la subida de Audi en octubre, con 42.983 unidades matriculadas y un 16,2% de incremento. También Fiat terminó el mes en positivo, con 45.640 unidades matriculadas y un incremento del 6,1%. Pese a todo, a estas alturas del año todos los fabricantes tienen en negativo su balance de matriculaciones.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Octubre	%20/19	Ene/Oct	%20/19
VW	105.562	-18,6	911.048	-28,9
RENAULT	75.174	+0,7	614.970	-25,3
PEUGEOT	69.416	-5,7	545.979	-26
MERCEDES	61.927	-3,4	480.093	-16,7
SKODA	52.119	-2,5	455.887	-17,5
TOYOTA	49.279	-8,5	429.786	-16,7
BMW	47.204	-14,7	420.363	-17,8
AUDI	47.136	+16,2	379.426	-22,5
FIAT	46.983	+6,1	526.183	-29,0
FORD	45.640	-20,8	402.925	-32,3

LOS MAYORES MERCADOS

	Octubre	%20/19	Ene/Oct	%20/19
ALEMANIA	274.303	-3,6	2.316.134	-23,4
FRANCIA	171.050	-9,5	1.830.354	-26,2
ITALIA	156.978	-0,2	1.123.194	-30,9
ESPAÑA	74.228	-21,0	669.662	-36,8
POLONIA	40.064	-14,6	335.165	-26,8
BÉLGICA	38.703	-9,4	481.962	-22,8
HOLANDA	31.988	-5,3	280.213	-23,1
SUECIA	28.147	-5,0	230.791	-16,8
AUSTRIA	24.274	-3,4	204.913	-27,7
EU	953.615	-7,8	8.011.490	-26,8
EFTA	34.663	-6,9	300.837	-21,7
REINO UNIDO	140.945	-6,9	300.837	-21,7
EU + EFTA + R.UNIDO	1.024.582	-6,4	8.769.537	-27,4

SKODA Ya está disponible el Octavia iV

La versión híbrida enchufable del Skoda Octavia ya está a la venta. El modelo checo ofrece una gama de PHEV que cuenta con dos niveles de potencia. En el caso de las versiones normales la mecánica rinde 204 CV, fruto de combinar el motor 1.4 TSI de 150 CV con uno eléctrico de 75 kW. Y para la deportiva RS se llega a los 245 CV: 150 CV del motor de combustión y 80 kW del eléctrico. En ambos casos el cambio es el DSG automático de doble embrague. Y también común para los dos es su autonomía eléctrica -60 kilómetros- y la etiqueta 0 de la DGT. Se ofrecen con carrocería sedán y familiar Combi, y en ambos casos se pierde algo de maletero

respecto a las versiones de combustión: el sedán pasa de los 600 a los 450 litros, y el Combi, de 640 a 490 litros.

Se puede elegir entre dos niveles de acabado: Ambition y Style. Los precios con descuento parten de 30.700 euros; y aún se pueden mejorar si nos acogemos a las ayudas del Plan MOVES o el Renove.

	PVP	PVP (con dto)
Octavia iV Ambition	35.650 €	30.700 €
Octavia iV Style	37.450 €	33.375 €
Octavia iV RS 245 CV	41.100 €	36.900 €
Octavia Combi iV Ambition	36.350 €	32.610 €
Octavia Combi iV Style	38.150 €	33.650 €
Octavia Combi iV RS 245 CV	41.950 €	37.450 €



PRECIOS	
2.0 i-MMD 4x2 Comfort	35.650 €
2.0 i-MMD 4x2 Elegance Nav	38.450 €
2.0 i-MMD 4x2 Sport Line	40.250 €
2.0 i-MMD 4x2 Lifestyle	41.450 €
2.0 i-MMD 4x4 Lifestyle	44.800 €
2.0 i-MMD 4x4 Executive	48.450 €



HONDA CR-V E:HEV La gama se actualiza

Honda pone al día la gama del CR-V, que ahora lleva el apellido e:HEV y queda bajo el paraguas de la división electrificada de la marca. El logotipo de este modelo es azul, subrayando su apuesta por la ecología.

