

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 26 DE ENERO

Nº 1.789 del 12 al 25 de enero de 2021



Deporte **EXTREME E**



ASÍ SERÁ EL CAMPEONATO MÁS ESPECTACULAR

Presume de eléctrico

Probamos tres novedades eficientes y originales



Citroën e-C4

Mazda MX-30



Fiat 500e

Y CONDUCCIMOS TODO LO QUE LLEGA



AUDI Q2



BMW iX3



DS 7 CROSSBACK



FORD TRANSIT



MERCEDES CLASSE S



OPEL ASTRA



PEUGEOT 3008



PEUGEOT 5008



PORSCHE PANAMERA



SUZUKI SWACE



TOYOTA MIRAI

Neckmarine



Temperatura Corporal

NKM2025N



79€



SMART WATCH

STAY CONNECTED

PERFECT TIMING

SWISSNECK EUROPE, SL - info@neckmarine.com - 914476227 - @neckmarine

Al detalle



NEVADA HISTÓRICA... Y VUELVE EL CAOS

Es cierto que la nevada vivida en gran parte de España ha alcanzado dimensiones históricas en muchos puntos –en Madrid no se recuerda tanto tiempo nevando ni con tanta intensidad–; pero no es menos cierto, una vez más, que las previsiones para aminorar sus consecuencias se han quedado muy cortas: coches atrapados y abandonados en la nieve, grandes vías cortadas, calles convertidas en pistas de esquí. Pero más allá de las autoridades todos deberíamos, a nivel individual, hacer un examen de conciencia, porque lo que se demuestra es que la mejor previsión es la individual. A pesar de las recomendaciones mucha gente aún se las sigue tomando a la ligera –no llevamos cadenas o neumáticos de invierno y a las primeras de cambio nos quedamos tirados–, y está claro que a las previsiones meteorológicas hay que hacerles caso. Menos mal que entre tanto caos hemos visto ejemplos que animan a la esperanza como el grupo de conductores de 4x4 que se han pasado varios días, de manera desinteresada, llevando enfermos y sanitarios a los hospitales ante la imposibilidad de llegar de otro modo. Lecciones de una nevada histórica que convendría no olvidar.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Recuperar la vida normal

Aunque no tengamos ninguna garantía de que 2021 pueda ser mejor, contamos con la llegada de la vacuna contra la Covid-19 y el aprendizaje de comportamientos para no contagiarnos y poder sobrevivir.

Adiós 2020, miro a través del retrovisor y me despido de ti con el anhelo de no volver a vivir otro año parecido. Ni en mis peores sueños podía imaginar tanta desgracia; sin embargo, la realidad siempre ha superado las peores expectativas. Creíamos que teníamos la vida más o menos organizada y bajo control, pero la pandemia nos ha demostrado lo vulnerables y frágiles que somos. La sobrecogedora crisis sanitaria, social y económica nos ha puesto a todos una prueba que no olvidaremos. Por ejemplo, en lo que respecta a las principales cabeceras informativas y concretamente a esta que tiene usted entre las manos, han tenido que superar a base de más horas de

fausta memoria, toca dar paso a otro que se presenta cargado de incertidumbres. Eso sí, aunque no tengamos ninguna garantía de que el 2021 pueda ser mejor, contamos con la llegada de la vacuna contra la Covid-19 y el aprendizaje de comportamientos para no contagiarnos y poder sobrevivir. En cuanto a nuestro sector, el de la automoción, todas las asociaciones profesionales siguen esperando la tan cacareada hoja de ruta que teóricamente ha diseñado el Gobierno para la reactivación y modernización de esta industria de cara al futuro. Por lo pronto, desde el pasado 1 de enero entró en vigor la normativa de emisiones WLTP, que implica que más

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 Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247.983

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

Boycá

jd

ARI
REVISTAS

Todo el sector sigue esperando la tan cacareada hoja de ruta que teóricamente ha diseñado el Gobierno para la reactivación y modernización de esta industria de cara al futuro. Pero por lo pronto, desde el 1 de enero entró en vigor la normativa de emisiones WLTP, que implica que más del 50 por ciento de los coches han subido de precio vía impuestos.

del 50 por ciento de los coches subirán de precio vía impuestos. Eso, en un mercado en el que las matriculaciones han caído un 32,3 por ciento en 2020 y se pone al nivel de 2014. Por el contrario, y por conveniencia de la negociación de los Presupuestos, al tan denostado diésel no le suben los impuestos. En definitiva, que una vez más, y como es costumbre, la improvisada política del Ejecutivo descoloca tanto al sector, como a unos consumidores que son fundamentales para no perder puestos de trabajo, se reanime la economía y recuperar la vida normal, la vida de antes.

En fin, dejando atrás un año de in-

Nº 1.789 · 12 al 25 de enero de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA
FINALISTAS DEL CAR OF THE YEAR

Citroën C4, Cupra Formentor, Fiat 500e, Land Rover Defender, Skoda Octavia, Toyota Yaris y Volkswagen ID.3 son los finalistas del premio al mejor Coche del Año en Europa 2021.

10.- EN PORTADA

CITROËN e-C4.
El nuevo C4, con su carrocería de corte crossover, comportamiento de primera y gran nivel de confort acumula muchos argumentos para triunfar.

16.- FIAT 500 e

El nuevo 500 salta al mercado para convertirse en nuevo icono del tráfico urbano con su apuesta por la movilidad cien por cien eléctrica.

22.- MAZDA MX-30

El primer eléctrico de Mazda es un coche para la ciudad, pero no un utilitario pequeño y austero, ni un vehículo aburrido.

28.- CUATRO RUEDAS
PEUGEOT 3008

Nuevo estilo y más tecnología, sin tocar la mecánica es lo que ofrece el renovado 3008.

30.- PEUGEOT 5008

El 5008, líder de los SUV familiares, recibe una ligera actualización.

31.- FORD PUMA

El Puma, el SUV más dinámico de su categoría, sigue aumentando su gama y sumando argumentos para el éxito.

32.- AUDI Q2

El Q2 se actualiza con un diseño que refuerza su estilo y suma tecnologías para estar en vanguardia.

34.- BMW iX3

El primer BMW totalmente eléctrico de la gama X ofrece 286 CV y 460 km de autonomía.

36.- DS7 CROSSBACK
E-TENSE 225

La versión de entrada a la gama



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	32
BMW	34
CITROËN	8,10
CUPRA	8
DS	36
FIAT	8,16
FORD	31,38
LAND ROVER	8
MAZDA	22
MERCEDES	40
OPEL	42
PEUGEOT	28
PORSCHE	43
SKODA	8
SUZUKI	44
TOYOTA	8,46,48
VOLKSWAGEN	8



38



44



44



38



38

E-Tense –híbrida enchufable– del DS 7 brilla en todos los campos.

38.- FORD TRANSIT TRAIL Y TOURNEO ACTIVE

Dos atractivas versiones que mejoran la motricidad para estos dos 'multitarea'.

40.- MERCEDES CLASES

El 'buque insignia' de la marca presume de una tecnología casi de ciencia ficción.

42.- OPEL ASTRA 1.4 TURBO CVT

Más eficiencia para la versión cumbre del Opel Astra.

43.- PORSCHE PANAMERA 4 SE HYBRID

Máximo confort, sin desatender a los clientes más deportivos.

44.- SUZUKI SWACE

Suzuki entra en el segmento compacto con este híbrido familiar gemelo del Toyota Corolla Touring Sports.

46.- TOYOTA MIRAI

El nuevo Mirai es lo último en vehículos de hidrógeno; una tecnología que estamos deseando se extienda.

48.- BAJOLA LUPA
TOYOTA, LÍDER EN CONECTIVIDAD

Toyota ya cuenta con más de 15.000 clientes conectados a sus

vehículos gracias a la app MyT.

52.- LA SEMANA

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS
EXTREMEE

Llega un campeonato diferente, con la sostenibilidad, la igualdad y la concienciación ambiental como pilares.

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

64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

YA EN TU KIOSCO SOLO 3€

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

LOS MEJORES COCHES DEL MUNDO

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

ENTREVISTA LEOPOLDO SARRIENEGUI
«En los próximos 10 años, Hyundai va a ser la marca de referencia en cuanto a tecnología»

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

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

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

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



Cristina Gutiérrez hace historia en el Dakar

Desde que Jutta Kleinschmidt se impusiera en una etapa del Rally Dakar en 2005, ninguna mujer había vencido dentro de su categoría en una jornada del raid más duro del mundo. Y el triunfo logrado hace días entre Yida y Bisha por Cristina Gutiérrez en T3 Prototipos se convertía, además, en la primera victoria de etapa de una española en la prueba, lo que añadía a otros hitos, como ser la primera española que acabó el Dakar en la categoría de coches –2017– o haber terminado cuatro ediciones consecutivas. La piloto burgalesa no se conformaba, y días después repetía éxito al ganar su segunda etapa.



▶ Al cierre de estas líneas, y con el final del Dakar ya próximo, Nasser Al-Attiyah –arriba– pisaba los talones con el Toyota al líder de la prueba, Stéphane Peterhansel –extremo inferior–. Carlos Sainz, también con Mini, marchaba tercero –segunda foto desde abajo–. Y en Motos, Laia Sanz ocupaba el puesto 25 de la general, y primera clasificada entre las féminas.



MV AGUSTA SUPERVELOCE ALPINE

MV Agusta se ha unido a la marca francesa Alpine para diseñar y producir una moto, limitada a 110 unidades, inspirada en el Alpine A110 y que se venderá a un precio de 36.300 euros en el mercado italiano. Se trata de la Superverloce Alpine, que estará equipada con un motor de tres cilindros en línea y 798 centímetros cúbicos que desarrolla 147 CV a 13.000 rpm, logrando velocidades máximas en el entorno de los 240 km/h.



De la MV Agusta Superverloce Alpine solo se fabricarán 110 unidades.

LEXUS OPTIMIZA EL LS 500h

El buque insignia de Lexus sigue mejorando con nuevas tecnologías, más equipamiento y características de diseño únicas. Los ingenieros de la casa japonesa también han querido dar un paso más en lo que se refiere a insonorización y confort para convertir al LS 500h en la referencia entre las berlinas de lujo. También añade mayor autonomía eléctrica, menores consumos, neumáticos revisados, nuevas pinturas...



▲ El LS 500h mejora ahora en muchos pequeños detalles.

El ganador se conocerá a principios de marzo

Ya hay **finalistas** para el Car of the Year 2021

Una primera votación de los 60 periodistas europeos que componen el jurado del premio 'Car of the Year' –seis de ellos españoles, entre los que está representada Motor 16– ha elegido 7 modelos entre los 29 candidatos que optaban a meterse en la final, todos vehículos nuevos comercializados el año pasado en nuestro continente. Citroën C4, Cupra Formentor, Fiat 500, Land Rover Defender, Skoda Octavia, Toyota Yaris y Volkswagen ID.3 aspiran ahora al triunfo final en la edición 2021 de este prestigioso galardón, nacido

en 1964 para designar cada año el mejor coche en base a cualidades como tecnología, funcionalidad, placer de uso, eficiencia, seguridad o relación valor/precio.



▲ El Land Rover Defender tiene carrocerías corta y larga, y hasta versión híbrida enchufable.



▲ El Citroën C4 es el único de los siete que permite elegir entre gasolina, diésel y versión eléctrica: el eC4.



▲ El Cupra Formentor –izquierda– es el primer modelo cien por cien propio de la nueva marca española. Y el Fiat 500 –derecha– ofrece solo versiones eléctricas, con 95 y 118 CV.



▲ El Skoda Octavia ofrece carrocerías berlina y Combi, y mecánicas con hibridación suave y PHEV, de GNC...



▲ El Toyota Yaris –izquierda– ofrece una mecánica híbrida de 116 CV, pero también la deportiva versión GR Yaris. El Volkswagen ID.3 –derecha– es solo eléctrico: de 126 a 204 CV.



PARA PENSAR

35.831

unidades ha vendido Kia en el canal de particulares en Península y Baleares.

Con ello, en 2020 Kia Motors Iberia se convirtió por primera vez en su historia en la marca más vendida entre clientes particulares en España (Península y Baleares), logrando una cuota de mercado del 8,8 por ciento.

EL PUNTAZO

Con este boceto bautizado Rey Alfonso, Simone Fabbro ha ganado el I Hispano Suiza Design, dirigido a estudiantes de diseño de escuelas de todo el mundo. El premio es una beca.



Invicta D2S

Un **biplaza eléctrico** por solo 10.995 euros

El D2S es un modelo urbano biplaza con unas reducidas dimensiones –mide 2,81 metros de largo, frente a los 2,69 que tiene por ejemplo un Smart Fortwo–. Pero el D2S destaca sobre todo por su propulsión cien por cien eléctrica. La versión de acceso de este urbanita con etiqueta O de la DGT cuenta con una batería de 17 kWh, que le otorga una autonomía de 150 kilómetros (ciclo NEDC), y con una velocidad máxima limitada a 85 km/h. Pero el D2S también está disponible con esta misma batería y una velocidad máxima de

105 km/h, o con una batería de 27 kWh que aumenta su autonomía hasta 250 kilómetros (NEDC). El D2S se ofrece desde 10.995 euros con la oferta de financiación incluida –12.995 euros en operaciones al contado–, una cifra muy competitiva si tenemos en cuenta que de serie incluye tapicería en simil piel con diferentes combinaciones de color, sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil a color de 9 pulgadas, cámara de visión trasera, instrumentación digital, arranque por botón, aire acondicionado y sensores de apar-



▲ El D2S cuenta con un equipamiento de serie muy completo.

camiento. Y si hablamos de consumo, la marca ha estimado que este es de 0,48 euros/100 km con carga en horario nocturno. El nuevo coche de Invicta se puede cargar en una toma doméstica en 6 horas, y tiene 5 años de garantía.



51 kilómetros de alcance eléctrico

Versiones **45 TFSIe** de los Audi Q3 y Q3 Sportback

La tecnología híbrida enchufable acaba de llegar a los SUV compactos de Audi con la incorporación a la gama de los Q3 45 TFSIe y Q3 Sportback 45 TFSIe. Ambos cuentan con una batería de iones de litio de 13,0 kWh que les permite homologar una autonomía eléctrica de hasta 51 kilómetros en ciclo WLTP. Los nuevos 'plug-in hybrid' de la marca de los cuatro aros llegan al mercado español este mes de enero con precios que parten de los 47.350 euros, y a los que habría que sumar otros 2.850 euros en caso de inclinarnos por la versión

Sportback, de estilo más coupé. Ambos utilizan un bloque 1.4 TFSI de cuatro cilindros con una potencia de 150 CV, unidad que se complementa con un motor eléctrico de 85 kW (116 CV) de potencia, integrado en la carcasa del cambio S tronic de 6 velocidades. Juntos generan una potencia de 245 CV y un par máximo de 400

Nm. Aceleran de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos y alcanzan una velocidad punta de 210 km/h. El consumo

combinado según el ciclo WLTP es de 1,6 a 2,1 litros por cada 100 kilómetros en el Q3 45 TFSIe, y de 1,6 a

2,0 en el Q3 Sportback 45 TFSIe. En ambos casos la autonomía total es de alrededor de 710 kilómetros.



▲ El maletero de los nuevos Audi PHEV anuncia 380 litros, y su batería se recarga en 3 horas y 45 minutos.





▲ El maletero cubica 360 litros con cinco plazas en uso, y permite colocar el piso a dos alturas. No hay rueda de repuesto.



▲ Las recargas domésticas son algo lentas, como en otros eléctricos de PSA. Pero podemos cargar a 100 kW.



MUY EQUILIBRADO EL ë-C4 DESAFÍA CIERTAS IDEAS PRECONCEBIDAS, COMO QUE ES NECESARIA UNA SUSPENSIÓN FIRME, UN PESO LIGERO Y UNOS NEUMÁTICOS ANCHOS –CALZA 195/60 R18– PARA QUE UN COCHE SEA EFICAZ MÁS PRÁCTICO QUE LUJOSO EL C4 OFRECE MUCHOS HUECOS PARA COLOCAR COSAS, RECARGA DEL MÓVIL POR INDUCCIÓN... EL ACABADO, JUSTITO



▲ La pantalla central táctil de 10 pulgadas informa sobre eficiencia, consumos y recarga, y explica el funcionamiento de los asistentes.



▲ Instrumentación digital, pero el cuadro es algo pequeño y apenas configurable. Hay tres modos de conducción: Normal, Eco y Sport.



▶▶ A la izquierda del volante, algo escondidos, hay varios mandos como el del volante calefactable, la desactivación del asistente de carril –hay que pulsarlo varios segundos– o el ajuste del Head-up Display. En el lado positivo, plazas traseras con salidas de aire y una amplitud considerable. El ë-C4 brilla por confort.



▲ Junto al gatillo del freno de estacionamiento va el botón que muestra las funciones eléctricas en la pantalla central... ¿era este el mejor sitio?

pesar de que algunas superficies son mullidas, la impresión general dista de la que percibimos en sus rivales directos: León, Focus, Ceed/XCeed, i30... Incluso la calidad del tapizado nos ha parecido 'justita'.

En cuanto a ergonomía, cosas buenas –que tenga mandos de climatización tradicionales o que la pantalla táctil central sea grande y quede a mano– y cosas menos buenas, como el reparto de botones algo anárquico por el interior: los que van a la izquierda del volante están escondidos, los que activan las posiciones P (Parking) y B (Brake) del cambio son pequeños y parecen camuflados, el que muestra en pantalla las funciones eléctricas va entre las banquetas en vez de estar junto a otros botones ligados a la pantalla... Puede parecer

anecdótico, pero un diseño más intuitivo y racional se agradecería.

Del equipamiento, en cambio, poco se puede criticar; y menos en este Shine tope de gama, que lleva de todo y tiene varias opciones a buen precio para remediar posibles ausencias o personalizar el coche.

En el plano dinámico, lo bueno de este ë-C4 es que, además de comodísimo, presume de comportamiento, y acabas olvidándote de sus 1.616 kilos porque se mueve con agilidad, siempre con sensación de control, pese a no tener una suspensión muy firme ni neumáticos anchos –curiosa, pero efectiva, su medida 195/60 R18–. La dirección cumple, aunque nos gustaría que fuese algo más firme a alta velocidad en los modos Normal y Eco –en

Sport sí se la nota más consistente–, y los frenos son tremendamente enérgicos –50 metros exactos desde 120 km/h es para quitarse el sombrero–, aunque no nos ha gustado el tacto del pedal, que apenas actúa en su primer tramo.

En cuanto a su propulsión eléctrica, mismos ingredientes, por ejemplo, que en el Peugeot e-2008. Motor de 136 CV, batería de 50 kW y cambio automático que se traducen en prestaciones más que suficientes –los 150 km/h de velocidad punta oficial son 152 en la práctica–; aunque por aceleración y représ resulte un poco más lento que el Fiat 500e –menos potente– o el Mazda MX-30 –más pesado–. Pero recuperar de 80 a 120 km/h en 7,3 segundos refleja que el empuje es adecuado.



▲ El nuevo C4 equipa los exclusivos amortiguadores progresivos de Citroën, usados también en el C5 Aircross y que filtran bien los firmes imperfectos. Si la estabilidad es buena, la frenada es mejor.

En cuanto al gasto real, los 22,5 kWh/100 km medidos en conducción 'realista' superan con creces los 16,0 oficiales; pero a ritmo sosegado gasta con más moderación: 15,6 en ciudad, 21,2 en autovía y 18,1 de media. Eso sí, de los 350 kilómetros de autonomía anunciados pasaremos a cifras menos redondas: de 222 a 276 kilómetros, según uso y ritmo. Y si solo hacemos ciudad, entre 260 y 320.

Nos gusta mucho que la batería se pueda recargar incluso a 100 kW, o que cuando cargas en un punto de 50 kW la electricidad entre a ese ritmo realmente. Por contra, las recargas domésticas son algo más lentas de lo debido, y la instrumentación oculta el tiempo real que falta, pues indica 12 horas aunque sean más.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ELÉCTRICO 100 KW
Disposición	Delantero transversal
Tensión nominal	N.d.
Potencia máxima	100 CV (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automático, 1 vel.
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo / Peso / Fabricante	iones de litio / N.d. / N.d.
Capacidad total / útil	50,0 kWh / N.d.
Potencia máxima de carga	100 kW
Tiempo de recarga	15 horas a 3,7 kW 7 h 30' a 7,4 kW 5 horas a 11 kW 30 minutos, del 0 al 80% (a 100 kW)
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro	10,9
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores progresivos y barra estabilizadora
Trasera:	Semi-independiente, por eje torsional, con muelles y amortiguadores progresivos
RUEDAS	
Neumáticos	195/60 R18
Marca	Michelin e-Premacy
PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (kg)	1.616
Relación peso/potencia (kg/CV)	11,88
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

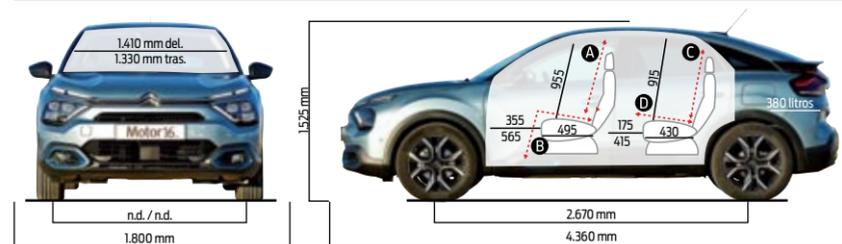
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla 10 pulgadas y navegador	▲		
Head-up Display	▲		
Asientos delanteros calefactados	▲		
Volante calefactado	▲		
Cargador inalámbrico para móvil			▶
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Apertura y arranque sin llave	▲		
Techo panorámico eléctrico			▶
Faros ECO LED inteligentes	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Selector modos de conducción	▲		
Amortiguación regulable			▼
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor			▼
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros			▼
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Lector de señales de tráfico	▲		
Alerta de cambio de carril	▲		
Asistente mantenimiento carril			▶
Aviso colisión y frenada automática	▲		
Control ángulos muertos activo	▲		
Detector de fatiga	▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero			▼
Control de cruceo adaptativo	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Sensores de parking del./lat./tras.	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▼
Sensor de presión de neumáticos	▲		
Llamada de emergencia eCall	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 450. Pintura perlada Negro Obsidien: 0. Pintura perlada Rojo Elixir: 750. Pintura sólida Blanco Banquise: 300. Pack Color (Arena, Rojo anodizado o Negro brillante): 150. Tapicería de cuero perforado Siena y simil cuero (ambiente Hype): 950. Techo panorámico practicable: 800. Pack Drive Assist + Highway Driver Assist: 200. Aparcamiento asistido: 400. ConnectedCam Citroën: 300. Recarga inalámbrica para smartphone: 250. Sonido Hi-Fi: 350. Cable de carga monofásico para toma T2 (32A modo 3): 360. Cargador embarcado trifásico 11 kW: 300.



MEDIDAS



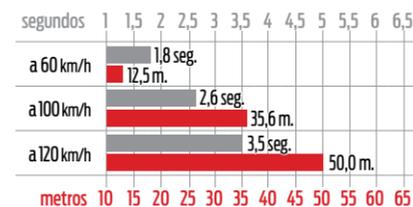
(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
955 mm	1.060 / 850 mm	915 mm	845 / 605 mm

BANCO DE PRUEBAS

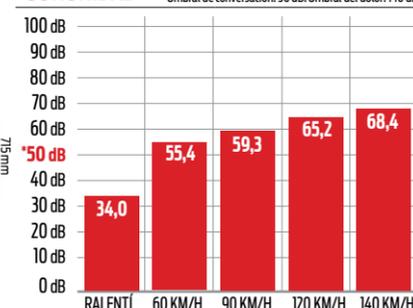
VELOCIDAD MÁXIMA	150 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,9
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,4 (9,7)
Recorriendo (metros)	155
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,9
1.000 m desde 40 km/h en D	26,8
De 50 a 90 km/h en D	4,5
Recorriendo (metros)	90
De 80 a 120 km/h en D	7,3
Recorriendo (metros)	208
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%
CONSUMOS	
	kWh/100 km
CONSUMOS REALES	
Ciudad / Carretera	19,3 / 17,8
Autovía / Medio	26,3 / 22,5
CONSUMO Y AUTONOMÍA OFICIAL	
Consumo en ciclo mixto (WLTP)	16,0
Autonomía media / urbana (WLTP)	351 / n.d.
AUTONOMÍA REAL	
Autonomía media en la prueba	222 km



FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	CITROEN ë-C4 FEEL	HYUNDAI IONIQ ELÉCTRICO KLASS	HYUNDAI KONA ELÉCTRICO 100 KW KLASS 39 KWH	VOLKSWAGEN ID.3 PRO PERFORMANCE
Precio	33.900 euros (32.400 con dto.)	36.150 euros (26.940 con dto.)	35.150 euros (26.840 con dto.)	36.145 euros
Potencia	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)	150 kW (204 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)	295 Nm (30,1 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)
Cambio	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Trasera
Consumo	16,0 kWh/100 km	13,8 kWh/100 km	15,0 kWh/100 km	15,5 kWh/100 km
Emisiones	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Autonomía	350 kilómetros	311 kilómetros	289 kilómetros	425 kilómetros
Vel. máxima	150 km/h	165 km/h	155 km/h	160 km/h
0 a 100 km/h	9,7 segundos	9,9 segundos	9,7 segundos	7,3 segundos
Maletero	380 / 1.250 litros	357 / 1.417 litros	332 / 1.114 litros	385 / 1.267 litros
Dimensiones	4.360 / 1.800 / 1.525 mm	4.470 / 1.820 / 1.450 mm	4.180 / 1.800 / 1.570 mm	4.261 / 1.809 / 1.568 mm
Diámetro giro	10,9 metros	10,6 metros	10,6 metros	10,2 metros
Capac. batería	50,0 kWh	38,3 kWh	39,2 kWh	62,0 kWh
Refrig. batería	Sí, por líquido	Sí, por líquido	Sí, por líquido	Sí, por líquido
Recarga máx.	100 kW	100 kW	100 kW	100 kW
Peso	1.616 kg	1.602 kg	1.610 kg	1.794 kg
A favor	Con el acabado básico Feel ahorramos un buen dinero frente al Shine probado. Y seguiremos disfrutando del máximo confort, mucha amplitud, un buen comportamiento... Y es bastante ligero, pues pesa casi lo mismo que rivales con menos batería.	Es con diferencia el más eficiente de los cuatro, pues anuncia 13,8 kWh/100 km de media y en la práctica se acerca a ese valor. Influye su mecánica y su aerodinámica: Cx de 0,25. También es el de velocidad punta más alta, y con descuento se queda en un precio fantástico.	Lleva unos meses entre los eléctricos más vendidos, y eso no es casual. Precio magnífico con el descuento, un tamaño recortado que se agradece en ciudad pero que se combina con una buena amplitud, mucho agrado... Y homologa un consumo muy bajo.	Hasta que lleguen versiones con menos potencia y menos batería, el ID.3 se ofrece solo con 204 CV, y por eso 'barre' a sus rivales en prestaciones. Es robusto, gasta un poco menos que el Citroën y es el de mayor autonomía. Y para su tamaño, la amplitud es estupenda.
En contra	El acabado, sin ser malo, nos parece mejorable por materiales y algunos mandos mal ubicados. La recarga doméstica es algo lenta, y el cargador embarcado trifásico de 11 kW es opcional, y creemos que recomendable.	Es el más largo de los cuatro, y eso puede ser un obstáculo en ciudad, ámbito prioritario de un eléctrico. La autonomía teórica es inferior a la del ë-C4, es el que acelera en más tiempo y tiene un maletero algo más justo que el modelo de Citroën.	Al ser el más corto del cuarteto es el que tiene un maletero más justo, y también es el que anuncia una autonomía más moderada: 289 kilómetros, si bien en la práctica se acerca a esa cifra. Está disponible también con 204 CV.	La calidad extra y la batería más grande se pagan en forma de peso. Y el ID.3 no es tan premium como un Golf, sino que tiene un interior más austero por diseño y materiales. El precio es alto, a la espera de versiones básicas.



