

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 10 DE FEBRERO

Nº 1.790 del 26 de enero al 9 de febrero de 2021



SKODA SCOUT 1.5 TSI 150

Prueba


**AVENTURAS EN
FAMILIA**
Especial 0 emisiones


UN AÑO ELECTRIZANTE

Peugeot e-2008

Prueba


**Calendario
de novedades
2021**

Primer contacto

**Nissan
Ariya**


Al volante


Skoda Octavia IV

Al volante


Mercedes EQA
**Y probamos los
últimos ECO**


Prueba

**DFSK
F5 GLP**


Prueba


Ford Focus 1.0 EcoBoost MHEV 155

Al volante

**Kia
Rio**


Prueba

**Mazda 3
Skyactiv-X
180**


Al volante

**Toyota
Highlander**




GASOLINA O DIÉSEL



NUEVO CITROËN C4

OPEN THE WAY

Head-Up Display Color
20 Ayudas a la Conducción
Smart Pad Support Citroën
Suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®
Pantalla Táctil de 25,4 cm (10") con Apple CarPlay™ y Android Auto

INCLUYE
PACK

**MADE
IN SPAIN**

TAMBIÉN DISPONIBLE EN 100% ELECTRIC

INSPIRED
BY YOU

Gama Nueva BERLINA C4: Consumo mixto WLTP (l/100Km): 5,2 a 6,0. Emisiones de CO₂ mixto WLTP (g/Km): 117 a 143 Emisiones de CO₂ mixto NEDC (g/Km): 99 a 110.

Al detalle



DOS RÉCORDS SIDERALES...

El principio de este 2021 está siendo pródigo en nuevas marcas en el automovilismo. Si 2020 lo acabábamos con el récord de victorias de Lewis Hamilton en Fórmula 1 –unido a su séptimo título mundial–, las dos primeras carreras de este nuevo año nos dejan a dos pilotos colocando aún más alto el listón para los que vengan. En el Dakar, Stephane Peterhansel ha logrado su decimocuarta victoria –seis en motos y, con esta de Mini, ocho en coches– y acrecienta su leyenda. Y en el Rally de Montecarlo otro francés, Sebastian Ogier, consigue con el Toyota Yaris su octavo triunfo, adelantando al legendario Sebastian Loeb.



UNA NEVADA HISTÓRICA

La histórica nevada vivida hace unas semanas en media España sigue dando que hablar en muchos ámbitos. Y uno de ellos es el balance de actuaciones de auxilio a conductores. El RACE ha hecho públicas unas cifras que dan cuenta de las dimensiones que tuvo 'Filomena'; nada menos que un 671 por ciento aumentaron sus incidencias en la semana del temporal.

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.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

Julian Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón

Roca Maseda y Javier Rubio.

Consejo editorial: María Jesús Benítez, Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

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

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247/983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Elon Musk y el trono eléctrico de Tesla

El creador de Tesla Motors se ha convertido en la persona más rica del mundo, y su fortuna, en la de más rápida creación de la historia.

Confieso que en el terreno de las genialidades, por mucho que me apasionen, soy más de análisis y hechos que de grandes promesas, por ilusionantes que sean. De ahí mi habitual escepticismo hacia el hoy gran visionario tecnológico y excéntrico fabricante de vehículos eléctricos, Elon Musk. De hecho, cuando en 2003 fundó y anunció a bombo y platillo su Tesla Motors, me pareció más una apuesta de marketing, capaz de captar con nuevas ilusiones a los posibles compradores, que un planteamiento precursor de la movilidad cien por cien eléctrica de futuro. Comenzó con vehículos como el Model S y Model X de más de 100.000 euros, propios de gente pudiente y deseosa de marcar la diferencia de un estatus social responsable

con el medioambiente. Una filosofía que ha tenido continuidad con el Model 3, un coche más pequeño que aquí arranca en torno a los 49.000 euros y produce satisfacción de conducción y posesión de lo más puntero. En este sentido, es el eléctrico más reclamado en el mercado y número uno de ventas en Europa. De este modo, la compañía de la que Elon Musk es director ejecutivo y alma mater, ha pasado de no tener un ejercicio positivo desde su fundación a salirse en 2020, pandemia incluida, vendiendo un 33 por ciento más y convirtiendo la capitalización bursátil en la friolera cantidad de 700.000 millones de dólares. Si sumamos lo que valen Toyota y el gru-

po Volkswagen, segundo y tercero en la clasificación, no llegarían ni a la mitad de esa cifra. Además, el objetivo actual de sus innovaciones pasa por incrementar la autonomía de los Tesla y generar ahorro en las fábricas de Estados Unidos, China y la europea que tiene en Grünheide, a las afueras de Berlín, que empezará a producir en julio de este año. Lo cierto es que Musk, CEO de Tesla, se ha convertido en la persona más rica del mundo, tras adelantar al fundador de Amazon, Jeff Bezos, en el ranking Bloomberg Billionaires. Su fortuna personal, fruto de la posesión del 21 por ciento de la marca, asciende a 188.500 millones de dólares (153.600 millones de euros), y está considerada como la más rápida creación de riqueza de la historia.

Un trono que tiene continuidad si consideramos que, según la consultora Marketsand Markets, se estima que para 2030 habrá 27 millones de vehículos eléctricos en el mundo. Por eso, todos los grupos automovilísticos están apostando al cien por cien por los eléctricos, y no son pocas las voces en el sector que prevén, a corto y medio plazo, tiempos más difíciles para la marca de Musk a medida que aumente la oferta de los fabricantes tradicionales. Especialmente si, como ha evidenciado un informe de fiabilidad de Consumers Report en Estados Unidos, sus fallos crónicos de calidad colocan a Tesla en la última posición.

La compañía de Elon Musk ha pasado de no tener un ejercicio positivo desde su fundación a salirse en 2020, pandemia incluida, vendiendo un 33 por ciento más y con una capitalización bursátil de 700.000 millones de dólares. Si sumamos lo que valen Toyota y el grupo Volkswagen, segundo y tercero en el ranking, no llegarían a la mitad de esa cifra.

SUMARIO

Nº 1.790 • 26 enero al 9 febrero 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉPASA SEAT TARRACO

Estrena versiones, un híbrido enchufable de 245 caballos y la versión más potente en gasolina, el 2.0 TSI también con 245 caballos.

10.- JEEP GRAND CHEROKEE L

La marca americana lanza el nuevo Grand Cherokee, del que lo primero que se ve es esta versión larga de 5,20 metros de longitud.

12.- EN PORTADA DFS F5 GLP

La marca china DFSK lanza el F5, un todocamino medio con llamativo estilo de SUV coupé y mecánica movida por GLP que le garantiza la etiqueta ECO.

18.- CUATRO RUEDAS FORD FOCUS MHEV

Gracias a su motor EcoBoost el Focus Mild Hybrid no solo es eficiente; también apasionante.

20.- MAZDA 3 SKYACTIV-X

A la hibridación suave las versiones Skyactiv-X añaden la original combustión interna SPCCI para ganar 58 CV de potencia.

22.- KIA RIO

El utilitario coreano recibe una actualización que afecta ligeramente a la imagen, pero profundamente a la tecnología y los sistemas de propulsión.

24.- TOYOTA HIGHLANDER

La marca coreana lanza un nuevo SUV de gran tamaño y siete plazas, por supuesto, con tecnología híbrida.

26.- ESPECIAL O EMISIONES

2021 será el año del despegue de los modelos eléctricos e híbridos enchufables. Un repaso a todo lo que viene.

28.- MERCEDES EQA

La versión cien por cien eléctrica del Mercedes GLA ofrece 190 caballos y 426 kilómetros de autonomía.

30.- NISSAN ARIYA

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	52
DACIA	11
DFS	12
DS	50
FORD	18
HYUNDAI	10
JEEP	10
KIA	22
MAZDA	20
MERCEDES	28
MINI	44
NISSAN	30
PEUGEOT	36
RENAULT	6
SEAT	8
SKODA	32, 40
TOYOTA	24

8

26

44

40 10

56

30

40.- SKODA OCTAVIA SCOUT 1.5 TSI 150 CV

Atractiva imagen 'off road' y tracción delantera para el aventurero más barato de la gama Octavia.

44.- + INTERESANTE GOTENHAM TECHNOLOGY

Un Mini de 1988 que esconde la última tecnología, comenzando por un motor Ecoboost tricilíndrico. Así es el trabajo de la empresa española Gotenman.

50.- DS ONLY YOU

Un mundo de experiencias y servicios.

51.- MICHELIN E-PRIMACY

El primer neumático eco-responsable.

52.- ILUMINACIÓN AUDI

Los faros son pieza clave del diseño exterior, con Audi en vanguardia.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS WRC

Montecarlo abrió con récord de Ogier el último Mundial con el presente reglamento. En 2022 llegan híbridos.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

DESPÍDETE DE PISAR EL TALLER CON LÍNEA DIRECTA:

- ✓ Te recogen y entregan el coche
- ✓ Lo reparan
- ✓ Y mientras, un Audi de sustitución



Siempre las mejores coberturas.
Siempre el mejor precio.
Garantizado.

Línea Directa te ayuda

917 702 787

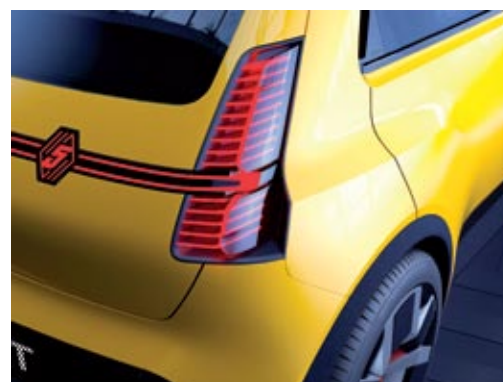
lineadirecta.com

Garantía sujeta a cobertura, reparación de vehículo en taller concertado y disponibilidad del vehículo de sustitución. Promoción Mejor Precio Garantizado aplicable solo a seguros procedentes de otras compañías sobre el precio de renovación con coberturas similares. Promoción válida hasta el 31/03/2021. Sujeto a normas de suscripción y a las condiciones de la promoción. Consúltalas en www.lineadirecta.com.



Vuelve el Renault 5, pero el nuevo será eléctrico

Luca de Meo parece dispuesto a que su desembarco en Renault suponga un giro radical para la firma del rombo, que hace días desvelaba el Renault 5 Prototype, primera creación de uno de los fichajes estrella del ejecutivo italiano, el diseñador galo Gilles Vidal —fotografía en el extremo derecho—. El nuevo 'concept car', que se inspira en el popular R-5 y avanza un compacto urbano destinado a democratizar los eléctricos en Europa, forma parte de la llamada 'Renaulution', una ofensiva comercial que antes de 2025 prevé lanzar 14 nuevos modelos: 7 eléctricos y 7 de los segmentos C/D.



EL OPEL COMBO E-CARGO, EN OTOÑO

Opel presenta la versión eléctrica del Combo Cargo, que anuncia 275 kilómetros de alcance WLTP con su batería de 50 kWh, recargable en 30 minutos. Con hasta 4,4 metros cúbicos y 800 kilos de carga, dispone de versiones con compartimento de transporte o con cinco asientos, y su motor de 136 CV le permite alcanzar 130 km/h o resolver el '0-100' en 11,2 segundos. En configuración 'Obra' equipa control de tracción IntelliGrip y mayor altura al suelo.

► De serie equipa cargador trifásico de 11 kW o monofásico de 7,4 kW.



FORD FIESTA ST EDITION

Disponible en un exclusivo Azul Azura, esta serie especial del Fiesta ST con motor 1.5 EcoBoost de 200 CV –6,6 l/100 km de media WLTP y paso de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos– equipa suspensión personalizable, llantas de peso optimizado y volante Ford Performance con botón para el modo de conducción deportivo.



e:HEV

NUEVO HONDA HR-V: TAMBIÉN HÍBRIDO

La nueva generación del HR-V, que aparece en febrero, tendrá también una versión híbrida autorrecargable e:HEV, tecnología ya usada en CR-V, Jazz y Crosstar que asocia el motor de gasolina a dos motores eléctricos: el generador y el impulsor.

Aparece también la versión 2.0 TSI de 245 CV

El Seat Tarraco, con mecánica 'plug-in hybrid'

Con precios que arrancan en los 45.890 euros de la versión Xcellence –por encima se sitúan Xcellence Go, FR y FR Go–, llega el Tarraco e-Hybrid, dotado de una mecánica híbrida enchufable con etiqueta 0 que rinde 245 CV y 40,8 mkg, fruto de asociar un motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV y otro eléctrico con 85 kW (115 CV), esquema que completan el cambio automático DSG de seis marchas y la batería de 13 kWh, que se recarga de dos maneras: en

un enchufe doméstico –a 2,3 kW– en 5 horas o en un wallbox –a 3,6 kW– en 3 horas y media. Y la autonomía media homologada es de 49 kilómetros en modo eléctrico –en ese uso alcanza 140 km/h–, o de 730 kilómetros en total. El Seat Tarraco e-Hybrid gasta de media entre 1,6 y 2,1 l/100 km –en función de la versión o las opciones–, y las emisiones de CO₂ son de 41-47 g/km en ciclo WLTP. Además de los distintos modos del sistema híbrido –e-Mode,

Hybrid automático e-Hybrid manual–, incorpora los botones específicos e-Mode y S-Boost para forzar, respectivamente, el funcionamiento eléctrico o un rendimiento deportivo –alcanza 205 km/h de velocidad punta–. Paralelamente, la gama Tarraco añade también la versión 2.0 TSI 245 CV DSG-7 4Drive FR, disponible con cinco o siete plazas y que anuncia un paso de 0 a 100 km/h en 6,2 segundos y 8,4-9,2 l/100 km de gasto medio.



►◀ El Tarraco e-Hybrid puede cargar su batería a un máximo de 3,6 kW. Abajo, la nueva versión 2.0 TSI 245 CV DSG-7 4Drive FR.

►◀ La versión e-Hybrid equipa de serie pantalla central de 9,2 pulgadas con navegación y Seat Connect. Y con el acabado FR suma el control de chasis adaptativo DCC.

Un SUV utilitario y un eléctrico Hyundai avanza los nuevos Bayon e Ioniq 5

La actividad es incesante en Hyundai Motor Company, que en los últimos días, por medio de algunas imágenes, ha dado pistas sobre dos próximas novedades. Una es el Hyundai Bayon, un SUV urbano de unos cuatro metros –aún más pequeño que el Ford EcoSport o el Volkswagen T-Cross– que se situará por debajo del Kona en la gama de la firma coreana. Disponible en Europa en la primera mitad de 2021 y basado en la nueva generación del i20, el Bayon se distinguirá por unos grupos ópticos muy personales,

con los faros separados de las luces diurnas en el frontal y ópticas traseras en forma de flecha. La segunda novedad es el Ioniq 5, primer modelo de la nueva marca Ioniq que Hyundai centrará en la movilidad eléctrica. Se trata de un CUV o crossover de tamaño medio y cuenta con una mecánica eléctrica con tecnología V2L (Vehicle to Load), que permite usar el coche como fuente de alimentación general de 110/220V. Además, admite carga rápida: cinco minutos enchufado darán para 100 kilómetros de autonomía.

▼▼ Bajo estas líneas, otro detalle del Ioniq 5, y más abajo, vista del frontal y de la zaga del Hyundai Bayon, un SUV muy urbano.



►► El Ioniq 5, un crossover de talla media, será el primer modelo de la nueva gama de vehículos eléctricos de Hyundai.



Revolución en el Grupo Renault Dacia y la nueva Mobilize preparan futuros coches

Ya con el español Alejandro Mesonero-Romanos como director de Diseño de Dacia, la marca 'low cost' de Renault afronta una nueva estrategia para los cinco próximos años que incluye la creación de la

unidad de negocio Dacia-Lada, la utilización de una sola plataforma –la CMF-B de la Alianza– en todos los modelos de ambas marcas

y la llegada, tras el lanzamiento del eléctrico Spring este año, de otros tres nuevos modelos, para los que el Dacia Bigster Concept, un SUV del segmento C con 4,6 metros de largo, sirve de llamativo anticipo. La otra primicia, desvelada con ocasión del evento

►► El EZ-1 Prototype podría inspirar el primer coche de Mobilize: biplaza, eléctrico y de 2,3 metros.



Renaulution donde la firma del rombo mostró también su Renault 5 Prototype, es la nueva marca Mobilize,



►◀ Por encima del Duster, Dacia ofrecerá un SUV de 4,6 metros basado en el Bigster Concept y ya con plataforma CMF-B.

que propondrá servicios de movilidad, energía y datos a otras marcas asociadas basándose en ecosistemas abiertos. El objetivo, transportar personas o bienes de

un punto A a un punto B, con o sin coche. Y su primer vehículo, concebido para la movilidad urbana compartida, podría basarse en el eléctrico EZ-1 Prototype.

NOVEDADES EN EL MITSUBISHI SPACE STAR

El Space Star, que arranca ahora en 9.900 euros, incluye en todas las versiones el sistema EGR que reduce las emisiones NOx, ve mejorado el equipo de serie de los niveles Kaiteki y Motion, y estrena una versión, de acabado Kaiteki, con cambio automático CVT.



UN PORSCHE TAYCAN BÁSICO

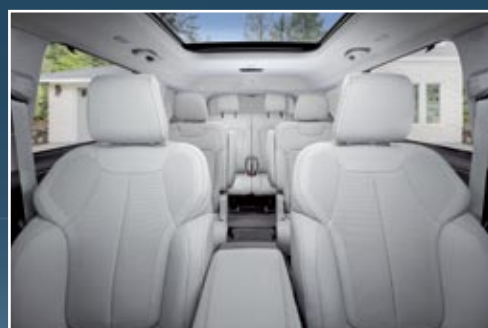
Tras los Taycan 4S, Turbo y Turbo S llega el Taycan 'a secas', que rinde 326 CV de potencia nominal y 408 en modo overboost si equipa la batería Performance de 79,2 kWh—431 kilómetros de autonomía WLTP—, y 380 CV, o 476 en modo overboost, con la Performance Plus de 93,4 kWh—484 kilómetros—.

A final de año llegará una carrocería más corta

Así es el nuevo Jeep Grand Cherokee L

Jeep acaba de presentar la nueva generación del Grand Cherokee, aunque la primera variante desvelada, bautizada 'L' y que cuenta con una carrocería alargada a 5,20 metros para ofrecer tres filas de asientos—configuraciones de seis o siete plazas—, no llegará en principio a Europa, pues para nuestro mercado se reserva la variante de longitud normal, que llega a fin de año. El Grand Cherokee L presume de versatilidad, pues su segunda fila puede desplazarse a lo largo 18 centímetros, y en la dotación interior destacan la instrumentación digital, el Head-up Display o la pantalla central táctil, de 8,4 o 10,1 pulgadas según la versión pero siempre

con sistema Uconnect 5, que permite actualizaciones a distancia. En el plano mecánico, los motores son V6 y V8 de gasolina, ligados a un cambio automático de ocho marchas, pero después se ofrecerá una versión híbrida enchufable 4xe. La suspensión puede ser neumática Quadra-Lift, que procura una altura al suelo de 272 milímetros, y recurre a tres distintos sistemas de tracción total: Quadra-Trac I, QuadraTrac II—este ya con reductora— y Quadra-Drive II—con reductora y bloqueo electrónico del diferencial trasero—. Además, el Select-Terrain ajusta motor, cambio, tracción, chasis o asistentes al modo elegido: Auto, Sport, Rock, Snow y Mud/Sand.