El nuevo CR-V está propulsado por un eficiente motor de gasolina i-VTEC 2.0 de 107 kW (145 CV) y un potente motor eléctrico de 135 kW (184 CV), que ofrece

emisiones de CO₂ de 151 g/km (WLTP) y un consumo de 6,6 l/100km (WLTP) en las versiones de tracción delantera, y 161 g/km y 7,1 l/100 km en las 4x4.

Entre las novedades, todas las variantes -excepto la Sport Line- tienen ahora molduras interiores en aluminio en lugar de madera. El acabado Elegance cuenta con un nuevo diseño de las llantas de aleación de 18 pulgadas y cristala-

VOLKSWAGEN TOUAREG R Y e-HYBRID Llegan los híbridos enchufables

Volkswagen lanza al mercado las motorizaciones más ecológicas y eficientes del Touareg: el eHybrid y el R. Cuentan con un potente propulsor V6 3.0 TSI de 340 CV combinado con un motor eléctrico de 136 CV, y anuncian una autonomía eléctrica de hasta 46 kilómetros.

El Touareg eHybrid se basa en los acabados Premium Elegance y Premium Atmosphere, e incorpora de serie el centro de control digital Innovision Cockpit de Volkswagen, con un panel de instrumentos totalmente digitalizado. También equipa el sistema de visión de 360°, Park Assist, climatizador automático de cuatro zonas, etc.

El Touareg R se basa en el acabado R-Line y ofrece un aspecto más deportivo. Se distingue por la incorporación de elementos de diseño negros o los

faros matriciales LED IQ.Light en el frontal. El interior ofrece Head-up Display con realidad aumentada, iluminación ambiental LED con la posibilidad de elección entre 30 colores, etc.

	Sin descuento	Con descuento
Touareg e-Hybrid Atmosphere	83.960 €	77.305 €
Touareg e-Hybrid Elegance	83.960 €	77.305 €
Touareg R	94.865 €	88.210 €



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



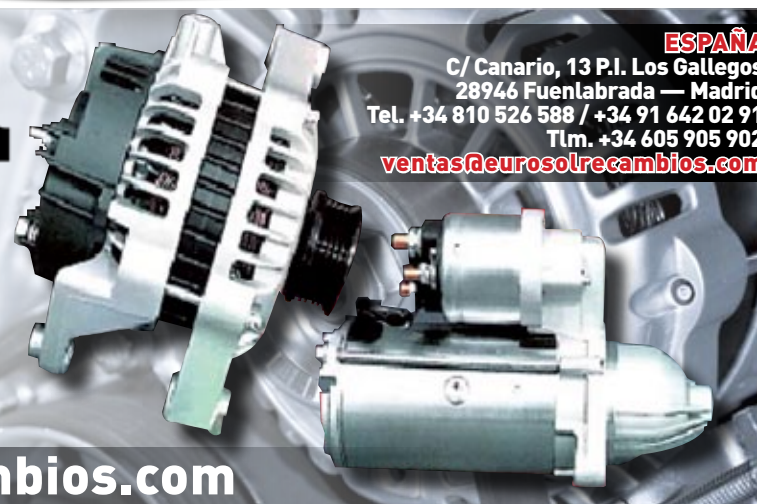
TOYOTA LA VERSIÓN MÁS DEPORTIVA DEL C-HR

Llega al mercado el Toyota C-HR GR Sport, la variante más deportiva de este modelo, que se puede comprar por un precio que parte de 30.490 euros, o desde 230 euros al mes con el programa Toyota Easy Plus de pago por uso, incluyendo 4 años de garantía y 4 años de mantenimiento. Si se opta por la carrocería bitono, el precio es de 30.990 euros, o 249 al mes. Esta versión se inspira en modelos como el GR Yaris y en los colores de Toyota Gazoo Racing, y añade detalles en el exterior como el frontal con faros delanteros oscurecidos, elementos en negro piano, parrilla cromada oscura o los anagramas de la marca con fondo negro en lugar del habitual azul. En el interior encontramos elementos en color plata en el salpicadero, asientos delanteros deportivos con logo GR, respaldos en rojo en el tapizado del volante y la palanca del cambio, etc.

EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com



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



Actualizaciones sobre Papel Cero

papelcero | dealerBest

Versión 3.5.15 de **Papel Cero** está ya disponible

En Dealerbest trabajamos constantemente en la actualización de nuestros servicios para ofrecer a nuestros clientes una experiencia 100% digital y las mejores soluciones a todas y cada una de las necesidades que presenta el sector de la automoción.

Hoy te contamos las nuevas funcionalidades que Papel Cero trae para ti en su versión 3.5.15:

Stock de vehículos: La nueva sección de stock te permitirá mantener un control del estado de los vehículos y su ubicación, también podrás generar el expediente de venta cogiendo automáticamente todos los datos de la ficha del coche y dirigiéndose al flujo de trabajo.

Gestión Económica VO: Diseñada por profesionales de sector en colaboración con concesionarios que trabajan con Papel Cero, traemos una gestión económica dirigida a los vehículos de ocasión.

Vinculación de etiquetas: Con esta función conseguimos reducir el tiempo de introducción de datos en un expediente al relacionar etiquetas entre sí, de esta manera si tenemos campos que se repitan como puede ser el caso de que el titular de VN y VO sea el mismo, con introducir los datos en las etiquetas de VN, el programa repetirá los datos en las etiquetas de VO.

También contamos con la **vinculación de**

etiquetas tipo fechas; en caso de que tengamos que indicar un vencimiento que se origina por otra fecha, con indicar esta última el programa calculará de manera automática la de vencimiento.

Por último, **vincular campos de la gestión económica con las etiquetas del expediente,** de esta manera podremos generar las plantillas con campos económicos.

Búsquedas filtrando por tipo de expedientes: En la ventana emergente del buscador ubicado en el control de mando de Papel Cero encontraras un desplegable arriba y a la derecha, en el cual podrás seleccionar y filtrar la búsqueda por un tipo de expediente en concreto. Al seleccionar una opción, los resultados arrojados por el buscador incluirán solo aquellos relacionados con el tipo de expediente seleccionado.

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

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

PEUGEOT

EL 508 SE PONE AL DÍA

Peugeot actualiza la gama de su berlina de referencia, el 508, que ahora se estructura en tres acabados: Active, Allure y GT. Cada uno cuenta con un 'pack' que añade mejoras a precios competitivos. Además, para empresas y profesionales se ofrece la versión Business Line.

El 508 se vende en carrocerías Fastback y Shooting Brake, y cuenta con un gran equipamiento desde la versión Active (27.600 euros en berlina y 28.800 en SW), con funciones de asistencia a la conducción como la ayuda al estacionamiento trasero, el freno



de estacionamiento eléctrico con ayuda a la salida en pendiente, Active Safety Brake, alerta de riesgo de colisión, alerta de cambio Involuntario de carril y el encendido automático de luces de carretera.

El acabado Allure (32.900 euros la berlina y 34.100 euros el SW) incorpora el Pack Safety Plus, con conmutación automática de luces de carretera, sistema activo de vigilancia de ángulo muerto, detección de atención del conductor y reconocimiento de señales de límite de velocidad y recomendación. Y el GT (34.100 euros en berlina y 35.300 en versión SW) añade faros delanteros y traseros Full LED, llantas de aleación de 18 pulgadas Sperone, calandra ajedrezada cromada, etc. El precio del Business Line arranca en 31.850 euros en versión berlina y 33.050 con la carrocería SW.



El **renting flexible** como **respuesta** a la **incertidumbre en la movilidad**

El Covid-19 está poniendo contra las cuerdas a todos los países del mundo, enfrentándonos a unos niveles de incertidumbre económica, sanitaria y personal sin precedentes.