EL DETALLE

SMART PAD SUPPORT Original primicia

Uno de los detalles más originales del C4 es el Smart Pad Support Citroën, ingenioso sistema de soporte plegable —integrado directamente en el salpicadero— que permite al acompañante fijar con seguridad su tablet y disfrutar de sus contenidos, ya sea en marcha o en parado. Además, un cajón deslizante ubicado sobre la guantera permite guardar la tablet cuando no la usamos. Según la



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,10 euros/km. Coste financiero: 0,75 euros/km. Coste km total: 0,85 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 147,00 euros/año. Seguro a todo riesgo: 358,00 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

CITROËN

Automóviles Citroën España. C/ Eduardo Barreiros, 110. 28041 - Madrid. Teléfono: 91 321 39 21

GARANTÍA

2 años sin límite de kilometraje. 8 años o 160.000 km para la batería.

RED DE POSVENTA

1.055 puntos de asistencia en España www.citroen.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 39.410 EUROS

Se ha hecho grande



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

El nuevo 500 llega como eléctrico y, de hecho, solo será eléctrico, pues convivirá con su antecesor, disponible en versiones híbrida MHEV y de gasolina. Pero el 500e recién lanzado no solo atrae por su etiqueta 0 o su económica y limpia movilidad eléctrica, ya que también es más cómodo y seguro, más veloz y muy tecnológico.

El nuevo 500 salta al mercado para convertirse en nuevo icono del tráfico urbano, un modelo desarrollado desde cero que con sus 118 CV de potencia y una autonomía teórica superior a 300 kilómetros permite salir a carretera con bastante libertad, pues confort de marcha, seguridad y comportamiento también progresan en proporción.



PRECIO **32.900 €**

EMISIONES DE CO₂: **0 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Etiqueta 0. Agrado de uso. Plazas delanteras. Mejoras en calidad. Comportamiento. Es único: descapotable y eléctrico. Consumo urbano. Recargas.

DEBE MEJORAR

- Plazas traseras solo para niños. Maletero justo. E-pedal de retención excesiva en ciudad y no regulable. Gasto en autovía. En modo Sherpa, solo 80 km/h.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

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

Visto a distancia, el 500e –tercera generación de una saga nacida en 1957– puede parecer tan ‘micro’ como sus antecesores, pues los diseñadores quisieron mantener esa imagen de miniutilitario que se conservó con acierto al crear el segundo 500 en 2007. Pero el nuevo modelo vuelve a crecer, y si del primero al segundo se pasó de 2,97 a 3,57 metros de longitud, el 500e alcanza hoy los 3,63 metros. Y no solo se alarga 61 milímetros, pues también es 56 milímetros más ancho y 29 más alto, y tiene una distancia entre ejes 22 milímetros mayor. Pueden parecer variaciones leves, pero si ponemos el 500e –fabricado en Italia– junto al 500 precedente –producido en Polonia– la diferencia ‘corporal’ sorprende, y esta tercera entrega parece más coche. Percepción que se confirma al entrar y sentarnos, pues en las plazas delanteras disfrutamos de más espacio a lo ancho y a lo alto, nos acomodamos fácilmente en unas butacas grandes y firmes, y adoptamos en segundos la postura idónea gracias a un volante ajustable en altura y profundidad. Además, todo lo que hay a la vista es de coche moderno, como la instrumentación digital, el volante multifunción, el botoncito en la zona alta de las puertas para abrirlas eléctricamente o la gran pantalla central táctil con navegador, bajo la que –buena decisión– van los mandos de la climatización y la repisa –opcional– para cargar el smartphone. Y más abajo, la regleta de botones para controlar el cambio: P, R, N y D. Fácil todo.



▲▲ Respaldo trasero abatible, pero es aconsejable la opción –200 euros– para abatirlo por mitades. Las recargas de la batería –máximo a 85 kW– no plantean problema alguno.



IGUAL DE PRÁCTICO LA CAPOTA SE ABRE EN DOS TRAMOS: HASTA ATRÁS O HASTA ABAJO. Y NO RESTA VOLUMEN AL MALETERO: 185 LITROS, AMPLIABLES A 550 UNA MEJORA APRECIABLE PESE A NO RECURRIR A MATERIALES EXCELENTES, EL NUEVO 500 TRANSMITE MÁS SENSACIÓN DE CALIDAD Y TECNOLOGÍA. EN MARCHA PARECE MUCHO 'MÁS COCHE' QUE EL 500 NORMAL



▲ La instrumentación es un cuadro digital a color de 7 pulgadas.



▲ De serie, pantalla táctil central de 10,25 pulgadas con navegador. El 500e permite variar la velocidad de carga: cinco niveles.



▲▲ Para manejar el cambio se usa una regleta de botones en la consola. Y desde dentro, la puerta se abre pulsando un botón, aunque hay una palanca más abajo... por si acaso.



▲ Junto al gatillo del freno de mano y el mando del volumen va la 'ruedecita' de selección de modos de conducción –Normal, Range y Sherpa–, que no siempre obedece a la primera.

¿Cosas a mejorar? No muchas, pero se nos ocurre que la altura de luces no se ajuste mediante dos botones sino con una rueda, que el botón de arranque/apagado esté más a la vista o que la rueda selectora de modos de conducción sea más grande, tenga mejor tacto... y obedezca siempre.

En cuanto al acabado, es curioso cómo sin recurrir a materiales de primera se pueda lograr tan buena impresión de calidad. Además, hay diversas superficies tapizadas que optimizan el ambiente general.

No obstante, y pese al aumento de la batalla, las dos plazas traseras siguen siendo justísimas a lo largo –53 centímetros entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante–, de modo que el 500e será perfecto para dos adultos y dos niños. Y tampoco el maletero se ve beneficiado por la mayor talla, pues sigue anunciando 185 litros. Lo bueno es que el 500e Cabrio, do-

▶ Comparado con el anterior, el nuevo 500 tiene pisada de coche grande. Y aunque los eléctricos nunca son ligeros, el Fiat no es muy pesado –1.330 kilos en vacío–, lo que se traduce en agilidad y una correcta frenada. Los 205/45 R17 opcionales le sientan bien.

tado de capota de lona eléctrica, no pierde capacidad de carga ni al descubrirse. Equipado con una plataforma totalmente nueva, que será usada por otros



Fiat eléctricos de los que nada nos cuentan aún, el 500e supone un enorme salto adelante en cuestión de comportamiento o placer de conducción. El coche pisa con

aplomo, y aunque los 195/55 R16 que monta de serie el nivel Icon probado –por debajo está el Passion y por encima el exclusivo La Prima– ya parecen suficientes, los 205/45 R17 opcionales –300 euros– le sientan bien por agarre en curva, por frenada... Y el menor perfil de la goma no parece restar mucho confort.

Así las cosas, el 500e es un jabato en la ciudad por su recortado tamaño, su respuesta ágil y su maniobrabilidad, pero también satisface en autovía y, sobre todo, en carreteras de curvas, pues pasa por ellas como por raíles y con un balanceo evidente pero que no afecta a la trayectoria ni a la motricidad del eje delantero. Y aunque detrás monta tambores, la frenada es correcta: 55,3 metros desde 120 km/h. Puestos a pedir, preferiríamos unos discos traseros o una dirección algo más directa, pues hay tres vueltas de volante.

En cuanto al conjunto propulsor, dejando a un lado los Abarth 500 estamos ante el 500 más rápido que hayamos probado, y si los 9 segundos exactos que anuncia en el '0-100' ya están bien, mejor están los 8,7 medidos. O los 6,4 que emplea para recuperar de 80 a 120 km/h, sinónimo de adelantamientos seguros –6,1 tarda un Skoda Octavia 2.0 TDI 150 DSG–. Y aunque de la velocidad máxima no solemos decir nada, en este caso, a modo de anécdota, sí lo haremos, pues el 500e anuncia una punta autolimitada de 150 km/h –el velocímetro no pasa de ese valor jamás– pero en la práctica son 'solo' 146 reales.

En cuanto a los tres modos de uso, tanto en Normal como en Range –este último prioriza algo la eficiencia– se alcanza la velocidad máxima, mientras que en Sherpa –idealizado para llegar a una estación de recarga con poca batería– no pasaremos

de 80 km/h. Subir ese límite a 100 estaría bien, pues 80 en autovía 'da cosita'.

Range y Sherpa activan el e-Pedal, función con la que al decelerar se produce una fuerte retención. Excesiva quizás al conducir por ciudad, por más que se enciendan las luces de freno, mientras que al movernos por autovía esa retención acaba gustando, pues permite prescindir del freno. De hecho, sería buena idea que la retención del e-Pedal pudiera graduarse.

En cuanto al gasto, le hemos medido 20,8 kWh/100 km de media –homóloga 14,7– bajo realistas y exigentes condiciones, pero con una conducción cuidadosa baja a 17,1 kWh/100 km, con una media real de 14,1 en ciudad y 20,2 en autovía a 120 km/h. Como la batería tiene una capacidad útil de 37,3 kWh, que cada uno calcule 'su' autonomía real, pero mejor olvidar los 303 kilómetros anunciados.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ELÉCTRICO 87 KW
Disposición	Delantero transversal
Tensión nominal	400V
Potencia máxima	87 kW (118 CV)
Par máximo	220 Nm (22,4 mkg)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	1 velocidad
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo / Fabricante / Peso	iones de litio / Samsung / 294,3 kg
Capacidad total / útil	42,0 kWh / 37,3 kWh
Potencia máxima de carga	85 kW
Tiempo de recarga	15 h 15' a 2,3 kW (toma doméstica de 220V) 4 h 15' a 11 kW 35 minutos a 85 kW
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,98
Diámetro de giro	9,7
Frenos delanteros/traseros	Discos ventil. 281 mm / Tambores 203 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barras estabilizadora
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores
RUEDAS	
Neumáticos	195/55 R16
Neumáticos en el test - Marca	205/45 R17 - Goodyear
PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	1.405
Relación peso/potencia (Kg/CV)	12,54
Número de plazas	4

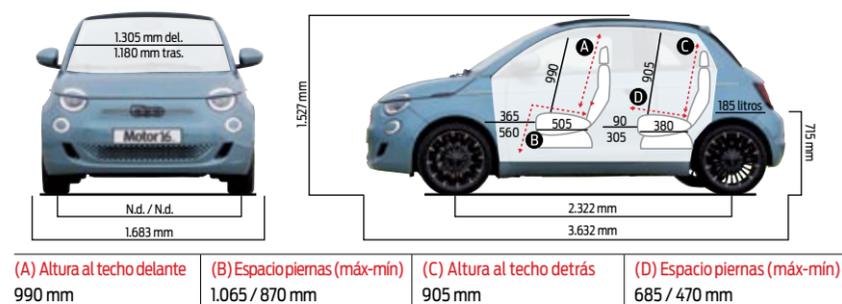
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10,25 pulgadas	▲		
Navegador	▲		
Asientos delanteros calefactados			▶
Volante calefactado		▼	
Cargador inalámbrico para móvil			▶
Respaldo trasero abatible 50:50			▶
Apertura y arranque sin llave	▲		
Capota de accionamiento eléctrico	▲		
Faros Full LED			▶
Climatizador automático	▲		
Selector modos de conducción	▲		
Amortiguación regulable		▼	
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Lector de señales de tráfico	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Aviso colisión y frenada automática	▲		
Control de ángulos muertos			▶
Detector de fatiga	▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero		▼	
Control de velocidad	▲		
Control de cruceo adaptativo ACC			▶
Cámara de visión trasera			▶
Retrovisor interior fotosensible			▶
Sensores de parking del./tras./lat.			▶
Rueda de repuesto de emergencia			▼
Sensor de presión de neumáticos	▲		
Llamada de emergencia eCall	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 500. Pintura Matt Grey: 1.000. Llantas 17 pulgadas: 300. Retrovisores eléctricos y térmicos: 150. Sensores parking traseros: 250. Respaldo trasero 50:50: 200. Cargador inalámbrico: 150. Easy Wallbox: 399 (gratis). Cable Mode 3 para carga rápida con bolsa de transporte: 340. Deflector de aire: 168 (gratis). Pack Asientos (6 ajustes asiento conductor, reposabrazos central delantero y consola central cerrada): 350. Pack Magic Eye (faros Full LED, luces largas automáticas y espejo interior autocrómico): 1.000. Pack Invierno (parabrisas térmico y asientos delanteros calefactables): 400.

MEDIDAS



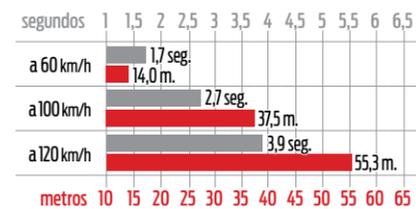
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	150 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,5
De 0 a 50 km/h (oficial)	3,2 (3,1)
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,7 (9,0)
Recorriendo (metros)	142
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,3
1.000 m desde 40 km/h en D	29,2
De 50 a 90 km/h en D	4,1
Recorriendo (metros)	81
De 80 a 120 km/h en D	6,4
Recorriendo (metros)	181
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	kWh/100 km
CONSUMOS REALES	
Ciudad / Carretera	17,3 / 17,1
Autovía / Medio	24,5 / 20,8
CONSUMO Y AUTONOMÍA OFICIAL	
Consumo mixto / urbano (WLTP)	14,7 / n.d.
Autonomía media / urbana (WLTP)	303 / 437 km
AUTONOMÍA REAL	
Autonomía media en la prueba	201 km

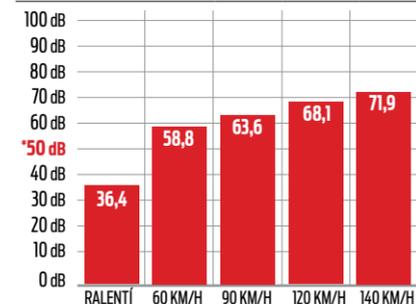


▲ La variante probada es la más potente de la gama, con 118 CV. Pero hay un 500e de 95 CV.

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...



	FIAT 500E CABRIO PASSION 87 KW	OPEL CORSA-E EDITION 100 KW	PEUGEOT E-208 ACTIVE 100 KW	RENAULT ZOE LIFE R110 BATERÍA 40
Precio	31.400 euros	31.200 euros (29.200 con dto.)	32.250 euros (29.950 con dto.)	32.151 euros (30.543 con dto.)
Potencia	87 kW (118 CV)	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)	80 kW (109 CV)
Par máximo	220 Nm (22,4 mkg)	260 Nm (26,5 mkg)	260 Nm (26,5 mkg)	225 Nm (23,0 mkg)
Cambio	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumo	14,7 kWh/100 km	17,5 kWh/100 km	16,3 kWh/100 km	17,2 kWh/100 km
Emisiones	0 g/km CO ₂			
Autonomía	303 km	337 km	340 km	300 km
Vel. máxima	150 km/h	150 km/h	150 km/h	135 km/h
0 a 100 km/h	9,0 segundos	8,1 segundos	8,1 segundos	11,4 segundos
Maletero	185 litros	267 litros	265 litros	338 litros
Dimensiones	3.632 / 1.683 / 1.527 mm	4.060 / 1.765 / 1.435 mm	4.055 / 1.745 / 1.430 mm	4.087 / 1.787 / 1.562 mm
Diámetro giro	9,7 metros	10,7 metros	10,4 metros	10,5 metros
Capac. batería	42,0 kWh	50,0 kWh	50,0 kWh	41,0 kWh
Refrig. batería	Sí, por líquido	Sí, por líquido	Sí, por líquido	Sí, por líquido
Recarga máx.	85 kW	100 kW	100 kW	50 kW
Peso	1.405 kilos	1.530 kilos	1.530 kilos	1.577 kilos



A favor

Con el acabado Passion –llantas de 15 pulgadas, pantalla central de 7 pulgadas sin navegador...– ahorramos 1.500 euros respecto al Icon, pero en la parte mecánica no hay cambios. Destaca por prestaciones, agrado y seguridad. 28.400 euros la variante berlina.

Tanto si miramos el precio oficial como su factura una vez aplicado el descuento, es el más barato de los cuatro. Brilla por prestaciones y agrado de uso, o por su batería de 50 kWh que permite homologar bastante autonomía. Y puede recargarse en estaciones de 100 kW.

La versión básica Active tiene en principio el precio más alto, pero con descuentos es el segundo más asequible. Comparte plataforma, mecánica y batería con el Corsa-e, y por eso destaca en prestaciones, agrado o autonomía teórica. Y puede cargarse a 100 kW también.

Como el 500e berlina, que permite elegir entre motor de 95 y 118 CV, y batería de 23,7 o 42 kWh, el Zoe permite optar entre dos baterías –41 y 52 kWh– y dos motores, y esta versión liga batería pequeña a motor pequeño. El mejor de los cuatro por amplitud y maletero.



En contra

Cuesta casi lo mismo que coches eléctricos de más tamaño, e incluso de mayor potencia o con una batería más grande. Por eso pierde en prestaciones o en autonomía. Y, sobre todo, cede en maletero y amplitud interior.

Es el que homologa un consumo de electricidad más alto, y en la práctica el gasto es aún mayor, lo que puede afectar a la autonomía real. En el interior se ha optado por un acabado de diseño algo austero. Y las recargas domésticas son demasiado lentas.

El consumo real dista bastante del oficial, y eso hace que la autonomía de uso se muy inferior a los 340 kilómetros anunciados, sobre todo al salir a autovía. Las plazas traseras son algo justas; y la recarga doméstica, algo lenta.

Al ser el más pesado y el menos potente, sus prestaciones son las peores de los cuatro eléctricos comparados. Y homologa la autonomía media más contenida. Además, es el que admite recargas rápidas de menor potencia: 50 kW.



EL DETALLE

CARROCERÍA 3+1 Con mejor acceso

La carrocería Cabrio probada supone un sobrepeso de 3.000 euros en relación al 500e 'berlina', de carrocería cerrada. Pero en el nuevo 500, Fiat permite optar a una tercera variante, novedad en la gama: la carrocería 3+1, 2.000 euros más cara que la convencional y 1.000 euros más asequible que la descapotable, y que añade una segunda puerta en el lado derecho. En realidad, una portezuela de apertura inversa, pero pese a su pequeño tamaño logra optimizar el acceso a la segunda fila –hay que abrir antes la puerta delantera y el copiloto debe desabrocharse el cinturón– y torna algo más cómodas operaciones como sentar a un niño detrás asegurándole en la silla infantil.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,09 euros/km. Coste financiero: 0,67 euros/km. Coste km total: 0,76 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: Consultar. Seguro a todo riesgo: 359,00 euros/año con franquicia de 300 euros.

Seguros contratados en Zurich 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

FIAT

Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona km 27,500. 28804 - Alcalá de Henares (Madrid) Tlf: 91 885 37 00

GARANTÍA

3 años (8 años o 160.000 km para la batería, para el 70% de carga)

RED DE POSVENTA

76 puntos de asistencia en España

www.fiat.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 36.540 EUROS

Selecto urbanícola

Mazda opta en su primer modelo cien por cien eléctrico por unas siglas 'MX' que dicen mucho sobre su exclusivo carácter. Conscientes de que los eléctricos aún se adaptan mal a los viajes, han hecho un coche para la ciudad, pero no un utilitario pequeño y austero, ni un vehículo aburrido.

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

Si Mazda hubiese deseado hacer un Kia e-Niro habría usado probablemente la carrocería del CX-30, con el que este MX-30 comparte mucho; y si la firma de Hiroshima hubiera querido desarrollar un eléctrico más utilizable en carretera le habría dotado de una batería con más capacidad que los 35,5 kWh que tiene. Y en ese caso estaríamos hablando de un conjunto más pesado y también habría requerido un motor más potente. De hecho, si hubiesen tratado de hacer un utilitario al uso le habrían dado un tamaño más similar al de un Renault Zoe, un Volkswagen e-Up! o un Fiat 500e. Pero no, Mazda no se caracteriza por seguir caminos convencionales y ha hecho... el MX-30. En su día, allá por 1989, se sacó de la manga el MX-5 y arrasó en un segmento que hasta entonces casi no acumulaba ventas, y siempre ha re-

servado las siglas 'MX' a productos exclusivos y con personalidad, como los coupés MX-3 y MX-6. Y ahora llega este MX-30, inclasificable en cierto modo porque tiene perfil crossover y calca la longitud del CX-30 -4.395 milímetros-, pero sorprende con sus puertas de apertura opuesta; y porque a pesar de esa talla -con la que otras marcas crean vehículos destinados a familias y su equipaje- se nos presenta como un coche eminentemente urbano por homologar una autonomía de solo 200 kilómetros. Para Mazda, más que suficiente

en ciudad, pues muchos conductores hacen 40, 70 o 100 kilómetros al día; aunque el MX-30 se enfrentará a vehículos, a veces más asequibles, que superan con creces ese alcance medio. Además, esos 200 kilómetros no se deben solo al uso de una batería pequeña, como veremos luego.

Empezando por su carrocería, es innegable que el Mazda eléctrico es único, pues no se parece a nada. Y con las cinco puertas abiertas, menos. Porque las puer-

tas traseras, mucho más pequeñas, abren a la inversa y permiten comprobar que no hay pilar central -la propia batería y sus soportes sirven para dar rigidez al conjunto-, lo que deja en apariencia un gran espacio para acceder. Pero como al sentarnos delante solo abrimos una puerta, ahí no se nota mejora; mientras que para pasar detrás, al final lo que importa es el espacio entre el marco trasero y el respaldo delantero, y no es precisamente amplio. O sea, que por accesibilidad no le vemos la gracia. Además, que en un co-



◀ Sorprende que con una longitud de casi 4,40 metros se recurra a un sistema de puertas de apertura opuesta más original que práctico. Para abrir las traseras hay que abrir antes las delanteras, y el acceso a la fila posterior no es muy cómodo.



PRECIO **38.250 €**

EMISIONES DE CO₂: **0 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Con descuento, 34.250 euros. Etiqueta 0. Comportamiento y agrado de conducción. Calidad general. Equipamiento. Retención ajustable mediante levas.

DEBE MEJORAR

- Puertas traseras incómodas. Espacio en segunda fila. Gasto real alto y autonomía muy justa. Concepto muy urbano. Sin salidas de aire traseras.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Viendo su talla generosa -es tan largo como un CX-30- o su perfil crossover, muchos pensarán en una polivalencia que el MX-30 no ofrece en la práctica. Ni por autonomía, pues debemos contar con 150 kilómetros reales entre recargas, ni por amplitud. Porque es un eléctrico de enfoque urbano, y dirigido a quienes desean moverse sin humos con un vehículo agradable, seguro y exclusivo.



▲▲ La versión Zenith monta un equipo de audio Bose con amplificador bajo el maletero que resta 25 litros de volumen: 341 en vez de 366. La carga más potente posible, a 50 kW.



CIUDAD Y ENTORNO PRÓXIMO MAZDA HOMOLOGA 200 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA MEDIA Y 265 EN USO URBANO, AUNQUE LA MEDIA REAL VARÍA ENTRE 139 Y 174 KILÓMETROS, Y EN CIUDAD LE HICIMOS 186. PERO COMO LA BATERÍA ES PEQUEÑA, SE CARGA DEPRISA ESTUPENDO PANORAMA EL PUESTO DE CONDUCCIÓN ESTÁ MUY LOGRADO. POR CALIDAD, SONIDO, EQUIPO DE SERIE Y TACTO DE DIRECCIÓN O FRENOS, SOBRESALIENTE



▲▲ En la consola hay un enchufe doméstico de 150W y una pantalla digital táctil específica para la climatización.



▲▲ La ausencia de pilar central abre un enorme espacio lateral, aunque también hace evidente el escaso hueco para las piernas detrás. El asiento del conductor tiene ajustes eléctricos.