El Grand Cherokee L, que no vendrá a Europa por ahora, ofrece un V6 3.6 de 290 CV y un V8 5.7 de 357 CV, ambos de gasolina. Cuando el coche detecta que no necesita tracción total, desconecta el tren delantero para ahorrar.



Neckmarine



Temperatura Corporal

NKM2025N



79€



SMART
WATCH

STAY CONNECTED

PERFECT TIMING

El chino más pintón



Sensaciones agri-dulces a bordo del DFSK F5, un modelo procedente de China que demuestra lo que este gigante automovilístico mundial sería capaz de hacer con un todocamino medio... si hubiesen entendido del todo las exigencias europeas. No obstante, resulta interesante el paso enorme que ha dado la industria del motor de la segunda economía del mundo. Y más en este caso, al recurrir a ingenieros alemanes y japoneses. El F5 ofrece espacio, diseño y tecnología a un precio competitivo.

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Una vez leí en alguna parte que un país no se convierte en la fábrica del mundo si no es capaz de producir y vender con un mínimo de calidad y honradez. Lógicamente este comentario hacía referencia a China, el país más poblado del mundo y de donde provienen el 90 por ciento de los objetos que utilizamos a diario. Y también de

allí proviene el F5, un ejemplar que no pasa desapercibido en la jungla urbana gracias a un diseño que lo tiene todo para triunfar, pues es un todocamino de gran tamaño y con estética coupé, un estilo de rabiosa actualidad. Y sí, el F5 está producido con calidad y honradez. Y aunque haya faltado rematar la faena para lograr un auténtico 'pelotazo' de coche, lo cierto es que ganas le han puesto los de DFSK, un grupo automovi-

lístico –ver cuadro en página 17– que no se puso precisamente ayer a fabricar coches.

Aunque China sea el país de las imitaciones, lo cierto es que allí se inventaron, entre otras cosas, la brújula, la pólvora, el papel, la seda, el helado o la impresión, por lo que esta revista que tienes en tus manos no la tendrías de no ser por ellos. No obstante, los chinos siguen copiando y lo contrario sería antinatural. Y es

que al igual que los mercaderes marroquíes se enfadan si no negocian los precios hasta el aburrimiento en los zocos, los chinos no serían chinos si no copiaran alguna cosa, lo llevan en los genes. Y en el caso del DFSK F5, encontramos parecidos razonables en diseño con modelos de Porsche o Audi en la trasera, la llave o las pantallas centrales del salpicadero. El resto, y ahora nos referimos sobre todo a tecnología, tiene

firma y, con razón, DFSK se jacta de ello. Porque sabe que asociarse o utilizar marcas de prestigio en la fabricación le va a reportar la confianza de los clientes. Por ello el F5 llega con el respaldo técnico o la colaboración de marcas como Mitsubishi, ZF, BorgWarner, Magneti Marelli, Valeo, Delphi, Webasto, Bosch, TRW o Continental. Respecto a este último fabricante, no entendemos mucho el nexo ya que de serie los F5 llegan a España calzados con unos Maxtrek Sierra, que son neumáticos chinos normalitos, en vez de montar al menos unos Kumho, que es la mejor marca china. No obstante, a nuestra unidad de pruebas le habían instalado unos boyantes Pirelli Scorpion para evitar daños colaterales.

El DFSK F5 es un coche por lo general bastante agradable, con un espacio interior muy generoso gracias a su tamaño exterior que roza los 4,70 metros de longitud, y a su gran distancia entre ejes, que casi iguala la de un Skoda Superb, líder en habitabilidad. Pero, además de haber espacio, el posible cliente que acceda al F5 quedará gratamente sorprendido por una calidad que se sitúa por encima de la media. Y por un equipamiento casi intachable. Equipo de serie que comprende elementos como el techo corredizo y panorámico de cristal, el portón trasero eléctrico, los faros Full LED, el acceso y arranque sin sacar la llave del bolsillo, los asientos de piel eléctricos y calefactables, el freno de esta-

cionamiento eléctrico, el climatizador bizona o la grabación permanente de la conducción. Lástima que en el apartado de la seguridad el coche no lleve ni un solo sistema de ayuda ADAS, tan de moda ahora.

Otro aspecto en el que cojea el F5 es el referente a la conectividad o actualización del software. Y es que el sistema, asociado a una pantalla de 10,5 pulgadas, carece de Apple CarPlay o de Android Auto, y se limita a ofrecer un Mirror Link. Además, es poco intuitivo y muy lento, el navegador no está actualizado y la radio carece de RDS y no informa de la emisora sintonizada.

La estrategia de DFSK a la hora de motorizar sus modelos no es nada mala. Porque tanto para su SUV de siete plazas, el



amas@motor16.com

LA CLAVE

Que los chinos terminarán invadiendo también los concesionarios con sus coches lo sabe todo el mundo. La duda está en saber cuánto tardarán en hacerlo. Y si tomamos la referencia del F5, la respuesta es que pronto. Y es que a este todocamino chino le quedan solo cuatro cosas por solucionar para convencer de verdad.

denominado DFSK 580, como para este, la marca asiática le compra los motores a Mitsubishi. Y le compra una mecánica sencilla y más que amortizada por la marca japonesa que se-

PRECIO		30.745 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 222 GKM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	+	Cambio CVT antipático. Infoentrenamiento poco eficaz. Consumo elevado. Maletero justo. Sin rueda de repuesto.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		



El depósito de GLP de 68 litros situado bajo el piso del maletero impide que el coche pueda llevar rueda de repuesto. Y el maletero, aunque no es grande, es muy aprovechable.



NO ES UN TODOTERRENO PERO EL F5 SE DEFIENDE BIEN FUERA DEL ASFALTO GRACIAS A SU GENEROSA ALTURA LIBRE AL SUELO Y A SU CONTROL DE DESCENSOS. CON UNAS BUENAS RUEDAS SE REMATARÍA LA FAENA APARENTE...

...AUNQUE NO MUY PRÁCTICO. LA PANTALLA INFERIOR RECIBE MUCHOS REFLEJOS. EL VOLANTE SÍ NOS HA GUSTADO



◀ El mando que gestiona el GLP se encuentra a la izquierda del volante. El coche arranca por defecto con GLP, pero se puede cambiar en cualquier momento.



▲ De momento, el F5 pide a gritos un software de infoentretenimiento actualizado. El navegador no funciona en Europa y la radio carece de localización de emisoras por su nombre.



▲ Entre otros equipamientos destacables, el F5 lleva botón de arranque, asientos de piel eléctricos y calefactables o salidas de aire traseras. Los asientos son muy cómodos y el espacio interior es de lo mejor del coche. El piso de atrás carece de túnel central, por lo que la quinta plaza es cómoda.



▲ El cambio automático es ZF y de tipo CVT, con un gran resbalamiento que enerva. Tiene simuladas seis marchas y modo secuencial.

guramente le saldrá muy bien de precio al grupo chino. Es un motor 1.5 Turbo que en este caso rinde 137 CV –146 en el citado 580– y se asocia, como en el modelo de siete plazas, a un cambio CVT de variador continuo ZF, que aunque no es santo de nuestra devoción, parece que logra el objetivo de la marca, que es abaratar costes y ofrecer la máxima suavidad en recorridos urbanos. Lástima que el resbalamiento típico de estos cambios, potenciado en este caso al ser un CVT de la primera generación, convierta los adelantamientos

o aceleraciones en carretera en un suplicio por sonoridad y la sensación habitual de que ese motor tan revolucionado no se corresponde con la progresión de velocidad del coche. Pero hay que reconocer que al final su rendimiento es bueno, o digamos que suficiente para el planteamiento del F5.

El consumo del motor 1.5 Turbo se podría haber mantenido a raya con relativa facilidad si el F5 no pesara casi 1.700 kilos. Pero los pesa, y la solución pasa por elegir sí o sí la versión Eco de este modelo, una variante a la que se le ha

instalado un depósito de gas GLP de 68 litros en el maletero, lo que abarata los costes notablemente además de aumentar mucho la autonomía. De hecho, y según nuestras mediciones en conducción real, la autonomía con los 58 litros de reserva de gasolina darían para recorrer algo más de 550 kilómetros, mientras que con el depósito de gas GLP se podrían recorrer algo más de 600. Y los cálculos nos dicen que recorrer 1.192 kilómetros con el F5 sin parar a repostar costaría 120 euros, es decir, a 10 euros cada 100 kilómetros, cifra muy

razonable que, además, lleva aparejada la etiqueta ECO de la DGT con todas sus ventajas.

El F5 no es un todocamino deportivo, aunque su diseño diga lo contrario. Por ello no debe sorprender que vaya genial por ciudad, autovía o autopista pero se le atraganten un poco las carreteras de curvas. Es cierto que mantiene el tipo y respeta las trayectorias con solvencia y nobleza gracias a un eje multibrazo trasero muy eficaz, pero los balanceos de la carrocería no transmiten inicialmente la confianza esperada. Más confianza transmite su



▲ El F5 balancea bastante, pero lo cierto es que va por su sitio y no pone en ningún aprieto al conductor. Su eje multibrazo trasero ayuda a mantener la compostura en asfalto bacheado. Los intermitentes son dinámicos.



altura libre al suelo si se trata de salir del asfalto. Y aunque tiene solo tracción delantera, el F5 supera caminos e incluso se atreve con algún obstáculo mayor sin problema.

Nos han gustado muchas cosas del F5 Eco: espacio, diseño, economía de uso con el GLP, etiqueta ECO, equipamiento de serie, garantía, precio... Sin embargo, convendría que la marca fuese capaz de ofrecer al cliente soluciones de conectividad y navegación actualizadas y válidas en nuestro país, pues sería la mejor manera de concluir un buen trabajo.

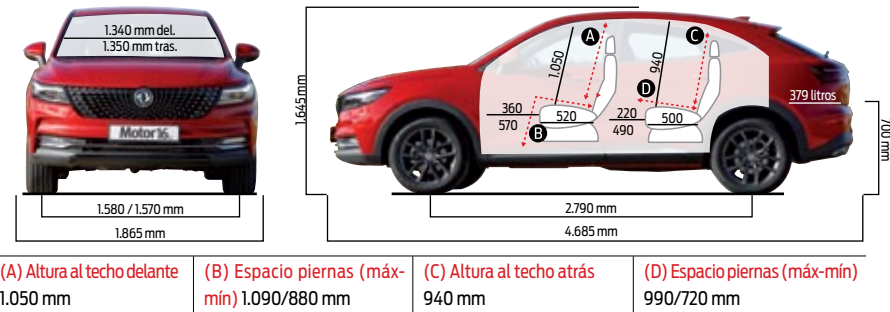
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Inyección indirecta de gasolina con turbo e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	137 / 5.600
Par máximo (mkg/rpm)	22,4 / 2.000-4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom. CVT, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	235/50 R18
Marca (en el test)	Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.664
Capacidad del depósito (l)	58 (GLP: 68)
Relación peso/potencia (kg/cv)	12,1
Número de plazas	5



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Grabación de la conducción	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10,5 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED	▲		
Intermitentes LED dinámicos	▲		
Asientos electricos y calefactables	▲		
Portón trasero eléctrico	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Suspensión deportiva o regulable		▼	
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto		▼	
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril		▼	
Alerta por cansancio		▼	
Llamada de emergencia e-call		▼	
Sensor de proximidad trasero	▲		
Asistente de salida en batería		▼	
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control de estabilidad	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal		▼	
Rueda de repuesto de emergencia		▼	
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad		▼	
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz		▼	
Control de tracción	▲		
Control de descensos	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

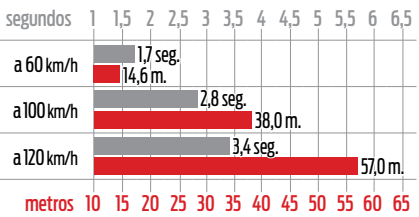
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 590. Ampliación de garantía a 7 años o 100.000 kilómetros: 900.

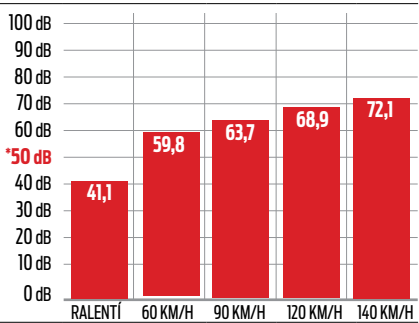
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,3
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,0 (11,5)
Recorriendo (metros)	203
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	16,0
1.000 m desde 40 km/h en D	31,4
De 80 a 120 km/h en D	9,4
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	l/100 km
A 22,0 km/h de promedio (gasolina)	11,9
A 22,0 km/h de promedio (GLP)	12,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero (gasolina)	7,6
A 90 km/h de crucero (GLP)	8,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero (gasolina)	9,9
A 120 km/h de crucero (GLP)	11,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovia; 20% carretera)	10,1 (gasolina) 11,0 (GLP)
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos (gasolina)	574
Kilómetros recorridos (GLP)	618
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Consumo en ciclo mixto	9,8
Emissiones CO2 (g/km)	222

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	DSFK F5 CLASSIC GLP	MITSUBISHI OUTLANDER 200 MPI CVT 2WD	SUBARU XV 1.6I LINEARTRONIC GLP CVT	SSANGYONG KORANDO URBAN 4X2 GLP
Precio	30.745 euros	25.900 euros	25.600 euros	28.050 euros
Cilindrada	1.498	1.998	1.600	1.497
Potencia	137 CV / 5.600 rpm	150 CV / 6.000 rpm	114 CV / 4.000 rpm	163 CV / 5.000-5.500 rpm
Par máximo	22,4 mkg / 2.000-4.000 rpm	19,9 mkg / 4.200 rpm	15,3 mkg / 1.750-2.500 rpm	28,6 mkg / 1.500-4.000
Cambio	Automatico CVT, 6 velocidades	Automatico CVT	Automatico CVT	Automatico, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Total	Delantera
Consumos	9,8 l/100 km (gasolina)	8,1 l/100 km	8,0 l/100 km (gasolina)	7,9 l/100 km (gasolina)
Emisiones	222 g/km CO2	184 g/km CO2	180 g/km CO2	180 g/km CO2
Autonom. aprox.	1.200 kilómetros (gasolina+GLP)	777 kilómetros	1.319 kilómetros (gasolina+GLP)	1.258 kilómetros (gasolina+GLP)
Vel. máxima	180 km/h	192 km/h	175 km/h	189 km/h
0 a 100 km/h	11,5	12,1 segundos	13,9 segundos	N.D.
Maletero	379 litros	550 litros	385 litros	423 litros
Dimensiones	4.685 / 1.865 / 1.645 mm	4.695 / 1.810 / 1.710 mm	4.465 / 1.800 / 1.615 mm	4.686 / 1.810 / 1.442 mm
Batalla	2.790 mm	2.670 mm	2.665 mm	2.675 mm
Altura libre	200 mm	190 mm	220 mm	182 mm
Depósito comb.	58 litros (68 en GLP)	63 litros	63 litros (49 en GLP)	50 litros (57 en GLP)
Peso	1.664 kilos	1.520 kilos	1.425 kilos	1.510 kilos
A favor +	Respecto a casi todos sus rivales, el F5 juega la baza del espacio interior gracias a una magnífica distancia entre ejes. También sobresale en equipamiento de serie. Pero sobre todo hace gala de un diseño coupé que entra por los ojos.	Tiene más potencia, y aunque mide casi lo mismo que el DSFK, anda mejor y pesa mucho menos. Su equipo es muy completo, incluido un equipo de seguridad que incluye airbag de rodilla o detección de ángulo muerto, entre otros. Y tiene mucho más maletero que el chino.	Lleva tracción a las cuatro ruedas de serie, y por el precio más asequible del cuarteto. Consume mucho menos que el F5, por lo que su autonomía aproximada es mayor. También es el que anuncia la mayor altura libre al suelo y mucho agarre 'off road'.	Es el más potente de los comparados y se nota en las prestaciones. Y su dotación de seguridad, gracias al sistema SASS, es espectacular, muy superior al del F5. Además, es el que ha homologado menor gasto por su cambio, su gran motor y su ligereza.
En contra -	Su peso supera por mucho al de sus rivales. El sistema de infoentretenimiento no está al día. Y a nivel de seguridad faltan muchos sistemas de ayuda. El F5 gasta mucho y su cambio de variador es muy antipático.	Es el único del grupo que no cuenta con GLP, pero lo hemos querido comparar por tamaño, potencia y precio. A nivel estético, el Outlander pide a gritos una renovación profunda. El cambio CVT es igual de antipático que el del F5.	Su potencia es algo escasa, lo que repercute en las prestaciones. Tampoco tiene un maletero que destaque por su espaciosidad. Y el cambio automático CVT comparte con DSFK y Mitsubishi su funcionamiento antipático.	Es el que anuncia el depósito de combustible más pequeño, con 50 litros. Su motor, aunque más potente, peca de poco empuje a bajas revoluciones. Y su dirección se muestra algo lenta, lo que afecta al tacto de conducción.