Nuestro día a día ha pasado a estar dictado por la propagación del virus, que nos hace vivir una vorágine de medidas cambiantes con el objetivo de frenar el ritmo de los contagios y que tienen su principal exponente en las restricciones de movilidad entre comunidades e, incluso, dentro de las propias autonomías.

Por ello, en un contexto en el que el transporte profesional es responsable del 22% de todos los desplazamientos que se producen en España, estas restricciones ponen en jaque a millones de empresarios, que no saben si su actividad se va a ver afectada por las mismas o ante la posibilidad de que se vuelva a la situación de la primera ola, en la que solo se permitía el movimiento a las actividades esenciales. Por ello, la flexibilidad en la contratación de servicios se vuelve hoy más importante

que nunca y pone en valor el producto que en Northgate llevan ofreciendo desde hace más de 30 años: el renting flexible. Se trata de un servicio que permite a

empresarios y profesionales contratar sus vehículos de empresa y poder devolverlos y/o cambiarlos sin penalizaciones ni costes añadidos en función de las

oscilaciones de su demanda. La posibilidad de disponer de un vehículo solo cuando lo necesitas permite aplicar una política efectiva de ahorro y de contención de gastos, aspecto muy importante para enfrentar épocas de incertidumbre y previsible ciclo económico bajo. Además, es importante tener en cuenta que el renting es considerado un gasto y, por tanto, puede llegar a ser deducible hasta el 100% en el pago del IVA o del IRPF, y que en la cuota vienen incluidos todos los gastos y costes operativos y de mantenimiento del vehículo. Desde hace más de tres décadas la flexibilidad se ha consolidado como el mejor aliado para estar al lado de sus clientes y cumplir con sus necesidades reales. Así, desde Northgate apuestan por estar a la altura de las circunstancias provocadas por la pandemia y ser más flexibles que nunca, permitiendo a los empresarios tener soluciones de movilidad flexibles de manera inmediata, acorde a sus necesidades reales y, lo más importante, sin incurrir en grandes riesgos económicos.

MEDIDAS PARA UNA CONDUCCIÓN PROFESIONAL SEGURA

Millones de profesionales comparten vehículo para desempeñar su actividad, y no debemos olvidar que, al igual que las oficinas o los establecimientos comerciales, los vehículos también deben ser un lugar de trabajo seguro y libre de Covid-19. Por ello, su mantenimiento y limpieza es fundamental, y los conductores tienen la responsabilidad de protegerse a sí mismos y a sus compañeros mediante la desinfección de las zonas que hayan podido ser tocadas o manipuladas antes y después de cada turno con un virucida. A nivel personal, es recomendable usar mascarilla en todo momento que se esté en el interior del vehículo, aunque se viaje solo, y usar gel hidroalcohólico antes de entrar y comenzar la ruta. Finalmente, es recomendable que las compañías lleven a cabo procesos de limpieza mediante ozonificación de manera periódica.



¿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 | tw | dealerBest



Probamos el nuevo BMW M3

La marca alemana lanzaba una nueva generación de su deportivo. Tres carrocerías, 321 caballos y unas prestaciones de escándalo. Lo probábamos.

Nunca Mercedes había creado un modelo tan pequeño; por eso el Clase A estaba siendo desarrollado con mimo y precisión. Nosotros descubríamos esta semana unas fotos espía donde se veía

el compacto alemán en pruebas en su versión definitiva.

Pero, sin duda, el tema más llamativo de esta semana era la primera toma de contacto con el nuevo BMW M3, el deportivo alemán



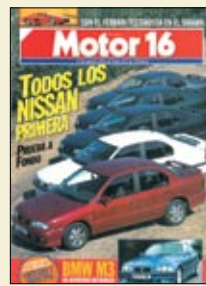
que estrenaba motor con 321 caballos y tres variantes de carrocería –Coupé, Berlina y Cabrio– para firmar unas prestaciones de asombro: 5,5 segundos para el 0 a 100 km/h.