▲▲ La instrumentación es una pantalla digital de 7 pulgadas en la que solo podemos configurar el diseño de una pequeña sección. Y la pantalla central, de formato alargado, se controla desde una rueda, pues no es táctil.



che tan urbano haya que abrir la puerta delantera y desabrocharse el cinturón para abrir la portezuela trasera con objeto de que entre o salga alguien de la segunda fila es, como mínimo, curioso. Y en la parte posterior no se va muy bien, pues hay poca visibilidad hacia los lados y con un conductor de 1,75 al volante quedan solo 64 centímetros entre respaldos. Además, la plaza central es incómoda –el ocupante debe ir con las piernas abiertas– y no hay salidas de aire regulables. Entre eso y que la anchura detrás es de 126,5 centímetros, quizás habría sido más lógico homologarlo para cuatro plazas, como algún coupé.

En proporción nos gusta más el maletero –366 litros, que en versiones lujosas como la Zenith Vintage probada se quedan en 341 por el equipo de audio Bose–, y no digamos las plazas delanteras, que con di-

ferencia es lo más conseguido del coche. Asientos grandes, cómodos, con sujeción y a una altura que facilita la entrada y salida, muchos espacios donde colocar cosas –no se accede bien al que hay en la consola bajo la pantalla de control de la climatización–, mandos a mano y de buen tacto... Y aunque el MX-30 tiene mucho de ese minimalismo estético que distingue a Mazda3 y CX-30, un repaso al interior te transmite sensaciones premium, con ajustes de calidad y materiales alternativos, impresión de robustez, acabados mullidos en muchas zonas, instrumentación digital –poco configurable– o un equipo de serie magnífico en confort y seguridad. Si la pantalla central quedase más a mano y fuese táctil –se gestiona desde una rueda multifunción–, y hubiese un cargador por inducción para el smartphone, sería perfecto.

Porque, además, una vez en marcha ese agrado general se extiende a otros detalles, como el estupendo tacto de la dirección o de los pedales, el curioso sonido artificial de la mecánica –no molesta y ayuda a ser más conscientes de que 'circulamos'– o lo bien que pisa el asfalto. Asfalto, sí, porque los 13 centímetros de altura al suelo no permitirán aventuras 'off road'. Así las cosas, el MX-30 es un coche apetecible en la ciudad pero también se mueve con eficacia en zona de curvas, donde presume de equilibrio entre dinamismo y confort, y de una sólida frenada: 52,4 metros para detenernos desde 120 km/h. Además, los 145 CV de potencia no ponen en apuros al tren delantero, que tracciona bien.

Como es tan urbano, el asunto de las prestaciones no parece prioritario, pero el MX-30 se mueve ágilmente con su mecáni-



◀ Anuncia 140 km/h de punta pero alcanza 144, y le hemos medido 9,5 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Por dinamismo, bien; por eficiencia, menos bien.

ca e-Skyactiv, pues acelera con suavidad y suficiente empuje –hace el '0-100' en 9,5 segundos reales–, e incluso adelanta bien. No obstante, los 1.720 kilos en orden de marcha pasan factura, pues en todas las mediciones es algo más lento, sin ir más lejos, que el Fiat 500e de 118 CV.

Nos ha gustado mucho que las levas del volante permitan variar rápidamente el grado de retención en deceleraciones. Por defecto iremos en el nivel intermedio, pero podemos subir dos niveles –leva izquierda– o restar otros dos –leva derecha–, hasta anular del todo la retención.

En cuanto al gasto y la autonomía, los 200 kilómetros de media anunciados tienen dos causas: una batería pequeña y ligera, pues esa es la idea de Mazda sobre los eléctricos hoy en día, y un consumo más alto de lo debido, ya que anuncia 19,0 kWh/100 km en ciclo mixto WLTP, que es mucho –el Kia e-Niro de 136 CV presume de 15,3– y ayuda a explicar por qué gasta tanto en la práctica: a ritmos pausados y estrictamente legales, 20,3 kWh/100 km de media –19,0 en ciudad, 15,6 en rondas tipo M-30 limitadas a 70-90 y 23,0 en autovía–; pero con una conducción de mayor exigencia –más carga, climatización, ritmo 'realista'...– se va a 25,5 kWh/100 km, que es demasiado para su tamaño, potencia y enfoque, y merma el alcance hasta niveles incómodos si nos alejamos de la urbe y los cargadores.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	SINCRONO
Disposición	Delantero transversal
Tensión nominal	355V
Potencia máxima/rpm	107 kW (145 CV)
Par máximo	271 Nm (27,7 mkg)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo / Fabricante / Peso	Iones de litio / Panasonic / 310 kg
Capacidad total / útil	35,5 kWh / n.d.
Potencia máxima de carga	50 kW
Tiempos de recarga	14 h 20' (en enchufe doméstico de 220V) 10 horas (a 3,7 kW) 4 h 30' (a 22 kW) 36 minutos (a 50 kW)
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,85
Diámetro de giro	11,37
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Semi-independiente, por eje torsional, con muelles y amortiguadores
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/55 R18 - 7,0J x 18"
Marca	Bridgestone
PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	1.720
Relación peso/potencia (Kg/CV)	11,86
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla central de 8,8 pulgadas	▲		
Navegador	▲		
Asientos delanteros calefactados	▲		
Volante calefactado	▲		
Cargador inalámbrico para móvil		▼	
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Apertura y arranque sin llave	▲		
Techo panorámico eléctrico		▼	
Faros Full LED y largas automat.	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Selector modos de conducción		▼	
Amortiguación regulable		▼	
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag cortina del./tras.	▲		
Lector señales de tráfico	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Aviso colisión y frenada automática	▲		
Control de ángulos muertos	▲		
Detector de fatiga con cámara	▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero	▲		
Asistente de tráfico y cruceo CTS	▲		
Control cruceo adaptativo MRCC	▲		
Cámara de visión trasera y 360°	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Sensores de parking del./tras.	▲		
Rueda de repuesto de emergencia		▼	
Sensor de presión de neumáticos	▲		
Llamada de emergencia eCall	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 500. Pintura Machine Gray: 650.
Pintura Soul Red Crystal: 800. Carrocería Tritono: 1.500.
Carrocería Tritono Soul Red: 2.000.

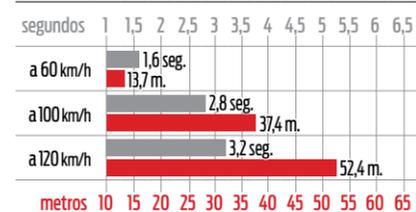
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	140 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (9,7)
Recorriendo (metros)	154
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,6
1.000 m desde 40 km/h en D	29,7
De 50 a 90 km/h en D	4,4
Recorriendo (metros)	87
De 80 a 120 km/h en D	7,0
Recorriendo (metros)	196
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	kWh/100 km
CONSUMOS REALES	
Ciudad / Carretera	23,7 / 19,7
Autovía / Medio	28,9 / 25,5
CONSUMO Y AUTONOMÍA OFICIAL	
Consumo mixto / urbano (WLTP)	19,0 / 14,5
Autonomía media / urbana (WLTP)	200 / 265 km
AUTONOMÍA REAL	
Autonomía media en la prueba	139 km



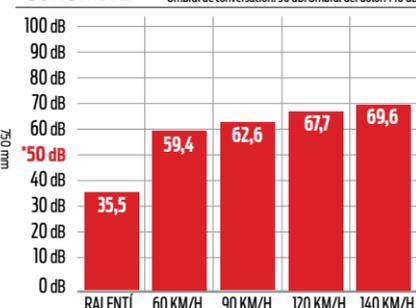
▲ Por ahora, cien por cien eléctrico; pero pronto se sumará un MX-30 de autonomía extendida.

FRENOS



SONORIDAD

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



EN COMPARACIÓN CON...



	MAZDA MX-30 E-SKYACTIV ORIGEN	DS3 CROSSBACK E-TENSE SO CHIC	KIA E-NIRO 100 KW BATERÍA 39 KWH CONCEPT	PEUGEOT E-2008 ACTIVE
Precio	34.375 euros (30.375 con dto.)	38.800 euros	36.225 euros (28.750 con dto.)	36.450 euros (32.650 con dto.)
Potencia	107 kW (145 CV)	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)
Par máximo	271 Nm (27,7 mkg)	260 Nm (26,5 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)	260 Nm (26,5 mkg)
Cambio	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumo	19,0 kWh/100 km	17,6 kWh/100 km	15,3 kWh/100 km	17,3 kWh/100 km
Emisiones	0 g/km CO ₂	0 g/km CO ₂	0 g/km CO ₂	0 g/km CO ₂
Autonomía	200 km	320 km	289 km	325 km
Vel. máxima	140 km/h	150 km/h	155 km/h	150 km/h
0 a 100 km/h	9,7 segundos	8,7 segundos	9,8 segundos	8,1 segundos
Maletero	366 litros	350 litros	451 litros	405 litros
Dimensiones	4.395 / 1.795 / 1.555 mm	4.118 / 1.791 / 1.534 mm	4.375 / 1.805 / 1.560 mm	4.300 / 1.770 / 1.530 mm
Diámetro giro	11,37 metros	10,7 metros	10,6 metros	N.d.
Capac. batería	35,5 kWh	50,0 kWh	39,2 kWh	50,0 kWh
Refrig. batería	Sí, por líquido	Sí, por líquido	Sí, por líquido	Sí, por líquido
Recarga máx.	50 kW	100 kW	100 kW	100 kW
Peso	1.720 kilos	1.600 kilos	1.667 kilos	1.623 kilos



A favor

La versión Origin es bastante más asequible que la Zenith probada, y con el descuento actual se queda en 30.375 euros. Pero mantiene virtudes como el agrado de conducción y el buen acabado, y también destaca por su seguridad y equipamiento.

Otro ejemplo de SUV eléctrico de carácter urbano y enfoque premium, pero con mejor proporción entre talla exterior y amplitud, pues mide 4,12 metros pero tiene un maletero casi tan grande como el Mazda. Y es más ligero y veloz, tiene más autonomía, gasta menos y carga a 100 kW.

La versión básica del e-Niro –por mecánica y acabado– es más cara que el MX-30 Origin, pero Kia hace un descuento impresionante que le convierte en el más barato. Y con 7 años de garantía general. También se impone por amplitud, maletero, gasto... Y puede cargar a 100 kW.

Aunque no es el más ligero, sí homologa la mejor aceleración de los cuatro, y aunque es más corto, estrecho y bajo que el MX-30, el 2008 propone más maletero y mejores plazas traseras. También es el de mayor autonomía, y su batería puede cargarse a 100 kW.



En contra

Es el más potente de los cuatro, pero también el más pesado, lo que le impide destacar por prestaciones. Y es el que más gasta, el de menor autonomía y el que admite recargas menos potentes. Plazas traseras justas.

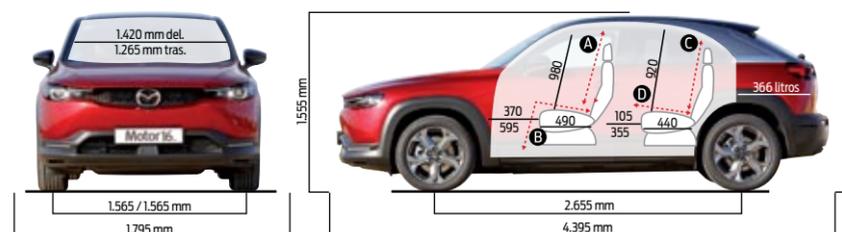
Es el más caro de los cuatro modelos comparados, curioso cuando se trata del más compacto. El espacio en la segunda fila no es su punto más fuerte y la recarga doméstica es más lenta de lo debido. El diseño interior es más estético y lujoso que práctico.

Es el que acelera en más tiempo, aunque solo cede una décima en el '0-100' frente al MX-30. Y el planteamiento interior es menos premium o lujoso que el del Mazda o el DS, porque Kia apuesta por un enfoque más familiar y funcional.

Incluso el acabado básico Active es algo caro, pues el SUV eléctrico de Peugeot cuesta más que el Mazda y el Kia. Y la recarga doméstica es algo más lenta de lo debido. Y el acabado, aunque correcto, es más austero que el de sus rivales.



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
980 mm	1.085 / 860 mm	920 mm	795 / 545 mm



EL DETALLE

NUEVOS MATERIALES Vuelve el corcho

Dentro del MX-30, los diseñadores han recurrido a acabados artesanales y materiales respetuosos con el medioambiente, como el corcho –obtenido de la corteza del alcornoque– utilizado en la consola, bien conocido por quienes vivimos en España o Portugal –la marca japonesa emplea el sobrante de la producción de tapones–, pero que sorprenderá más en otras latitudes. Y las molduras de las puertas son de una fibra

que contiene aire, y que procede de botellas de plástico recicladas. Además, Mazda ha sustituido la tapicería de piel auténtica por una alternativa vegetal.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,78 euros/km. Coste km total: 0,89 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 165,00 euros/año. Seguro a todo riesgo: 272,00 euros/año con franquicia de 290 euros.

Seguros contratados en Qualitas Auto 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

MAZDA
Mazda Automóviles España, S.A.
C/ Manuel Pombo Angulo, 28, 2ª planta.
28050-Madrid. Tlf: 91 635 59 22

GARANTÍA

Tres años o 100.000 km. Ocho años o 160.000 kilómetros para la batería.

RED DE POSVENTA

85 puntos de asistencia en España.

www.mazda.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 40.250 EUROS



SIN CAMBIOS EN LA GAMA MECÁNICA, CON 130 CV EN DIÉSEL, HA STA 180 EN GASOLINA Y DOS PLUG-IN CON HASTA 300 CV Y TRACCIÓN 4X4

En lo más alto

Nuevo estilo y más tecnología, sin tocar la parte mecánica; esa es la apuesta de Peugeot en la renovación del 3008, el superventas de su gama SUV que con estos retoques quiere seguir entre los líderes.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Con más de 800.000 unidades vendidas en cuatro años, el Peugeot 3008 es uno de los mayores –y más rápidos– éxitos de la marca francesa. Y también un modelo plenamente vigente tanto en su estilo como en su tecnología o sus métodos de propulsión. Por eso, la renovación del 3008 puede considerarse tímida; solo unos retoques para seguir en lo más alto. Desde el punto de vista estético, las modificaciones se centran en un frontal con una nueva calandra que pierde el marco cromado del anterior 3008, o retoques en el diseño de los faros –ahora todos ellos con tecnología LED–... Y en una trasera donde el diseño de los grupos ópticos mantiene el estilo de la garra de un león, pero ahora con efecto 3D.

En el interior, más allá de la utilización de algún nuevo material o del crecimiento de la pantalla táctil central de las 8 pulgadas del anterior 3008 a las 10 pulgadas de este nuevo modelo, no hay mu-



▲ En la vista trasera, las luces, con el típico diseño de las tres garras, ahora tienen efecto 3D. Es el mayor cambio en esta zona.

chos más cambios, salvo en el i-Cockpit, que ahora es con pantalla de alta definición, aunque su funcionamiento y

aparición siguen sin variación.

Hay más novedades en la dotación tecnológica, co-

mo el sistema de iluminación Night Vision –similar al que estrenó el DS7 Crossback–, que de noche o con visibilidad reducida detecta peatones o animales, y cuando lo hace emite una alerta visual para que el conductor reaccione. Además, el control de crucero adaptativo con función Stop and Go que reinicia la marcha de forma automática, el asistente de posición en el carril que permite al conductor elegir la posición en el carril y requiere mantener las manos en el volante, el sistema de frenado automático de emergencia con detección de peatones y ciclistas, tanto de día como de noche, y el reconocimiento de señales de tráfico ampliado.

Y los motores mantienen dos alternativas en gasolina, el 1.2 PureTech de tres cilindros y 130 caballos con cambio manual de seis velocidades o automático EAT8 de ocho marchas y el PureTech de 180 caballos con el cambio EAT8. En diésel cuenta solo con una opción, el BlueHDi de 130 caballos, pero con los dos tipos de cambio: ma-

nual o automático EAT8 con convertidor de par. Y dos versiones híbridas enchufables con etiqueta 0, el Hybrid 225 de dos ruedas motrices y 225 caballos, que consigue 56 kilómetros de autonomía eléctrica, y el Hybrid 300 con 300 caballos y 59 kilómetros de alcance eléctrico.

Precisamente esta es la versión que probamos durante la presentación por los alrededores de Madrid. Una combinación de finura y poderío importante. Lo mismo circula con total suavidad y silencio con el modo eléctri-

co conectado y sin emisiones, que desata la tormenta cuando seleccionas el modo Sport y pisas a fondo.

Como no hay cambios estructurales respecto a la actual generación, las sensaciones al volante son las mismas. Un gran aplomo y facilidad de conducción; es un SUV pero uno no tiene tanta sensación de ir tan elevado como en otros rivales. La dirección es magnífica con su pequeño volante y los frenos están a gran nivel. Además, su sistema de regeneración de la frenada hace que en mu-



▲ Entre los cambios del interior, estrena una evolución del i-Cockpit con nueva pantalla de alta definición. El tamaño de la pantalla central pasa de 8 a 10 pulgadas. Por lo demás mantiene el estilo y la calidad de acabados. Y también el espacio para ocupantes.



▲ El cambio más evidente está en la parrilla, donde la calandra pierde los cromados. Ahora los faros son de LED.

chos casos no haya que tocar el pedal de freno.

El nuevo Peugeot 3008 ya está disponible en los concesionarios de la marca con unos precios que, aprovechando todos los descuentos y promociones de la marca, parten de los 24.200 euros en el aca-

bado Active para el PureTech 130 con cambio manual. Y en el caso de los Hybrid, con todos los descuentos posibles, el Hybrid 225 con acabado Allure cuesta 35.900 euros y el Hybrid 300 con el Allure Pack se pone a la venta por 42.000 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 130	PURETECH 180	BLUE HDI 130
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.598	1.499
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 5.000	180 / 5.500	130 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	23,4 / 1.750	25,5 / 1.650	30,6 / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel/Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.	Man. 6 vel/Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/65 R17	225/55 R18	215/65 R17
Peso (kg)	1.395 (Aut. 1.482)	1.504	1.504 (Aut. 1.504)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.447 / 1.841 / 1.624	4.447 / 1.841 / 1.624	4.447 / 1.841 / 1.624
Volumen maletero (l)	520 / 1.482	520 / 1.482	520 / 1.482
Capacidad depósito (l)	53	53	53
De 0 a 100 km/h (s)	9,5 (Aut. 9,7)	8,0	10,8 (Aut. 11,5)
Velocidad máx. (km/h)	188 (Aut. 197)	222	192 (Aut. 192)
Consumo mixto (l/100 km)	6,2 (Aut. 6,5)	6,9	5,0 (Aut. 5,2)
Emisiones CO ₂ (g/km)	140 (Aut. 146)	156	129 (Aut. 135)
Precios desde... (euros)	29.100	39.900	30.450

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	HYBRID 225	HYBRID 300
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	180 / 5.500	200 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 3.000	30,6 / 3.000
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	81,2 kW	81,2 kW / 83 kW
Par	320 Nm	320 Nm
Potencia máxima total	225 CV	300 CV
Par máximo total	36,7 mkg	53,0 mkg
Tracción	Delantera	Total
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Peso (kg)	1.835	1.915
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.447 / 1.841 / 1.624	4.447 / 1.841 / 1.624
Maletero (l)	395 / 1.357	395 / 1.357
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Ion-litio	Ion-litio
Capacidad de la batería	13,2 kW/h	13,2 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	8,7	5,9
Velocidad máx. (km/h)	225	235
Vel. máx. en eléctrico	N.D.	N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	1,3	1,3
Emisiones CO ₂	30 g/km	29 g/km
Alcance en eléctrico (km)	56	59
Tiempo de recarga	1h 45m a 7,4 kW	1h 45m a 7,4 kW
Precios desde... (euros)	44.000	50.100

PRECIO CON DTO. DESDE **24.200 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **30 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Comportamiento. Acabado y equipamiento. Precio con descuento. Versiones PHEV.</p>	<p>Pocos cambios estéticos. Sin versiones de etiqueta ECO. Maletero de las versiones PHEV.</p>



PRECIO CON DTO **25.700€**

EMISIONES OFICIALES: DESDE **132 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Comportamiento.
- Acabado y equipamiento. Precio con descuento.
- Capacidad interior.

DEBE MEJORAR

- Demasiada continuidad estética. Sin mecánicas híbridas enchufables.
- No hay versiones con etiqueta ECO.

El SUV más familiar

Líder entre los SUV familiares, el 5008 recibe una ligera actualización estética y tecnológica que no afecta a su gama de motores.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Ha formado una pareja perfecta con el 3008 para conformar la familia SUV líder de ventas. Con 300.000 unidades comercializadas es el dominador indiscutible entre los SUV de siete plazas en nuestro mercado en 2018, 2019 y 2020. Por eso, su actualización tampoco ha sido profunda, usando los mismos argumentos que en el 3008.

Nuevo diseño frontal, nuevas luces traseras, la pantalla interior central llega ahora a 10 pulgadas y el i-Cockpit recibe una pantalla con

más definición. También suma sistema de visión nocturna Night Vision, regulador de velocidad adaptativo con función Stop and Go o el asistente de posición en el carril.

En cuanto a la parte mecánica, no hay novedades. Su gama de motores contempla versiones diésel y de gasolina. Entre las primeras, el motor 1.5 de cuatro cilindros con 130 caballos se ofrece con cambio manual de seis velocidades o con el automático EAT8 de ocho marchas. Y el tope de gama es el 2.0 BlueHDi de 180 caballos, solo con cambio automático.

En la gama de gasolina, el tricilíndrico 1.2 PureTech de 130 caballos se ofrece con los dos tipos de cambio, mientras que el 1.6 Puretech con 180 caballos solo dispone del cambio de convertidor de par de ocho velocidades.

Otra novedad es la nueva estructura de la gama con tres niveles de equipamiento –Active, Allure y GT–, a los que se puede añadir un pack específico para cada nivel.

Probamos el 5008 con el motor 1.6 PureTech de 180 caballos con cambio automático. Con él combina virtudes como modelo familiar y ru-

tero con un brío más que interesante gracias a su nivel de potencia. Es un rodador nato, y son las autovías y carreteras de buen asfalto los lugares donde se encuentra más cómodo, aunque ofrece una gran maniobrabilidad que no le hace dudar en ningún escenario por el que circule. La dirección y los frenos son de alto nivel. Y la comodidad en marcha, muy destacable gracias a unas suspensiones muy cómodas, pero con un gran compromiso con el dinamismo.

El nuevo 5008 ya está en los concesionarios, disponible con unos precios que, aprovechando descuentos promocionales y ayudas, permiten acceder a la versión Active PureTech de 130 caballos con cambio manual por 25.700 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 130	PURETECH 180	BLUE HDI 130	BLUE HDI 180
Disposición	Delant. transvers.	Delant. transvers.	Delant. transvers.	Delant. transvers.
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.598	1.499	1.997
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 5.000	180 / 5.500	130 / 3.750	180 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	23,4 / 1.750	25,5 / 1.650	30,6 / 1.750	40,8 / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 v/Aut. 8 v	Aut. 8 vel.	Man. 6 v/Aut. 8 v	Aut. 8 v
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	215/65 R17	225/55 R18	215/65 R17	225/55 R18
Peso (kg)	1.429 (Aut: 1.430)	1.521	1.515 (Aut: 1.536)	1.607
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.641/1.844/1.640	4.641/1.844/1.640	4.641/1.844/1.640	4.641/1.844/1.640
Volumen maletero (l)	780 / 1.940	780 / 1.940	780 / 1.940	780 / 1.940
Capacidad depósito (l)	56	56	56	56
De 0 a 100 km/h (s)	9,9 (Aut: 10,2)	8,3	11,1 (Aut: 11,8)	9,2
Velocidad máx. (km/h)	188 (Aut: 196)	220	191 (Aut: 190)	208
Consumo mixto (l/100 km)	6,4 (Aut: 6,6)	7,1	5,0 (Aut: 5,3)	5,8
Emissiones CO2 (g/km)	144 (Aut: 150)	160	132 (Aut: 139)	153
Precios desde... (euros)	30.600	41.800	32.300	40.700



▶ No hay cambios en el interior salvo la definición de la nueva pantalla del i-Cockpit y el tamaño de la pantalla central.



▶ La versión ST de 200 CV corona ahora la gama, convirtiendo al Puma en el único SUV del segmento que ofrece ese toque deportivo tan característico de la familia Performance. Equipa opcionalmente el diferencial de deslizamiento limitado LSD, único en el segmento.



Con diseño y dinamismo

El Puma no es un SUV más, porque es más dinámico que sus rivales y pone en juego un diseño muy personal. Y su gama no para de aumentar.

Dentro de la reciente renovación de la gama SUV de Ford, el Puma constituye una auténtica punta de lanza que lucha en el segmento que más crece. Y lo hace con argumentos de peso, como un diseño rompedor que le diferencia de sus competidores, o una funcio-

nalidad extra gracias a un maletero líder en su clase que se beneficia del útil MegaBox.

Y si, como dicen, en la variedad está el gusto, el Ford Puma parece capaz de adaptarse a todas las necesidades con sus acabados Titanium –desde 22.505 euros, o 18.043 inclu-

yendo descuentos–, ST-Line, ST-Line X y ST-Line Vignale, este asociando máximo lujo y deportividad. A ellos hay que sumar el acabado especial ST, ligado al 1.5 EcoBoost de 200 CV, que se sitúa por potencia en el escalón superior de una gama que arranca en 120 CV.

Además, adopta sistemas tan avanzados como el Ford Co-Pilot 360, que combina varias tecnologías que trabajan de manera conjunta para una conducción más segura y cómoda: Control de Cruce-ro Adaptativo –con función Stop&Go en transmisión automática–, Reconocimiento de Señales, Centrado de Carril, Información sobre Peligros Locales, Asistente de Frenada de Emergencia con más agilidad de respuesta en la dirección para favorecer la esquivada...

LAS CLAVES ESTILO, TECNOLOGÍA Y FUNCIONALIDAD

DISEÑO Y TECNOLOGÍA

El diseño es piedra angular del Puma. Diseño innovador que no se limita al aspecto exterior, sino que se traslada al interior, presidido por un panel de instrumentos totalmente digital y configurable de 12,3 pulgadas, de serie desde el acabado ST-Line. Permite personalizar la vi-



sualización de la información, incluyendo las tecnologías de asistencia al conductor y las notificaciones de navegación por satélite. La pantalla, de 24 bits y 'color real', genera imágenes e iconos detallados de alta definición y más intuitivos, que se muestran en todo el espectro de colores, lo que los hace más brillantes y fáciles de leer, y menos cansados para la vista.