EL DETALLE

DSFK Un gigante asiatico

DSFK pertenece a Dongfeng Motor Corporation (DFM), que fue fundada en 1969 y tiene su sede en la ciudad china de Wuhan. Es uno de los mayores grupos automotrices del mundo, teniendo en la actualidad 176.000 empleados y unos activos totales por valor de casi 30.000 millones de euros. Su negocio principal abarca series completas de vehículos turismos, modelos comerciales, vehículos híbridos y eléctricos, motores, componentes

de automoción, operaciones en el sector automotriz, etc. Su escala de negocio supera los 3,8 millones de vehículos vendidos al año. DSFK es accionista mayoritario del fabricante francés PSA (Peugeot, Citroën, DS y Opel); y es productor exclusivo de Peugeot, Citroën, Nissan, Kia y Honda para el mercado chino. DSFK produce en la actualidad más de 30 modelos diferentes, incluyendo versiones de mecánica electrificada en los principales segmentos.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,51 euros/km. Coste km total: 0,66 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 129,00 euros/año. Seguro a todo riesgo: 259,00 euros/año con franquicia de 200 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

DSFK

DSFK Ibérica. Avenida del Cerro del Águila, 21, 28703-San Sebastián de los Reyes, (Madrid). Tlf: 910 887 979

RED DE POSVENTA

20 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

4 años u 80.000 km ampliables

www.dfsk.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 30.745 EUROS



ECO y EcoBoost

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

Hace unos meses pasaba por estas páginas el nuevo Puma, que probábamos con el moderno tricilíndrico 1.0 Eco-Boost de 155 CV dotado de hibridación suave de 48V, y ahora esa mecánica encuentra acomodo bajo el capó del Focus, que también recibe una etiqueta ECO tan codiciada hoy por los usuarios, sobre todo en la ciudad. Los 26.685 euros de nuestro protagonista se quedan ahora en 21.028 a pie de tienda, y si queremos aquilatar aún más la factura, un ST-Line con idéntica mecánica MHEV pero en su variante de 125 CV baja a 25.485 euros... ¡y a 19.828 con todos los descuentos! Pero siempre con caja manual, pues si

A estas alturas ya nadie piensa que un coche con etiqueta ECO es aburrido, pues los hay con más de 600 CV y prestaciones de infarto. Pero incluso en segmentos más populares, con precios muy asequibles y motores diminutos algunos modelos ECO apasionan. Este es uno.

queremos cambio automático deberemos apuntar al 1.5 EcoBoost de 150 CV, y en ese caso ya no hay etiqueta ECO. Centrándonos en la versión probada, del Focus ya conocíamos notables virtudes, como el agrado general de uso –no solo es seguro y cómodo a partes iguales, sino que se conduce con suma facilidad–, la amplitud –en proporción, le damos más nota al habitáculo que al maletero–, la ergonomía –aunque hay mucha

tecnología, el manejo de todo sigue siendo intuitivo– o una notable calidad general, que con la terminación ST-Line sube enteros por los detalles de inspiración deportiva. Al respecto diremos que este acabado –el más bajo disponible para este motor– implica de serie unas gomas 215/50 R17 que para el ajustado peso del conjunto y la relativa modestia del motor –aunque rinde 155 CV, hablamos de un 1.0 tricilíndrico con solo 24,0

mkg de par– parecen suficientes, si bien nuestra unidad calzaba los 235/40 R18 opcionales –400 euros–, que ‘musculan’ su aspecto pero tienen sus cosas buenas y sus cosas menos buenas. Entre las primeras, un paso por curva como por raíles –se agarra tanto que el coche balancea visiblemente al límite– y una frenada de matrícula de honor: 49,2 metros para detenernos desde 120 km/h. Y entre los inconvenientes, que lastran un poco las prestaciones, tanto al acelerar desde parado –la medición de 0 a 100 km/h se ha ido tres décimas por encima del valor oficial– como al recuperar en carretera, donde la reacción en quinta y sexta es solo correcta, y conviene tirar de cuarta para lograr brío. Pero si nos metemos en un tramo de



◀ Buen acabado y detalles deportivos en este ST-Line, el nivel 'básico' si elegimos el motor 1.0 MHEV de 155 CV.



▶ Asientos delanteros estupendos por confort y sujeción; y gran espacio detrás, tanto por las cotas de altura, anchura y longitud como por el suelo casi plano. No hay cambio automático en opción.



◀ Para tener solo un litro de cilindrada, el motor empuja de cine. Aunque los milagros no existen, y a plena carga deberemos jugar con el cambio para lograr una respuesta ágil. El gasto real, aceptable.



▲ El maletero de las versiones MHEV es idéntico al del resto de la gama: unos correctos 375 litros.

montaña y jugamos con la palanca, de buen tacto, disfrutaremos mucho, especialmente si hemos elegido el programa de conducción Sport, uno de los cinco disponibles. Y los neumáticos opcionales no han ayudado en cuestión de consumo. Los 7 litros de media real se alejan de los 5,2 oficiales –en ciclo WLTP,

porque con el ciclo NEDC daba 4,1–, y posiblemente con las gomas de serie habría bajado unas décimas. Sea como fuere, el gasto de este 1.0 Eco-Boost MHEV 155 parece sensible al estilo de conducción o al tipo de vía, y en él tiene más relevancia la etiqueta ECO en sí misma –la merece realmente, pues el motor eléctrico de 16 CV y la batería de 0,48 kWh existen y actúan de verdad– que por eficiencia pura.

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Estrenados en el Puma, los motores 1.0 EcoBoost de 125 y 155 CV con hibridación MHEV se ofrecen ahora en el Focus, lo que aparea la etiqueta ECO. Y esa es ya una virtud, que añade a otras como agrado de uso, amplitud, gran comportamiento... Lástima que el sistema MHEV no sirva en este caso para bajar más el gasto real.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 ECOBOOST MHEV 155
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Cilindrada (cc.)	998
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima / rpm	155 CV / 6.000
Par máximo / rpm	24,0 mkg / 2.000
Sistema MHEV: Potencia/Batería	16 CV / 48V y 0,48 kWh
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, por barra de torsión, con muelles y amortiguadores.	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/50 R17 - 7,0Jx17"
Neumáticos en el test - Marca	235/40 R18 - Michelin Primacy 4
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.419
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.378 / 1.825 / 1.471
Capacidad del maletero (l)	375 / 1.354
Capacidad del depósito (l)	52

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	211 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,9
De 0 a 50 km/h	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (9,2)
Recorriendo (metros)	162
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,2
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	36,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,2
De 80 a 120 km/h en 6ª	12,3

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,3 km/h de promedio	7,2
MALETERO	395 litros
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,9
En conducción dinámica	9,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,3
A 140 km/h de cruce	8,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	742
CONSUMOS OFICIALES	
Consumo urbano / extraurbano (NEDC)	n.d. / n.d.
Consumo mixto NEDC	4,1
Consumo mixto WLTP	5,2



PRECIO	26.685 €	NUESTRA VALORACIÓN	
		NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA
		COMPORTAMIENTO	*****
		ACABADO	*****
		PRESTACIONES	*****
		CONFORT	*****
		SEGURIDAD	*****
		CONSUMO	*****
		PRECIO	*****
			+
			Etiqueta ECO. Precio bajo y descuento. Agrado general. Calidad. Comportamiento y frenada. Amplitud y ergonomía. Equipamiento.
			-
			Gasto real alejado del oficial. Ahorro del sistema MHEV inapreciable. Sin salidas de aire traseras. Neumáticos opcionales muy anchos.



Todos los motores de gasolina del Mazda3 reciben la etiqueta ECO por su hibridación suave M-Hybrid de 24V, pero las versiones Skyactiv-X añaden la original combustión interna SPCCI para ganar 58 CV de potencia y bajar aún más el consumo. Son 3.000 euros extra, y en la práctica no hay tanta mejora.



◀ Minimalismo y alta calidad. Y si queremos pagar menos, con el acabado Evolution sale por 28.565 euros.



▶▶ La cota de anchura es muy buena, pero las plazas traseras no son el punto fuerte del Mazda3 pese a ser uno de los compactos más largos de su clase. El tacto del cambio manual es magnífico.



◀◀ Aunque la frenada es solo correcta, la actitud general del Mazda3 es noble y eficaz, con una estabilidad estupenda, buen confort y dirección muy precisa. El motor no pone en apuros al chasis.

A su manera

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

El Mazda3 es un compacto más premium que generalista. Como le ocurre al Volkswagen Golf, admite una comparación con los 'top' de la categoría: Audi A3 Sportback, BMW Serie 1 y Mercedes-Benz Clase A. Eso es así por imagen de marca, por su exclusivo diseño exterior, por un interior que destila calidad y refinamiento pese a su minimalismo estético o por un completísimo equipo de serie que alcanza niveles de excepción en esta versión 100 Aniversario probada, que traía de todo, incluidas unas llantas personalizadas de 18 pulgadas. Y como la longitud se va a 4,46 metros –es uno de lo más grandes del segmento–, el coche tiene presencia.

Después te sientas y compruebas que la impresión de calidad prosigue. Todo está a mano, el cambio manual presume de un manejo exquisito –por 2.300 euros extra podemos pedir caja automática–, enciendes el motor y apenas se oye... Y hay una anchura generosa, aunque el Mazda3 no destaca precisamente

▶▶ Aspecto muy deportivo con las llantas oscuras y el doble escape. Lástima que las prestaciones no acompañen. Y el maletero es algo justo: 358 litros.



por su amplitud, ya que detrás no hay mucho hueco para las piernas, la altura al techo es solo correcta y la forma de las ventanas enclaustra un poco a los ocupantes. Y como el maletero anuncia 358 litros cuando

rivales más cortos se acercan a 400 e incluso rebasan ese valor, pues la nota para la habitabilidad es un 'aprobado'. Aunque el protagonista del test está bajo el capó. Se trata del 2.0 Skyactiv-X de gasoli-

na, que rinde 180 CV pero solo 22,9 mkg de par máximo –con un cilindro menos y la mitad de cubicaje, el motor 1.0 Eco-Boost MHEV 155 de Ford da 24,0 mkg, y a 1.000 revoluciones menos– y mantiene la hibridación suave M-Hybrid de 24V de las versiones Skyactiv-G de 122 CV, 3.000 euros más baratas. La diferencia está en un sistema de combustión revolucionario, el SPCCI, que en cierto modo combina el funcionamiento de un motor de gasolina con el de un diésel, y que incluso se sirve de un pequeño compresor interno. Así las cosas, la firma nipona homologa 5,8 l/100 km de media, contra los 6,2 litros del Skyactiv-G, 58 CV menos potente y que rinde solo 21,7 mkg de par, y a 4.000 rpm.

La teoría es esa, pero en la práctica la diferencia no es

PRECIO		34.365 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Etiqueta ECO. Consumo moderado. Motor suave. Tacto del cambio. Comportamiento noble. Calidad. Equipamiento.	
-	Recuperaciones pobres en marchas largas. Relación entre tamaño exterior y amplitud. Precio algo elevado.	

tanta, y anima a dudar si interesa la inversión extra. Por ejemplo, el gasto es bastante bajo, pero le hemos medido 6,7 l/100 km reales, frente a los 6,9 de su hermano con 122 CV. Y en prestaciones –lo que extraña más por la diferencia de caballería– tampoco hay un avance neto... cuando lo hay. Sí acelera mejor desde parado –de 0 a 100 km/h hemos medido unos discretos 9,1 segundos, frente a los 10,2 del Skyactiv-G– y también recupera con algo más de ímpetu en cuarta y quinta, pero en sexta el Skyactiv-X es aún más remolón. Y al decir remolón queremos decir lento: de 80 a 120 km/h, 21 segundos. Y en quinta, 12,2 segundos, cuando el Focus de 155 CV hace el 80-120 en sexta en 12,3.

A cambio, el Skyactiv-X es dulce y progresivo como él solo. Puedes dejarlo caer por debajo de 1.000 vueltas y basta con acelerar para que se recupere sin tirón ni vibración alguna. Lentamente, eso sí. Si buscamos suavidad y no nos

preocupa tanto el nervio será buena opción. Pero si no queremos renunciar a esos 180 CV que hemos pagado, tocará cambiar el 'chip' y conducir más al ataque, exprimiendo el ejemplar cambio manual para revolucionar el motor –de 2.500 a 5.500 rpm está lo mejor– y disfrutar de un chasis muy satisfactorio, sobre todo por estabilidad y motricidad.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Cuando probamos el Mazda3 con motor Skyactiv-G de 122 CV, que también tiene etiqueta ECO, nos dejó algo fríos por sus prestaciones. De ahí que esperásemos como agua de mayo el avanzado Skyactiv-X de 180 CV. Y si hay progreso, como un gasto aún más bajo y prestaciones 'casi siempre' mejores; pero también nos deja fríos.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 SKYACTIV-X
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	1.998
Alimentación	Inyección directa, compresor e intercooler
Potencia máxima / rpm	180 CV / 6.000
Par máximo / rpm	22,9 mkg / 3.000
Sistema M-Hybrid: Potencia/Batería	7 CV / 24V y 0,22 kWh
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	45,5 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,97
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, por barra de torsión, con muelles y amortiguadores.	

RUEDAS

Neumáticos - Llantas	215/45 R18 - 7,0J x 18"
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.320
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.460 / 1.795 / 1.435
Capacidad del maletero (l)	358 / 1.026
Capacidad del depósito (l)	51

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,1 (8,2)
Recorriendo (metros)	144
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,2
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,9
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,2
De 80 a 120 km/h en 6ª	21,0

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,3 km/h de promedio	7,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,4
En conducción dinámica	9,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,7
A 140 km/h de cruce	7,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	77,2
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Promedio de velocidad bajo / medio	7,1 / 5,5
Promedio de velocidad alto / extra-alto	5,0 / 6,2
Consumo mixto	5,8



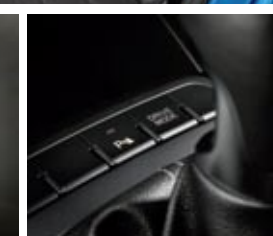
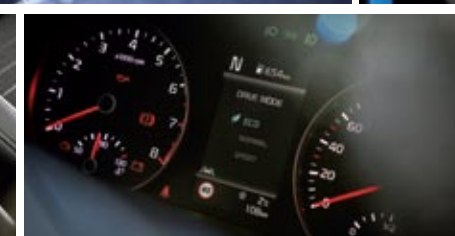


ETIQUETA ECO DE LA DGT EN TODA LA GAMA, SALVO LA VERSIÓN 1.2 DPI, AL UTILIZAR TECNOLOGÍA DE HÍBRIDACIÓN LIGERA DE 48 VOLTIOS



► Buenos acabados y materiales. Destaca en el salpicadero la gran pantalla central. El cambio iMT es agradable y preciso. El espacio para pasajeros está bien aprovechado.

su gama el tricilíndrico 1.0 T-GDI de la familia Smartstream, con potencias de 100 y 120 CV, y en ambos casos con hibridación ligera y batería de 48 voltios, con los que rebaja unas décimas el gasto.



Con esto, siete de las diez versiones del Rio disponen de la etiqueta ECO. Como versión de acceso se mantiene el 1.2

DPI con 84 CV de potencia. Y hay más novedades mecánicas, como el nuevo cambio manual inteligente iMT con seis velocidades sin conexión física entre el pedal y el propio embrague, que es accionado de forma electrónica. A él se suma el automático de doble embrague en la versión más potente. Y como novedad, las versiones con el 1.0 estrenan un selector de modos de conducción con los programas Eco, Sport y Normal. El resultado son unos consumos ajustados -5,1 l/100 km en el 100 CV- y unas prestaciones que garanticen dinamismo y diversión al volante.

Todo eso se pone de manifiesto en nuestro recorrido, donde el Rio muestra un funcionamiento muy agradable, dinámico y ligero, como buen utilitario. El cambio iMT sorprende por el tacto de la palanca y también por su funcionamiento 'inteligente' en el que descubres cómo, en cuanto levantas el pie del acelerador, comienza a regenerar energía para reducir consumos. Cómodo de suspensiones, los frenos cumplen y la dirección es precisa, aunque tal vez un tacto algo más firme le vendría bien. En autovía muestra brío; y en curvas, aplomo y dinamismo.



Un gran progreso

No es una nueva generación, sino una actualización. Pero el renovado Kia Rio aprovecha la oportunidad para dar un gran salto tecnológico. Motores electrificados con Mild Hybrid, cambio manual inteligente, conectividad... el avance es más que notable.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Desde hace años, el Kia Rio es uno de los valores seguros en la marca coreana. Por ejemplo, en el segmento B -que suma alrededor de un 20 por ciento de las ventas totales- forma un gran equipo con el Stonic y se sitúan como la segunda gama más vendida de la marca en España. Y ahora va un paso más allá con una actualización de la cuarta generación del Rio en la que hay un progreso evidente, sobre todo en la parte que no se ve, con una apuesta fuerte por la electrificación y la tecnología. Y por un diseño que simplemente recibe retoques, pero que le sientan bien.

En el diseño exterior aparece un nuevo frontal, con nuevos paragolpes y la parrilla más estilizada, además de luces LED diurnas de serie y que



► No hay cambios en las dimensiones ni grandes novedades en el estilo exterior. Su línea se mantiene moderna.

PRECIO CON DTO. DESDE 10.900 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 116 A 122 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Motor y cambio iMT. Etiqueta ECO. Calidad de acabados. Precio con descuento.	- Pocos cambios estéticos. Dirección demasiado suave. Cambio de carril intrusivo.

en opción puede llegar a los pilotos traseros. La zaga también tiene ligeros retoques; hay nuevos colores, llantas...

Y en el interior, más calidad de acabados y materiales, con una gran pantalla táctil de 8 pulgadas como aspecto más llamativo. En esta se puede manejar el nuevo sistema de infoentretenimiento UVO Connect de segunda generación o las conexiones del smartphone a través de Android Auto y Apple CarPlay, o la cámara de visión posterior.

Y para rematar el apartado de tecnología, el Rio incrementa los asistentes de ayuda a la conducción, como los sensores de ángulo muerto, la advertencia de límites de velocidad, el control de velocidad activo o el asistente de mantenimiento en el carril.

Pero el mayor progreso está bajo el capó, pues suma a

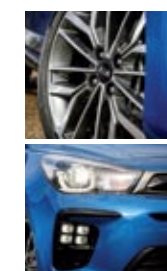
FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.0 T-GDI 100 48V	1.0 T-GDI 120 48V
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	998
Potencia máxima (CV/rpm)	100 / 4.500-6.000	120 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,5 / 1.500-4.000	20,4 / 2.000-3.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	12 kW (16 CV)	12 kW (16 CV)
Tensión nominal	48V	48V
Potencia máxima total	100 CV	120 CV
Par máximo total	17,5 mkg	20,4 mkg
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man. 6 v./Aut. 7 v.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.130	1.130 (Aut: 1.155)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.065/1.725/1.450	4.065/1.725/1.450
Maletero (l)	325 / 1.103	325 / 1.103
Capacidad del depósito (l)	45	45
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	0,47 kW	0,47 kW
De 0 a 100 km/h (s)	10,4	10,2 (Aut: 10,3)
Velocidad máx. (km/h)	188	190 (Aut: 190)
Cons. mix. WLTP (l/100 km)	5,1	5,4 (Aut: 5,2)
Emisiones CO ₂	116 g/km	118 g/km (Aut: 119)
Precios desde... (euros)	13.421	16.320 / 17.521

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 MPI 85
Disposición	Delant. transver.
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998
Potencia máx. (CV/rpm)	84 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	12,0 / 4.200
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.045
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.065/1.725/1.450
Volumen maletero (l)	325 / 1.103
Capacidad depósito (l)	40
De 0 a 100 km/h (s)	13,1
Velocidad máx. (km/h)	173
Consumo mixto (l/100 km)	5,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	122 g/km
Precios desde... (euros)	10.900

◀ Maletero con 325 litros, que llegan a 1.103. Estrena diseño de llantas y luces diurnas de LED.



El remate para el éxito: un precio muy ajustado, que con todos los descuentos arranca en 10.900 euros. Y, por supuesto, tampoco hay que olvidar los 7 años de garantía o 150.000 kilómetros que este utilitario ofrece como el resto de sus hermanos.