Prueba a fondo de la gama del Nissan Primera, la berlina japonesa que se ofrecía en 4 y 5 puertas con cuatro motorizaciones: 102, 126 y 150 caballos en gasolina, y 75 en diésel. Virtudes destacables del Nissan eran el cambio,

la dirección y el comportamiento.

También el Mercedes E300D, con 136 caballos, pasaba por una de nuestras pruebas. En ella, el alemán, de 6,5 millones, brillaba por confort y comportamiento.

Y un reportaje con el que cerrábamos la semana: un viaje al Sahara en un Ferrari Testarossa del que habían salido un puñado de imágenes sorprendentes.



LA PORTADA
Nº 617
FECHA
15-8-1995
HABLAMOS DE

La gama Primera de Nissan pasaba por nuestras manos y se convertía en la imagen principal de nuestra portada. Junto a los japoneses podíamos ver el nuevo BMW M3, que estaba disponible por primera vez en carrocería Sedán y Cabrio, además del Coupé. Y el reportaje del viaje al Sahara en Ferrari Testarossa.



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

BMW 750iL-Mercedes S500: duelo en la cima

BMW y Mercedes –con permiso de Audi– representan lo mejor de la industria alemana. Y estas dos berlinas eran hace 25 años lo más de lo más. Lo demostraban en esta comparativa.

Tras el éxito cosechado con el lanzamiento del RAV-4, Toyota iba un paso más allá con la llegada de la versión de cinco puertas, que aumentaba sus posibilidades y versatilidad.

Otros que estaban

preparando un éxito eran los responsables de Porsche, que trabajaban en el nuevo Boxster, que aumentaría el número de posibles clientes de la firma alemana. Los prototipos rodaban



por España, donde los habíamos conseguido cazar en una serie de fotos espía.

Las pruebas a fondo se centraban en dos asiáticos muy diferentes. El primero, el Kia Sephia, una berlina de 4,2 metros de la recién llegada marca coreana que por 1,8 millones ofrecía un motor de 82 CV y brillaba por su precio y equipamiento.

El otro asiático era el Mitsubishi L200, un robusto pick-up de 87

CV y 2,8 millones que destacaba por su polivalencia y su buena habitabilidad.

Y la comparativa enfrentaba a lo más de la industria alemana: BMW 750 iL –325 CV y 17 millones de pesetas– frente a Mercedes S500 –320 CV y 14 millones–. El bávaro brillaba por comportamiento y confort de marcha; y el de la estrella, por suavidad y confort. En el balance final, victoria de BMW.



LA PORTADA
Nº 618
FECHA
22-8-1995
HABLAMOS DE

Kia seguía dando pasos para su implantación en el mercado europeo al que llegaba el Sephia, una berlina compacta protagonista de nuestra portada. Junto al coreano, la comparativa entre las berlinas 'top' de BMW y Mercedes, y las fotos espía de los Porsche Boxster rodando por España.



TORRE de BARREDA



FAMILIA DE VINOS

www.bodegas-barreda.com

Veo, veo...

T-CROSS

Desde
8€/día*

T-ROC

Desde
9€/día*



Diferenciarlos
es un juego de niños



T-Cross 1.0 TSI Edition 70 kW (95CV): Consumo medio WLTP (l/100km): 4,5. Emisión CO₂ WLTP (g/km) (NEDC) de: 133 (116).
T-Roc 1.0 TSI Edition 81 kW (110CV): Consumo medio WLTP (l/100km): 6. Emisión CO₂ WLTP (g/km) (NEDC) de: 136 (119).

*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen T-Cross Edition 1.0 TSI 70 kW (95CV) 5 vel. Plazo 48 meses. 48 cuotas de 235 € (IVA incl.). Entrada 3.808,07 € (IVA incl.). Y para un Volkswagen T-Roc 1.0 TSI Edition 81 kW (110CV) 6 vel. Plazo 48 meses. 48 cuotas de 260 € (IVA incl.). Entrada 4.366,34 € (IVA incl.) Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento, seguro y servicio complementario de reparaciones. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 31/12/2020 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelos visualizados: T-Cross Sport con opcionales y T-Roc Sport con opcionales.