EL MEJOR MALETERO

El Ford Puma tiene un espacio de carga de 456 litros, líder en su clase, y con los asientos traseros plegados puede acoger una caja de 112 centímetros de largo por 97 de ancho y 43 de alto. Además, la zona inferior Ford MegaBox permite acomodar grandes objetos colocados de pie, como dos bolsas de golf o macetas con plantas. Y es primicia en su segmento la apertura manos libres –se abre pasando el pie bajo el paragolpes– en el portón posterior.



MOTORIZACIONES

El Ford Puma acaba de sumar a su completa oferta el motor EcoBlue de cuatro cilindros turbodiésel 1.5 con 120 CV y caja manual, así como una transmisión automática de 7 velocidades para el motor de gasolina 1.0 EcoBoost de 125 CV; y la gama se corona ahora con el Puma ST 1.5 EcoBoost de 200 CV. Como alternativas con etiqueta ECO destacan los



1.0 EcoBoost Hybrid (MHEV) en variantes de 125 y 155 CV, dotados del arrancador/generador BISG de 11,5 kW, que recupera y almacena en una batería de 48 V la energía que normalmente se pierde en las deceleraciones y frenadas.



CINCO MODOS DE CONDUCCIÓN

Para ofrecer una experiencia de conducción personalizada, el Ford Puma permite escoger entre cinco modos diferentes: Normal, ECO, Sport, Suelo deslizante y Trail, ideal este último para circular lejos del asfalto. En función del modo seleccionado la información cambia de color en el cuadro de instrumentos, y también se ajusta a la medida la respuesta del acelerador, la asistencia de la dirección o el comportamiento del cambio de marchas.





Espíritu rebelde

El Q2, el modelo más juvenil creado por la marca alemana en mucho tiempo, se actualiza con un diseño que refuerza su estilo inconformista. Y suma tecnologías, algunas propias de segmentos superiores, para, como buen Audi, estar en vanguardia.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El Q2 irrumpió en 2016 como el 'rebelde' de la gama; el modelo más juvenil creado por Audi en mucho tiempo. Y esa apuesta se ha visto refrendada con un éxito que se resume en que ya es el cuarto modelo más vendido por la firma alemana en España. Pero, como buen inconformista, no se queda ahí y quiere seguir creciendo. Lo va a hacer con un

renovado y más impactante estilo gracias a los acertados retoques en su diseño. Y también con algunas de las más avanzadas tecnologías creadas por la marca alemana; algunas de ellas, propias de modelos de segmentos superiores, de mayor tamaño y precio –aunque no podemos decir que el Q2 sea precisamente barato–.

El nuevo Q2, por ejemplo, incorpora faros LED de

serie y estrena la posibilidad de incorporar faros Matrix LED, que se ofrecen en opción y generan un haz de luz de alta intensidad. Más carga tecnológica también en los sistemas de información y comunicación. De serie cuenta con instrumentación analógica y el MMI radio plus, con pantalla de 7 pulgadas y sintonización de radio digital DAB+. Y puede incorporar Audi Virtual Cockpit, el cua-

dro de instrumentos digital de 12,3 pulgadas. En cuanto al infotainment, se puede llegar al MMI Navegación Plus, con pantalla de 8,3 pulgadas que se maneja a través de un mando en la consola central o mediante el sistema de control por voz. Se incluyen entonces los servicios Audi connect, como la navegación con Google Earth y la información online del tráfico. Y gracias a la aplicación gratui-



◀▶ Puede incorporar cuadro con Audi Virtual Cockpit. Y la pantalla central se controla con la ruedecilla de detrás del cambio.



◀ No hay cambios en dimensiones ni en habitabilidad. Materiales y acabados son estupendos; y el maletero presume de 405 litros.

ta myAudi, desde el teléfono se puede bloquear el vehículo a distancia, comprobar el nivel del depósito de combustible o la autonomía.

Los sistemas de ayuda a la conducción también tienen gran peso en el nuevo Q2, que ofrece de serie Audi pre sense front, que utiliza un radar para monitorizar lo que sucede delante del coche. Este sistema alerta de colisiones inminentes con otros vehículos, peatones o ciclistas, y si el conductor no reacciona intenta evitar el accidente o reducir su gravedad frenando de forma automática. Los asistentes se agrupan en los paquetes 'Conducción', 'Aparcamiento' y 'Seguridad', cada uno de ellos enfocado a ofrecer lo último en cada categoría.

Sin cambios apreciables en el tamaño: mide 4,21 metros de longitud –son 17 milíme-

tros más que antes–, con una distancia entre ejes de 2,60 metros, 1,79 metros de ancho y 1,54 de alto, medidas que se mantienen inalteradas; su diseño se refuerza en un frontal con grandes entradas de aire integradas de forma pentagonal o la parrilla Singleframe octogonal, ahora ligeramente más baja, con lo que ofrece una sensación de mayor anchura al frontal. Y en la trasera, un nuevo difusor que incluye grandes polígonos de cinco lados. Una gama con cinco nuevos colores o la combinación de colores en el pilar C que pueden ir acabados en el color de la carrocería o en tonos negros, grises y plateados –y opcionalmente en carbono– hacen más personalizable al Q2.

En cuanto a la gama mecánica, dos alternativas en gasolina –110 y 150 CV– y un diésel de 150 CV; pero en nin-

gún caso con opciones electrificadas. En cuanto a cambios, se ofrece caja manual de seis velocidades o transmisión automática S tronic de siete relaciones, y todos tienen tracción delantera salvo el diésel, que es quattro.

En nuestra toma de contacto hemos dispuesto de un Audi Q2 35 TFSI con cambio S tronic. Un recorrido por la sierra de Madrid nos ha permitido disfrutar de la gran agilidad que muestra este modelo. Sus contenidas medidas y su peso ligero lo convierten en un pequeño SUV GTI. Rápido de reacciones, con una respuesta inmediata, gran rapidez y suavidad en el cambio y unas levas que per-

miten una conducción deportiva, los más de 80 kilómetros que recorreremos con él son una delicia.

La dirección es precisa y con la dureza justa; los frenos, perfectos por mordiente y progresividad en la frenada. Y las suspensiones, con el punto de dureza justo –sin penalizar el confort–, hacen que uno se anime a trazar curvas con la máxima seguridad y a realizar adelantamientos en un santiamén. Pura diversión al volante es lo que nos ha provocado este nuevo Q2.

Con tres niveles, básico, Advanced y S line, además de un acabado Black Line, el nuevo Q2 está ya disponible desde 27.960 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	30 TFSI	35 TFSI	35 TDI QUATTRO
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.498	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	110 / 5.500	150 / 5.000-6.000	150 / 3.000-4.200
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 2.000-3.000	25,5 / 1.500-3.500	36,7 / 1.600-2.750
Tracción	Delantero	Delantero	Quattro
Caja de cambios	Man. 6 vel.	Man. 6 v / Aut. 7 v	Aut. 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	205/50 R16	205/50 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.325	1.365 (Aut: 1.380)	1.570
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.208 / 1.794 / 1.537	4.208 / 1.794 / 1.537	4.208 / 1.794 / 1.537
Volumen maletero (l)	405 / 1.050	405 / 1.050	405 / 1.050
Capacidad depósito (l)	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,2	8,6	8,2
Velocidad máx. (km/h)	197	218	210
Consumo mixto (l/100 km)	5,7	5,9 (Aut: 6,1)	5,4
Emissiones CO ₂ (g/km)	130	132 (Aut: 137)	139
Precios desde... (euros)	27.960	29.760	37.640

PRECIO	27.960 €
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 130 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Calidad de acabados. Comportamiento dinámico. Tecnología de vanguardia. Consumo.</p>	<p>-</p> <p>Precio elevado. Sin versiones electrificadas. Plaza central trasera menos cómoda.</p>





LLEGA EN MARZO PERO YA HEMOS PODIDO CONDUCIR UNA UNIDAD DE PRESERIE PRÁCTICAMENTE IDÉNTICA AL MODELO DEFINITIVO



Vatios con pedigrí

BMW prepara a conciencia el lanzamiento del iX3, el primer modelo totalmente eléctrico de la gama X. Tiene el equivalente a 286 CV y una batería de 80 kWh con la que ha homologado una autonomía de 460 kilómetros. Pero parte de los 72.300 euros, un precio excesivo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Con 286 CV, un par máximo de 400 Nm y una batería de 80 kWh, el nuevo BMW iX3 cien por cien eléctrico anuncia una autonomía de hasta 460 kilómetros bajo el ciclo WLTP, con un consumo medio homologado de 18,5 kWh/100 km. El iX3 ofrece distintos modos de regeneración de energía que permiten elegir entre el programa B del cambio, con tres niveles que consiguen un gran nivel de recarga; o la regeneración Adaptativa—verdadera aportación tecnológica de la marca alemana—, que incluye la función de avance por inercia o conducción 'a vela', con el selector en la posición D. Este modo adaptativo, que recurre a la inteligencia artificial, mejora el confort y la eficiencia

de la conducción ajustando la regeneración de energía a cada situación de la conducción. Y funciona muy bien porque normalmente, y si el tráfico y el entorno lo permiten, no condiciona demasiado la conducción con retenciones intensas. Y no deja de sorprender cómo el sistema 'vigila' el entorno y adapta la conducción por inercia

a cada situación de tráfico teniendo en cuenta cruces, curvas, vehículos que circulan alrededor e incluso semáforos. En nuestra primera toma de contacto con el iX3, y con este modo activado, hemos medido un consumo medio real en ciudad de 19 kWh/100 km, lo que permitiría recorrer alrededor de 390 kilómetros con una

velocidad de 120 km/h y sin buscar la máxima eficiencia, el consumo del iX3 ha sido de 23,5 kWh/100 km, lo que permitiría cubrir 315 kilómetros. Mientras que en carretera de montaña, con una conducción deportiva, el gasto medio ha sido de 28 kWh/100 km. Cifras reales alejadas, como siempre, de los datos homologados, pero bastante interesantes para un todocamino de su potencia y peso. Y ya que hablamos de peso hay que decir que el iX3 lleva de serie suspensión adaptativa que permite ajustar la dureza de la amortiguación a cada situación, lo que es una ventaja clave a la hora de hablar de comportamiento, ya que aunque el reparto de pesos es muy equilibrado—un 43 por ciento delante y un 57

PRECIO DESDE 72.300 €

EMISIONES DE CO₂: 0 g/km

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Silencio de marcha. Agradó de conducción. Consumo real comedido. Calidad. Espacio.

DEBE MEJORAR

- Precio muy elevado. Peso muy superior al de sus rivales. Sin rueda de repuesto.



◀ Pocas diferencias aparentes respecto a un X3 convencional, lo cual es una ventaja. Pero no lo es que esta versión eléctrica herede el voluminoso túnel central, ya poco habitual en los eléctricos con plataforma específica.

por ciento detrás—, y los neumáticos posteriores aumentan su tamaño respecto a los frontales—245/45 R20 delante y 275/40 R20 detrás—, lo cierto es que el iX3 pesa 2.260 kilos, es decir, 255 más que un X3 xDrive30d de idéntica potencia y 149 kilos más que, por ejemplo, un Ford Mustang Mach-E de 294 CV con 610 kilómetros de autonomía. Y es verdad que en los primeros compases de esta toma de contacto notamos al coche pesado, sobre todo cuando pasa por resaltos o en curvas cerradas. Pero también hay que decir que seleccionando el modo Sport, el iX3 se transforma y pasa de ser un SUV que prima el confort a uno de amortiguación firme, con apoyos de libro y una dirección mucho más precisa y de mejor tacto. Y aunque el peso condiciona a veces una buena trazada,

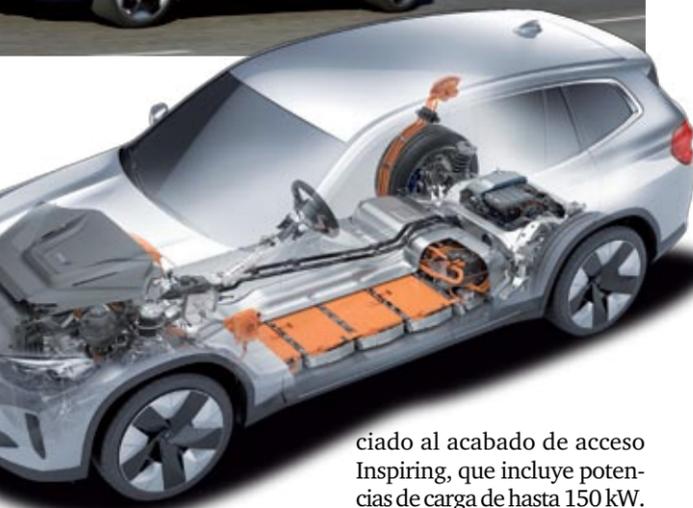


▶ Desde la pantalla central se pueden seleccionar hasta cinco modos regenerativos. El más sorprendente es el Adaptativo, que recurre a la inteligencia artificial.



el coche afronta vías de curvas sin balanceos, con solvencia, seguridad y facilidad de conducción a pesar de ser un tracción trasera que tiene que asimilar de forma eficaz todo el par máximo inmediato que se transmite a ese eje. Eficacia en la que, sin duda, tiene mucho que decir el sistema de control de tracción ARB ya visto en el BMW i3, que trabaja discretamente sin entrometerse mucho en la conducción.

El iX3 destaca por agrado de conducción, un agrado en el tiene mucho que ver el silencio de marcha logrado, una insonorización que en un eléctrico vale doble porque se intensifican los sonidos que normalmente quedan tapados por el funcionamiento de los motores de combustible. Pero en este caso, tanto el so-



nido de rodadura como el del viento se han contenido en un gran trabajo que incluye unas nuevas llantas aerodinámicas, que debutan en este modelo. Estas mejoran la aerodinámica un 5 por ciento respecto a un vehículo equivalente con llantas de aleación convencionales.

El iX3 cuesta en España 72.300 euros con un equipamiento muy completo aso-

ciado al acabado de acceso Inspiring, que incluye potencias de carga de hasta 150 kW. Pero un BMW X3 xDrive20d diésel cuesta 51.936, el X3 xDrive30e híbrido enchufable—con etiqueta 0 de la DGT y unas cifras de prestaciones y consumos más que interesantes— cuesta 61.000 euros y el original Mustang Mach-E de 294 CV con 610 kilómetros de autonomía vale 56.000 euros, es decir, 16.300 euros menos. Una diferencia poco justificada a pesar de la calidad y tecnología del iX3.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	210 kW
Potencia máxima	210 kW (286 CV)
Par máximo	400 Nm (40,8 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	2.260
La./An./AL (mm)	4.734 / 1.891 / 1.668
Maletero (l)	510 / 1.560
Neumáticos	245/50 R19
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad neta batería	73,8 kWh
Peso de la batería (kg)	518
De 0 a 100 km/h (s)	6,8
Vel. máxima (km/h)	180
Cons. mixto (kWh/100 km)	18,5 (WLTP)
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	459
Alcance máximo urbano WLTP (km)	492
Cargador a bordo	hasta 150 kW (CC)
Tiempo de recarga (de 0 a 80 %)	34 minutos (a 150 kW)
Precios desde... (euros)	72.300



SI NO NECESITAMOS TRACCIÓN TOTAL, QUIZÁS SEA ESTA LA VERSIÓN IDEAL: ETIQUETA 0, MUCHO MEJOR PRECIO, POTENCIA DE SOBRA...

Menos no es peor



Atrae tanto el DS7 Crossback E-Tense de 300 CV con tracción 4x4 que esta nueva versión E-Tense con 225 CV y tracción delantera –pero híbrida enchufable también– puede sonar ‘light’ o ‘descafeinada’. Aunque los 600 kilómetros que le hemos hecho en dos días dictan otra cosa.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Nada menos que 5.950 euros ahorramos si en vez de comprar el DS7 Crossback E-Tense 4x4 de 300 CV nos inclinamos por la otra versión ‘plug-in hybrid’ del lujoso SUV francés, con tracción delantera y 225 CV, a la venta desde hace pocas semanas. Y ojo, porque si comparamos la factura del E-Tense menos potente –que también goza de la etiqueta 0 de la DGT– con la de la versión de gasolina Puretech 225 –misma potencia, pero con una etiqueta C que aporta menos ventajas–, la nueva variante híbrida enchufable supone una inversión extra de solo 1.650 euros, poco cuando a cambio aparcamos gratis y sin límite de tiempo en las calles de urbes como Madrid, abonamos solo el 50 por ciento del impuesto de circulación, podemos usar carriles BUS-VAO, nos permiten acceder a barrios céntricos reservadas a los más ecológicos...

Y es que este DS7 Crossback E-Tense 225 puede recorrer en modo eléctrico hasta 55 kilómetros de media –homo-

logación WLTP– con su batería de 13,2 kWh –es la misma que en la versión de 300 CV–, que aquí tampoco roba espa-

cio al maletero, de 555 litros. Y como admite recargas a 7,4 kW de potencia, reponer toda la energía de la batería puede

llevarnos solo 1 hora y 45 minutos. Además, DS incluye de serie los dos tipos de cable –el doméstico y el de carga rápida–, buen ejemplo que deberían seguir otros fabricantes.

Hay 75 CV menos que en el otro E-Tense porque el motor de gasolina rinde 20 menos y



▲ En los primeros segundos dentro del DS7 Crossback ya se aprecia lujo y calidad. Ofrece cuatro modos de uso: Electric, Comfort, Hybrid y Sport.

PRECIO **45.200 €**

EMISIONES DE CO₂: 31 G/KM (WLTP)

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA **DEBE MEJORAR**

+ Calidad. Confort. Agrado y prestaciones. Amplitud y maletero. Precio respecto al 300 CV 4x4.	- Consumo al agotarse la batería. Diseño de ciertos mandos. Más gasto real que el 300 CV 4x4.
---	--

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	PURETECH 180
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	320 Nm
Pot. máx. total	225 CV
Par máx. total	36,7 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automát. 8 vel.
Frenos del/tra.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.835
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.570/1.895/1.620
Maletero (l)	555 / 1.752
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kWh/h
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Velocidad máx. (km/h)	225
Vel. máx. en eléctrico	-
Consumo mixto (l/100 km)	1,4 (WLTP)
Emisiones CO ₂	31 g/km
Alcance en eléctrico (km)	55 (WLTP)
Tiempo de recarga	1 h 45' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	45.200



▲ La máxima potencia de carga es 7,4 kW. En esas condiciones, bastan menos de dos horas para concluir.

no hay un segundo propulsor eléctrico –prescinde del trasero–, y eso se nota en las prestaciones, lógicamente; pero esta versión E-Tense 225 anda de

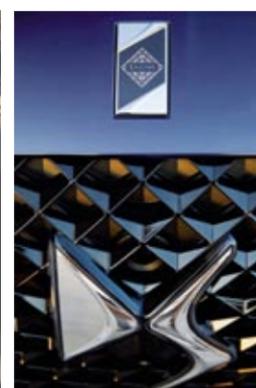
sobra –de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos– y permite viajar a placer. No solo por la facilidad con que mantiene cualquier crucero o solventa los adelantamientos, sino por el confort general: silencio de marcha, filtrado de la suspensión... Y su estupenda calidad interior acentúa esa virtud, por más que algunos mandos cromados resulten un poco confusos. Y el gasto al agotarse la batería es solo correcto, pues rondará los 8 litros de media en uso ciudad-carretera-autovía.

DS7 CROSSBACK LOUVRE UN SUV DE PINACOTECA

La primera serie especial del DS7 Crossback se llama Louvre y está pasando como una exhalación por los concesionarios –son 32 ya, y en este comienzo de 2021 serán 36 al sumarse los de Alcorcón, Las Palmas de Gran Canaria, San Sebastián y Tarragona– de la firma francesa, pues de las 70 unidades reservadas a nuestro país se habían vendido 52 a mediados de diciembre, cuando tuvimos ocasión de probarlo en una ruta de ida y vuelta entre Madrid y Soría donde alternábamos entre versión Louvre y E-Tense 225. Porque a nivel mecánico ambas tienen poco que ver, pues el DS7 Crossback Louvre es diésel y equipa el BlueHDI de 180 CV. Es decir, un rutero infatigable que gasta poco en carretera y también en ciudad. Y otra de sus características es el lujo, pues la serie Louvre –que podría reeditarse a la vista del éxito– ha sido creada a partir del ya completo nivel Grand Chic y cuenta con el refinado ambiente interior Opera: asientos delanteros climatizados –calefacción y ventilación–, sistema DS Connect Pilot... Pero recibe mejoras de estilo como unas llantas exclusivas de 20 pulgadas o acabados en negro piano. Además, exterior e interior se pueblan de referencias a esa pinoteca –es el museo más visitado del mundo–, e incluso las carcasas de los retrovisores integran el diseño en cuadrícula inspirado en la pirámide de cristal ubicada a las puertas del Louvre. Asimismo, el propietario del coche recibe la tarjeta ‘Amigos del Louvre’, con ventajas en las visitas al museo, y el propio vehículo nos explica, con videos de cuatro minutos cada uno mostrados en la pantalla central de 12 pulgadas, 182 grandes obras del Louvre.



▲▲ Sólo 70 unidades –73 contando las de prueba– vendrán a España de la serie especial Louvre, y puede que al publicarse estas líneas ya no quede ninguna. El coche nos explica 182 grandes obras del museo parisino.



PERSONALIDAD PROPIA LOS MODELOS TRAIL Y ACTIVE SE ROD EAN DE UNA IMAGEN MÁS VISTOSA

Arranca la aventura

Las gamas Transit y Tourneo se completan con estas atractivas versiones que mejoran la motricidad sobre superficies exigentes y se benefician de una estética más poderosa y cuidada, así como de una tecnología más avanzada. Ya están a la venta.



El interior del Tourneo Custom Active se cuida con más intensidad a nivel de acabado y tecnología. Contempla hasta ocho plazas, todas ellas individuales y con regulación longitudinal independiente.



Motor eléctrico de 269 CV, 350 kilómetros de autonomía y admite cargas de hasta 150 kW, recargando la batería de 67 kWh en 34 minutos.

FORD E-TRANSIT Espacio libre de humos

Además de las variantes híbridas, el proyecto estrella en la gama Transit es el lanzamiento de una variante exclusivamente eléctrica. Se denomina E-Transit y todavía tendremos que esperar hasta la primavera del 2022 para verla circular por nuestras calles. El furgón de carga más vendido del mundo recurre a un motor eléctrico de 198 kW (269 CV) que, a día de hoy, es el más potente que se ofrece entre todos sus rivales europeos.

La batería de iones de litio de 67 kWh de capacidad le permite homologar una autonomía de hasta 350 kilómetros en ciclo mixto WLTP, y se puede recargar totalmente en poco más de ocho horas usando una toma de 11,2 kW.

La batería se ubica bajo el piso, entre ambos ejes, de manera que se mantiene la capacidad de carga y el volumen del resto de la gama, es decir, hasta 15,1 metros cúbicos. Disponible en Van, Doble Cabina y Van Doble Cabina, contempla una generosa dotación, como conectividad SYNC 4 y la opción Pro Power Onboard, una fuente de energía móvil desde el propio vehículo que ofrece 2,3 kW para cargar o utilizar maquinaria eléctrica.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La gama Transit no deja de progresar. Tras su última actualización y la llegada de la hibridación, Ford va más allá ahora con el lanzamiento de sus versiones más aventureras, de la mano de los modelos Transit Trail y Tourneo Custom Active.

Dos son los principales argumentos de este nuevo lanzamiento. Por un lado hay clientes que necesitan vehículos para superar unas condiciones laborales más exigentes, con circulación sobre superficies más complicadas y deslizantes; por otro, no hay que descartar el atractivo estético, con conductores que se quieren desmarcar del resto mediante una imagen más exclusiva y deportiva.

La gama Transit Trail se desmarca del resto con una imagen más potente. En el frontal destaca la nueva parrilla con el emblema Ford sobreimpresionado, protecciones en los bajos, estriberas, paragolpes más voluminosos, llantas de 16 pulgadas en negro... También el interior se personaliza con acabados en cuero y el avanzado Ford Pass Connect, que incluye un módem de servicio con punto wifi.



La nueva variante Transit Trail de dos toneladas es la única que contempla un sistema de tracción total.

La seguridad se incrementa al incorporar sistemas como un asistente Pre-colisión, una alerta de cambio de carril con mantenimiento de la trayectoria, un control de velocidad adaptativo o un control de velocidad inteligente que reconoce los límites establecidos en cada tramo.

Su gran baza recae en su eficiente motricidad. No se ha elevado la altura respecto al suelo, pero presume de un diferencial de deslizamiento limitado mecánico en las variantes con tracción delantera o un control de estabilidad recalibrado. Los neumáticos son en todos los casos de uso mixto, y a los modos de conducción Eco y Normal añade los perfiles Barro y Resbaladizo. Además, la variante de dos toneladas presenta tracción total con un bloqueo del diferencial central.

La gama Transit Trail ofrece dos distancias entre ejes diferentes, variantes Van, Chasis y Kombi, tracción delantera o total, y motorizaciones diésel con 130 y 170 CV EcoBlue, además de las variantes híbridas ligera de 48V con la misma potencia.

Por su parte, el Transit Custom Trail también recurre a dos longitudes y hay variantes

Kombi y Van; aunque la tracción es siempre delantera y el motor diésel es de 130 CV. No hay mermas en cuanto a volumen o capacidad de carga.

Por su parte, el Tourneo Custom Active tiene un enfoque familiar y se convierte en una alternativa a los grandes SUV o monovolumen con estética campera. En este caso las llantas son de 17 pulgadas, la parrilla presenta la línea Active, monta estribos laterales, barras cromadas en el techo y revestimientos protectores en los pasos de rueda, los laterales de la carrocería y el paragolpes trasero...