◀ CALIDAD Y ESPACIO. LOS MATERIALES USADOS POR TOYOTA SORPRENDEN POR TACTO Y AJUSTES. ESTA PANTALLA DE 12,3" LA EQUIPAN LOS LUXURY, Y EN ADVANCE ES DE 8"



◀ Junto al cambio va el mando para seleccionar los modos ECO, Normal y Sport. El tapizado en cuero es de serie en todas las versiones del Highlander, que sorprende por su amplitud interior.



▲ Los Luxury suman este espejo retrovisor digital, que con un botón se convierte en 'normal'.



Su mecánica no está pensada para eso, sino para ser agradable, eficiente y prestacional a partes iguales. Y para ello combina el motor 2.5 Dy-

Un superRAV4

El segmento E-SUV está formado en su inmensa mayoría por vehículos de firmas premium, a los que este Toyota Highlander no teme. Para plantarles cara llega cargado de tecnología, de equipamiento y de una solvente mecánica híbrida para conseguir la etiqueta ECO de la DGT.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Han tenido que pasar 21 años desde su nacimiento y se han tenido que vender 7,6 millones de unidades del Highlander para que Toyota se anime a traer este corpulento SUV a Europa. Y es que ahora llega esta cuarta generación, con la que la firma nipona pretende plantar cara en el segmento E-SUV. Eso son palabras mayores, porque ahí tendrá que batirse en duelo con BMW X5 y Mercedes-Benz GLE, o con su 'primo', el Lexus RX 450h.

Estéticamente impone con un diseño muy llamativo –no parece un RAV4 inflado– y con sus 4,97 metros de largo, una longitud respetable y vital para colocar en su interior una tercera fila de asientos, de serie en todos los Highlander, si bien parece más recomenda-

ble para los 'peques' de la casa. No por el espacio –con 1,75 metros de estatura no toca la cabeza en el techo–, pero sí por el acceso o la ergonomía.

Usando las siete plazas hay un maletero con 268 litros de capacidad, que crece a 658 si limitamos el aforo a cinco ocupantes, que gozarán de un espacio interior envidiable –incluso la banqueta central se

desplaza longitudinalmente 180 milímetros–. También se benefician de materiales que transmiten calidad, de ajustes que se traducen en solidez y de un equipamiento donde no falta prácticamente nada.

El puesto de conducción requiere algo de aclimatación a sus pantallas, pero es algo habitual hoy día. Los botones físicos están bien ordenados y a

mano. Y desde su pantalla táctil –de 8 pulgadas en Advance y de 12,3 en Luxury– se controlan la mayor parte de sus funciones y se tiene información de su mecánica híbrida. ¿Esperabas otra cosa tratándose de Toyota?

Por mucho que algunos lo usen para llevar a los niños al colegio, la ciudad no es el hábitat perfecto del Highlander. Pero es cierto que será el entorno urbano donde más ventajas obtendremos a su mecánica híbrida a la hora de hablar de consumos, y donde sacaremos pecho con su codiciada etiqueta 'ECO'. Pero hablamos de un híbrido 'a secas', no de un enchufable. No pienses en recorrer más de 1,5 kilómetros en modo eléctrico, pues su batería tiene 1,9 kWh de capacidad –la del RAV4 Plug-in tiene 18,1 kWh–.

PRECIO DESDE		59.000 €
EMISIONES DE CO ₂ : DE 158 A 160 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Carrocería amplia. Imagen. Calidad. Tecnología. Etiqueta ECO. Precio con descuentos.	

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.5 DYNAMIC
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.487
Potencia máxima	190 CV
Par máximo	24,4 mkg
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia delantero	134 kW (182 CV)
Par motor delantero	27,5 mkg
Potencia trasero	40 kW (54 CV)
Par motor trasero	12,3 mkg
Potencia máxima total	182 kW (248 CV)
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	e-CVT
Frenos del./tra.	Discos ventilados
Neumáticos	235/55 R20
Peso (kg)	2.015
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.966/1.930/1.755
Maletero (l)	268/658/1.909
Capacidad del depósito (l)	65
Tipo de batería	Hidruro de níquel
Capacidad de la batería	1,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,3
Velocidad máx. (km/h)	180
Vel. máx. eléctrica (km/h)	125
Consumo mixto (l/100 km)	7,0
Emisiones CO ₂	158 g/km
Precios desde... (euros)	59.000



▲ Llantas de 20 pulgadas, faros Full LED o sistema Toyota Safety Sense son de serie. Comparte plataforma y parte de su mecánica con el RAV4, 37 centímetros más corto y con 16 menos de distancia entre ejes.

namik Force con dos motores eléctricos, ofreciendo un total de 248 CV, que mueven con gran soltura sus más de dos toneladas de peso.

En marcha sorprende su agilidad para ganar velocidad, pero con el habitual 'resbalamiento' de su cambio e-CVT –tiene modo secuencial y levas–, aunque ese efecto se nota menos que en otros híbridos de la firma japonesa. Y es que

cuanto más potencia ofrecen sus motores eléctricos, menos se demanda al térmico. Y, además, Toyota ha gastado una 'pasta' en material aislante; y se nota.

Los viajes por carretera son lo suyo por el confort que transmite, pero cuando aparecen las curvas cabe recordar que no es un deportivo, y que no tiene suspensión adaptativa, algo que no le vendría mal

a su plataforma TNGA-K. Aún así, cumple con nota.

Anuncia un gasto medio de 7,0 l/100 km, pero en carretera, donde más se abusa del motor térmico, esa cifra rondará los 9,0 l/100 km reales.

No es barato, pero con descuentos parte de 52.000 euros. Los Luxury cuestan 62.500 euros, en parte porque emiten 160 g/km de CO₂ y tributan con un 9,75%.



ETIQUETA 0 DE LA DGT Todo son ventajas

Tanto los vehículos eléctricos como los híbridos enchufables que homologuen 40 kilómetros o más de autonomía sin emisiones tienen derecho a la etiqueta 0 de la DGT. Y lucirla en el parabrisas es un auténtico salvoconducto con muchas ventajas. Algunas en la propia compra, pues nos libramos del impuesto de matriculación, y otras con el paso del tiempo, pues disfrutamos de descuentos en el impuesto de circulación, variables según el municipio. También dependen de cada Ayuntamiento otras ventajas, como las ligadas al estacionamiento. Por ejemplo, en Madrid pueden aparcar gratuitamente y sin límite temporal en las zonas verde y azul del SER. O circular por el área 'Madrid Central' sin restricción alguna, incluso en episodios de alta contaminación. Además, los vehículos 0 Emisiones pueden circular por los carriles Bus-VAO de las autopistas incluso si va solo el conductor, y en ciertas autopistas de peaje el uso es gratuito.



NO SOLO CRECE LA OFERTA DE VEHÍCULOS ENCHUFABLES, TAM BIÉN LO HACE LA RED DE RECARGA



La electrificación avanza. Y a toda máquina. El máximo exponente de esta tecnología lo encontramos en los vehículos cien por cien eléctricos y en los PHEV o híbridos enchufables, cuya oferta crecerá de forma exponencial en los próximos meses, lo que contribuirá al previsible aumento de ventas a corto plazo. Y en nuestro repaso a todo lo que llega en breve al mercado, tomamos contacto por vez primera con el Nissan Ariya, nos ponemos al volante del Mercedes-Benz EQA y los Skoda Octavia iV, y probamos a fondo el Peugeot e-2008.



◀ El Citroën Ami, un cuadriciclo eléctrico con 75 kilómetros de autonomía, llega en marzo. Abajo, el Jeep Wrangler 4xe, un híbrido enchufable de 375 CV con 40 kilómetros de alcance eléctrico.



▲ El Renault Twingo Z.E. equipa una batería de 22 kWh.



▶ Lanzamientos inminentes: arriba, el Opel Mokka-e, y a la derecha, el Volkswagen ID.4.



▲ Audi inicia 2021 lanzando las versiones 45 TFSI de Q3 y Q3 Sportback.

Corriente continua

LOS 30 ELÉCTRICOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2020



1	Renault Zoe	2.425	16	Opel Corsa-e	396
2	Hyundai Kona Eléctrico	1.778	17	Audi e-tron	343
3	Peugeot e-208	1.235	18	Mazda MX-30	319
4	Tesla Model 3	1.216	19	Mercedes-Benz EQV	259
5	Volkswagen ID.3	1.012	20	Skoda Citigo-e iV	258
6	Nissan Leaf	885	21	Mercedes-Benz EQC	232
7	Seat Mii Electric	869	22	Hyundai Ioniq Eléctrico	205
8	Kia e-Niro	733	23	Porsche Taycan	200
	Smart EQ Fortwo	733	24	Fiat 500e	199
10	Volkswagen e-Golf	701	25	DS3 Crossback E-Tense	194
11	Mini Cooper SE	695	26	Kia e-Soul	163
12	Smart EQ Forfour	632	27	Tesla Model X	140
13	Peugeot e-2008	630	28	Jaguar I-Pace	128
14	Volkswagen e-Up!	476	29	Citroën ë-C4	128
15	BMW i3	398	30	Tesla Model S	109

LOS 30 HÍBRIDOS ENCHUFABLES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2020



1	Mercedes-Benz Clase A	1.794	16	Peugeot 508	608
2	Peugeot 3008	1.499	17	Audi A3	566
3	Kia Niro	1.262	18	Audi Q5	529
4	Renault Captur	1.018	19	Porsche Cayenne	515
5	Mini Countryman	961	20	Citroën C5 Aircross	486
6	Volvo XC40	944	21	Volkswagen Golf	472
7	Ford Kuga	888	22	Opel Grandland X	454
8	Mercedes-Benz GLC	844	23	BMW X3	406
9	Volvo XC60	820	24	BMW X1	370
10	Hyundai Ioniq	786	25	Volvo XC90	364
11	Kia XCeed	782	26	Renault Mégane	354
12	Mercedes-Benz GLA	757	27	Mercedes-Benz GLE	349
13	Mitsubishi Outlander	741	28	Mercedes-Benz CLA	326
14	Seat León	671	29	Mercedes-Benz Clase B	252
15	DS7 Crossback E-Tense	646	30	BMW X5	244



MENOS DE 50.000 EUROS ESTE ATRACTIVO SUV SE CONVIERTE EN EL MODELO DE ACCESO A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA DE LA MARCA

Hemos probado el EQA, el nuevo SUV eléctrico compacto de Mercedes-Benz que llegará en primavera. Debuta con esta variante de 190 CV, tracción delantera y una autonomía homologada de 426 kilómetros, que se muestra muy refinada en marcha y se rodea de una avanzada y generosa tecnología.



◀◀ El EQA recuerda en cierta medida al nuevo GLA, aunque se desmarca con una firma luminica exterior EQ en el frontal y en la zaga que lo identifica claramente. El maletero cubica 340 litros, un volumen no muy generoso.

El GLA sin humos

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

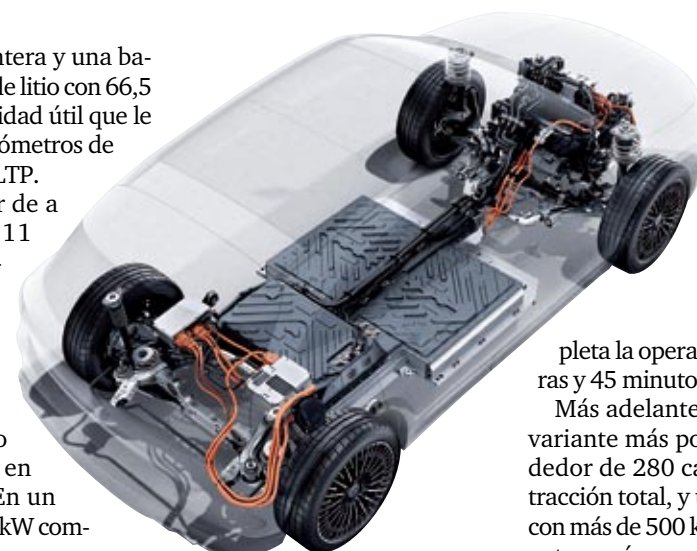
La familia EQ crece. Ya se comercializa el EQC y el EQV, en otoño llegará el lujoso EQS y esta primavera, nuestro protagonista, el EQA, el modelo eléctrico de acceso a la gama. Básicamente se trata de un GLA libre de humos y presume de una tecnología sumamente avanzada enfocada a la eficiencia.

Mide 4,46 metros –cinco centímetros más que el GLA y 30 menos que el EQC– y no hay grandes diferencias con el primero en habitabilidad y presentación general. Recurre a las clásicas pantallas digitales contiguas de 10,25 pulgadas en su máxima expresión, detrás la banqueta queda demasiado cerca del piso y el maletero cubica 340 litros, algo menos que sus principales rivales, como Volkswagen ID.4 o Lexus UX 300e.

Debuta con la versión EQA 250, que porta un motor eléctrico asíncrono de 190 CV,

tracción delantera y una batería de iones de litio con 66,5 kWh de capacidad útil que le brinda 426 kilómetros de autonomía WLTP.

El cargador de bordo es de 11 kW y admite cargas de hasta 100 kW, lo que le permite reponer hasta un 80 por ciento de la energía en 30 minutos. En un wallbox de 11 kW completa la operación en 5 horas y 45 minutos.



◀ La batería, de 66,5 kWh de capacidad útil, se ubica bajo el piso y está refrigerada por líquido.

pletamente la operación en 5 horas y 45 minutos.

Más adelante llegará una variante más potente –alrededor de 280 caballos– con tracción total, y una segunda con más de 500 kilómetros de autonomía.

Para mejorar su eficiencia el EQA presume de una excelente aerodinámica –índice de penetración Cx de 0,28– y apuesta por una bomba de calor para climatizar el habitáculo. Además, la batería, refrigerada por líquido, aprovecha el calor residual en su funcionamiento, junto al del motor, para calentar el interior.

Asimismo el navegador

Electric Intelligence gestiona de manera óptima la ruta para conseguir la máxima autonomía y llegar al destino con la temperatura adecuada de la batería. De esta forma se

podrá asumir de inmediato la máxima velocidad de recarga.

El EQA recurre a un chasis con esquema McPherson delantero y un eje multibrazo

de atrás, contempla suspensión adaptativa si se desea y pesa 2.040 kilos.

Iniciamos una toma de contacto de 30 minutos, suficiente para sacar algunas

conclusiones. La primera es lo silencioso y refinado que se muestra, y eso que nuestra unidad montaba neumáticos de invierno para neutralizar los últimos coletazos de la ‘nevada Filomena’.

Tiene limitada la velocidad a 160 km/h y desde las levas gestionamos la intensidad de la frenada regenerativa con tres niveles, más un modo ‘a vela’. El último retiene con tanta fuerza que cuando te habituas no es necesario apenas pisar el pedal del freno. Además se puede elegir entre los perfiles Eco, Comfort, Sport e Individual, y el consumo –con mucha autovía– no bajó de 21 kWh reales.

El equipamiento es muy generoso en seguridad y conectividad –no falta el avanzado asistente MBUX–, presenta dos líneas de acabado y se admitirán pedidos desde el 15 de febrero. Llegará en primavera con un precio ligeramente inferior a los 50.000 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	ASÍNCRONO 140 kW
Potencia máxima	140 kW (190 CV)
Par máximo	375 Nm (38,3 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso en vacío (kg)	2.040
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.463 / 1.834 / 1.620
Maletero (l)	340 / 1.320
Neumáticos	235/55 R18
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	66,5 kWh (útiles)
Peso de la batería (kg)	n.d.
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Vel. máxima (km/h)	160
Consumo (kWh/100 km)	17,7 (WLTP)
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	426
Alcance máximo urbano WLTP (km)	485
Cargador a bordo	11 kW
Tiempo de recarga (del 10 al 80 %)	5h 45' (a 11 kW) 30 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.



◀◀ El cargador de bordo es de 11 kW y la batería se carga en un wallbox de esa potencia en 5 horas y 45 minutos. Pero en una toma de 100 kW se realiza en 30 minutos.

PRECIO		N.D.
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
 Eficiencia y confort de marcha. Calidad. Tecnología avanzada. Tacto general agradable.		 Capacidad del maletero frente a sus rivales. Banqueta trasera muy cerca del suelo. Peso elevado.



POR TAMAÑO EXTERIOR, ESTÁ A CABALLO ENTRE EL QASHQAI Y EL X-TRAIL, PERO MÁS HABITABLE Y UN NUEVO ESTILO MUY LLAMATIVO



◀ El maletero cuenta con un doble fondo, y una capacidad de 415 litros para la versión 4x4 y 468 en el 4x2. Son 23 litros más de lo que ofrece el X-Trail con cinco asientos, en su versión de siete plazas, y 38 más del volumen de carga del Qashqai.

Lo que faltaba...

... a Nissan. Porque la marca japonesa, pionera en eléctricos y SUV, se había dejado comer el terreno por otros fabricantes que habían apostado por crossover de 0 emisiones. Ahora, el Ariya vendrá a subsanar ese lapsus. Lo hemos conocido en directo y apunta maneras.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Parece sorprendente que una marca como Nissan, que lanzó el Qashqai y lidera la movilidad eléctrica con el Leaf, no se hubiera decidido a combinar ambos ingredientes en un modelo. El Ariya viene a corregir ese descuido de la marca a partir de 2022. Un modelo que además de la carrocería crossover, o la tecnología eléctrica, combina otras señas de identidad de Nissan: la conducción autónoma y la deportividad personificada en el GT-R.

Más allá de la eficiencia que siempre parece buscarse en un eléctrico, en Nissan han querido dotar a esa experiencia de fuertes sensaciones. De ahí lo del ADN del GT-R. Porque este Ariya puede llegar a los 394 caballos (290 kW) en el AWD e-4ORCE en versión de batería de 87 kWh Performance. Suficiente para alcanzar los

▶ Línea con cierto aire de SUV coupé. Su longitud total roza los 460 centímetros, 20 más que el Qashqai y 9,5 menos que el X-Trail.

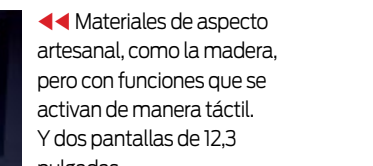
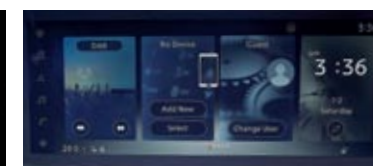
200 km/h de velocidad máxima o acelerar de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos.

Por debajo habrá, evidentemente, otras versiones con menos pretensiones deportivas y más centradas en el uso cotidiano. Va a disponer de dos tamaños de batería –63 y 87 kWh– de versiones de tracción delantera o total, de potencias a partir de los 217 CV y de una autonomía WLTP de hasta 500 kilómetros.