El interior se mimaba bastante más. Los asientos son de cuero – el del conductor, eléctrico – además de montar el avanzado sistema de conectividad SYNC 3, que se gestiona en parte desde una pantalla táctil de 8 pulgadas en el salpicadero. Ofrece un habitáculo con hasta ocho plazas, todas ellas individuales y con regulación longitudinal. La segun-

FICHA TECNICA

MOTOR	2.0 ECOBLUE
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.) / MHEV	1.996 / 48V
Potencia máxima/rpm	185 CV/3.500
Par máximo/rpm	42,3 mkg/1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/55 R17
Peso (kg)	2.428
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.973/1.986/2.039
Volumen maletero (l)	922
Capacidad depósito (l)	70
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	7,9 (WLTP)
Emissiones CO ₂ (g/km)	207 (WLTP)
Precio (Tourneo C. Active)	47.250



La versión Tourneo Custom Active recurre a un motor diésel de 185 CV y a soluciones para mejorar la motricidad.

da fila se puede invertir para crear una 'sala de estar'.

El Tourneo Custom Active está disponible con dos distancias entre ejes diferentes, su propulsor diésel rinde 185 CV y dispone de cambio manual o automático, en ambos casos de seis relaciones. Las

versiones con caja manual se pueden combinar con un diferencial de deslizamiento limitado mecánico en opción y el motor contempla, si se desea, un sistema híbrido ligero de 48V que conlleva la etiqueta medioambiental ECO.

El precio PVP parte desde

los 36.800 euros en el Transit Custom Trail 130 CV, 40.000 euros en el Transit Trail de dos toneladas y 130 CV, y desde los 47.250 euros para el atractivo Tourneo Custom Active 185 CV, sin contar con un descuento del 24 por ciento en su coste franco fábrica.

NAVE ESPACIAL CONDUCCIMOS EL VEHÍCULO DE SERIE MÁS AVANZADO DEL MUNDO ACTUALMENTE



◀ El sistema híbrido enchufable rinde 510 CV en total, y la batería de 28,6 kWh se puede recargar totalmente en apenas 30 minutos usando una toma de 60 kW.

MERCEDES S 580 e
Un 'plug-in' con 103 kilómetros de autonomía eléctrica

Antes del próximo verano llegará a nuestro mercado la variante más eficiente de la nueva Clase S. Presume de un sistema híbrido enchufable que combina un motor de gasolina 3.0 de seis cilindros con 367 CV y un motor eléctrico que rinde otros 150 CV. La potencia total del conjunto es de 510 CV y el cambio automático es el 9G-Tronic. La batería, desarrollada por Mercedes-Benz, tiene una capacidad de 28,6 kWh (21,5 útiles), aspecto que le permite homologar una autonomía exclusivamente eléctrica de hasta 103 kilómetros en ciclo mixto WLTP. Admite cargas de hasta 60 kW, lo que permite recargar completamente la batería en apenas 30 minutos. Se ha rediseñado el eje trasero para que el maletero mantenga su volumen. La velocidad máxima está limitada a 250 km/h, puede alcanzar hasta 140 km/h en modo eléctrico y el consumo medio homologado es de sólo 0,8-1,3 litros –según equipamiento– cada 100 kilómetros. Estará disponible con batalla corta y larga, y también con propulsión trasera o tracción total.

Mejor que en casa

El 'buque insignia' de la marca presume de una tecnología casi de ciencia ficción. Refuerza la seguridad con nuevos asistentes, incrementa la conducción autónoma y el confort, y se rodea de una gama de motorizaciones más eficiente. Sigue apostando por las carrocerías corta y larga.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La séptima generación de la Clase S de Mercedes es el vehículo más avanzado del momento. Necesitaríamos varios días y muchas páginas para explicar y entender todo su potencial. Es la berlina de lujo más vendida del mundo, y eso exige mucho. Por eso presenta mejoras de peso en seguridad, confort, asistentes de conducción y eficiencia.

Mantiene la dos variantes de carrocería, la estándar, con 5,18 metros de longitud, y la larga, con 5,29. Su aspecto es más dinámico que antes, pese a que ha crecido en longitud, anchura y altura.

El interior es nuevo de arriba abajo. Presenta hasta cinco pantallas, tres de ellas en las plazas traseras. Destaca la del salpicadero, de 12,8 pulgadas con tecnología OLED y autenticación biométrica



▲ La suspensión neumática es de serie, y estrena un eje trasero direccional con un perfil deportivo y otro enfocado a la maniobrabilidad.

PRECIO DESDE 108.150 €

EMISIONES DE CO₂: ENTRE 173 Y 216 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Confort de marcha. Dotación tecnológica muy avanzada. Motores eficientes.</p>	<p>Visibilidad frontal en las plazas laterales traseras. Maletero muy profundo. Precio elevado.</p>

mediante reconocimiento facial –opcional–, huella dactilar, control por voz, PIN...

La nueva generación del sistema MBUX analiza mediante cámaras a los ocupantes. Estudia los gestos de la cabeza, de la vista o de las manos para activar funciones de iluminación, reglaje de retrovisores, apertura del techo... De ciencia ficción. Y otro punto a destacar es el cuadro de mandos con efecto 3D. Seis sensores analizan la posición de los ojos y, cuando se ajusta, la información se ofrece con una vistosa profundidad tridimensional, ideal si activamos el navegador. Esta función también se puede disfrutar en el nuevo Head-up Display, que goza de una espectacular realidad aumentada.

Además de espacio, confort y calidad a raudales, se convierte en el primer modelo del mundo que incorpora dos air-

bags frontales en las plazas traseras.

El debut de la Clase S se produce con dos motores diésel, de 286 y 330 CV, y uno de gasolina asociado a un sistema híbrido ligero de 48V que rinde 435 CV y se beneficia de la etiqueta ECO. Todos montan tracción total –el de 286 CV también se ofrece con tracción trasera– y caja 9G-Tronic.

No obstante, la oferta se ampliará este año.

Novedad también es el eje trasero direccional, que presenta una opción Performance –las ruedas traseras giran hasta 4,5°– y otra enfocada a la maniobrabilidad –hasta 10°– que firma el mismo diámetro de giro que un Clase A.

Desde la segunda mitad del año el asistente Drive Pilot per-



◀ Siete generaciones contemplan ya a la sofisticada Clase S. La aventura comenzó en 1972, y desde entonces brinda siempre lo más avanzado de la marca alemana.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	S 500	S 350 d	S 400 d
Disposición	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea EQ Boost	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.999	2.995	2.995
Potencia máxima (CV/rpm)	435 / 6.100	286 / 3.400-4.600	330 / 3.600-4.200
Par máximo (mkg/rpm)	53,0 / 1.800-5.800	61,2 / 1.200-3.200	71,4 / 1.200-3.200
Tracción	Total 4Matic	Trasera o total	Total 4Matic
Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	255/45 R19	255/45 R19	255/45 R19
Peso (kg)	2.045	2.020 (4Matic: 2.070)	2.070
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.179 / 1.954 / 1.503	5.179 / 1.954 / 1.503	5.179 / 1.954 / 1.503
Volumen maletero (l)	550	550	550
Capacidad depósito (l)	65	65	65
De 0 a 100 km/h (s)	4,9	6,4 (4Matic: 6,2)	5,4
Velocidad máx. (km/h)	250	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	8,1	6,6 (4Matic: 6,7)	6,7
Emissiones CO ₂ (g/km)	183	173 (4Matic: 177)	177
Precios desde... (euros)	139.950	108.150	117.700

mitirá disfrutar de Nivel 3 de conducción autónoma, aunque en Alemania ya contempla Nivel 4 –sin el conductor dentro– en funciones de aparcamiento con tecnología AVP: el coche buscará una plaza libre o vendrá a buscarnos gestionándolo desde el móvil.

Probamos el S 500 4Matic con el sistema híbrido ligero de 48V. Llama la atención la suavidad al iniciar la marcha y su gran insonorización, y nunca da la sensación de que estamos al volante de un vehículo de este tamaño y peso.

La dirección es directa –apenas 2,2 vueltas de volan-

te entre topes–, el asistente de conducción nos brinda los perfiles Eco, Comfort, Sport y Sport+, y la suspensión neumática de serie presume de un confort digno de una alfombra voladora.

La dotación de serie abruma, con kit AMG, llantas de 19 pulgadas, faros matriciales, Magic Vision Control, paquete de asistentes de conducción, de señales y de viento lateral, sistema Pre-Safe, paquete de memorias de asientos incluyendo huella dactilar... El precio de las variantes con batalla alargada se incrementa en 1.800 euros.



DESDE 28.150 €

EMISIONES OFICIALES (WLTP): 130 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Comportamiento y agrado. Consumo bajo. Amplitud. Acabado y equipamiento. Precios bajos con descuento.

DEBE MEJORAR

- Ruido mecánico y de rodadura. Cambio CVT en vez del automático del diésel. Sin versiones ECO, 0 o deportivas.

Se ha puesto en forma

La gama Astra adopta mejoras de todo tipo, entre ellas las que hacen del compacto de Opel un coche más eficiente. Y en la cúspide, esta versión.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

No fue por casualidad que el actual Opel Astra gane en 2016 el premio 'Car of the Year', pues se trata de un gran producto. Y esta quinta generación ha protagonizado hace poco una renovación que introduce cambios aquí y allá para responder a la llegada de numerosos rivales, como los nuevos Ford Focus, Kia Ceed, Seat León y Volkswagen Golf, y a la remodelación más o menos profunda de otros: Hyundai i30, Peugeot 308, Renault Mégane... Había que ponerse en forma y el Astra lo ha hecho con bastante cabeza.

Aunque sin alardes, pues no debemos buscar versiones 0 Emisiones ni ECO en

su gama, que ahora gira en torno a seis motores, todos tricilíndricos y de origen GM porque este es un vehículo con plataforma de la era 'pre-PSA'. En concreto, dos mecánicas diésel –el 1.5D en versiones de 105 y 122 CV– y cuatro de gasolina: un 1.2

Turbo en variantes de 110, 130 y 145 CV, y el 1.4 Turbo de 145 CV asociado exclusivamente a un cambio automático CVT de variador –curiosa elección cuando el diésel más enérgico permite optar a un automático de convertidor con 9 marchas–.



▲ El Astra estrena dos acabados: GS Line, más deportivo, y Elegance, más lujoso. La aerodinámica ha sido mejorada y el consumo se reduce.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TURBO
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.342
Potencia máx. (CV/rpm)	145/5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	24,1/1.500-3.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. CVT, 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc./Discos
Neumáticos	205/55 R16
Peso (kg)	1.345
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.370/1.809/1.485
Volumen maletero (l)	370 / 1.210
Capacidad depósito (l)	48
De 0 a 100 km/h (s)	9,9
Velocidad máx. (km/h)	210
Consumo mixto (l/100 km)	5,7 (WLTP)
Emisiones CO ₂ (g/km)	130 (WLTP)
Precios desde... (euros)	28.150

Y aunque Opel anuncia este CVT como una caja 'sin escalonamientos', lo cierto es que tiene 7 marchas prefijadas, lo que es bueno y optimiza su funcionamiento.

Fue esta la versión probada, y le medimos 6,3 l/100 km de promedio real en un corto recorrido por ciudad y autovía, no tan lejos de los 5,7 homologados. Pudimos constatar también su sólida respuesta al acelerar y el eficaz comportamiento general del coche alemán, que pisa bien, balancea poco y es muy preciso. Pero también resulta ruidoso, tanto por el motor –aunque no suene a tres cilindros– como por rodadura. En cuanto a acabado y dotación, se agradecen las mejoras, y la nueva instrumentación, con una parte digital, es muy completa.



▲ El cambio automático de variador tiene siete marchas prefijadas y admite manejo manual, pero mediante la palanca.



PRECIO 136.497 €

EMISIONES OFICIALES (WLTP): 55 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Etiqueta 0. Confort. Dinámica. Tecnología. Exclusividad. Calidad. Prestaciones. Autonomía en EV.

DEBE MEJORAR

- Precio alto. Opciones caras. Maletero algo justo. Plaza central trasera. Aclimatación a sus pantallas.

Atleta y señor

Hablar de Panamera es hacerlo de un impresionante vehículo capaz de ofrecer el máximo confort, sin desatender a los clientes más deportivos.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Los de Zuffenhausen ponen a tono su fascinante Panamera, una berlina que supera los cinco metros de longitud –5,20 mide su versión alargada, llamada Executive– y que además de estrenar ligeras pinceladas estéticas, ofrece más opciones de personalización, sin pasar por alto lo último en tecnología o nuevas mecánicas, donde las versiones híbridas enchufables se llevan la palma. Pero tampoco debemos olvidar sus impresionantes versiones GTS y Turbo S, con 480 y 630 CV de potencia respectivamente, ambos con un 4.0 V8 Biturbo bajo el capó.

Tres son las alternativas 'plug-in hybrid' para este renovado Panamera –4 E-Hy-

brid, 4S E-Hybrid y Turbo S E-Hybrid–, todas con una batería de 17,9 kWh, que se traduce en cualquier caso –hay nueve versiones híbridas enchufables para elegir– en poder recorrer como mínimo 50 kilómetros en modo eléctrico, y en obtener así la preciada etiqueta 0 Emisiones de la DGT. Y ten en cuenta que ofrecen 462, 530 y 700 CV de potencia respectivamente. Casi nada.



◀ En E-Mode alcanza 140 km/h. Su menor carga impositiva le permite ser 5.236 euros más 'barato' que un Panamera 4S 'a secas', que no tiene etiqueta 0.

Nueva es la versión intermedia, que hemos tenido oportunidad de conducir, además, con esta particular carrocería Sport Turismo, 2.904 euros más cara que la 'normal'. Pero ya puestos a gastar...

Sorprende su calidad, su suavidad, su confort... Cuando quieres confort, porque el Panamera es un auténtico deportivo con el carácter Porsche que disimula a la

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	3.0 V6 BITURBO
Potencia máxima	412 kW (560 CV)
Par máximo	750 Nm (76,5 mkg)
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., PDK 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent. 410 mm / Disc. vent. 365 mm
Peso en vacío (kg)	2.315
La./An./Al. (mm)	5.049 / 1.937 / 1.428
Maletero (l)	418 / 1.287
Neumáticos del./tras.	275/40-315/35 R20
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	17,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	3,7
Vel. máxima (km/h)	293
Vel. máx. EV (km/h)	140
Consumo mixto (l/100 km)	2,4
Consumo mixto (kWh/km)	23,1
Emisiones CO ₂	55 g/km
Alcance máximo urbano WLTP (km)	53
Alcance máximo medio WLTP (km)	50
Potencia de recarga máxima	22 kW
Precios desde... (euros)	133.593

perfección su peso. Impresionan sus prestaciones, su dirección, sus frenos, su paso por curva... y su eficiencia, porque hacer 50 kilómetros en E-Mode que pan comido. Y siempre te quedan 80 litros en su depósito para viajar.

◀ La calidad es perfecta, y lleva tiempo amoldarse a sus pantallas. Los Sport Turismo E-Hybrid pierden 97 litros de maletero.





HÍBRIDO CON EL SWACE, SUZUKI SUMA OTRO MODELO ECO, BAJA LAS EMISIONES DE LA MARCA Y ENTRA EN UN SEGMENTO NUEVO

La marca japonesa entra de lleno en el segmento compacto con este eficiente modelo híbrido de carrocería familiar. Presume de 122 CV de potencia y un consumo medio de 4,5 litros. Refinado, bien equipado y rematado con calidad, es el alma gemela, literalmente, del Toyota Corolla Touring Sports.



Fichaje de invierno

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Swace es el segundo vehículo híbrido, tras el Across, que nace tras la colaboración con Toyota, y forma parte de la solución para rebajar las emisiones de CO₂ y paliar en parte las inevitables sanciones, ya que Suzuki no cumplirá en 2021 con el marco establecido en nuestro continente. Además, este nuevo modelo se convierte en la puerta de entrada al segmento C, con un formato del que carecía.

Si nos preguntamos cómo es el nuevo Suzuki Swace, la respuesta es sencilla: idéntico al Toyota Corolla Touring Sports. Tal cual. Y es que si en el Across –basado en el Toyota RAV4 híbrido enchufable– sí se trabajó algo más la personalización propia, en esta variante familiar la única diferencia la encontramos en la parrilla frontal y en el cambio de los logos corporativos. Punto. El resto es un calco de su compatriota.

Además, el acuerdo pa-

sa sólo por la carrocería familiar, que representa un 18 por ciento de las ventas en este segmento. No habrá, por tanto, variante hatchback, por lo que se queda sin la porción más sabrosa a nivel de matriculaciones.

También el interior es una fotocopia del Toyota, salvo por el logo del volante. Se remata con calidad y ofrece espacio y soluciones prácticas por todo el habitáculo. Pero lo mejor quizás sea el maletero, que brinda un volumen de 596 litros.

Todo esto está muy bien,

pero Suzuki ha llegado realmente a un acuerdo con Toyota por el eficiente y fiable sistema híbrido de ésta. Tampoco hay cambios. Está compuesto por un motor de gasolina de 1,8 litros que rinde 98 CV y un propulsor eléctrico que rinde otros 72. La potencia conjunta es de 122 CV.

La transmisión es automática, de tipo CVT –variador continuo–, y el sistema eléctrico se alimenta con la energía que recibe desde una batería de iones de litio, refrigerada por aire y que se ubica bajo el asiento trasero. Se carga en

marcha por efecto de la frenada regenerativa.

Lógicamente tampoco hay diferencias con lo ya conocido en cuanto a dinámica, tacto general y consumos. El conductor puede elegir entre los perfiles Eco, Normal y Sport en el asistente de conducción, variando ligeramente algunos parámetros de la dirección, el acelerador y el cambio. Además, cuenta con un modo EV que permite circular de manera exclusivamente eléctrica si hay carga suficiente en la batería. En el mejor de los casos será complicado llegar a cubrir un par de kilómetros.

El Swace es una balsa de aceite en un tipo de conducción sosegada. En ciudad y travesías el sistema eléctrico gana protagonismo, ofreciendo un refinamiento y un silencio en marcha sobresalientes. También si salimos a carretera sin grandes pretensiones.

Si apostamos por este tipo de conducción, en un largo



El interior se resuelve con calidad y ofrece una habitabilidad considerable. Otro aspecto destacable es el generoso equipamiento de serie que ofrece desde el acabado de acceso GLE.



El cambio automático CVT de variador continuo es ideal en un tipo de conducción sosegada. El cuadro es muy completo y claro en su información.

es menos acusado en rivales con caja automática de doble embrague.

Su comportamiento es noble y estable. No es tan ágil como un Seat León Sportstourer o un Ford Focus Sportbreak, pero se muestra sólido en los cambios de apoyo y la direc-

tes de luces de carretera y de reconocimiento de señales, control de velocidad adaptativo, alerta de cambio de carril con mantenimiento de trayectoria, alerta de fatiga, cámara trasera, asientos delanteros calefactados, ayuda al arranque en rampa, freno

trayecto de casi 100 kilómetros que contemplaba escenarios de carretera revirada, subidas y bajadas constantes, y un tramo de autovía, el consumo se fijó en 4,9 l/100 km. La media homologada por Suzuki es de 4,5 litros en ciclo WLTP, y el sistema híbrido conlleva la etiqueta ECO.

Si apostamos por un perfil más deportivo, el consumo no se dispara especialmente –6,5 litros le medimos–, pero



El maletero ofrece 596 litros de capacidad. Cuenta con un doble fondo bajo el piso, y si se abate el respaldo trasero 60:40 el volumen total se incrementa hasta los 1.232 litros.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.8
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.798
Potencia máxima/rpm	98 CV / 5.200
Par máximo/rpm	14,5 mkg / 3.600
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	53 kW (72 CV)
Par	163 Nm
Potencia máxima total	122 CV
Par máximo total	n.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática CVT
Frenos delant./traseros	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.400
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.655/1.790/1.460
Maletero (l)	596 / 1.232
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	3,6 Ah
De 0 a 100 km/h (s)	11,1
Velocidad máx. (km/h)	180
Vel. máx. en eléctrico	n.d.
Consumo mixto (l/100 km)	4,5 (WLTP)
Emisiones CO ₂	103 g/km (WLTP)
Alcance en eléctrico (km)	2 km aprox.
Tiempo de recarga	Autorecargable
Precios desde... (euros)	27.995



si la rumorosidad y, por tanto, se reduce el agrado. La culpa es del cambio CVT. Es una delicia si nos lo tomamos con calma, pero si hundimos el pie en el acelerador sin contemplaciones protagoniza una especie de ‘resbalamiento’ que no nos gusta. Ese ‘desajuste’

ción transmite, aunque no sea especialmente rápida: 2,8 vueltas de volante.

El Swace se vende con dos acabados. El de entrada, GLE, cuesta 23.545 euros con descuento y ya contempla, englobado en el Safety Sense, un sistema Pre-colisión, asisten-

de estacionamiento eléctrico... Y el GLX –25.350 euros– añade faros Full LED, sensores de parking delante y detrás, asistente de aparcamiento automatizado, acceso y arranque sin llave, control del ángulo muerto y alerta de tráfico cruzado en la zaga.

PRECIO DESDE **27.995 €**

EMISIONES DE CO₂: **103 G/KM WLTP**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

Consumos ajustados. Etiqueta ECO. Calidad y equipamiento de serie. Suavidad de marcha.	Imagen idéntica al Toyota Corolla Touring Sports. Cambio CVT en conducción deportiva.
--	---



EN ESTA SEGUNDA GENERACIÓN EL MIRAI ES MÁS LARGO Y POTENTE, Y UN 20 POR CIENTO MÁS BARATO

El nuevo Mirai es lo último en vehículos animados por hidrógeno. En realidad es un coche eléctrico, pero no necesita una enorme batería de alta capacidad porque genera su energía durante la marcha mediante una pila de combustible. Llegará a España a mediados de año, todavía con cuentagotas, pero lo hemos conducido ya y estamos deseando de que esta tecnología limpia se extienda.



◀ A la izquierda del volante, junto al nombre del coche, va el botón 'H₂O' que permite purgar el circuito que acumula el agua resultado del funcionamiento de la pila de combustible, y que es la única emisión. Las plazas delanteras son estupendas, pero detrás el espacio es muy justo a lo largo, y el voluminoso túnel central torna casi inutilizable la quinta plaza.



PRIMEROS KILÓMETROS POR ESPAÑA La clave es el precio del hidrógeno

Aunque el nuevo Mirai ya está definido al cien por cien, e incluso se vende en algunos mercados –en Estados Unidos arranca en 49.500 dólares, equivalentes a 40.800 euros–, nuestra unidad de prueba 'preserie' procedente de Bélgica conservaba parte del camuflaje en su carrocería. Pero eso no impidió que lo probásemos por carreteras madrileñas, e incluso que lo sometiésemos a un primer 'test express' en las pistas del INTA, donde nos centramos en conducción deportiva –va de cine pese a ser comodísimo y no tener enfoque prestacional– y en medir consumos: 1,38 kg/100 km de hidrógeno por autovía a 120 km/h de cruce y 1,01 kg/100 km en un circuito urbano con orografía muy irregular. Como el precio del hidrógeno ronda ahora los 10 euros por kilo, las cuentas no cuadran todavía, pues en similares circunstancias el Toyota Corolla 180H, de potencia parecida, gastó respectivamente 6,6 y 5,1 l/100 km –es menos dinero cuando traducimos la gasolina a euros–. Pero a corto plazo el precio del hidrógeno podría bajar a 5 ó 6 euros/kilo, y el objetivo es que cueste al final 2 euros/kilo... o menos.

Baterías no, gracias

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Toyota no es el único fabricante que comercializa vehículos de hidrógeno a nivel mundial, pero da la impresión de querer jugar en esta tecnología un papel similar al protagonizado con las mecánicas híbridas. Y si entonces la palabra clave era Prius, ahora la 'contraseña' para acceder al universo de las pilas de combustible –generan electricidad haciendo reaccionar el hidrógeno almacenado en sus tanques con el oxígeno del aire– es Mirai. Y 'mirai' en japonés significa futuro. Fue ese el nombre elegido para el primer modelo lanzado en 2014 –el gigante nipón trabaja en movilidad limpia con vehículos FCEV desde 1992–, y la segunda generación ahora presentada conserva el nombre. El nombre y poco más, porque la evolución es radical en términos estilísticos y tecnológicos.

Empezando por el primer apartado, el nuevo Mirai sigue siendo un sedán, pero ahora mucho más emocional. No tan

raro, por así decirlo, y con una carrocería más estilizada, de talla Audi A6. Porque adopta la plataforma GA-L –la del Lexus LS, por ejemplo– y crece

hasta los 4,98 metros –la distancia entre ejes se estira 140 milímetros, se alarga el voladizo trasero...–; y también es más bajo –altura 65 milíme-

tros inferior– y ancho. De hecho, pasa a tener cinco plazas, una más que antes, aunque la amplitud no es su fuerte, pues si delante viajamos de cine, detrás vamos como en un coche compacto medio metro más corto. Y la plaza central posterior es mala por culpa del abultado túnel central –alberga el depósito de hidrógeno más grande– y la curvada forma del respaldo. Además, toda la banqueta trasera queda un poco alta –debajo van los otros dos tanques–, de manera que hasta el acceso al interior es mejorable. Y el maletero, además de justo –362 litros–, no es ampliable.

Pero si en aspectos funcionales hay margen aún de mejora –creemos que una carrocería SUV habría permitido una mejor amplitud y versatilidad–, en cuestión mecánica el progreso es total. Empezando por la drástica reducción de los costes de producción, que permitirá bajar el precio de venta un 20 por ciento. En España, donde será lanzado este año, no hay precio oficial



▲ En los países donde ya se vende, el nuevo Mirai ofrece dos medidas de neumático: 235/55 R19 o, como en la unidad probada, 245/45 R20.

PRECIO		Aún no disponible
EMISIONES DE CO₂: 0 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
<p>➕ Tecnología perfecta a nivel teórico. Respuesta suave. Silencio general. Mejoras introducidas.</p>	<p>➖ Red de repostaje y precio del hidrógeno. Amplitud para su tamaño: segunda fila y maletero.</p>	

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	134 KW
Potencia máxima	134 kW (182 CV)
Par máximo	300 Nm (30,6 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	1.900
Larg./Anch./Alto (mm)	4.975/1.885/1.480
Maletero (l)	362
Neumáticos	235/55 R19
Pila de combustible	128 kW (174 CV)
Depósitos de hidrógeno	142,2 litros (5,6 kg)
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	6,5 Ah
Peso de la batería (kg)	44,6
De 0 a 100 km/h (s)	9,2
Vel. máxima (km/h)	175 km/h
Alcance máximo medio WLTP (km)	650
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.
Emisiones de CO ₂	0 g/km
Tiempo de recarga en hidrogenera	5 minutos (aprox.)
Precios desde... (euros)	N.D.



◀▲ La pila de combustible va debajo del capó delantero, y los tres depósitos de hidrógeno bajo el suelo del habitáculo. El motor está acoplado al eje posterior.

que bastante pequeña porque no necesita más. Si antes era de hidruro metálico de 4,0 Ah y pesaba 46,9 kilos, ahora es de iones de litio, tiene una capacidad de 6,5 Ah y pesa 44,6 kilos. Además, se reubica tras el respaldo –es bastante fina y resta poco espacio– y está mejor refrigerada.

También la pila de combus-

tible es más liviana –pesa 25,5 kilos, 2,9 menos que antes– y potente –128 kW contra 114–, y según Toyota permite circular a temperaturas de hasta 30 grados bajo cero. En cuanto a la potencia 'real', el motor eléctrico también es más enérgico, y sus 182 CV mueven bien un conjunto de 1.900 kilos cuya aerodinámica es correcta –un

Cx de 0,29 ya no impresiona, todo hay que decirlo–. Porque su aceleración de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos da idea de su dinamismo, aunque más que las prestaciones puras, en el Mirai lo que apabulla es su agrado, su silencio y la progresividad del empuje. Lógico por otro lado, pues hablamos de una 'navé' del futuro.

HYBRID



O todo o nada

Ese fue el objetivo marcado por los ingenieros de Toyota a la hora de diseñar la última generación del Corolla. Y lo cierto es que la gama del compacto japonés se merece todo.

La gama Corolla representa mejor que ningún otro modelo de la marca la ambiciosa apuesta de Toyota de cara a lograr una oferta apasionante, con modelos que tengan mucho que decir tanto a nivel estético como en lo que se refiere a avances tecnológicos. La marca japonesa, líder en tecnología Eléctric Hybrid, ha buscado y ha conseguido desarrollar modelos que transmiten emoción pero que a la vez despliegan una lista interminable de argumentos tecnológicos y medioambientales difíciles de pasar por alto.

Y en base a combinar tres

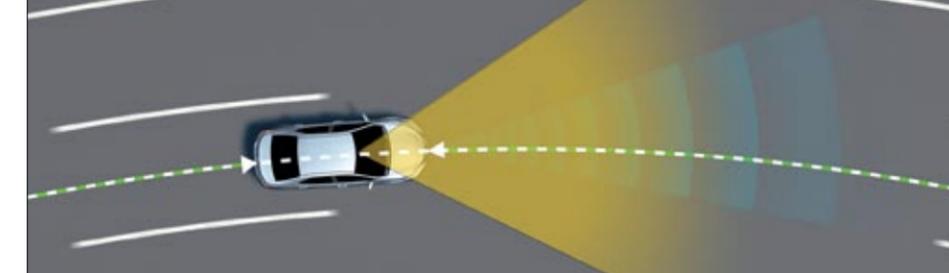
carrocerías, dos motores y un eficiente cambio automático e-CVT, la gama Corolla se compone de 15 versiones que parten de 21.350 euros. Como pioneros de la tecnología de motorización híbrida, Toyota ha marcado el camino a seguir y sigue desarrollando formas innovadoras de desplazarse con eficiencia por ciudad y carretera. Por eso a nivel mecánico el Corolla recurre a dos diferentes propulsores. Por un lado una variante de 122 CV a partir de un motor de combustión de

1,8 litros de cilindrada combinado con otro eléctrico. A la que se suma otra variante de 184 CV que combina un motor de gasolina de dos litros de cilindrada con un motor eléctrico. En ambos casos un avanzado sistema híbrido permite circular a menudo en modo cien por cien eléctrico EV, con la correspondiente reducción de consumo, emisiones y sonoridad. Y tal es el ahorro que el Toyota Corolla 5P de 122 CV ha logrado un gasto medio en ciclo WLTP de tan solo 4,2 l/100 km. Y a velocidad media (WLTP), esta cifra se

re reduce a unos impresionantes 3,5 l/100 km. Por tipos de carrocería, el Corolla de cinco puertas ofrece una gama de cinco versiones con 122 o 184 CV y cinco niveles de acabado: Business Plus, Active Tech, Style, Advance



Y una versión de perfil muy deportivo denominada GR SPORT. El precio de partida del Corolla de cinco puertas está en 21.350 euros. Pero si lo que se busca es más espacio de carga, la versión Touring Sports ofrece una capacidad máxima de maletero de 596 litros –versión de 122 CV–, y en vez de apostar por un acabado deportivo, sustituye este por la terminación TREK, de imagen todocamino y espíritu ‘Off Road’. Esta versión destaca por sus 20 milímetros adicionales de altura libre al suelo y por su motorización de 184 CV. En el diseño exterior sobresalen detalles de estilo crossover como las protecciones en la zona baja de todo el contorno de la carrocería, la parrilla frontal de panal de abeja, las molduras protectoras en gris en el frontal y los laterales, y las llantas de aleación específicas de 17 pulgadas. El Corolla Touring Sports TREK está disponible desde 27.600 euros, aunque la gama del Corolla con ca-



TOYOTA SAFETY SENSE Ya lo llevan 16 millones de vehículos

Desde su lanzamiento en 2015, Toyota Safety Sense ha permitido democratizar la seguridad, llegando a la práctica totalidad de la gama Toyota. El despliegue de Toyota Safety Sense ha permitido pasar de tener presencia en diferentes modelos en 68 países en 2015 a nada menos que 108 países y regiones de todo el mundo en 2020. Y cinco años después, más de 16 millones de vehículos Toyota disfrutan de este paquete de seguridad. En el caso del Corolla puede incluir una

larga lista de ayudas, como Sistema de Seguridad Precolisión (PCS) con detección de peatones y ciclistas, Control de Crucero Adaptativo (ACC), Aviso de Cambio Involuntario de Carril (LDA) con control de la dirección, Control Inteligente de Luces de Carretera, Reconocimiento de Señales de Tráfico (RSA), Alerta de Tráfico Cruzado Trasero, Asistente de Trazado de Carril (LTA), Asistente de Cambio Involuntario de Carril o Detector de Vehículos en Ángulo Muerto.



◀ Con una calidad innata y una ergonomía destacable, el interior de los Toyota Corolla transmite todo lo que suele relacionarse con la categoría Premium. Y el espacio disponible en todos es magnífico.

rrocería familiar parte de los 23.350 euros.

Por último, el Corolla con carrocería Sedán se ofrece con cuatro acabados: Business Plus, Active Tech, Style

y Advance. Esta variante, elegante y aerodinámica, se vende desde 21.950 euros, y toda su oferta se vincula exclusivamente al eficiente motor de 122 CV, disfrutando de con-

sumos homologados muy bajos en cualquier caso.

Recordemos que un híbrido, y en concreto un Toyota híbrido eléctrico, se impulsa con dos motores de distinta

naturaleza: por un lado, una eficiente mecánica de combustión, por otro, un potente motor eléctrico. De este modo, el coche utiliza o alterna ambas fuentes de energía para moverse de una forma más económica y sostenible sin perder las prestaciones de un vehículo tradicional. Es decir, a veces circula sólo en eléctrico y otras con una combinación eléctrica y de combustión, gracias a una forma inteligente de gestionar la potencia y de seleccionar el tipo de propulsión. Tecnología híbrida con etiqueta ECO de la DGT y todas las ventajas que esta pegatina conlleva.



▲ La nueva plataforma de arquitectura global de Toyota (TNGA) es principal artífice de que, por ejemplo, la versión Touring Sports del Corolla ofrezca un maletero de hasta 596 litros. Por su parte, la versión Sedán es la que se beneficia de una mejor aerodinámica, con un índice Cx de 0,28.



ELECTRIC HYBRID UN MOTOR DE GASOLINA, OTRO ELÉCTRICO, UN CAMBIO e-CVT Y UN PAQUETE DE BATERÍAS. UN CONJUNTO MUY EFICIENTE

LUCES DE AVISO ES UNA NUEVA HERRAMIENTA DE MYT QUE PERMITE CONOCER EL SIGNIFICADO DE CADA TESTIGO DEL CUADRO



Conectividad *MyT* BY TOYOTA

Ayudado en el eslogan "Todo ocurre cuando te conectas", Toyota ofrece la aplicación móvil MyT a sus clientes para que conecten su vehículo con un smartphone. MyT ha recibido nuevas funciones y con más de 15.000 vehículos conectados, Toyota España es líder en conectividad europea.

MyT, la app de servicios conectados de Toyota que permite desde localizar el vehículo hasta reservar cita en un taller, enviar rutas al sistema de navegación o recibir un informe de análisis de conducción, amplió recientemente el número de funcionalidades.



MyT permite planificar una ruta cuando no se está en el coche y enviarla al sistema de navegación.



La principal novedad es 'Hybrid Coach', una herramienta cuyo objetivo es conseguir una conducción más eficiente en los modelos Toyota Electric Hybrid, de forma que es posible mejorar y ampliar el uso del modo 100% eléctrico (EV) y cero emisiones, además de reducir el consumo de combustible. 'Hybrid Coach' ofrece información del porcentaje de tiempo y distancia que se ha recorrido en modo EV y los datos del gasto de combustible, trucos genéricos de conducción híbrida y un entrenamiento y consejos a la medida de la conducción del usuario de la app. Además, gracias a la puntua-

ción de conducción híbrida, es posible conocer cómo se está conduciendo y retarse a uno mismo para mejorar los registros. La puntuación híbrida se calcula en base a tres parámetros: aceleración, frenada y velocidad constante.

La puntuación de los dos primeros se calcula comparando los datos con los de viajes realizados por otros conductores de la comunidad MyT en España, mientras que el tercero, además de tener en cuenta los trayectos de la comunidad, valora la velocidad máxima de la vía por la que se circula. Hoy día Toyota es la única marca que dispone de la información de su comunidad de clientes para mejorar sus aptitudes a la hora de conducir un híbrido.

La puntuación híbrida y el porcentaje de tiempo que se circula en EV se pueden consultar accediendo a 'Hybrid Coach' dentro de MyT, con reporte semanal, mensual y anual. La aplicación MyT ha sido actualizada para incluir otras nuevas funcionalidades, como la herramienta 'Luces

Estos son los modelos de la gama Toyota que se pueden beneficiar de la aplicación MyT con todas sus funcionalidades. Pero otros modelos vendidos desde 2010 pueden disfrutar de: Reserva de mantenimiento online, Guardar la posición del vehículo, Historial de mantenimiento o Enviar un viaje al vehículo.



Gracias al nuevo módulo de comunicaciones de datos incorporado en el Toyota C-HR Electric Hybrid, MyT, la app de servicios conectados de Toyota, permitirá en un futuro realizar un rastreo GPS del vehículo si se detecta un cambio de posición.

de aviso', una guía para conocer qué significa cada testigo del cuadro, pudiendo en caso necesario contactar con el concesionario de confianza y reservar una cita. Además, MyT permite ahora consultar todo el historial de mantenimiento y visitas al taller. La app incluye también la nueva funcionalidad de indicador de combustible, para conocer en todo momento en qué estado está la reserva y poder programar el repostaje.

Todo esto se añade a las ya conocidas herramientas co-

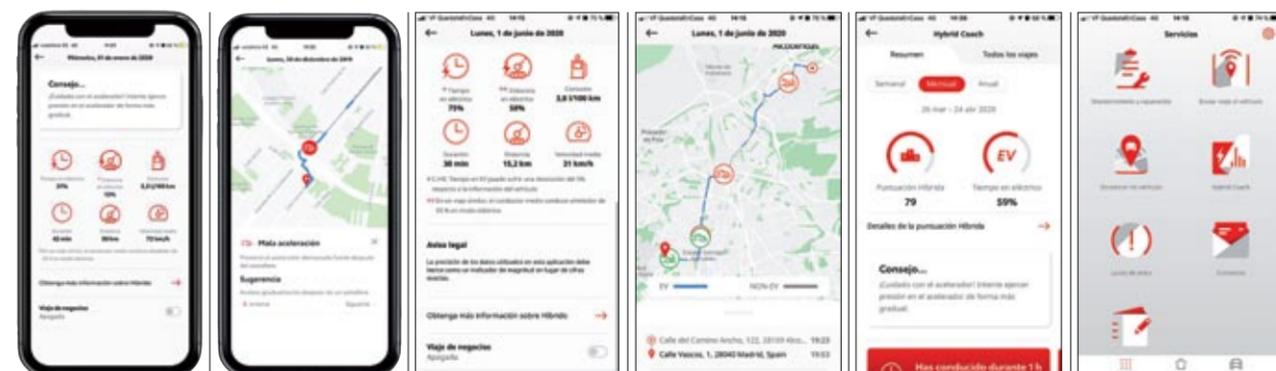
mo la de 'Encontrar mi vehículo', que dirige al usuario al lugar exacto donde dejó estacionado su coche. O las funcionalidades compatibles con multimedia, como 'Enviar viaje al vehículo', que permite planificar una ruta cuando no se está en el coche y enviarla al sistema de navegación para que esté lista en el momento de arrancar. O la práctica 'Último tramo a pie', que cuando no se puede aparcar justo en el destino ayuda, guiando al usuario desde donde ha estacionado su coche hasta tu des-



La aplicación MyT también se puede descargar en el Apple Watch disponible en el App Store de la marca.

tino final, tanto a pie como en transporte público.

La conectividad de Toyota no puede ser más práctica y completa.



Hybrid Coach analiza cómo conduces y te da consejos para aprovechar todas las posibilidades.

Evaluación de tu forma de conducir en modo híbrido con sugerencias para aumentar la eficiencia.

El Asesor en carretera es la mejor manera de averiguar el tiempo que se utiliza el motor eléctrico, los consumos...

Si se realiza todos los días el mismo recorrido, la aplicación compara los datos y anima a mejorarlos mediante gráficos.

De forma semanal, mensual o incluso anual, el propietario de un Toyota podrá saber todo sobre su forma de conducir.

La aplicación ofrece servicios como: Encontrar mi vehículo, Mantenimiento y reparación, Hybrid Coach...



LOS FALLECIMIENTOS DESCENDEN UN 21%, PERO MENOS QUE LA MOVILIDAD, QUE SE REDUJO UN 25%

La siniestralidad cae a mínimos históricos debido a la pandemia

2020 ha sido un año atípico para todo. El confinamiento y las limitaciones de la movilidad han hecho que el ejercicio concluya con la cifra de accidentes y fallecidos más baja de la historia: 797 accidentes en los que hubo que lamentar 870 víctimas mortales y otras 3.463 personas resultaron heridas graves. Es la primera vez que el número de fallecidos en vías interurbanas es menor de 1.000.

Son 231 muertes menos que en 2019, lo que supone un descenso del 21 por ciento respecto a 2019, menor que el de los desplazamientos, que se redujeron un 25 por ciento. Durante 2020 se produjeron 321 millones de desplazamientos

de largo recorrido, es decir, 106 millones movimientos por carretera menos.

El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, señaló durante la presentación del balance de siniestralidad que, pese al descenso en los fallecimientos, «son cifras inaceptables, porque todos sabemos que esas muertes y heridas graves son en su mayoría evitables y, por lo tanto, asumibles la obligación de evitarlas».

Desde marzo, mes en que comenzó el confinamiento, las víctimas mortales en carretera descendieron todos los meses excepto en septiembre (+1%). Los máximos descensos se registraron en abril (-59%) y mayo

(-50%), al igual que la mayor bajada de la movilidad ocurrió en esos meses: -75% y -60%, respectivamente.

Por tipo de vía, del total de víctimas mortales, 670 personas fallecieron en accidentes de tráfico ocurridos en carreteras convencionales, 127 menos que en 2019. Este tipo



▲ Fernando Grande-Marlaska, ministro del Interior.

FALLECIDOS POR TIPO DE ACCIDENTE					
	2019	2020	DIF. 2020/2019	VAR. % 2020/2019	%2020
Colisión frontal	248	172	-76	-31%	20%
Colisión lateral y frontolateral	132	111	-21	-16%	13%
Colisión trasera y múltiple	109	70	-39	-	8%
Salida de vía	425	380	-45	-11%	44%
Vuelco	20	1	-19	-	0%
Atropello a peatón	112	91	-21	-	10%
Otro tipo	55	45	-10	-	5%
TOTAL	1.101	870	-231	-21%	100%

FALLECIDOS POR MEDIO DE DESPLAZAMIENTO					
	2019	2020	DIF. 2020/2019	VAR. % 2020/2019	%2020
Peatón	118	92	-26	-	11%
Bicicleta	40	36	-4	-	4%
Ciclomotor	19	16	-3	-	2%
Motocicleta	267	173	-94	-35%	20%
Vulnerables	444	317	-127	-29%	36%
Turismo	508	430	-78	-15%	49%
Furgoneta	71	45	-26	-	5%
Camión hasta 3.500 kg	6	2	-4	-	0%
Camión de más de 3.500 kg	52	44	-8	-	5%
Autobús	0	1	1	-	0%
Otro vehículo	20	31	11	-	4%
TOTAL	1.101	870	-231	-21%	100%

de vía sigue siendo la más peligrosa y donde mayor número de víctimas mortales se registran: 77% del total de los fallecidos. Las muertes en siniestros en autopistas y autovías suponen el 23% del total.

Por tipo de accidente, aumentaron las salidas de vía y el porcentaje de fallecidos en este tipo de siniestros pasó del 39% en 2019 al 44% en 2020. Durante el primer estado de alarma, el 61% de los fallecidos en accidentes mortales se produjeron en salidas de vía –frente al 40% del promedio de los últimos cinco años entre el 15 de marzo y el 20 de junio–.

Por medio de desplazamiento, los usuarios vulnerables registraron el mayor descenso (-29%) y los motoristas han reducido su siniestralidad un 34%, con 189 fallecidos, 97 menos que en 2019. Por otro lado, solo se produjo una víctima mortal en accidente de autocar, lo que para la Dirección General de Tráfico pone de manifiesto la seguridad de este transporte en nuestro país.

El 26% de los fallecidos en turismo y furgoneta no llevaban abrochado el cinturón de seguridad (125), frente al 22% en 2019, a pesar de que la mitad de ellos podría haberse salvado de haberlo utilizado.



Stellantis Aprobada la fusión PSA-FCA

El 16 de enero culmina el proceso de fusión entre FCA y el Grupo PSA, una vez que las asambleas de accionistas de Fiat Chrysler Automobiles N.V. Peugeot S.A. han aprobado el proyecto de fusión entre FCA y Groupe PSA con más del 99 por ciento de los votos a favor de la transacción. A esta apro-

bación de los accionistas se suman las últimas autorizaciones por parte de la Comisión Europea y del Banco Central Europeo, que permiten completar su fusión el sábado 16 de enero de 2021 y la creación, por tanto, de Stellantis, la compañía surgida de esta unión. Las acciones de Stellantis empezarán a negociarse en el mercado Euronext de París y en el Mercato Telematico Azionario de Milán el lunes 18 de enero de 2021, y en el New York Stock Exchange el próximo martes 19 de enero de 2021.

Desde el 2 de enero Los patinetes, fuera de las aceras y áreas peatonales

Con el comienzo de año ha entrado en vigor la nueva regulación de los vehículos de movilidad personal, que ya no pueden circular por las aceras y tienen prohibida la circulación en vías interurbanas, travesías, autopistas, autovías o túneles urbanos.

De esta forma, a los patinetes y vehículos de una o más ruedas, de una

única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que alcancen una velocidad máxima de entre 6 y 25 km/h se les aplica una normativa más restrictiva, y sus conductores tendrán que respetar las mismas tasas máximas de alcohol permitidas por la Ley de Seguridad Vial, así como la prohibición de conducir bajo los efectos de alguna droga. Tampoco pueden llevar auriculares, ni hacer uso del móvil o cualquier otro dispositivo mientras van conduciendo.

Además, este tipo de

vehículos tendrán que disponer de un certificado de circulación que acredite que cumplen con los requisitos técnicos conforme a la normativa técnica nacional e internacional. La DGT está elaborando en la actualidad un manual, que se publicará en unos meses, que recoge las características técnicas que deben cumplir estos vehículos, la clasificación de los mismos, los procesos de ensayo para su certificación y los mecanismos que se emplearán para su identificación. El certificado de circulación será obliga-

la cifra

2000

Son los millones de euros que se calcula han quedado sin consumir del Plan Renove que el Gobierno puso en marcha en 2020 para impulsar la venta de vehículos en nuestro país. Muchos esperaban que este plan continuara en 2021, pero ya se ha anunciado que no habrá prórroga a pesar de no haberse agotado los 250 millones de euros presupuestados.

Informe EuroRAP 2.160 kilómetros de carreteras de alto riesgo en España

Una nueva edición del informe EuroRAP, el programa europeo de evaluación del riesgo en carretera, en el que participan el RACE y el RACC, concluye que en nuestro país hay nueve tramos de carretera con índice de riesgo elevado de accidentalidad, siendo el de la N-240, entre el kilómetro 303,0 y el 316,8, en la provincia de Huesca, el más peligroso de España. El informe estima el índice de riesgo en una carretera en función del número de accidentes mortales y graves ocurridos en un tramo en relación con el número de vehículos que pasan por él. Según las conclusiones, nuestras carreteras tienen 2.160 kilómetros con riesgo elevado o muy elevado –tramos negros y rojos– de accidentalidad, lo que supone el 8,6 por ciento del total de kilómetros de la red, aunque este índice desciende 2,4 puntos respecto al año anterior.

En el informe de este año hay cuatro tramos de carretera que repiten como 'negros' respecto al año anterior, y tres de ellos están en Galicia. Al de la N-240 en Huesca, mencionado anteriormente, se suman la N-541, entre los kilómetros 23,5 y 33,6, en Orense; la N-642, entre los kilómetros 0,0 y 8,2, en Lugo; y la N-550, entre los kilómetros 26,8 y 36,9, en La Coruña. Los otros cuatro tramos negros están en las provincias de Murcia, Málaga, Huelva, León y Valencia.

Puedes ver todos los tramos peligrosos en m16.in/17846



VÍA	PK INI.	PK FIN.	PROVINCIA	ACCIDENTES MORTALES Y GRAVES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	IMD	ÍNDICE RIESGO
N-240	303,0	316,8	HUESCA	4	0	1	2.227	118,9
N-541	23,5	33,6	ORENSE	5	0	1	4.219	107,2
N-345	0,0	7,2	MURCIA	2	0	1	2.574	98,6
N-642	0,0	8,2	LUGO	2	0	0	2.316	96,2
N-550	26,8	36,9	LACORUÑA	8	0	0	7.660	94,5
N-340	296,4	312,9	MÁLAGA	7	0	4	4.143	93,6
N-433	113,8	127,5	HUELVA	3	0	1	2.141	93,4
N-601	285,3	300,4	LEÓN	4	1	1	2.607	92,8
N-330	188,0	210,4	VALENCIA	5	1	1	2.224	91,7

torio dos años después de publicarse el manual.

A 30 km/h en ciudad

Entre las novedades de este año en materia de tráfico, también destaca la entrada en vigor el próximo mes de mayo de los límites de ve-

locidad en ciudad: 20km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera, 30km/h en vías de un único carril por sentido de circulación y 50 km/h en vías de dos o más carriles.

Opinión

Teófilo de Luis Rodríguez. Presidente de la Alianza por la Seguridad Vial.

¿Hay oportunidad para el motor?

En el Consejo Europeo celebrado recientemente, y que aprobó las ayudas dispuestas por la Comisión para la recuperación de la economía europea, se acordó también reforzar el compromiso de Europa con la conservación del planeta en línea con el Acuerdo de París para luchar contra el cambio climático. No es de extrañar esta decisión de los países europeos con un objetivo que hoy se reconoce como importante.

Este compromiso fuerte de Europa obliga a un esfuerzo enorme tanto por parte de las autoridades públicas como de los actores del sistema económico europeo, con lógicas consecuencias en cuanto a recursos económicos dispuestos para lograr el objetivo.

Por parte de los responsables públicos habrá de aplicar medidas de apoyo para la transformación energética, y en algunos ámbitos, ambiciosos programas de inversión en infraestructura e investigación con fondos públicos, también limitados, que habrán de priorizarse sobre otras aplicaciones de gasto.

Los actores privados, asimismo, deberán destinar, siempre que la técnica lo haga posible, recursos económicos para afrontar la transformación necesaria con el lógico impacto en su estructura de costes y la retribución de sus accionistas. Este esfuerzo de las partes implicadas desde nuestro continente debería, además, ser ejemplo para el resto de los países del mundo.

Ante el firme compromiso de la Unión Europea para luchar de forma eficaz contra el calentamiento global es necesario considerar que, según diversas fuentes acreditadas, los grandes focos de contaminación están en la República Popular China, Estados Unidos, la Unión Europea, India y Rusia, lo que significa que aun cuando Europa puede liderar la lucha contra el cambio climático, los efectos sobre la tierra no serán apreciables si otros países no se unen con decisión. Quizá el compromiso de Europa requiera una acción política para lograr que esa intensidad de compromiso sea secundada por los países antes mencionados, pues en caso contrario el esfuerzo representará costes adicionales para la economía europea en detrimento de su objetivo de crecimiento de riqueza y generación de empleo, sin que ese sacrificio repercuta en la consecución de la conservación del planeta.