Pero aún no toca hablar

de prestaciones, rendimientos o eficiencia. Tenemos un primer contacto en el que podemos analizar sus detalles, su carrocería o algunas de sus soluciones. Llama la atención de inmediato por su color y por su porte de SUV deportivo, con proporciones poderosas, pero fluido en su estilo. Con 4,595 metros de largo –20 centímetros más que un Qashqai– se ve grande, pero no mastodóntico. Además, su carrocería tiene cierto aire

coupé, con una trasera en la que el techo flotante ayuda a crear una sensación casi de deportivo alto. El resto de medidas también acrecientan esa sensación de gran coche. 185 centímetros de anchura o 166 de altura –4,4 y 7 más, respectivamente, que un Qashqai– son proporciones para un tipo con buena planta. La distancia entre ejes nos trae sorpresas en forma de una gran capacidad interior. Sus 2,775 metros de batalla son 13 centí-



◀ Materiales de aspecto artesanal, como la madera, pero con funciones que se activan de manera táctil. Y dos pantallas de 12,3 pulgadas.

metros más que en el Qashqai; y 7 más que el X-Trail pese a medir 9,5 menos de longitud. El interior, además de amplio en longitud –con un conductor de 1,75 metros delante, al ocupante de atrás, de la misma estatura, le falta un palmo para tocar con las rodillas en el asiento delantero– lo es en altura, pues ni roza el techo.

Y en cuanto a los acabados, optan por una combinación interesante, mezcla de tecno-

logía y artesanía. Los materiales ofrecen un aspecto cálido y amigable. Una especie de madera en un tono grisáceo en la parte inferior del salpicadero y el tapizado en Alcantara en la superior lo hacen muy agradable visualmente y al tacto. En esa zona de ‘madera’ se integran sensores y botones, como los mandos del sistema de climatización. Basta tocar encima para activar las funciones. Exactamente igual que

haríamos en una pantalla táctil, pero con un tacto y un agrado muy diferentes. Un aire sostenible que se agradece por originalidad frente a tantos cuadros de instrumentos y salpicaderos llenos de pantallas, superficies metálicas...

Eso no quita, por supuesto, para que el Ariya disponga de pantallas... de grandes pantallas. Porque son dos, de 12,3 pulgadas cada una, y un Head-up Display que proyec-

tará en el cristal delantero informaciones de navegación, velocidad, consumos...

Y muchas más tecnologías como el sistema ProPilot, el sistema de conducción automatizada que en Japón ya va por la segunda generación y que el Ariya podría utilizar en Europa cuando la legislación lo permita. Pero esos análisis, y sobre todo el del comportamiento, son para otro momento; para su llegada en 2022.



◀ La habitabilidad es destacable, con 2,775 metros de batalla –13 centímetros más que el Qashqai y 7 más que el X-Trail–. La consola central se desplaza adelante o atrás.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	iV	iV COMBI	iV RS	iV RS COMBI
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.395	1.395	1.395
Potencia máxima (CV/rpm)	150 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.550-3.500	25,5 / 1.550-3.500	25,5 / 1.550-3.500	25,5 / 1.550-3.500
MOTOR ELÉCTRICO				
Potencia	85 kW (115 CV)	85 kW (115 CV)	85 kW (115 CV)	85 kW (115 CV)
Par	330 Nm	330 Nm	330 Nm	330 Nm
Potencia máxima total	204 CV	204 CV	245 CV	245 CV
Par máxima total	35,7 mkg	35,7 mkg	40,8 mkg	40,8 mkg
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Autom., 6 vel.	Autom., 6 vel.	Autom., 6 vel.	Autom., 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.608	1.620	1.695	1.707
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.689/1.829/1.477	4.689/1.829/1.475	4.702/1.829/1.476	4.702/1.829/1.474
Maletero (l)	450 / 1.405	490 / 1.555	450 / 1.405	490 / 1.555
Capacidad del depósito (l)	39,5	39,5	39,5	39,5
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,0 kW/h	13,0 kW/h	13,0 kW/h	13,0 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	7,7	7,8	7,3	7,3
Velocidad máx. (km/h)	220	220	225	225
Vel. máx. en eléctrico	140	140	140	140
Consumo mixto (l/100 km)	1,0	1,1	1,1	1,2
Emissiones CO2	22 g/km	24 g/km	25 g/km	27 g/km
Alcance en eléctrico (km)	69	66	64	62
Tiempo de recarga	2 h 35' (a 3,6 kW)	2 h 35' (a 3,6 kW)	2 h 35' (a 3,6 kW)	2 h 35' (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	36.420	37.120	40.540	41.200



▲ A los RS se les distingue por detalles como el alerón posterior, el paragolpes delantero específico o las llantas. Todos los Octavia iV equipan de serie los dos tipos principales de cables de recarga.

Hay para todos

La gama del nuevo Octavia, ya completísima por la variedad de carrocerías y mecánicas, se refuerza con las versiones híbridas enchufables, que lucen la etiqueta 0 y también permiten elegir la alternativa que mejor se adapte a nuestros gustos: berlina o Combi, 204 CV o los 245 del RS.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El Octavia no es el Skoda más vendido en España, liderato que le corresponde al Karoq, pero a nivel mundial sí es el 'best seller' de la casa checa, pues uno de cada cuatro Skoda vendidos lucen la palabra Octavia en su zaga. Y sus argumentos se refuerzan ahora con las versiones iV, denominación que aplica el fabricante a sus híbridos enchufables, como los Octavia 'plug-in hybrid' de 204 y 245 CV ahora lanzados, y a los eléctricos, como el crossover Enyaq que llegará a las tiendas en marzo o abril.

Bajo sus carrocerías apenas personalizadas –solo la trampilla de recarga en la aleta delantera o el logo trasero les delatan–, estos Octavia iV encierran mecánicas PHEV ya conocidas, pues son las empleadas por los Passat y Golf GTE de Volkswagen, los Seat y Cupra León eHybrid, los Au-

di A3 TFSi e o el propio Skoda Superb iV. En resumen, un motor 1.4 TSI de gasolina con 150 CV, uno eléctrico de 115 CV, caja automática DSG de 6 velocidades y una batería de 13 kWh que podemos recargar, como máximo, en puntos de 3,6 kW –poco más de dos horas y media–. Y eso es así para la versión de 204 CV totales y para el RS, que suma 245 CV, pues la diferencia de rendimiento estriba en la gestión electrónica que 'mezcla' la parte de gasolina con la eléctrica. Por ejemplo, los 245 CV y 45,8 mkg del RS están disponibles solo durante 8 segundos seguidos, y los 204 CV y 35,7 mkg de la mecánica básica, solo durante 15 segundos. No tenemos el dato concreto sobre el rendimiento de uno y otro pasados esos periodos, pero damos fe de que sigue siendo alto; es decir, que no hay caída brusca del empuje. Y la traducción en prestaciones les

define como coches muy rápidos, pues la aceleración de 0 a 100 km/h está siempre entre 7,3 y 7,8 segundos, en función de la versión elegida.

Empezamos nuestro test por Madrid y alrededores con el Octavia iV 'normal', primero por el centro de la ciudad y después por vías de circunvalación, autovías y alguna carretera 'ratonera'. Alternamos los modos de conducción Eco, Normal y Confort –hay otros dos, llamados Sport e Indivi-

dual, este ajustable sistema a sistema–, y en ningún caso el motor de gasolina cobra vida. El ordenador –impresionante lo mucho que cuesta resetearlo, sobre todo porque roba demasiada atención en marcha– indica un 0,0 l/100 km que anima a sonreír, pues logramos hacer los primeros 40 kilómetros de ruta usando solo electricidad. Sin humos. Se anuncian más de 60, pero con usos realistas –alcanza 140 km/h en modo eléctrico–



▲ Tanto el Octavia iV como el iV RS –arriba– son casi idénticos al resto de versiones: todo es igual salvo el logo 'iV' y la tapita delantera izquierda.

mejor contar con entre 40 y 50 kilómetros. Además, podemos forzar ese uso eléctrico activando el E-Mode, mientras que si optamos por Hybrid, es posible reservar carga de la batería –elegimos el porcentaje, incluso uno más alto que la carga que tenga en ese momento– para utilizarla más adelante. Y, por supuesto, si circulamos en modo eléctrico pero aceleramos con fuerza, el

1.4 TSI se activa, con suavidad pero con un claro empuje. Menos kilómetros usamos el Octavia iV RS, pero suficien-

▶ Instrumentación digital y configurable, y pantalla táctil central de gran tamaño. Las versiones RS –derecha– están personalizadas.

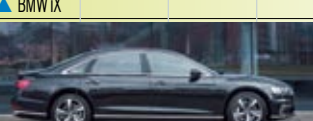


PRECIO DESDE 36.420 €	
 EMISIONES DE CO ₂ : DE 22 A 27 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Desde 31.600 euros con descuento. Etiqueta 0. Prestaciones y eficiencia. Amplitud y confort.	 Menos maletero que el resto de versiones. Recarga máxima a 3,6 kW. Diseño de algún mando.

Ponte las pilas

Generosa es la oferta de nuevos modelos eléctricos e híbridos enchufables que llegará a lo largo del año. Los hay para todos los gustos, pero siguen dominando los SUV.



ENERO	 ▲ AUDI A3 SPORTBACK 45 TFSIe	 ▲ AUDI Q3 SPORTBACK 45 TFSIe	 ▲ AUDI Q8 TFSIe	 ▲ CITROËN e-C4	 ▲ CITROËN e-SPACETOURER	 ▲ MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV	 ▲ PEUGEOT e-TRAVELLER	 ▲ VW ARTEON SHOOTING BRAKE PHEV	 ▲ VOLKSWAGEN ID.4	ENERO				
FEBRERO		 ▲ FIAT 500e SERIE ESPECIAL	 ▲ KIA SORENTO PHEV	 ▲ LEXUS UX 300e	 ▲ RENAULT TWINGO Z.E.	 ▲ SKODA OCTAVIA RS iV	 ▲ VOLKSWAGEN TOUAREG R PHEV	 ▲ VOLVO XC40 RECHARGE	FEBRERO					
MARZO	 ▲ AUDI e-TRON GT	 ▲ AUDI Q5 SPORTBACK TFSIe	 ▲ BMW iX3	 ▲ CITROËN AMI	 ▲ CUPRA FORMENTOR e-HYBRID	 ▲ FORD MUSTANG MACH-E	 ▲ HYUNDAI KONA ELÉCTRICO	 ▲ HYUNDAI SANTA FE PHEV	 ▲ JEEP WRANGLER 4xe	 ▲ LAND ROVER DEFENDER 110 PHEV	 ▲ PEUGEOT 508 PSE y SW PSE	 ▲ SEAT TARRACO e-HYBRID	 ▲ TOYOTA MIRAI	MARZO
ABRIL	 ▲ BENTLEY CONTINENTAL GT HYBRID	 ▲ DS 9 E-TENSE	 ▲ HYUNDAI TUCSON PHEV	 ▲ RANGE ROVER VELAR PHEV	 ▲ OPEL MOKKA-e	 ▲ PEUGEOT e-BOXER	 ▲ PORSCHE TAYCAN CROSS TURISMO	 ▲ SKODA ENYAQ iV	 ▲ TOYOTA RAV4 PLUG-IN	ABRIL				
MAYO	 ▲ AUDI Q4 e-TRON	 ▲ JAGUAR E-PACE PHEV	 ▲ JEEP COMPASS 4xe	 ▲ KARMA REVERO GT	 ▲ LYNK&CO 01	 ▲ MERCEDES EQA	 ▲ OPEL ZAFIRA e-LIFE	 ▲ RENAULT MÉGANE PHEV	 ▲ TOYOTA PROACE EV	MAYO				
JUNIO	 ▲ BENTLEY FLYING SPORT HYBRID			 ▲ MERCEDES CLASE S 580e		 ▲ OPEL COMBO e-LIFE		 ▲ TESLA MODEL Y	JUNIO					
JULIO		 ▲ AUDI Q4 SPORTBACK e-TRON	 ▲ MG EHS		 ▲ RENAULT KANGOO Z.E.		 ▲ SSANGYONG SUV ELÉCTRICO			JULIO				
AGOSTO			 ▲ MERCEDES CLASE C PHEV (NUEVO)							AGOSTO				
SEPTIEMBRE		 ▲ CUPRA el-BORN		 ▲ DACIA SPRING ELECTRIC		 ▲ HYUNDAI IONIQ 5		 ▲ NISSAN ARIYA		SEPTIEMBRE				
OCTUBRE	 ▲ ALFA ROMEO TONALE PHEV	 ▲ FORD MUSTANG MACH-E GT	 ▲ KIA IMAGINE	 ▲ MERCEDES CLASE C ESTATE PHEV (NUEVO)	 ▲ MERCEDES EQS	 ▲ PEUGEOT e-RIFTER	 ▲ RENAULT MÉGANE Z.E.	 ▲ TESLA MODEL S PLAID		OCTUBRE				
NOVIEMBRE	 ▲ BMW iX	 ▲ DS4 E-TENSE	 ▲ JAGUAR XJ	 ▲ MASERATI GRECALE PHEV	 ▲ PEUGEOT 308 PHEV	 ▲ SKODA ENYAQ iV RS	 ▲ VOLKSWAGEN ID.5			NOVIEMBRE				
DICIEMBRE	 ▲ AUDI A8 60 TFSIe (RECYCLING)	 ▲ BMW i4	 ▲ CITROËN C5 PHEV	 ▲ HONDA SPORTS EV	 ▲ MAZDA MX-30 RANGE EXTENDED	 ▲ OPEL ASTRA PHEV	 ▲ SKODA ENYAQ COUPÉ			DICIEMBRE				

Un SUV para explorar la ciudad

Con buen criterio, Peugeot permite al usuario decidir qué mecánica prefiere para su 2008: diésel, de gasolina o eléctrica, esta última con una etiqueta 0 Emisiones que es sinónimo de muchas ventajas en la ciudad y sus alrededores. Ágil, silencioso, con un coste de uso por kilómetro moderado... Y sin renunciar a la funcionalidad de un SUV que ahora es más grande. Pero la clave está en saber si nuestro tipo de vida encaja con la electricidad.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Álvaro G8 Martins

Si en el número anterior pasaban por estas páginas tres modelos eléctricos de reciente aparición –Citroën ë-C4, Fiat 500e y Mazda MX-30–, esta vez nos ocupamos del Peugeot e-2008, lanzado también hace pocos meses. Y no será el último que probemos, porque el año viene marcado por los 0 Emisiones, ya sean eléctricos puros como este SUV o híbridos enchufables. Aún supo-

nen un modesto porcentaje de las ventas, pero con mayor oferta y mejor infraestructura de recarga –nuestro país empieza a despertar en esa cuestión–, cada vez serán más los que duden entre motores tradicionales y electrificados. Y aquí tenemos un buen ejemplo, pues la segunda generación del 2008, con su plataforma CMP 'multienergía', ofrece los habituales Puretech y BlueHDI, más esta variante e-2008, disponible con tres acabados: Active, Allure

y el GT aquí presente, 4.200 euros más caro que el básico. Y es que si los 40.650 euros de nuestro protagonista bajan a 36.350 en la práctica, los 36.450 del e-2008 Active se quedan ahora en 32.650 euros; una cifra más atrayente, sobre todo porque los eléctricos operarán como segundo coche en muchos hogares. Pero por atracción pura y dura, este e-2008 GT se lleva la palma: techo en negro, llantas de 18 pulgadas, un equipo de serie que incluye pantalla

de 10 pulgadas con navegador e iluminación ambiental 'a la carta', sistema VisioPark 1 con cámara posterior y sensor de obstáculos frontal... Muy 'pintón'. Además, el nuevo 2008 se ha plantado en los 4,30 metros de longitud, no tan lejos de los 4,45 del recién renovado 3008, y no digamos de los 4,39 del Nissan Qashqai o los 4,38 de un Seat Ateca. Con semejante tamaño, el cliente ya puede esperar un interior más familiar que en su antecesor, y ahora la ampli-

tud se ajusta mejor a usos con cuatro adultos, o con dos adultos y tres chavales. Además, el espacio en esta variante eléctrica es idéntico al que hay en los otros 2008, pues la batería de iones de litio va debajo del suelo, y en una disposición tipo 'H' para que el piso no quede más alto. Si acaso se darán cuenta los pasajeros traseros, que al meter los pies bajo las banquetas delanteras toparán con un escaloncito. Al maletero, en cambio, se le resta más volumen, pues de los 434 litros originales baja a 405, que siguen estando bien pues es más de lo que ofrecen para transporte Hyundai Kona, Seat Arona o Volkswagen T-Cross. Además, no serán muchos los que hagan viajes largos con un e-2008, un vehículo mejor adaptado a los desplazamientos diarios por



ciudad y periferia, o a cortas salidas de fin de semana. Siguiendo con el interior, el protagonismo le corresponde al llamado i-Cockpit 3D, puesto de conducción basado en un volante pequeño y achata-

LAS CIFRAS

MOTOR	ELÉCTRICO 100 KW
Disposición	Delantero transversal
Tensión nominal	N.d.
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo / Peso	Iones de litio / N.d.
Fabricante	N.d.
Capacidad total / útil	50,0 kWh / N.d.
Potencia máxima de carga	100 kW
Tiempo de recarga mínimo	30 minutos (a 100 kW)
Tiempo de recarga máximo	17 horas (a 3,7 kW)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asist. eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tra.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, por eje torsional, con muelles y amortiguadores.	
RUEDAS	
Neumáticos	215/55 R18
Marca	Michelin Primacy 4
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.623
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300 / 1.770 / 1.530
Distancia entre ejes (mm)	2.605
Capacidad del maletero (l)	405
Coefficiente aerodinámico Cx	N.d.
Relación peso/potencia (kg/CV)	11,93
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	150 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,3 (8,1)
RECUPERACIÓN (en segundos)	
De 80 a 120 km/h	6,9 (197 metros)
CONSUMO Y AUTONOMÍA	
Ciclo mixto real (Ciclo mixto WLTP)	23,2 kWh/100 km (17,5)
Autonomía real (Autonomía WLTP)	215 km (322)

LA CLAVE



pmartin@motor16.com

Con los 322 kilómetros de alcance medio homologado las cuentas empiezan a salir de cara a usos múltiples. Pero con los 215 que entendemos como media real, los cálculos ya son otros. Si tenemos eso claro, todo fluirá mejor. Porque el e-2008, como eléctrico, es realmente placentero en su faceta de familiar urbano.



PRECIO		40.650 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	+	Etiqueta 0. Con descuento, 36.350 euros. Agrado general de uso. Amplitud y maletero. Comportamiento. Recarga rápida a 100 kW.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		



POTENCIA SUFICIENTE
LOS ELÉCTRICOS SON
SOBRE TODO PARA CIUDAD,
PERO EN CARRETERA SE
DESENVUELVE ÁGILMENTE
I-COCKPIT 3D
VOLANTE PEQUEÑO Y
ACHATADO, PANTALLA
CENTRAL TÁCTIL MUY A
MANO, INSTRUMENTACIÓN
SOBREELEVADA... QUE SEA
'3D' NOS VA MENOS, PUES
NO SE LEE MUY BIEN



◀ La versión GT incluye de serie la pantalla central de 10 pulgadas y el navegador, ambos opcionales en los niveles Active y Allure –pantalla de 7 pulgadas de serie en ambos-. Y permite controlar diversas funciones eléctricas, como el consumo –foto superior-, el flujo de energía o el proceso de recarga. El cuadro de instrumentos del GT es totalmente digital y podemos configurar su contenido y diseño.