En el conjunto de acciones que se desarrollan en Europa y España para trabajar en pro de frenar el cambio climático se implementan, por parte de diversas autoridades públicas, ciertas medidas que afectan al ámbito de la movilidad rodada, penalizando ciertas motorizaciones, primando otras y restringiendo la circulación de cierto tipo de vehículos. Todo ello hace pensar que el transporte es fuente de contaminación de peso y esas medidas restrictivas ocupan amplios espacios en medios de comunicación, contribuyendo así a la formación de la opinión

pública. Sin embargo, y parece necesario señalarlo, según datos facilitados por el INE en 2018 el transporte como fuente de contaminación estaba precedido por cierto tipo de industria, los hogares y lo que, según la fuente citada, se señalaba como suministros. Así, y en relación al transporte, por un camino equivocado, se penaliza por medidas fiscales erróneas cierto tipo de motorizaciones que por evolución de la tecnología están en perfectas condiciones de cumplir de forma exigente con las variables de bajas emisiones y poca contaminación. Simultáneamente se intenta dirigir al mercado hacia alternativas de motorización de gran futuro, pero que hoy tiene limitaciones serias para satisfacer al consumidor como consecuencia de alto precio, limitada autonomía y escasos puntos de abastecimiento.

Por cuanto, y desde la óptica de la seguridad vial, los vehículos que ruedan por España tienen una antigüedad media de más de 12 años y que del total del parque más de 2 millones circulan sin tener al día la inspección técnica obligada, podemos entender la necesidad de afrontar este problema estructural y desarrollar políticas activas potentes, continuadas y fáciles de administrar que hagan posible la sustitución de estos vehículos obsoletos por otros más seguros y menos contaminantes, tomando por referencia el índice de emisiones.

Decisiones políticas para condicionar la demanda no prosperaran si el bien en cuestión no satisface las necesidades del consumidor adaptadas a su capacidad económica. La renovación del parque móvil debe producirse aprovechando por tanto los recursos actuales; todos, sin descartar alguno, deben dirigirse a lograr el mayor número de sustituciones de vehículos viejos por unos más nuevos. Si bien el compromiso de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero es loable y el liderazgo de Europa encomiable, podría resultar necesario observar la evolución tecnológica y en función de ella acompañar los impulsos, evitando así un peso más para la economía de Europa.

En cuanto a la industria del motor, muy potente en nuestro continente y en España, en las decisiones políticas que le afecten nunca se debe dejar de lado la seguridad del tráfico, pues las condiciones de los vehículos son determinantes en un siniestro, y además, son mucho más contaminantes.

Hoy, por tanto, por la disponibilidad de fondos europeos para la reconstrucción económica se ofrece una gran oportunidad en el ámbito del motor, en el que pendiente de la tecnología, se pueda ser agresivo para un tráfico más seguro, más limpio y que contribuya además a dinamizar el sector económico sin olvidar el apoyo necesario a la investigación y a la formación de la mano de obra del sector.



CUPRA



CRAVIOTTO ESTRENA EL FORMENTOR

«Este coche es puro músculo. Su diseño es espectacular y nada más subirme ya sé que estoy en un vehículo sofisticado y deportivo. Además, el sonido al arrancarlo es increíble». Estas son las palabras que Saúl Craviotto ha dedicado a su nuevo Cupra Formentor, el primer modelo 100% de la marca española, que el olímpico conduce en sus desplazamientos personales. Ha elegido la versión VZ, con motor 2.0 TSI de 310 CV.

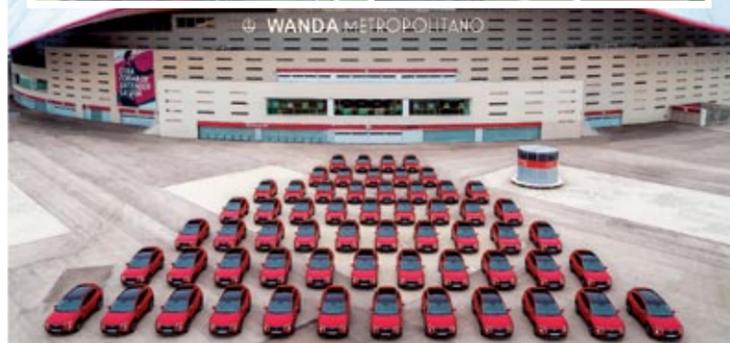
HISPANO-SUIZA DISEÑO GANADOR
La marca española de superdeportivos de lujo Hispano Suiza ya tiene ganador para la primera edición de su concurso de diseño. Dirigido a estudiantes de escuelas internacionales, cada uno podía presentar dos



prouestas, en las que se pudiera apreciar la historia de la marca adaptada a los nuevos tiempos. Simone Fabbro ha ganado esta edición y recibirá una beca de formación en la sede de Hispano Suiza.

HYUNDAI

El acto de entrega fue distinto este año por la pandemia, pero varios jugadores no dudaron en conducir el Tucson hasta el Wanda.



▲ Todos los Tucson destinados al Atlético con iguales: híbridos y de color Engine Red.

EN EL ATLÉTICO DE MADRID APUESTAN POR EL TUCSON

Las plantillas masculina y femenina del Atlético comienzan 2021 estrenando coche. Conducirán de nuevo el Hyundai Tucson híbrido, un modelo que tiene la etiqueta ECO de la DGT. La marca ha llegado fiel a su cita de entrega de vehículos al club rojiblanco, aunque, debido a la pandemia, en el acto no se repitió la foto de todos los años, en que los jugadores recibían uno a uno sus coches.

João Félix, Yannick Carrasco, Saúl Ñíguez, Amanda Sampedro, Deyna Castellanos y Toni Duggan fueron los únicos que se pusieron al volante de algunos de los vehículos y recorrieron las calles más emblemáticas de Madrid hasta llegar al estadio Wanda Metropolitano, donde los coches se alinearon en el césped y se ofreció un espectáculo de luces, con los logos de la

marca automovilística reflejados en el césped. Hyundai colabora con el club madrileño como coche oficial desde el año 2018. El modelo elegido por ambas plantillas este año es el Tucson 1.6 TGD I 230 CV HEV 4X4 AT Style híbrido en color Engine Red -rojo, en honor al club-. En 2019 los jugadores ya condujeron el Tucson, mientras que en 2018 estrenaron el Santa Fe.

COLECCIÓN DE INÈS DE LA FRESSANGE

¿QUIERES UN REGALO A JUEGO CON TU DS?

Si los Reyes Magos no te han dejado ningún detalle de inspiración automovilística, DS te da ideas con la colección de complementos que ha creado en colaboración con su musa, Inès de La Fressange, que también es responsable de la personalización

de un DS3 de edición limitada. Una cartera de diseño clásico (190 €), un fular de seda (130 €), unas gafas de sol con lentes polarizadas (129 €) y un original pañuelo de seda (59 €). ¿Cuál te gusta más?



CON EL DEPORTE

Toyota apoya un año más a la Federación Española de Bádminton y al programa Bádminton+ by Toyota, que fomenta la práctica de este deporte desde edades tempranas hasta el máximo nivel.

VUELVE A ESTAR OPERATIVO DEHESA CIRCUIT 132, A UN PASO DE MADRID

El circuito Dehesa 132, en Alcolea del Pinar (Guadalajara), a 132 kilómetros de Madrid, abrió en 1998 gracias al empeño de Daniel Galán, dos veces campeón de Autocross en división I de Castilla-La Mancha, y acogió pruebas puntuables para el campeonato regional, aunque finalmente se abandonó el proyecto. Desde enero

de 2019 un nuevo equipo trabaja para recuperar las instalaciones; y el esfuerzo da ya sus frutos, con pilotos de primer nivel poniendo a punto sus monturas. La Dehesa tiene 1.145 metros de largo y su singularidad reside en un desnivel de hasta un 20% entre la zona elevada y la más baja, y los grandes peraltes de sus curvas.



▲ La empresa Gotenman, especialista en Car Cross, organiza el 16 y 17 de enero un curso en esta pista. Cuesta 300 euros, con entrenamiento y apoyo técnico incluidos.

'MOVIMIENTO QUE INSPIRA', SU NUEVO ESLOGAN KIA ESTRENA 2021 CON NUEVA IMAGEN DE MARCA

Kia tiñó de colores el cielo de Seúl en una demostración pirotécnica con la que dio a conocer su nuevo logotipo e imagen de marca.

Ni más ni menos que 303 pyrodrones participaron en el espectáculo pirotécnico con el que Kia anunció su nuevo logotipo sobre el cielo de Seúl. El evento fue de tal magnitud que la marca ha logrado establecer el récord Guinness al 'Mayor número de vehículos aéreos no tripulados (UAV) lanzando fuegos artificiales simultáneamente'.

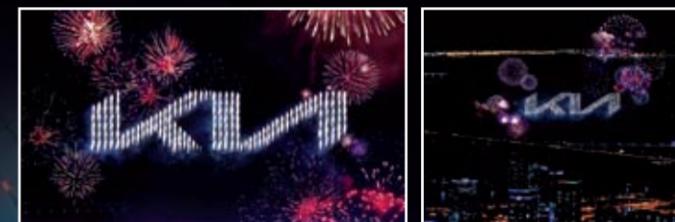
Kia quiere ocupar una posición de liderazgo en la industria de la movilidad a nivel global y para ello

renovará prácticamente todas las facetas de su negocio este año. Su filosofía y estrategia para el futuro se darán a conocer el próximo día 15 de enero, pero mientras tanto la marca ya ha adelantado su nuevo logotipo y su eslogan a nivel global: 'Movimiento que inspira'.

«El nuevo logo representa el compromiso de la compañía de convertirse en icono de cambio e innovación», ha explicado Ho Sung Song, presidente y CEO de Kia.



◀ El estreno del nuevo logotipo de la marca coreana coincide con el de su nuevo lema.



▲ Con su espectáculo pirotécnico, Kia ha establecido un récord Guinness al emplear 303 pyrodrones.

COLABORACIÓN DE LA MARCA CON SONY EL NUEVO FORD EXPLORER LLEGA CON UNA PS5 DE REGALO

Ford y Sony colaboran en el lanzamiento de sus dos nuevos productos, y los primeros compradores del Explorer Plug-In Hybrid se llevarán de regalo una PlayStation 5, la consola más cotizada del momento, ya que está prácticamente agotada desde su llegada al mercado.

La sexta generación del Ford Explorer está disponible en nuestro país con tecnología híbrida enchufable y etiqueta 0 emisiones. Este SUV de siete plazas se ofrece en nuestro mercado en

el acabado ST-Line, de características deportivas, e incluye de serie numerosas ayudas a la conducción. Su motor es un EcoBoost V6 3.0 con 363 CV, que se combina con otro eléctrico de 102 CV.



ALFA ROMEO RÄIKKÖNEN ELIGE EL STELVIO FUERA DE LAS PISTAS DE F-1

El piloto de Fórmula 1 Kimi Räikkönen ya se ha puesto al volante del coche que conducirá durante su periodo de descanso de la competición. Se trata de un Alfa Romeo Stelvio que él mismo se ha encargado de personalizar. Ha elegido la configuración del motor 2.0 Turbo de gasolina

con 280 CV, tracción Q4 y el cambio automático de 8 velocidades, en acabado Veloce. El modelo está pintado en color rojo Alfa.



+ en www.cupraofficial.es

+ en www.titandesert.com

ATENTOS A... DEL 23 AL 28 DE MAYO
Ya están abiertas las inscripciones para participar en la nueva edición de la Titan Desert, que este 2021 regresa a su escenario original, Marruecos, y que seguirá contando con Skoda como colaborador principal.



+ en www.hyundai.es

+ en [https://autoclubdehesa.com](http://autoclubdehesa.com)

+ en www.kia.com/es/

+ en www.dsautomobiles.es

+ en www.toyota.es

+ en www.ford.es

+ en www.alfaromeo.es



LAS CINCO PRUEBAS DE ESTA PRIMERA TEMPORADA SE CELEBRARÁN EN ARABIA SAUDÍ, SENEGAL, GROENLANDIA, BRASIL Y ARGENTINA

El próximo 21 de marzo nace un certamen totalmente diferente, con la sostenibilidad, la igualdad y la concienciación ambiental como pilares básicos. Alejandro Agag sigue así la estela de la Fórmula E, pero cambiando radicalmente de filosofía y escenarios. Carlos Sainz –acompañado de su hijo– ha decidido afrontar la nueva aventura con una estructura española al cien por cien.



▲ Alejandro Agag vuelve a revolucionar el deporte del motor con Extreme E, un certamen inspirado en la Fórmula E pero que se disputará con SUV eléctricos que se enfrentarán en diversas mangas.

▶▶ Laia Sanz y Carlos Sainz correrán con el coche de Acciona, un equipo promovido por el propio piloto madrileño.



La nueva aventura eléctrica para defender el planeta

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Motorsport Images y Motor 16

“La Extreme E es solo posible por lo que sucedió con la Fórmula E. La gente cuestiona si el campeonato podrá celebrarse, pero menos de lo que lo hacían cuando lanzamos la Fórmula E. Ha sido clave para darnos energía y credibilidad, porque hemos ganado credibilidad”. En el entorno de Alejandro Agag se detectaba la necesidad de un nuevo desafío para el fundador de la Fórmula E una vez estabilizado el campeonato de monoplazas eléctricos. Quizás el germen de ese nuevo proyecto naciera cuando la propia Fórmula E llevó en 2016 un monoplaza

al Ártico, que fue pilotado por Lucas di Grassi. Se buscaba poner el foco en la dinámica del calentamiento global. El nuevo Extreme E amplifica dicha filosofía a una escala desconocida hasta el momento en el mundo de la competición.

Se trata de un proyecto totalmente diferente a cualquier campeonato conocido. También con el vehículo eléctrico como protagonista, pero con formato y escenarios únicos. El Extreme E persigue centrar la atención global en entornos amenazados o de altos valores naturales. Llegará a cuatro continentes, en localizaciones que permitan focalizar los problemas singulares de

cada una de ellas, desde el desierto a los bosques tropicales. Alula en Arabia Saudí, el Lago Rosa en Senegal, Kangerlussuaq en Groenlandia, Parí en Brasil y Tierra del Fuego en Argentina serán los escenarios de esta primera edición del Extreme E.

Al campeonato le acompañarán equipos científicos a través de la estación móvil instalada en el St Helena, un antiguo barco británico de servicio que ahora trasladará todo el material por mar de una prueba a otra. Se busca reducir al máximo la huella climática del campeonato, trasladando todo el material de los equipos y los vehículos hasta el puer-

to más cercano al lugar de desarrollo de cada prueba. El navío ha sido totalmente reacondicionado –desde los motores hasta su interior– para su nueva misión con una inversión de millones de euros. Los científicos asociados garantizarán el mínimo impacto de la competición sobre el terreno, además de viajar con la organización para investigar los efectos del cambio climático en cada zona y amplificar el mensaje en paralelo a la vertiente deportiva de cada prueba.

Como en la Fórmula E, los organizadores han desarrollado un vehículo específico para la competición. Por supuesto, eléctrico, pe-

ro la singularidad del certamen exigía otro concepto. Se trata de un SUV que pesa 1.750 kilos, con una batería de más de 52 kWh y dos motores eléctricos, con casi 600 CV de potencia total. El Odyssey 21 E SUV es una adaptación al nuevo concepto de los vehículos dakarianos convencionales. La autonomía eléctrica condiciona el mismo, por lo que el formato consta de mangas sucesivas que enfrentan a los diferentes equipos, con una puntuación que dará acceso a las carreras del segundo día con cuatro coches cada una, hasta llegar a la gran final. Otra de las singularidades del Extreme E es la obligación de equipos

mixtos, con un participante masculino y otro femenino, que se alternarán en las diferentes mangas durante todo el fin de semana. En definitiva, el nuevo campeonato tiene como pilares clave la concienciación medioambiental, la sostenibilidad y la igualdad.

“Nuestro equipo ha trabajado muy duro entre bastidores a pesar de la pandemia y todos los desafíos que nos ha arrojado”, explicaba Alejandro Agag en la presentación virtual del campeonato, “y ya estamos listos para la primera carrera en marzo. El campeonato ha ganado un gran impulso con no menos de dos campeones del mundo con sus

propios equipos, junto con otros nombres muy potentes en el mundo del motor”. El arranque del certamen se ha retrasado seis semanas sobre la fecha inicial debido a la pandemia y los problemas surgidos con la prueba de Nepal inicialmente prevista, que ha sido sustituida por la que se disputará en la Patagonia argentina. Pero Agag destacaba a uno de los grandes atractivos del campeonato, sus protagonistas, que tanta credibilidad están aportando al arranque del Extreme E.

En los últimos meses se han ido anunciado los equipos y pilotos. Agag se refería en particular a Lewis Hamilton y Nico Rosberg, cada

uno con su propia estructura. Ambos han resaltado su interés por temas medioambientales. En el caso del británico, ha elegido como piloto masculino nada menos que a Sebastian Loeb, el deportista con más títulos en la historia del Mundial de Rallies. La gran sorpresa fue la incorporación junto al francés de la española Cristina Gutiérrez, que se convirtió en el presente Dakar en la primera ganadora de etapa en coche desde que Jutta Kleinschmidt lo hiciera por última vez en 2005. En el caso de Rosberg, seleccionaba al campeón del mundo de Rallycross, Johan Kristoffersson, acompañado por Molly Taylor, que ha participado

 **HISPANO SUIZA Y CUPRA SON LAS PRIMERAS MARCAS PRESENTES DE MODO OFICIAL. LAS DIFERENCIAS ENTRE LOS COCHES SON MÍNIMAS**



▲ El británico Oliver Bennett y la italoespañola Christine Giampaoli Zonca pilotarán para el equipo Hispano Suiza Xite Energy, capitaneado por Juli Mundet. En 2021 Hispano Suiza conmemora el centenario del triunfo de André Dubonnet, con un H6 Coupé, en la Copa George Boillot, en Francia.

en el Mundial de Rallies y fue número 1 en el ranking femenino en la categoría.

La nómina de inscritos para el campeonato cuenta también con dos de las mayores estructuras automovilísticas de Estados Unidos, el Chip Ganassi –ganador del Indycar en 2020– y Andretti Racing. Como el propio Agag confirmaba, el éxito contra todo pronóstico de la Fórmula E ha favorecido la presencia de algunos de sus grandes protagonistas, como el campeón de los dos últimos años, el equipo Techeetah. De momento, también se han inscrito fabricantes oficiales como la marca española Cupra, a través del equipo ABT, presente en la Fórmula E desde

el primer día y base de Audi para su desembarco en la Fórmula E. El histórico nombre de Hispano Suiza vuelve a la competición también en el Extreme E.

La gran sorpresa ha sido la presencia de Carlos Sainz. O más exactamente de los dos pilotos, padre e hijo. El primero apostó por crear su propio equipo, el Acciona Sainz XE Team, con Sainz hijo como accionista del proyecto. Un proyecto cien por cien español, desarrollado por la empresa española QEV Technologies, con Joan Orus al frente, ingeniero español clave en el proyecto de Mahindra en la Fórmula E. La empresa de ingeniería española es pionera en la movilidad eléctrica y

la competición automovilística, participando en la Fórmula E y en el Mundial de Rallycross eléctrico, con una división dedicada al desarrollo de vehículos superdeportivos. Además, será patrocinado por la empresa española Acciona.

“Es un proyecto cien por cien español, reúne todas las cualidades para que, a pesar de la veteranía, esté muy ilusionado y motivado”, explicaba Sainz en la presentación de su proyecto, para el que eligió una compañera de lujo: Laia Sanz. La catalana da así el salto a las cuatro ruedas, asesorada ahora por el campeón español. “Para mí, formar un equipo con Carlos, de la que soy fan, es increíble, es un sueño dar el

paso a su lado. Algo nuevo, además, las mujeres en el mundo del motor no lo tenemos fácil, así que es importante tener la opción de estar en un mundo tan competitivo y nuevo para mí”.

¿Cómo es Odyssey, el vehículo eléctrico protagonista? Nadie mejor como el propio Sainz para explicar la filosofía del Odyssey: “Es para todo el mundo igual, con los mismos amortiguadores, aunque con opción de tener muelles diferentes. Sí hay diferentes mapas de configuración de la potencia, pero hay muy pocas opciones con el chasis. Siempre me ha gustado trabajar los coches y adaptarlos a mi forma de conducir, pero es un desafío más y es igual para to-



◀ La alemana Claudia Hürtgen y el sueco Mattias Ekström se encargarán de pilotar el e-Cupra ABT XE1, nombre elegido por la marca española para bautizar su Odyssey 21 E SUV, un prototipo eléctrico con dos motores y 600 CV.



dos. Será el piloto el que se tenga que adaptar al coche». El SUV eléctrico del Extreme E es singular en algunos aspectos. “Es el coche más potente de ‘off road’ que he conducido hasta ahora. Su peso es razonable, un buen equilibrio entre peso, potencia y neumáticos, espero divertirme pilotando este coche. La mayor diferencia es la unidad de potencia, no tienes tiempo de respuesta,

no tienes cambio de marchas, y lo más diferente es que no hay conexión entre la parte delantera y la trasera. Requiere cierto ajuste porque subvira y, además, al no tener freno motor es extraño, porque cuando levantas el pie del acelerador se queda en rueda libre”.

Para Sainz, el nuevo Extreme E es un proyecto especial, y también diferente a estas alturas de su ya di-

latada carrera. Por ello ha decidido afrontar el nuevo desafío. “Me hace ilusión porque voy a estar en las dos partes. Hay dos razones importantes. Después de tantos coches que he conducido, mi carrera va avanzando, esta era la oportunidad de correr con los coches del futuro, los coches eléctricos, y no podía desaprovecharla. Luego, siempre he corrido como piloto, y ahora doy

el salto como parte del equipo, gracias a Acciona y QEV Tech, un equipo totalmente español. Es la oportunidad de un campeonato nuevo, de cosas que no conocemos y que vamos a descubrir poco a poco”. A mediados de diciembre todos los equipos se concentraron en Alcañiz para poner a punto las monturas en los entrenamientos previos al embarque del material.

La última criatura de Alejandro Agag ya está navegando a bordo del St Helena hacia su próximo destino. Ya son numerosos los canales televisivos que han confirmado su cobertura. Con la experiencia de la Fórmula E, el nivel de participantes y la singularidad del proyecto, seguro que el Extreme E arribará a buen puerto.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

2020: LAS VENTAS CAEN UN 32,3% Y EL SANDERO LIDERA

La crisis causada por la pandemia del coronavirus ha provocado que las matriculaciones de vehículos en nuestro país dejen unos números muy preocupantes para el total de 2020. En concreto, el pasado año se vendieron 851.211 vehículos, un 32,3% menos que en 2019, lo que coloca al mercado en una cifra muy alejada de los 1,2 millones, que según las principales asociaciones del sector –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)– sería lo normal. Las ventas no caían por debajo del millón de unidades desde el año 2014.

Ni el fin del Plan Renove –con más de 200 millones de euros sin consumir–, ni la subida 'de facto' del impuesto de matriculación desde el 1 de enero lograron dar un impulso a las ventas, y el mes de diciembre acabó con datos similares de matriculaciones a los del mismo mes de 2019: un total de 105.841 unidades. Las asociaciones estiman que el mercado no superará el millón en el 2021, y prevén un primer trimestre 'malo'.

Por marcas, Seat fue la preferida en 2020, aunque su modelo León, líder en los últimos años, ha perdido el primer puesto a favor del Dacia Sandero, el modelo más vendido de la marca. Seat, sin embargo, lidera el ranking de fabricantes al colocar el Arona y el Ateca en el top diez.

Volkswagen y Peugeot completan el podio de las marcas más matriculadas, mientras que entre los modelos, el segundo y tercer lugar corresponden a León y Nissan Qashqai. Renault también tiene dos de sus coches en el ranking de los preferidos –Clio y Captur– mientras que Peugeot coloca entre los diez primeros a los SUV 2008 y 3008.

Los SUV de tamaño medio siguen siendo los más vendidos (221.856 unidades y una cuota del 26,1%), mientras que la gasolina sigue líder entre los combustibles (el 49,8%). Por otro lado, las ventas de eléctricos puros e híbridos enchufables suponen el 4,8% del mercado, y en diciembre se vendieron cinco vehículos de hidrógeno, un hito en un solo mes.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Diciembre	Enero-Dic
VW 8.377	SEAT 68.721
PEUGEOT 8.283	VW 66.817
MERCEDES 6.758	PEUGEOT 65.697
SEAT 6.606	TOYOTA 57.580
TOYOTA 6.369	RENAULT 56.138
RENAULT 5.933	KIA 47.624
HYUNDAI 5.815	HYUNDAI 45.405
CITROËN 5.393	CITROËN 43.818
DACIA 5.374	MERCEDES 42.374
KIA 5.371	DACIA 39.395

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Diciembre	Enero-Dic
SANDERO 3.469	SANDERO 24.035
QASHQAI 2.789	LEÓN 23.582
LEÓN 2.483	QASHQAI 19.818
2008 2.390	CLIO 17.816
TUCSON 2.210	COROLLA 15.478
RAV 4 2.032	ARONA 15.365
T-ROC 1.941	2008 15.225
3008 1.858	3008 14.651
CAPTUR 1.846	CAPTUR 14.196
CLIO 1.787	ATECA 14.139

VOLKSWAGEN

Llega el R, el Tiguan más deportivo

Volkswagen corona la gama del renovado Tiguan con su versión más radical y deportiva, el Tiguan R. El SUV alemán esconde bajo su capó un motor 2.0 TSI con 320 CV de potencia. Y muchas características pensadas para sacar el mayor rendimiento deportivo a este todocamión, para lo que se ha llevado a cabo una puesta a punto específica, además de contar con tracción total 4Motion o cambio automático DSG de 7 velocidades. Con ello

alcanza unas prestaciones de infarto, como los 250 km/h de velocidad máxima limitada o los 4,9 segundos que tarda en acelerar de 0 a 100 km/h. El gasto es acorde a estas prestaciones, pues homo-

loga 10,0 l/100 km en ciclo mixto WLTP.

Disponibles en un único nivel de equipamiento, el Tiguan R ofrece todo lo imaginable de serie. Faros IQ.LIGHT con tecnología matrix, paragolpes deportivos, llantas de 20 pulgadas, asientos deportivos,

inserciones en fibra de carbono, iluminación ambiental, cuadro de instrumentos digital, sistema de navegación Discover Media, techo panorámico eléctrico e incluso el chasis activo DCC.