◀ Los 434 litros de maletero de un 2008 'normal' se quedan en unos muy correctos 405 en el e-2008. La recarga de la batería se puede hacer incluso en postes de 100 kW.



▶ El e-2008 GT monta asientos delanteros deportivos y tapicería específica. Y las baterías, que van bajo el suelo en una especie de 'H', no restan habitabilidad.



▲ El cambio automático tiene un modo B que acentúa un poco la retención al decelerar, pero cuando la batería está muy cargada, el efecto 'frenante' es imperceptible.

con un diseño tridimensional que no convence del todo, pues a veces la información se amontona en 'capas'. Somos más clásicos. Y los botones tipo piano de la consola central no se ven perfectamente. En cuanto al acabado, bien en general por diseño y materiales, pero detectamos fallitos de juventud aquí y allá –tanto dentro como en el exterior– que habrá que pulir en la planta de PSA en Vigo donde nace.

El e-2008, como el e-208, el Citroën ë-C4, el DS3 Crossback E-Tense o los Opel Corsa-e y Mokka-e, combina un motor de 100 kW (136 CV) con la batería de 50 kWh y un cambio automático con dos posiciones: D, en la que el coche prác-

ticamente rueda libre, y B, en la que hay una cierta retención al decelerar, lo que puede venir bien bajando cuestas

o circulando por ciudad y en atascos. Porque acentúa la recarga dinámica de la batería y resta trabajo a los frenos. Pero

esa retención es siempre suave –no llegan a encenderse las luces de frenada, de hecho– y no puede graduarse, algo que sí permiten muchos de sus rivales en Hyundai, Kia o Mazda. Además, cuando la batería tiene mucha carga, el modo B apenas retiene al decelerar.

No obstante, la conducción del e-2008 es realmente satisfactoria, porque es silencioso y empuja con progresividad, e incluso con cierto brío. A resaltar sobre todo esos 6,9 segundos que emplea en pasar de 80 a 120 km/h, de forma que los adelantamientos en carretera son rápidos y seguros. De hecho, sus 150 km/h de velocidad punta –150,3 reales– están bien por encima del

límite legal en autovía. Y aunque nos hemos quedado lejos –Peugeot es optimista– de los 8,1 segundos anunciados en el '0-100', los 9,3 segundos medidos le sitúan por delante del Citroën ë-C4 –9,4 segundos– o el Mazda MX-30 –9,5–.

Las 2,8 vueltas de volante entre topes permiten maniobrar bien en ciudad, pero también afrontar con agrado una carretera sinuosa, donde el e-2008 se mueve a sus anchas: aplomado, con el balanceo justo en curva, bien guiado sobre los 215/55 R18... Y podemos elegir entre los modos de conducción Normal, Eco y Sport, siendo este último el que procura mayor sensación de agilidad y respuesta. La frenada



▲ El nivel GT probado implica unos 215/55 R18 de serie que agarran bien en curva. La puesta a punto prima el dinamismo sin descuidar el confort.

no impresiona, pero los 54,3 metros para detenernos desde 120 km/h son correctos para un conjunto de 1.623 kilos.

En cuanto a eficiencia, se anuncian 17,5 kWh/100 km de gasto medio y 322 kilómetros de autonomía, pero la

realidad revisa a la baja ambos valores, y con una conducción realista y exigente el promedio se va a 23,2 kWh/100 km, dejando la autonomía en 215 kilómetros. Siendo cuidadosos –y muchos usuarios conducen así, pues es lo suyo– la media real se queda en 19,9 kWh/100 km –250 kilómetros de alcance–, con 18,3 de media urbana y 22,9 en autovía.

Lo bueno es que la recarga rápida puede hacerse en media hora usando postes de 100 kW. Por el contrario, las recargas domésticas son algo más lentas de lo debido, y encima la instrumentación oculta el tiempo restante de carga si este es superior a 12 horas: ¿quedan 17? pues faltan 12...

SUS RIVALES



HYUNDAI KONA ELÉCTRICO 136 CV KLASS 39 KWH

El Kona eléctrico básico sale más barato que el e-2008 Active. Y gasta menos y tiene varios niveles de retención en las deceleraciones. Pero su maletero es menos capaz.

Precio	35.150 €
Maletero	332 litros
Consumo	15,0 kWh/100 km
0 a 100 km/h	9,7 seg.



KIA E-NIRO 136 CV CONCEPT 39 KWH

Comparando precios antes de descuento, el e-Niro básico cuesta lo mismo que el e-2008 Active. Pero el Kia es más amplio, gasta menos y tiene una garantía mayor.

Precio	36.075 €
Maletero	451 litros
Consumo	15,3 kWh/100 km
0 a 100 km/h	9,8 seg.



OPEL MOKKA-E 136 CV EDITION

A punto de llegar al mercado, el Mokka-e comparte plataforma y mecánica con el e-2008. Es ligeramente más barato, pero también más pequeño. Maletero justo.

Precio	35.400 €
Maletero	310 litros
Consumo	17,4 kWh/100 km
0 a 100 km/h	9,0 seg.

Otra forma de ser

Probamos el primer Octavia Scout que recurre exclusivamente a la tracción delantera para impulsarse, una versión algo menos aventurera que mantiene, no obstante, su atractiva imagen 'off road' y, de paso, rebaja bastante el precio. El motor TSI de 150 CV se muestra muy refinado y el conjunto se remata con una excelente habitabilidad y un equipamiento muy generoso.

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

La gama Octavia de Skoda ha ido cerrando el círculo, dejando para el final las variantes más exclusivas, como el 'picante' RS o el emblemático Scout. Y hemos probado ahora este último, un vehículo que sigue gozando del cartel multituos con total naturalidad.

Sin embargo, en esta nueva puesta en escena hay cambios importantes. Por ejemplo, hasta ahora se denominaba Scout a secas, tenía identidad propia. Ahora, esa denominación también salpica a modelos como el Karoq, Ka-

miq, Kodiaq, Superb o Fabia. Por eso el nombre pasa a ser Octavia Scout, y sólo se ofrece con la carrocería familiar Combi, algo que sucede desde vio la luz, en 2007.

La segunda novedad salpica de lleno a nuestro protagonista. Y es que en esta nueva generación el Scout brinda la posibilidad de apostar 'simplemente' por la tracción delantera. Hasta ahora sólo se comercializaba con tracción total, que sigue vigente, sobre todo con las motorizaciones más potentes.

El motivo es claro: rebajar el precio de salida. Y tiene lógica. Hay conductores que buscan una imagen más po-

derosa, pero que no necesitan tracción total. Es la forma de entrar en conflicto directo con rivales como el Ford Focus Sportbreak Active, por ejemplo.

Entramos ya en materia. El Octavia Scout que nos ocupa monta el propulsor 1.5 TSI de 150 CV, que se asocia a una caja manual de seis relaciones y más asequible de la gama. Cuesta 30.990 euros. Por situarlo, la única variante 4x4 disponible actualmente es un 2.0 TDI de 200 CV y cambio DSG, que incrementa la factura en 8.120 euros –con el mismo equipamiento–.

Como el resto de la gama

Octavia, esta generación ha crecido 16 milímetros de largo y 15 de ancho. Su personalidad estética sigue vinculada a las protecciones que rodean la carrocería y al paquete 'malas carreteras', que blindan los bajos contra sorpresas en forma de piedras, ramas... Además, incrementa la altura respecto al suelo en 15 milímetros.

Lógicamente, ese 'look' nos permite salir del asfalto con algo más de seguridad. Pero sólo algo. Si las condiciones de adherencia –nieve, barro, arena...– se complican lucharíamos con las mismas armas que al volante de un Octavia Combi estándar. Primero por-

que los neumáticos 225/45 R18 que monta de serie son de corte exclusivamente asfáltico. Y en segundo lugar, porque no presenta perfiles de conducción 'off road' para mejorar la motricidad que sí contemplan los Scout con tracción total. Y también el mencionado Focus Active los lleva.

Dicho esto, el Octavia Scout TSI 150 CV va como la seda. Soy defensor de las transmisiones automáticas, que con este bloque nos obligaría a asociarlo al sistema



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Personalmente siempre adquiriría el Scout dotado de tracción total para afrontar nuevos retos, pero entiendo perfectamente que Skoda ofrezca esta versión con tracción delantera, motor TSI de 150 CV y cambio manual porque reduce mucho la factura y mantiene su poderosa imagen campera.

PRECIO 30.990 €

EMISIONES DE CO₂: 132 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Motor progresivo y refinado. Equipamiento de serie generoso. Habitabilidad y capacidad del maletero. Imagen diferenciada. Calidad percibida.

DEBE MEJORAR

Plaza central trasera menos cómoda debido al túnel de transmisión y a las salidas de aire. Aptitud campera más limitada. Sin programas de uso 'off road'.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo en 6ª (1.000 rpm)	46,4 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R18
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.348
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.703 / 1.829 / 1.510
Capacidad del maletero (l)	640 / 1.700
Capacidad del depósito (l)	45

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	220 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,6
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,1 (8,4)
Recorriendo (metros)	145
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	17,7 / 20,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	32,1 / 35,8
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	36,1
De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª	7,9 / 10,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	12,5
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,0 km/h de promedio	8,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,6
En conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,3
A 140 km/h de cruce	7,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	681
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja / velocidad media	7,9 / 5,8
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	5,0 / 5,8
Ciclo combinado	5,8





▲ El maletero cubica nada menos que 640 litros. En su dotación de serie contempla unos avanzados faros matriciales y unas llantas de 18 pulgadas.



PISTAS FÁCILES
SU CONDICIÓN SCOUT ELEVA LA ALTURA AL SUELO Y ESO LE PERMITE SALIR DEL ASFALTO CON MAYORES GARANTÍAS, PERO SU MOTRICIDAD ES SOLO DELANTERA EN ESTE CASO.

INTERIOR
MUY LLAMATIVA ES LA PRESENTACIÓN, TOTALMENTE DIGITAL, DEL CUADRO Y DE LA PANTALLA DEL SALPICADERO. SE REMATA CON CALIDAD.



▲ El cuadro de mandos se puede configurar con varias presentaciones diferentes. La pantalla táctil del salpicadero tiene 10 pulgadas. El cambio manual de seis relaciones tiene buen tacto.



▶ En su equipo de serie también incluye un práctico acceso y arranque del vehículo sin llave Keyless Advanced.



▶ Las salidas de aire y el voluminoso túnel central pasan factura al confort de esa plaza trasera. Los asientos delanteros son muy confortables, y detrás goza de una cota de anchura muy generosa. La tapicería es específica.



de hibridación ligera de 48V. Pero la caja manual ofrece un tacto muy agradable.

Refinado en marcha, presenta un empuje progresivo desde 1.600 rpm y hasta el corte de inyección –a 6.500 vueltas–. Si encaramos un trayecto por autopista, a 120 km/h apenas gira plácidamente a 2.600 rpm en sexta velocidad.

Cuando la carga del motor lo permite, entra en acción un eficiente sistema de desconexión automática de dos de los cuatro cilindros. Lo hace de una manera tan suave que no nos daremos cuenta, salvo por un pequeño logo 'eco' que sale en el cuadro. También hay que ser adivino para

detectar algo cuando se conectan de nuevo.

Esta solución, junto al sistema start/stop, nos ha permitido firmar un consumo medio de 6,6 litros reales.

Resulta solvente si analizamos sus prestaciones, aunque los datos registrados no son tan brillantes como los facilitados por la marca. En cualquier caso reacciona con suficiencia y su comportamiento es estable, aunque si forzamos no puede evitar ciertos balanceos de la carrocería.

La dirección transmite, aunque no es muy directa –2,7 vueltas de volante– y saca buena nota en cuanto a frenadas se refiere: 35,7 metros

necesita para detenerse por completo desde 100 km/h.

Si su condición dinámica convence de sobra, qué decir

de su habitable interior. El sello Scout remata el conjunto con una tapicería específica ThermoFlux, y su presenta-

▶ SUS RIVALES



FORD FOCUS ACTIVE SPORTBREAK 1.0 MHEV
Porta un sistema mild hybrid de 48V y etiqueta Eco –el Scout ahora también lo ofrece–. El motor es tricilíndrico, es 4x2 y ofrece los modos Trail y Resbaladizo.

Precio	29.110 €
Potencia	155 cv
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	9,0 seg.



SKODA KAROQ SCOUT 1.5 TSI 150 CV
SUV puro, es más alto y monta el mismo motor que el Octavia Scout, pero cede habitabilidad y maletero, ya que es más pequeño. Consumo más y es más caro...

Precio	31.640 €
Potencia	150 cv
Consumo	6,6 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 seg.



TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS 180H TREK
Eleva su altura al suelo y se rodea de estética 'off road'. Sólo se asocia al sistema híbrido autorrecargable de 184 CV. El cambio es CVT y la tracción, delantera.

Precio	32.650 €
Potencia	184 cv
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	8,1 seg.

ción es totalmente digital. A diferencia de familiares cercanos, como el Seat León o el Volkswagen Golf, la pantalla del salpicadero no asume todo el protagonismo, ubicando algunas funciones con mandos físicos por debajo. Así es más intuitivo todo.

La habitabilidad no será un problema. Más bien al contrario, sobre todo si analizamos la cota de anchura en las plazas traseras, una de las más generosas de su segmento. Pero si hay algo donde saca pecho es en la capacidad del maletero.

Habrà que preguntar a Skoda su secreto para multiplicar siempre el volumen en la zona de equipaje. De

hecho, nuestro protagonista cubica nada menos que 640 litros y se accede por medio de un gran portón con accionamiento eléctrico de serie. El único 'pero' es que nuestra unidad, al abatir el respaldo (60/40), no deja una superficie totalmente plana que facilite la introducción de grandes objetos. Debajo puede llevar una rueda de repuesto de uso temporal.

Si a todo esto unimos las soluciones Simply Clever, propias de la marca checa, y su buena ergonomía, lo cierto es que se trata de una gran baza a la hora de realizar largos desplazamientos.

Otro punto destacable de nuestro Scout es su genero-



▲ Nuestro protagonista presume de una dinámica muy estable, incluso si se le fuerza demasiado en plena curva.

sa dotación de serie, como los faros matriciales Matrix Beam, un asistente de arranque en rampa, Front Assist con detección de peatones y

ciclistas, alerta de cambio de carril, detector de fatiga, cámara trasera, climatizador bizona, asientos delanteros calefactados, Smartlink...



Trampantojo

De trampa ante ojo. Según la RAE, trampa o ilusión con que se engaña a alguien haciéndole ver lo que no es. Y así se le podría llamar al Mini preparado por Gotenman, un Mini de 1988 que parece antiguo pero que esconde la última tecnología. Comenzando por un motor Ecoboost tricilíndrico.

La división Restomod de Gotenman Technology nació como un ambicioso proyecto de la empresa de ingeniería original, que tras años desarrollando vehículos clásicos adaptados a la competición decidió trasladar su experiencia hacia la restauración y modernización de grandes clásicos como el Mini. Según la publicidad de la empresa, «el objetivo es transformar coches clásicos en piezas exclusivas capaces de crear un vínculo emocional, conjugando exclusividad, libertad y adrenalina». Pero también se persigue que la tecnología y prestaciones de un clásico modernizado permitan el uso diario con la fiabilidad necesaria.

El último Mini sometido a una operación de mejora por esta empresa que no deja de sorprender está ya acabado, y tenemos la suerte de poder probarlo en las pistas del INTA. Y salvando las llantas y los faros Full LED, que podrían dar alguna pista sobre la naturaleza de un Mini clásico algo prepara-

do, lo cierto es que nadie sería capaz de adivinar el derroche de tecnología que esconde este ejemplar en sus entrañas —ver cuadro—. Y es que aunque la transformación se puede limitar al kit Ecoboost, en el que se incluye motor y cambio con un coste relativamente bajo en torno a 12.000 euros, lo normal es que al propietario, ya metido en harina, se le vayan de las manos los 'yaques'. Y ya

que estamos podemos ponerle esto... Y hemos comprobado a pie de obra que Gotenman tiene respuestas y soluciones para

▼► El trabajo realizado a nivel de suspensiones se aprecia claramente en el comportamiento. Se trata de un Mini del 88 actualizado.



▲ Al Mini clásico transformado por Gotenman no le falta ni una opción.

escape, motores de arranque o diferenciales. Y en el ámbito de las transformaciones y de la mano de su otra división, Electromod, la empresa concentra ahora sus esfuerzos en el desarrollo de un Mini clásico transformado a eléctrico, con tecnología de motor y baterías de Tesla. Un Mini que dará mucho que hablar.

Pero volviendo al modelo probado, sorprende la contundencia en la entrega de potencia —apretamos el botón de los 160 CV—, la deportiva sonoridad que genera la válvula de descarga del turbo, la brusque-



◀◀ Pantalla de 8 pulgadas con Android Auto y una app desarrollada por Gotenman para leer los datos de la ECU en tiempo real. También lleva botón de arranque y mil cosas más.



dad y eficacia del autoblocante, la efectividad de la suspensión, una precisión del cambio mejorable y el trabajo 'de Tetris' que han tenido que superar los ingenieros para encajar al milímetro todo lo que lleva el coche. Una labor exquisita y concienzuda que encuentra clientes fieles en España, Inglaterra, Italia o Estados Unidos.

MINI CLÁSICO ASÍ SE TRANSFORMA

Gotenman Technology, junto con Restomod, ha optimizado y adaptado un bloque de gasolina Ford Ecoboost tricilíndrico de un litro de cilindrada para el Mini clásico, y lo ha montado sobre un subchasis único, diseñado de forma específica para esta conversión. Una operación que gracias a numerosos estudios de ingeniería no ha requerido realizar cortes ni modificaciones de chasis. Con hasta 160 caballos de potencia y una espectacular curva de par, este moderno pro-

pulsor otorga al Mini clásico una nueva vida. Y en el Mini probado, una unidad de 1988, el trabajo ha ido mucho más lejos, ya que ade-

más del motor Ecoboost y la cuna para adaptarlo, se ha añadido una suspensión con unas torretas hechas a medida y amortiguadores de

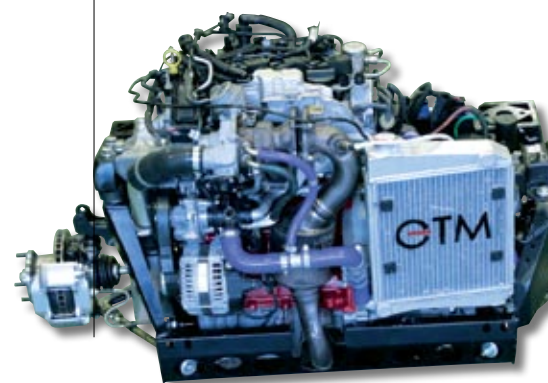
dos vías fabricados por ellos, cambio del Fiesta con relación semicerrada, autoblocante Torsen, aire acondicionado, elevavinas eléctricos, arranque por botón, techo eléctrico, dirección asistida con dureza regulable, faros Full LED, centralita programable con dos mapas de potencia entre 100 y 160 CV, frenos de disco



◀◀ En Gotenman han desarrollado un subchasis que permite alojar el motor Ecoboost de tres cilindros.



◀◀ La transformación está homologada, y se encuentra disponible a partir de 12.000 euros.



en las cuatro ruedas con cuatro pistones delante y dos detrás, pantalla central de 8 pulgadas con Android Auto y una app desarrollada por ellos para leer los datos de la ECU en tiempo real... Y todo esto tiene un coste de 30.000 euros, con homologación incluida.

Tecnología ‘Made in Spain’

El fundador de Gotenman comenzó su trayectoria estudiando Ingeniería en la Universidad Nebrija; de ahí la excelente relación de la empresa con esta universidad privada.

Gotenman tiene un acuerdo con la Universidad Nebrija gracias al cual la empresa de tecnología se ocupa de las prácticas del Máster de Ingeniería en Vehículos de Competición que ofrece esta entidad con sede en Madrid. Como es lógico, esto abre un abanico extraordinario de oportunidades no solo a los estudiantes

de ese máster, sino que también proporciona a Gotenman un flujo incesante de ingenieros en potencia y la posibilidad de desarrollar y trabajar en numerosos proyectos de competición dentro de las categorías Rallycross, Autocross y Car Cross. Gotenman trabaja codo con codo con Yacarcross, una empresa situada en



la localidad coruñesa de Culleredo que nació de la experiencia en competición de su fundador, Perfecto Calviño –Bicampeón Gallego y Campeón de España en la categoría Car Cross–, y de su extenso

conocimiento de este tipo de vehículos.

Yacarcross dispone de avanzados equipos para la fabricación de sus vehículos, con máquinas CNC y grupos TIG. Y Gotenman ha encon-



◀ De izquierda a derecha, Jesús de Ángel Guil, ingeniero mecánico; Pedro Calurano, ingeniero electrónico; Ángel Pascual, ingeniero y manager; y Juan Pedro Centeno, que está haciendo las prácticas del curso de Ingeniería de la Universidad Nebrija. Todos en el nuevo circuito de Carcross en Alcolea del Pinar.

trado en Ya-car al perfecto aliado, ya que la empresa de ingeniería realiza el diseño y Ya-car se encarga de la fabri-

cación. Esta colaboración se amplía también a los proyectos de la división Restomod, responsable de ejemplares co-

mo el Mini Ecoboost probado en estas mismas páginas. También a las réplicas –Porsche 911 o Lancia 037– o a la

división Electromod, que convierte un clásico en un modelo eléctrico. Tecnología ‘Made in Spain’ en estado puro.

PORSCHE 911 A LA MEDIDA DESDE 60.000 EUROS

Motor 16 ha tenido la oportunidad de probar en exclusiva el Porsche 911 de Ya-car Racing, desarrollado por Gotenman para correr carreras de Autocross o Rallyes de asfalto dentro de la categoría E2. La carrocería de fibra de este coche, incluido el salpicadero, proviene de un molde que los responsables de Gotenman encontraron y adquirieron por eBay procedente de una antigua empresa inglesa de réplicas ‘kit car’. Y tras un profundo desarrollo de un chasis tubular, el coche está listo para correr. Las características de esta réplica de 911 son imponentes, ya que recurre a un motor de moto Suzuki Hayabusa de 1.300 centímetros cúbicos que en origen proporciona una potencia de 197 CV, aunque los ingenieros de Gotenman pueden aumentarla hasta los 300 CV, incluso utilizando un compresor. Además, el Porsche puesto a punto por esta empresa cuenta con transfer con diferencial autoblocante, marcha atrás en la transfer con seis marchas –las mismas que

▶▶ Antes de llevar a cabo el proyecto, los ingenieros de Gotenman desarrollan las piezas en 3D, diseñadas y optimizadas con programas específicos de ordenador. En este caso la jaula tubular de la réplica del Porsche 911. Esta unidad pesaba 640 kilos una vez terminada.

hacia delante–, repartidor de frenada, suspensiones de trapecios superpuestos... Gotenman pone a nuestra disposición la versión de autocross, con un chasis preparado para esa especialidad; sin embargo, habría otra versión de rallyes y de calle. El conjunto, que

se fabrica bajo pedido o incluso se puede alquilar con asistencia y equipo técnico –alrededor de 5.000 euros por rally–, tiene un coste de 60.000 euros, pero como se admiten encargos a medida, este coste puede reducirse ligeramente... o incrementarse. A cambio,

el 911 de Ya-car Racing ofrece una relación peso-potencia extraordinaria de 2,13 kg/CV –casi la de un Ferrari 812 Superfast de 800 CV–, ya que el conjunto pesa tan solo 640 kilogramos, además de un sonido espectacular, una gran eficacia y diversión en cantidades



▶▶ Los relojes del salpicadero pertenecen también a la Suzuki Hayabusa, aunque su forma recuerda a los del Porsche 911. Es un auténtico coche de carreras.



OTROS MODELOS.- Antes del Porsche 911, Ya-car y Gotenman ya habían traído al mundo otros modelos réplicas de clásicos que en su día marcaron un hito en la historia de la competición mundial. Y es que de la pequeña fábrica de Perfecto Calviño, amante de los rallyes de históricos, habían nacido réplicas de modelos tan míticos como el Peugeot 205 Turbo 16, el Lancia Stratos, el R5 Maxi Turbo o el Lancia 037. De este último se fabricaron dos unidades que fueron vendidas a dos amantes de la competición o incluso del coleccionismo. Todos van provistos con el motor de la Suzuki Hayabusa, y potencias que oscilan entre los 197 y los 300 CV.





▲ Renault 5 Prototype —arriba— y Dacia Bigster Concept.

RENAULTION: ASÍ SERÁ EL FUTURO DEL GRUPO

Renault: rentabilidad por encima de ventas

Luca de Meo, director general del Grupo Renault, ha presentado 'Renaulution', el plan estratégico de futuro del Grupo Renault (Renault, Dacia-Lada, Alpine, Mobilize) en el que primará la rentabilidad por encima del volumen de ventas. «Renaulution consiste en orientar a toda la empresa del volumen al valor. Más que un cambio radical, se trata de una profunda transformación de nuestro modelo de negocio», ha explicado De Meo, quien ha añadido que «pasaremos de ser una empresa automovilística que utiliza tecnología a ser una empresa de tecnología que utiliza automóviles, donde al menos el 20% de los ingresos provendrán de servicios de datos y comercio de energía para 2030».

TRES FASES

Para conseguir esto, se han fijado tres fases. La primera ('Resurrección'), hasta

2023, en la que el objetivo es que el Grupo vuelva a ser competitivo reduciendo costes y generando beneficios. La segunda ('Renovación') se pondrá en marcha hasta 2025 y consistirá en renovar y enriquecer la gama para contribuir a la rentabilidad de las marcas. Y la tercera ('Revolución') se pondrá en marcha en 2025 y pretende llevar el modelo económico hacia la tecnología, la energía y

la movilidad para posicionar al Grupo como pionero en la cadena de valor de la nueva movilidad.

GAMA ELÉCTRICA

El objetivo final del plan es que se garantice la rentabilidad sostenible de la compañía a la vez que se respeta el compromiso con la neutralidad de carbono en Europa para 2050. Entre las acciones concretas para llevarlo a cabo, las platafor-

mas pasarán de 6 a 3 y los motores, de 8 a 4 familias, mientras que la capacidad industrial pasará de 4 millones de unidades en 2019 a 3,1 millones de unidades en 2025.

Habrà una nueva gama de productos más rentable y equilibrada con un total de 11 nuevos modelos eléctricos o híbridos en los segmentos C y D, que permitirán pasar de unos ingresos de solo el 15% en 2019 al 40% en 2025. Esta ofensiva se llevará a cabo manteniendo la posición de liderazgo en los segmentos A y B con cinco nuevos modelos eléctricos o híbridos. También se lanzarán 6 comerciales ligeros, 3 de ellos 100% eléctricos.

Alpine reunirá los modelos Alpine, Renault Sport Cars y Renault Sport Racing en una nueva entidad global que se dedicará al desarrollo de vehículos deportivos exclusivos e innovadores, y será 100% eléctrica.

Por último, Renault anunció el lanzamiento de su nueva marca de movilidad, **Mobilize**, con la que se pretenden generar más del 20% de los ingresos del Grupo de aquí a 2030.

Ofrecerá servicios de movilidad, energía y datos a otras marcas y socios, y nuevas soluciones para el transporte de personas y mercancías del punto A al punto B, con o sin coche. Contará con 4 vehículos, dos para compartir —ya se ha presentado el prototipo EZ-1—, uno para el servicio con conductor y otro para servicios de 'último kilómetro'. También ofrecerá soluciones de financiación innovadoras, nuevos servicios de mantenimiento, etc.

MARCA A MARCA

Renault será la marca moderna e innovadora, líder en electrificación de aquí a 2025. Su ofensiva de producto se centrará en el segmento C. Lanzará 14 modelos para 2025, incluidos 7 vehículos eléctricos y 7 en los segmentos C y D. El Renault 5 Prototype encarnará la visión Renaulution en términos de producto.

Dacia-Lada. La primera recibirá diseños más frescos y la segunda seguirá con productos robustos y

a crear productos y servicios de movilidad innovadores. Para ello, además, elimina la palabra 'Motors' (anteriormente 'Kia Motors Corporation') de su nombre. «Nuestro objetivo es crear soluciones de movilidad sostenible para los consumidores, las comunidades y las sociedades a nivel mundial». Con estas palabras, Ho-sung Song, presidente y CEO de Kia, desvelaba el futuro de la

compañía, que pondrá en marcha una estrategia a largo plazo denominada 'Plan S' centrada en el lanzamiento de vehículos eléctricos, soluciones y servicios de movilidad, aplicaciones específicas y una producción más sostenible mediante el uso de energía limpia y materiales reciclables.

7 NUEVOS ELÉCTRICOS
Su estrategia incluye una

LA FOTO



La creación de Stellantis, la compañía resultado de la fusión entre FCA y PSA, es ya una realidad. John Elkann —derecha— como presidente y Carlos Tavares —izquierda—, en calidad de CEO, dirigirán los destinos del cuarto grupo automovilístico mundial en el que se engloban las marcas Citroën, DS, Opel y Peugeot, por parte de PSA; y Abarth, Alfa Romeo, Dodge, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, RAM, Fiat Professional y Mopar, por FCA. El nuevo Grupo está formado por 400.000 empleados, desarrolla su actividad industrial en más de 30 países y opera en más de 130 mercados. Su objetivo anual de sinergias asciende a más de 5.000 millones de euros. En su cartera de productos cuenta con 29 modelos electrificados y planes para introducir 10 modelos más hasta finales de este año.

Nombramientos LAURENT ROSSI

Acaba de ser nombrado director general de la marca **Alpine**. Estará a cargo de las actividades de Alpine Cars, Sport, FI y competición, y dependerá jerárquicamente de Luca de Meo, director general del Grupo Renault.

PAULA BARTOLOMÉ

Desde el 1 de enero es la nueva directora de Comunicación de **Citroën España**. Con más de 20 años de experiencia profesional en el sector de la automoción, desde octubre de 2018 ocupaba el cargo de Responsable de Comunicación Corporativa,

Interna y Relaciones Institucionales de PSA para España y Portugal.

CONCHA CAJA

Ocupaba el cargo de directora de Comunicación de Citroën España desde 2016 y ahora ha sido nombrada directora de Comunicación Corporativa e Interna del **Grupo PSA** en España.

JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS

A sus actuales cargos de director industrial a nivel mundial y miembro del Board Committee del **Grupo Renault**, suma el cargo de Group Country Head para España y Portugal. Además, su cargo de presidente de

Renault España pasa a ser ahora presidente-director general.

REBECA GUILLÉN

Ha sido nombrada Omnichannel Marketing & Comms General Manager, con responsabilidad en cuatro áreas clave para **Toyota España**: digital, redes sociales, marketing-comunicación y prensa. También seguirá al mando de todo lo relacionado con el patrocinio olímpico y paralímpico.

ALEJANDRO FERNÁNDEZ-KENNEDY

Deja el cargo de jefe de Prensa de Lexus, en el que ha estado durante los últimos dos años, para ocupar

la cifra

6.181

Son los millones de euros que se recaudaron el pasado año en concepto de impuesto de matriculación, y que suponen una bajada del 39,4% en comparación con los 616,13 millones de euros contabilizados en 2019, según datos de la Agencia Tributaria consultados por Europa Press. El impuesto está transferido a las comunidades autónomas, que vieron mermados sus ingresos por este concepto debido a la crisis y la bajada de las ventas de automóviles que ha dejado la pandemia de coronavirus.

el puesto de Comms Senior Manager de **Toyota**, con responsabilidad en todo lo relacionado con marketing y comunicación, incluido el patrocinio olímpico y paralímpico.

NATALIA PÉREZ

Es la nueva jefa de Prensa de Lexus desde el 1 de enero. Con una amplia experiencia dentro del gru-

po Toyota, en las áreas financiera, corporativa y de marketing, durante los últimos ocho años ha sido responsable de medios y social media de **Lexus**.

JAIME ARRÚZ

Ha sido nombrado jefe de Prensa de **Toyota**. Se encargará de la comunicación de producto y la relación con los medios.



▲ Laurent Rossi



▲ Paula Bartolomé



▲ Concha Caja



▲ José Vicente de los Mozos



▲ Rebeca Guillén



▲ Alejandro Fernández-Kennedy



▲ Natalia Pérez



▲ Jaime Arruz



Nueva estrategia de la marca

Kia se pasa a los servicios de movilidad

Con el eslogan 'Movement that inspires' (Movimiento que inspira), la coreana

Kia abre paso a una nueva estrategia en la que dejará atrás su modelo de negocio

tradicional como fabricante de coches para convertirse en una compañía dedicada

a crear productos y servicios de movilidad innovadores. Para ello, además, elimina la palabra 'Motors' (anteriormente 'Kia Motors Corporation') de su nombre. «Nuestro objetivo es crear soluciones de movilidad sostenible para los consumidores, las comunidades y las sociedades a nivel mundial». Con estas palabras, Ho-sung Song, presidente y CEO de Kia, desvelaba el futuro de la

compañía, que pondrá en marcha una estrategia a largo plazo denominada 'Plan S' centrada en el lanzamiento de vehículos eléctricos, soluciones y servicios de movilidad, aplicaciones específicas y una producción más sostenible mediante el uso de energía limpia y materiales reciclables.

7 NUEVOS ELÉCTRICOS
Su estrategia incluye una



▲ Ho-sung Song, presidente y CEO de Kia.

nueva filosofía de diseño y la popularización de los vehículos eléctricos enchufables. En la cartera de productos, se ha anunciado el lanzamiento de siete nuevos modelos de aquí a 2027, que incluirán turismos, SUV y vehículos mo-

novolumen. Kia se ha fijado el objetivo de alcanzar en 2025 una cuota del 6,6% del mercado mundial de vehículos electrificados, así como unas ventas anuales globales de 500.000 unidades en 2026.

Los modelos que se

lanzarán tomarán como base la nueva Plataforma Eléctrica Modular Global (E-GMP) del Grupo Hyundai, que ofrece suficiente autonomía para afrontar trayectos largos y tendrá capacidad de recarga rápida.

El primero que verá la luz será el crossover 100% eléctrico inspirado en el concepto Imagine, que ofrecerá una autonomía superior a los 500 kilómetros y un tiempo de recarga rápida inferior a 20 minutos. Será también el primer modelo mundial que llevará el nuevo logo

de Kia y llegará en el primer trimestre de este año.

Kia también pretende ofrecer soluciones a empresas y flotas, y ha anunciado el desarrollo de una gama de nuevos vehículos con carrocerías modulares que se montarán sobre una plataforma 'skateboard' integrada y adaptada a las necesidades de cada usuario. Kia prevé que la demanda de este tipo de vehículos se quintuple para 2030 debido al rápido y sostenido crecimiento del comercio electrónico y de los servicios de uso compartido de automó-

viles. Por eso, esta gama incluiría coches de uso compartido, vehículos de logística de piso bajo y vehículos de reparto.

En lo referente a los nuevos servicios, la compañía está intensificando su colaboración con empresas que ofrecen soluciones de movilidad, como el acuerdo que mantiene en Madrid con Repsol desde 2018, con la que ha puesto en marcha la empresa conjunta de coches compartidos WIBLE, que cuenta con 500 Kia Niro híbridos enchufables (PHEV) y más de 130.000 miembros.



Entra al 'Universo DS'

Una marca premium no solo debe serlo por sus productos; también por su trato al cliente y por sus servicios exclusivos. 'DS Only You' es el programa con el que la marca invita a sentirse único.

Desde su lanzamiento, DS ha tratado de sentar las bases no solo de lo que deben ser productos premium en su gama de modelos, sino también una serie de servicios y privilegios exclusivos que conviertan el poseer un DS en toda una experiencia. Su programa 'Only You' es el encargado de diseñar una serie de ventajas que aunan servicios prácticos con experiencias exclusivas, y a los que se puede acceder desde la app MyDS.

Son seis actuaciones con las que la marca francesa hace la vida más fácil y placentera a todo aquel que compra un DS nuevo –sin importar el modelo, gama o precio, porque todos los clientes son para DS igual de importantes–.

DS Valet es un servicio que ahorra tiempo y permite evitar desplazamientos al concesionario o al taller DS para entregar o recibir un vehículo. Se trata de un servicio de entre-

ga y recogida de tu DS a domicilio –con todas las garantías higiénico-sanitarias– en operaciones de mantenimiento y reparaciones, o en la entrega de vehículos nuevos o de ocasión DS Certified.

DS Club Privilege ofrece experiencias exclusivas a todos los afiliados, como disfrutar de una cena en un restaurante con Estrella Michelin, acceder a los mejores spas o disponer de propuestas de ocio únicas, innovadoras y personalizadas por un precio sorprendente: solo 20 euros por persona. Además, este programa ofrece condiciones especiales para comprar artículos de otras firmas de lujo de moda, tecnología o artículos de viaje.

DS At Your Service es un servicio de atención al cliente personalizado y exclusivo, con especialistas expertos en la marca y sus productos. Un servicio al que se accede por

► DS también ofrece una boutique con productos exclusivos, artículos de moda, relojes... Disponible en la web <https://lifestyle.dsautomobiles.com/> y en las DS Store.

teléfono o en la app MyDS o en la web de DS. En tiempo real –de lunes a viernes de 08.00 a 19.00 horas–, un especialista resolverá las dudas o gestionará las incidencias con el coche vía telefónica o mediante chat online.