Y aún se puede personalizar con elementos como un exclusivo sistema de escape en titanio firmado por el especialista Akrapovic, las llantas de 21 pulgadas con neumáticos 255/35 R21 o un sistema de sonido Harman Kardon con ocho altavoces y subwoofer.

El precio de partida de este deportivo disfrazado de SUV es de 60.485 euros.



AUDI Q3, Q3 SPORTBACK Y A3 SPORTBACK

La familia 3 estrena los PHEV 45 TFSIe

Audi sigue ampliando su gama de híbridos enchufables, que ahora llega a los modelos de la familia 3 –A3 Sportback, Q3 y Q3 Sportback–, con su versión 45 TFSIe. Esta gama PHEV combina un motor 1.4 TFSI de gasolina y otro eléctrico para generar un total de 245 CV de potencia en los tres modelos.

Las tres nuevas versiones cuentan con cambio automá-

tico S tronic de 6 velocidades, que envía la tracción a las ruedas delanteras, pues no van a estar disponibles con tracción quattro. En el caso de los Q3, la velocidad máxima es de 210 km/h y puede llegar a los 140 km/h en modo eléctrico. Y son capaces de acelerar de 0 a 100 km/h en solo 7,3 segundos.

En el caso del A3 Sportback, la velocidad máxima llega a los

232 km/h –140 km/h en modo eléctrico también– y la aceleración de 0 a 100 km/h se cifra en 6,8 segundos.

En cuanto a consumos y autonomías, Q3 y Q3 Sportback consumen de media 1,6 l/100 km y homologan una autonomía eléctrica de 51 kilómetros. En el caso del A3 Sportback, el consumo medio se reduce a 1,2 l/100 km y

la autonomía eléctrica sube hasta los 61 kilómetros.

Estos tres nuevos modelos ya están a la venta. En el caso del Q3 45 TFSIe, con un precio de 47.350 euros; y el Q3 Sportback 45 TFSIe cuesta 50.200 euros. El A3 Sportback, que solo se ofrece con el exclusivo y deportivo acabado Black Line, tiene una factura de 43.010 euros.



SKODA

El eléctrico Enyaq iV ya está aquí

El Skoda Enyaq iV, el nuevo SUV eléctrico de la firma checa, acaba de aterrizar en el mercado español. Basado en la plataforma modular MEB del Grupo Volkswagen y con dos variantes de potencia, ya está disponible para pedidos con precios que arrancan en los 39.000 euros.

El Enyaq iV tiene como versión de acceso la 60, con 132 kW (180 CV) y una batería de 58 kWh de capacidad, para una autonomía media de hasta 390 kilómetros (WLTP). La versión 80, de 150 kW

(204 CV) cuenta con una batería de 77 kWh y homologa 510 kilómetros (WLTP). En cuanto a niveles de equipamiento, desde la configuración básica del Enyaq 60, cuenta con sensor de aparcamiento trasero, sistema de entrada sin llave Kessy Go, asientos con ajuste lumbar y regulación de altura, climatizador bizona, sensor de luz y lluvia, radio digital con pantalla de 13 pulgadas, llantas de 19 pulgadas y un sistema de carga rápida de 50 kW DC. La versión 80 añade desde su acabado básico el

selector de modos de conducción, cámara de visión trasera, volante multifunción de cuero con Tiptronic, calefactable y levas, y sensor de aparcamiento delantero.

Unos equipamientos que se pueden completar gracias a 10 packs temáticos –conducción, familiar, infotainment, LED...– que incluyen más de 15 asis-

ten-tes a la conducción; así como entre cinco diseños para el interior del vehículo.

PRECIOS

Enyaq 60 iV	39.000 €
Enyaq 80 iV	45.000 €



FORD

Edición limitada para el Mustang V8

El pasado mes de junio la firma del óvalo anunciaba la llegada de un Mustang aún más exclusivo, este Mach 1 del que no se ha confirmado su llegada a Europa hasta octubre. Una edición especial y limitada cuyo precio en España arranca en 62.900 euros y se eleva hasta los 65.900 euros con el cambio automático de 10 velocidades. Cuenta con detalles estéticos específicos y con una gama de siete colores de carrocería. Y en el interior, un acabado deportivo, aunque los asientos Recaro son opcionales. Bajo el capó, el 5.0 V8 atmosférico con 460 CV de potencia. Y para garantizar su comportamiento deportivo cuenta con suspensión MagneRide 2, barras estabilizadoras específicas, una dirección revisada, escape activo, llantas de 19 pulgadas, cuadro de instrumentos digital...



Desde 62.900 €





QCar by Bequikly el nuevo modelo de movilidad que ya está funcionando con éxito en Valladolid

El servicio de movilidad de QCar by Bequikly promovido por Fagenauto, la Federación que agrupa a la mayor parte de las Asociaciones de Agentes, Reparadores Autorizados y Servicios Oficiales se implanta en La Flecha Motor creando nuevas soluciones de movilidad en Valladolid. Dealerbest colabora en el proyecto facilitando la tecnología con Bequikly.

Hablamos con José Antonio Guerra, gerente de La Flecha Motor.

QCar by Bequikly ha llegado a La Flecha Motor para ofrecer a los vallisoletanos nuevas opciones de movilidad capaces de satisfacer sus necesidades disponiendo del vehículo adecuado para cada situación.

Los servicios de movilidad compartida cada vez son más demandados. Ante la falta de un servicio de estas características en Valladolid, La Flecha Motor, con QCar by Bequikly, ha decidido brindar nuevas opciones de movilidad a sus habitantes.

LA NUEVA FORMA DE MOVERSE

Con QCar by Bequikly, La Flecha Motor ha encontrado un modelo de negocio que le permite obtener un sistema de movilidad rentable y sostenible en la zona en la que operan, Valladolid.

La gran ventaja de este modelo para los servicios oficiales es que no necesitan ningún recurso extra para poner en marcha el servicio, porque ya tienen lo principal para su funciona-



miento: vehículos, una zona de recogida y entrega, mantenimiento y el fondo de negocio. “Con QCar tenemos un carácter diferenciador con el resto: damos una movilidad de calidad a un precio muy competitivo”, afirma José Antonio Guerra.

El alquiler de vehículos está funcionando con gran éxito dentro de su propia zona de comercio. Además, consiguen minimizar los riesgos y mantienen el control sobre usuarios y vehículos, por lo que José Antonio afirma sentirse 100% seguro con toda su flota de coches localizada en todo momento.

PAGA LO JUSTO: PAGA POR USO

Con QCar by Bequikly, los usuarios podrán elegir el coche que quieran cuando quieran, y por el tiempo que necesiten, pagando sólo por el uso. Únicamente deben descargar la App móvil QCar de forma gratuita, y tendrán todo lo que necesitan para conducir el vehículo. Asimismo, la apertura y cierre del coche se realizan desde la propia aplicación.

“Es importantísimo la movilidad para la gente... Nadie se priva de ir de aquí al supermercado con el coche. Es una herramienta que tenemos que tener”.

Por último, es importante hablar de la competitividad de precios que ofrece La Flecha Motor. Esto hace que todos los usuarios que están probando y utilizando el servicio estén más que satisfechos. Movilidad de calidad a precios muy competitivos.

La Flecha Motor es uno de los casos de éxito que opera con QCar by Bequikly, un servicio rentable, digital, rápido y flexible que permite a los usuarios alquilar vehículos por horas, días o meses ofreciendo a los agentes y servicios oficiales la garantía y seguridad de que su flota estará en todo momento localizada y monitorizada.

“Si quieres ganar más en tu negocio... ¿por qué siempre estás haciendo lo mismo?” asegura José Antonio Guerra.

CITROËN

SERIE ESPECIAL RIP CURL DEL BERLINGO

El polivalente Citroën Berlingo estrena el acabado especial Rip Curl, creado en colaboración con la conocida marca de surf australiana. Basada en la versión Feel Pack, esta variante cuenta con elementos distintivos en color ocre tanto en el exterior como en el interior, y enriquece su equipamiento de confort a bordo.

Por fuera se distingue por el adhesivo de Rip Curl en las puertas delanteras y en el cristal lateral trasero, las carcasas de los retrovisores exteriores en color negro Onyx y el parachoques en el color de la carrocería. En el interior encontramos alfombrillas con estética Rip Curl y respuntes ocre en la banda del salpicadero, entre otras cosas. Cuenta con un gran equi-



pamiento, en el que a la dotación del acabado Feel Back –luneta trasera practicable, pantalla central táctil de 8 pulgadas, freno de estacionamiento eléctrico, encendido automático de faros y limpiaparabrisas– añade climatizador automático bizona, cámara de marcha atrás, sistema de navegación 3D Citroën Connect Nav, Citroën Connect Box y pack SOS & Assistance, Grip Control con Hill Assist Descent, Modutop –un espacio traslúcido para dejar objetos, un cofre de techo interior, iluminación ambiental y un techo de cristal panorámico–, etc.

Se ofrece con dos motorizaciones, ambas diésel: BlueHdi 100 S&S 6v, desde 22.300 euros; y BlueHdi 130 S&S 6v, desde 23.600 euros.

saber comprar y vender MERCADO

KIA

El nuevo Rio apuesta por la hibridación

El utilitario de Kia muestra la clara apuesta de la marca por la electrificación, pues olvida los motores diésel y centra sus esfuerzos en un 1.2 de 82 CV y en el tricilíndrico 1.0 T-GDI disponible con 100 y 120 CV, en estos dos últimos con hibridación ligera de 48V que reduce consumos y emisiones entre un 8 y un 10 por ciento, e implica la etiqueta ECO. El Rio, además, estrena el cambio manual inteligente, opción que se añade a la caja manual de seis marchas o a la automática de doble embrague y 7 relaciones. Disponible con acabados Concept, Drive y GT Line, incluye desde el bá-

HONDA

Dos nuevas versiones para el Civic Type R

El compacto deportivo japonés busca un toque de distinción con dos nuevas versiones que se han puesto a la venta, y que se añaden al acabado GT que ya estaba disponible. Por un lado está el Civic Type R Limited Edition, del que solo habrá 100 unidades disponibles para Europa y que incorpora nuevas llantas de aleación BBS de 20 pulgadas con neumáticos Michelin Cup 2 y un nuevo sistema de suspensión. Estrena el color amarillo Sunlight Yellow, que combina con el techo, los espejos laterales y la salida de



PRECIOS

Rio 1.2 DPI Concept	15.950€	10.900€
Rio 1.2 DPI Drive	18.300€	13.520€
Rio 1.2 DPI GT Line	19.500€	14.721€
Rio 1.0 T-GDI MHEV IMT Concept 100 cv	18.200€	13.421€
Rio 1.0 T-GDI MHEV IMT Drive 100 cv	20.550€	15.771€
Rio 1.0 T-GDI MHEV IMT GT Line 100 cv	21.750€	16.970€
Rio 1.0 T-GDI MHEV IMT Drive 120 cv	21.100€	16.320€
Rio 1.0 T-GDI MHEV Drive DCT 120 cv	22.200€	17.420€
Rio 1.0 T-GDI MHEV IMT GT Line 120 cv	22.300€	17.521€
Rio 1.0 T-GDI MHEV GT Line DCT 120 cv	23.400€	18.621€

sico frenos traseros de disco, 6 airbags, retrovisores eléctricos y térmicos, luces diurnas LED, sistema de audio con conexión USB, sensor de luces y aire acondicionado. El Drive añade cambio DCT 7, asistente de mantenimiento de carril, aviso de fatiga del conductor, de luces de carretera, de frenada de colisión frontal... Además de los faros antiniebla o el navegador UVO Connect con cámara de asistencia al estacionamiento, Android Auto, Apple Carplay, instrumentación

aire del capó en negro brillante. La otra versión se llama Sport Line, que incorpora un alerón trasero de baja altura, llantas de aleación de 19 pulgadas con neumáticos Michelin Pilot Sport 4S y un interior negro.

En ambos casos el motor es el VTEC Turbo 2.0, que ofrece una potencia máxima de 320 CV a 6.500 rpm y tres modos de conducción: Sport, +R y Comfort. Dotados de



PRECIOS

Civic Type R Sport Line	45.750€
Civic Type R GT	46.250€
Civic Type R Limited Edition	52.750€

SUZUKI

SWACE, EL NUEVO HÍBRIDO DE LA MARCA

Suzuki suma un nuevo modelo híbrido a su gama, la berlina familiar Swace, que se ofrece con una única motorización de 1,8 litros y 122 CV, con dos versiones de equipamiento –GLE, desde 23.545 euros, y GLX, desde 25.350 euros, ambos con campaña comercial incluida– y 7 colores de carrocería. Gracias a su motorización híbrida, el Suzuki Swace consigue la etiqueta ECO de la DGT.



Supervision con pantalla LCD de 4,2 pulgadas, control de crucero y climatizador. Y el GT Line suma luces traseras tipo LED, sistema de botón de arranque electrónico + llave inteligente o sensores de aparcamiento delanteros.

cambio manual de seis velocidades, son capaces de acelerar de 0 a 100 km/h en tan solo 5,8 segundos y de alcanzar una velocidad máxima de 272 km/h.

Dispone de un motor eléctrico de 53 KW y una batería de gran capacidad, y cuenta con tres modos de conducción: Normal, Eco y Sport. Su aceleración de 0 a 100 km/h es de 11,1 segundos, con una velocidad máxima de 180km/h y emisiones en ciclo WLTP de 103 g/km.

Solo está disponible en carrocería familiar, formato que le permite una capacidad de maletero de 596 litros, que llegan a 1.232 con los asientos traseros abatidos. Cuenta con pantalla multifunción de 8 pulgadas y base de carga inalámbrica para el smartphone.

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



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



¿GASOLINA DE 95 O DE 98 OCTANOS?

J.L.H.

Conozco a gente que a la hora de repostar su vehículo se decanta por hacerlo con gasolina de 98 octanos, en lugar de hacerlo con la de 95, que es la que recomienda el fabricante. ¿Merece la pena hacerlo? Dicen que el rendimiento es mayor, pero ¿eso no pasará factura después en forma de avería? Gracias

RESPUESTA

El octanaje es una escala que utilizan los fabricantes de hidrocarburos para medir el poder antidetonante del carburante, cuando éste es comprimido en el cilindro. Para lograr el máximo rendimiento de un motor hay que jugar con los valores de compresión. Se logra más par motor si se produce el empuje de la combustión sobre el pistón justo cuando éste comienza a descender, para lo cual se ha de producir la chispa con algo de antelación. La gasolina de 95 octanos es más propensa a provocar la detonación, al inflamarse con mayor rapidez que la de 98. Dicho esto, si el fabricante recomienda gasolina de 95 octanos y le echas de 98, si el vehículo en cuestión cuenta con un calculador de inyección con un programa

específico sí se pueden obtener una ligera mejora de las prestaciones. Pero si no cuenta con esta programación no notarás nada, aunque no hay peligro de que se dañe el propulsor. El problema sería al contrario. Si se recomienda gasolina de 98 y echas de 95, pues la mezcla



¿CUÁNTOS TIPOS DE DIRECCIÓN EXISTEN ACTUALMENTE EN LOS AUTOMÓVILES MODERNOS?

Antonio R. Cadenas

Me gustaría que me aclararan cuántos tipos de dirección existen actualmente. En ocasiones en las fichas leo dirección electromecánica, en otras pone hidráulica, o asistida eléctrica... Quisiera saber las diferencias entre ellas y sus ventajas; entiendo que para que muchos sistemas de seguridad actúen sobre la dirección, ésta debería ser eléctrica. Gracias por su atención.

RESPUESTA

Básicamente existen cuatro tipos de dirección: mecánica, hidráulica, electrohidráulica y electromecánica o eléctrica. La mecánica, como su nombre indica, no está asistida por sistemas hidráulicos o eléctricos. Generalmente funciona por medio de una cremallera y es el principio de todas las direcciones modernas en los vehículos. La hidráulica fue sustituyendo a la mecánica y presenta una bomba conectada al motor que le brinda una mayor suavidad; tanta, que en ocasiones hubo que dotar al sistema de una asistencia variable que depende de la velocidad. Sólo funciona con el motor en marcha.

Por su parte, la electrohidráulica, en lugar de

se autoenciende y se llega a una detonación prematura. En este caso pasarán dos cosas: por un lado, se reduce considerablemente el rendimiento del motor; por otro, el pistón es

gestionarse por la acción de una bomba hidráulica, lo hace por medio de un motor eléctrico que se alimenta a través de la batería. Por lo tanto, ahorra combustible porque no depende del motor directamente y sólo se activa cuando se la necesita. Por último, la dirección electromecánica o eléctrica es la más novedosa. En ella un motor eléctrico acoplado al eje o la caña de la dirección induce con su rotación la ayuda para reducir el esfuerzo a la hora de girar el volante. Es la utilizada en los vehículos más modernos para, efectivamente, combinarse con algunos sistemas de seguridad de última generación que interactúan con la dirección.

golpeado con brusquedad, lo que en la jerga de los mecánicos se conoce como el picado de bielas, y esto sí puede llevar a una avería de graves consecuencias.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿ME PUEDEN RETIRAR EL CARNÉ POR NO CUMPLIR LOS REQUISITOS PARA PODER MANTENERLE?

Efectivamente, la vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir siempre estará subordinada a que se mantengan los requisitos exigidos para su otorgamiento. En este sentido, la Jefatura Central de Tráfico podrá declarar la pérdida de vigencia de los permisos de conducción cuando se acredite la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para su autorización. Para acordar la pérdida de vigencia, la Administración deberá notificar la presunta carencia del requisito exigido al interesado, a quien se concederá la facultad de acreditar su existencia.

Del mismo modo, en este tipo de procedimientos de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas se podrá acordar la suspensión cautelar de la autorización cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico, en cuyo caso la autoridad que conozca del procedimiento ordenará, mediante resolución motivada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma. En cualquier caso, el titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada por estos motivos podrá obtenerla de nuevo siguiendo el procedimiento, superando las pruebas y acreditando los requisitos que correspondan.

BUENA PREGUNTA

REBASAR UN SEMÁFORO EN AMBAR ACARREA MULTA, PERO NO LA PÉRDIDA DE PUNTOS

Me han multado por rebasar un semáforo en ámbar. ¿Es correcto?

RESPUESTA

La normativa, al regular la señalización por semáforos, establece que una luz amarilla no intermitente significa que los vehículos deben detenerse en las mismas condiciones que si se tratara de una luz roja fija, a no ser que, cuando se encienda, el vehículo se encuentre tan cerca del lugar de detención que no pueda detenerse antes del semáforo en condiciones de seguridad suficientes.

En consecuencia, efectivamente, podríamos ser denunciados cuando se rebasase el semáforo estando en la fase ámbar, es decir, con la luz amarilla no intermitente, sin que se den las circunstancias excepcionales para hacerlo, es decir, que al cambiar de verde a amarillo, nuestro vehículo se encuentre tan cerca del lugar de detención que ésta no se pudiese realizar con las suficientes condiciones de seguridad.

Por último, cabe señalar que estas infracciones podrían ser sancionadas con multa de hasta 200 euros, y no supondrían la pér-

didada de puntos, ya que dicha pérdida sólo está contemplada para los casos en que se rebase el semáforo en rojo.



LA MULTA ES DE 200 EUROS Y LA PÉRDIDA, DE 4 PUNTOS

¿Si al adelantar piso un poco la línea continua, qué sanción me pueden poner?

RESPUESTA

En primer lugar se debe recordar que está prohibido adelantar en las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario. También está prohibido adelantar en las intersecciones y en sus proximidades.

Pues bien, precisamente para identificar esos

lugares, o esos espacios, donde no se puede realizar el adelantamiento y los límites del mismo, es para lo que se señaliza, bien con la señalización horizontal, es decir, la línea continua; o bien con la señalización vertical, es decir, las señales de prohibido adelantar.

Cuando un vehículo termina el adelantamiento y ya ha comenzado la línea continua, está haciéndolo indebidamente y, por tanto, ya está cometiendo una infracción, que de ser observada por un agente de la autoridad o captada por imagen, supondrá la correspondiente denuncia.

Este tipo de infracciones, al estar catalogadas en la normativa como graves, van a suponer una sanción económica de 200 euros y, lo que es más importante, también va a conllevar la pérdida de 4 puntos del permiso de conducir.

CONSULTAS RÁPIDAS

DETECTORES DE RADARES

Fidel Gómez

Pues has oído bien y conviene saberlo porque las multas se han incrementado considerablemente. Hasta ahora el uso de inhibidores o de detectores de radar estaba, lógicamente, prohibido. Desde el 1 de enero de 2021 lo que también está prohibido es la mera tenencia de los aparatos en el vehículo, aunque estén desmontados y desconectados. Esto se produce para evitar

que algunos conductores los desactivaran a tiempo ante la presencia de un control de tráfico. Por lo tanto, aunque lo lleves en el maletero, si te pillan con ese aparato la sanción será de 500 euros y la pérdida de tres puntos.

¿NEUMÁTICOS DE INVIERNO O CADENAS?

Antonio G. Moncada

Es cierto que en televisión a veces no ayudan. Cuando llega el crudo invierno y la nieve, aluden al uso obligatorio de las cadenas

en algunas carreteras. Y eso es cierto si llevamos neumáticos de verano. Si montamos neumáticos de invierno, con los logos M+S y el dibujo de una montaña con tres picos con un copo de nieve en su interior, no es necesario porque están homologados para circular con nieve sin problemas. De hecho, en algunos países europeos son obligatorios en invierno. Por lo tanto, el uso de cadenas es ya algo arcaico, y las gomas de invierno parecen mucho más recomendables.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Probamos el nuevo Range Rover

Land Rover creó un mito cuando lanzó el Range Rover –delicadeza y brutalidad a partes iguales– que en su nueva generación probábamos a fondo.

Para empezar, el primer contacto con uno de los diez turismos más vendidos de la historia, el Lantra de Hyundai. La berlina media de la firma coreana acumula en sus diversas generaciones –después pasó a

llamarse Elantra– más de 11 millones de unidades comercializadas en todo el mundo. Y este Lantra fue el pionero.

Otro pionero era un modelo que probábamos a fondo, el Range



Rover. El primer todo-terreno de lujo de la historia estrenaba una nueva generación aún más lujosa –e igual de capaz fuera de carretera– que nos gustaba por su confort, suspensión y equipamiento. Bajo el capó, un V8 de 190 caballos.

Para la comparativa, dos compactos alemanes distinguidos y con motorización diésel. Por un lado el 'rey', el Volkswagen Golf 1.9 GL TDI –90 CV y 2,9

millones de pesetas–, que brillaba por prestaciones y consumos. Por otro, el BMW 318 TDS Compact –90 CV y 3,4 millones–, que lo hacía por confort y consumo, y que se imponía en el balance final.

Un avance del Salón de Fráncfort de este año reseñaba las principales novedades que se iban a mostrar en la ciudad alemana: BMW Z3, Fiat Bravo/Brava, Peugeot 406 o Volvo S40, entre otros.



LA PORTADA
Nº 621
FECHA
12-9-1995
HABLAMOS DE

Las novedades que se iban a desvelar en el Salón de Fráncfort eran el principal argumento de nuestra portada: BMW Z3, Honda Civic, Renault Initiale, Nissan CQ-X o el Volkswagen Polo Sedán compartían protagonismo con la comparativa que enfrentaba al BMW 318 TDS Compact con el Volkswagen Golf GL TDI 90.



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

Conducimos por primera vez el Peugeot 406

El legendario Peugeot 405 ya tenía sucesor y por primera vez lo probábamos. El 406 sumaba argumentos para seguir siendo una de las berlinas de referencia en el mercado.

El acuerdo entre los Grupos PSA y Fiat del que habían nacido los monovolumen Ulysse, 806, Zeta y Evasion daba un nuevo fruto en forma de gama de comerciales. El primero que llegaba era

el Citroën Jumpy, que 25 años después sigue siendo uno de los modelos de referencia.

También referenciaba, antes y ahora en sus evoluciones, era el Peugeot 406. La berlina francesa, sucesora



del 405 y precursora de los 407 y 508, llegaba a nuestras manos por primera vez, con una gama de cuatro motores –dos diésel y dos gasolina– de hasta 135 CV.

Otra berlina que conducíamos por primera vez era un rival alemán, el renovado Opel Vectra, que ponía en liza una gama de seis motores con hasta 170 caballos. Y que, además, en el inminente Salón de Fráncfort iba a mostrar su variante familiar, co-

nocida como Vectra Caravan.

Dos familias más tenían protagonismo esta semana. Por un lado, la nueva gama del Renault Mégane, de la que iban a llegar al mercado como avanzadilla sus versiones coupé y cinco puertas.

Y por último, la familia del Mazda 323, el original compacto japonés que probábamos a fondo en sus tres variantes: 3 y 5 puertas y sedán.



LA PORTADA
Nº 622
FECHA
19-9-1995
HABLAMOS DE

El 'curso' empezaba con la llegada de interesantes novedades. Así, en nuestra portada la gama del Renault Mégane compartía espacio con dos berlinas de gran éxito, el Opel Vectra y el Peugeot 406, que conducíamos por primera vez. Además, probábamos a fondo la gama Mazda 323.



TORRE de BARREDA



FAMILIA DE VINOS

www.bodegas-barreda.com

C4

100% ELECTRIC



NUEVO CITROËN ë-C4 100% ELECTRIC

OPEN THE WAY



- 19 ayudas a la conducción
- Smart Pad Support Citroën
- Pantalla táctil con Apple CarPlay™ y Android Auto
- Suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®
- Autonomía de hasta 350km (WLTP) con carga rápida: 80% en 30 min

INCLUYE PACK | **MADE IN SPAIN**

TAMBIÉN DISPONIBLE EN **GASOLINA O DIÉSEL**

INSPIRED BY YOU ALL

Nuevo ë-C4 eléctrico. Consumo homologado WLTP (Wh/km) 166,2. Emisiones CO₂ WLTP (gm/km) 0. Autonomía WLTP hasta 350 km.