DS Assistance es el servicio, gratuito, de por vida y en toda Europa, para propietarios de vehículos que realicen sus operaciones de mantenimiento en algún Servicio Oficial DS. A través del teléfono de DS Assistance, el 00 800 24 24 07 07, se movilizarán los equipos necesarios para atender al conductor en apuros. Se le intentará solucionar el problema 'in situ', remolcar el coche al Servicio Oficial DS y se le garantizará una solución para proseguir su viaje. DS Assistance también cubre problemas del día a día: pinchazos, sustitución de batería, pérdida de llaves...

Rent a DS se anticipa a las nuevas ten-



dencias del automóvil para ofrecer un coche cuando se necesite. Un servicio disponible en la red comercial y pronto en la app MyDS para alquilar un DS durante un fin de semana, un puente o unas vacaciones.

La app MyDS es el compañero ideal de todo propietario de DS, pues permite interactuar en todo momento con tu coche, desde recordar dónde está aparcado a organizar operaciones de mantenimiento.



▲ La colaboración de DS con grandes diseñadores como Ines de La Fressange crea productos exclusivos. Y en el DS Club Privilege, experiencias gastronómicas, como cursos de cocina en Kitchen Club.

Reducir el impacto ambiental ha sido clave en el desarrollo de nuevos productos en Michelin. En 1992 creó el primer neumático 'verde', cuya baja resistencia a la rodadura reducía el consumo de carburante. Y ahora da un paso más con el e-Primacy, el neumático con menor resistencia de su categoría.



la compra ofrece un balance neutro de emisiones de CO₂. Como la fabricación de un neumático requiere la extracción de materias primas, energía para transformarlas y los medios logísticos para transportarlos, procesos en los que se emite CO₂, para avanzar en la reducción de emisiones de carbono a lo largo de la vida útil de un neumático, Michelin ha avanzado en dos direcciones: por un lado, diseñar el nuevo e-Primacy, un neumático que es líder en términos de

El primer neumático eco-responsable

Esa baja resistencia a la rodadura no supone una merma en sus prestaciones. De hecho, el Michelin e-Primacy tiene el etiquetado A en términos de eficiencia energética, y B en adherencia sobre mojado, algo que solo pueden decir un 1 por ciento de los neumáticos del mercado. Con esta combinación de características se reduce el consumo de carburante alrededor de 0,21 l/100 km, lo que supone un ahorro de unos 80 euros durante la vida útil del neumático. Y además mantiene su

nivel de prestaciones desde el primer hasta el último kilómetro. Después de recorrer 30.000 kilómetros, sus prestaciones le permiten superar el test de homologación europeo R117 de frenada sobre asfalto mojado.

Disponible en marzo en 56 referencias para llantas de 15 a 20 pulgadas, el e-Primacy podrá incorporarse en vehículos tanto térmicos como eléctricos a partir de la próxima primavera, tanto modelos urbanos como berlinas o SUV.

El e-Primacy se ha desarro-

llado utilizando simulaciones del impacto medioambiental como parte del proceso de toma de decisiones, para calcular y optimizar el posible impacto del nuevo Michelin e-Primacy desde la extracción de las materias primas hasta la fabricación, distribución, utilización y reciclaje de los neumáticos. Por eso es el primer neumático del mercado para el que se ha publicado una declaración de producto medioambiental (EPD).

Además es el primer neumático que en el momento de



▲ Disponible con 56 referencias, entre 15 y 20 pulgadas.

eficiencia energética en la fase de utilización; y por otro, invertir en la financiación de proyectos destinados a evitar y absorber las emisiones residuales de CO₂ vinculadas a su producción, desde la extracción de materias primas al transporte para el cliente final. El resultado es que el Michelin e-Primacy es la primera gama de neumáticos «CO₂ neutral» en el momento de la compra.

E-PRIMACY EL MICHELIN MÁS TECNOLÓGICO

En la fabricación del nuevo e-Primacy, Michelin ha volcado toda su sabiduría y experiencia. El nuevo neumático basa sus prestaciones en una serie de adelantos tecnológicos.

FLANCOS COOLRUNNING: absorben menos energía durante la flexión gracias a la utilización de un componente de última generación, lo que se traduce en un menor consumo de energía y una mayor autonomía para los vehículos eléctricos.

Canales en forma de U: La forma específica de los surcos permite la evacuación del agua independientemente del nivel de desgaste.

CONSTRUCCIÓN MAX-TOUCH: esta construcción maximiza el contacto del

neumático con la carretera y distribuye de forma uniforme las fuerzas de frenado, aceleración y giro, lo que contribuye a aumentar la vida útil del dibujo de la banda de rodadura.

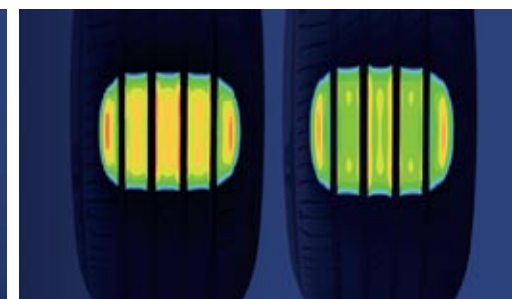
ENERGY AIRSHIELD: Revestimiento interior de alta hermeticidad que reduce la disipación de energía, lo que también contribu-

ye a la reducción de la resistencia a la rodadura.

COMPUESTO DE ENERGÍA PASIVA: es la que más contribuye a la baja resistencia a la rodadura. Se basa en un elastómero de gran elasticidad. La mejor unión molecular entre el elastómero y las cargas de refuerzo permite una menor disipación de energía,

lo que genera una menor resistencia a la rodadura.

SLIM BELTS: El diseño específico con lonas metálicas más finas en la cima permite reducir la cantidad de materia prima para una resistencia equivalente. En comparación con el diseño tradicional, esto da como resultado una mejor resistencia a la rodadura.



▲ Ejemplos de la tecnología aplicada por Michelin. A la izquierda, el revestimiento interior del Energy Airshield. A la derecha, la construcción Max Touch que maximiza el contacto con la carretera.

Futuro sin sombras

Está claro que la función principal de los sistemas de iluminación en los vehículos es permitirnos ver en la oscuridad. Pero en los últimos tiempos, faros y pilotos se han convertido también en una pieza fundamental del diseño exterior y en un elemento de diferenciación.

El vehículo y los sistemas de iluminación no se entenderían el uno sin el otro. Tanto, que sus caminos van de la mano desde 1903, cuando las lámparas de parafina se comienzan a utilizar para que esos artesanales carruajes motorizados alumbraran tenuemente unos pocos de metros por delante del 'coche'.

En apenas 100 años los sistemas de iluminación han evolucionado acordes al resto de componentes del vehículo. O incluso más. Audi es una de las compañías que más invierte en esta tecnología, que

se ha convertido, además, en señal de identidad, ahora que tan importante es ver como ser visto.

En cuestión de dos décadas hemos cambiado la bombilla halógena por la tecnología

LED, pasando por las lámparas de xenón, introducidas allá por 1994 en el primer A8. Estos avances, además de multiplicar la seguridad activa, han permitido a los fabricantes ser más eficientes, pues

el consumo energético de los sistemas de alumbrado es cada vez menor.

Pero el gran salto tecnológico de Audi llega en 2004 con la tecnología LED. Utilizada inicialmente en la luz



▲ El diseño de los pilotos LED y OLED de Audi ayuda a identificar el modelo y diferenciarlo del resto.



▲ Los pilotos OLED evolucionarán a corto plazo, pues ofrecerán más de 60 segmentos, serán flexibles y medirán 0,7 milímetros de espesor.



▲ El renovado Audi Q5 ha sido el primer vehículo del mundo en usar pilotos OLED Digitales. Estos ofrecen cuatro gráficos a elegir.



◀ Cada faro con tecnología LED Digital Matrix está formado por 1,3 millones de espejos, que proyectan la luz LED de forma precisa. Tanto, que pueden variar la intensidad lumínica para adaptarse a cualquier entorno.



Audi se adelanta a la legislación, que aprobará la proyección de imágenes para interactuar con los demás usuarios de la vía.



Un detalle de estos avanzados faros es que permiten al propietario elegir entre cinco proyecciones de bienvenida al entrar al coche.

diurna del A8, poco a poco se expande al resto de modelos de la firma de Ingolstadt ha sido el buque insignia de Audi

tivo R8 estrena los faros Full LED. Precisamente el biplaza de la firma de Ingolstadt ha sido el buque insignia de Audi

en cuestión de iluminación, porque en 2012 se convirtió en el primer vehículo con intermitentes dinámicos –ini-

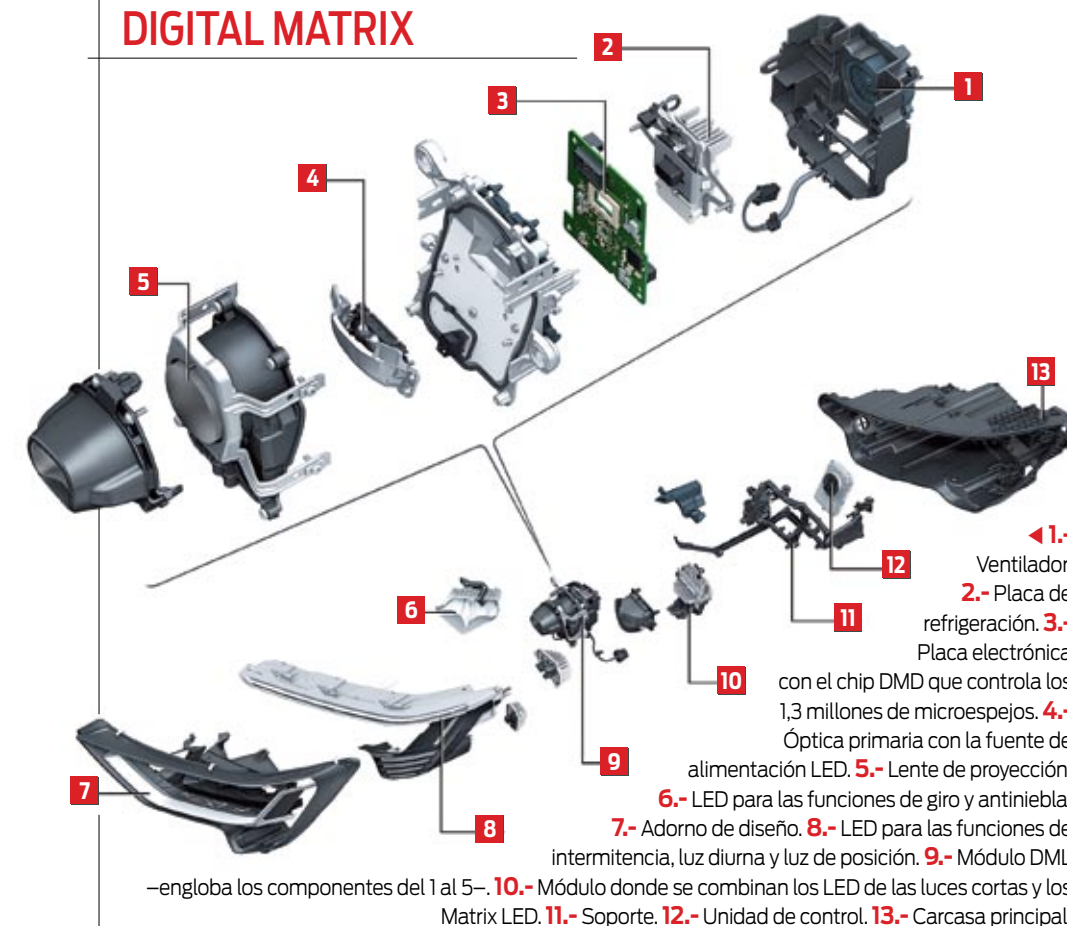
cialmente en los pilotos–, y dos años después el R8 LMX estrenaba la tecnología láser como apoyo a sus luces de carretera.

Un año antes debutan los pilotos LED en el A6, hasta que en 2016 el Audi TT RS estrena la tecnología OLED, que da el salto al OLED Digital con la llegada hace meses del renovado Audi Q5. Estos pilotos presentan tres diferentes gráficos para elegir, además de un cuarto especialmente diseñado para el programa de conducción Dynamic.

Esto es solo el comienzo de la 'era OLED'. Audi promete hacerlos flexibles y con más de 60 segmentos que se podrán controlar de forma individual. Eso no solo servirá para elegir una firma luminosa específica para su zaga, sino que estos pilotos podrán advertir de posibles peligros al resto de conductores de una forma más clara y nítida.

Pero el no va más en iluminación se llama LED Digital Matrix, y son unos faros compuestos por 1,3 millones de pequeños espejos –cada uno mide una centésima de milímetro–, que se pueden orientar de forma individual hasta 5.000 veces por segundo. Parece ciencia ficción, pero son un extra de 5.600 euros en los Audi e-tron S y prometen una experiencia de iluminación sin parangón.

LAS CLAVES DE LOS LED DIGITAL MATRIX



Todos estos son los componentes que conforman los avanzados faros LED Digital Matrix, que por el momento Audi solo ofrece en sus modelos e-tron S, aunque también llegarán al resto de versiones del e-tron en breve y a futuros modelos de la marca. En estos crossover eléctricos se relegan a la lista de opciones, pues debemos tener en cuenta que estos sofisticados faros, compuestos por 1,3 millones de pequeños espejos cada uno, son un extra con un precio de 5.600 euros.

KIA

UN AÑO MÁS CON 'LEAGUE OF LEGENDS'

Kia continúa por tercer año consecutivo su asociación con el Campeonato de Europa de 'League of Legends', una de las competiciones de eSports más seguidas, que dará comienzo el próximo 22 de enero.

El juego 'League of Legends' concentra cada mes a más de cien millones de jugadores y tiene 12 ligas oficiales, una de ellas la europea, que es la que apoya Kia.

La marca también patrocinará tres premios que se otorgarán a los jugadores más destacados de 2021: el equipo Kia All-pro, Kia Player of the Game y el Kia MVP of the Split Award.

ATENTOS A

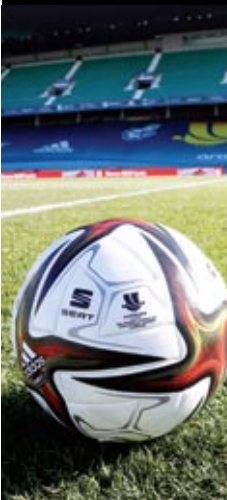
DESDE EL 28/01

Hyundai ha puesto en marcha #ForTheFans, una web dedicada a los seguidores del Atlético de Madrid. La marca ha sorteado una camiseta firmada por Luis Suárez, pero habrá muchos más premios y sorpresas.

SEAT

CON LA COPA DEL REY

Seat colabora desde hace once años con la Copa del Rey de fútbol y también es el principal apoyo de la Supercopa, que se ha disputado en Andalucía. Entre las acciones que



Seat llevará a cabo este año está la iniciativa 'Tu Fan Zone en casa', en la que se sortearán numerosos regalos y la posibilidad de disfrutar de la final de una forma especial.

CESIÓN DE COCHES

►►► De izquierda a derecha y de arriba abajo: el piloto de Ford Rubén Gracia, en la entrega de los Ranger en Guadarrama; el Suzuki Jimny ayudó en las labores de rescate; Luis Antonio Ruiz, presidente y consejero delegado de Jaguar Land Rover España, en la entrega de los vehículos de la marca, y los dos Jeep Cherokee que cedió FCA.



ASÍ AYUDARON LAS MARCAS A LOS AFECTADOS POR FILOMENA

El paso de la borrasca Filomena por España dejó miles de afectados y las calles de muchas ciudades impracticables. Una situación en la que las marcas del automóvil demostraron su solidaridad, poniendo sus vehículos más capaces al servicio de todo aquel que lo necesitó.

Con la colaboración del cinco veces campeón de España de rallyes 4x4,

Rubén Gracia, Ford cedió en Guadarrama (Madrid) un Ranger Wildtrak, un Ranger Thunder y un Ranger Raptor para realizar diferentes labores.

Jeep entregó al Hospital Universitario Príncipe de Asturias, de Alcalá de Henares (Madrid), dos unidades del Cherokee para el desplazamiento de los sanitarios y enfermos, mientras que Land Rover

prestó varios de sus 4x4 —Defender, Discovery, Range Rover Sport y Evoque—, a la Dirección General de Emergencias y Protección Civil del Ayuntamiento de Madrid. Suzuki, por su parte, proporcionó unidades del Jimny equipadas con material de rescate, que fueron utilizadas por voluntarios para trabajar junto a los equipos de emergencias.

VOLVO

GOTEMBURGO, CIUDAD VERDE

La reducción de emisiones es uno de los objetivos estratégicos de Volvo, que ahora se ha asociado con la ciudad sueca donde tiene su sede, Gotemburgo, para crear un espacio climáticamente neutro en 2030. Para ello, se promo-

verá la creación de zonas urbanas que la marca utilizará como bancos de pruebas para acelerar el desarrollo de futuras tecnologías sostenibles.



MASERATI

El actor Mario Casas eligió el SUV más potente de Maserati, el Levante Trofeo, para acudir a la gala en la que recogió el premio 'Días de cine' de TVE al mejor actor español del año 2020.

ASÍ SE VEN HOY ESTOS MODELOS DEL PASADO

SKODA REDISEÑA SUS COCHES MÁS LEGENDARIOS

¿Cómo serían los modelos más emblemáticos de Skoda si se hubieran creado ahora? La marca ha retado a sus diseñadores actuales a reinterpretarlos.

Skoda ha pedido a su equipo de diseño que haga un ejercicio de imaginación creando una versión moderna de sus coches más legendarios. El Voiturette A, su primer automóvil, el popular Monte Carlo, el Felicia o el 130 RS ya han sido reinterpretados.

dermo Felicia de un parabrisas flotante, que se curva hacia adentro para servir como panel de instrumentos y pantalla de infoentretenimiento. El largo voladizo trasero y el capó recuerdan al original.

VOITURETTE A (1905)

Su rediseño se encargó a Yühan Zhang, a quien se le ocurrió una interpretación futurista de este legendario automóvil convirtiéndolo en una especie de carruaje biplaza autónomo, que serviría para llevar a los turistas que visiten la ciudad de Praga.

MONTE CARLO (1936)

El diseñador Judmil Slalov transformó el modelo en un roadster futurista deportivo, en el que el tablero de instrumentos interior se sustituye por pantallas y la parte trasera se esconde bajo una cubierta de vidrio.

FELICIA (1959)

Martín Leprince dota a su mo-

130 RS (1975)

De la reinterpretación de este icono de las carreras se encargó Aymeric Chertier, de ascendencia española, quien ha creado un modelo retro inspirado en el original.



►► De arriba abajo y de izquierda a derecha, el 130 RS, el Voiturette A, el Monte Carlo y el Felicia —en su versión moderna y original—, junto a los diseñadores que han reinterpretado estos modelos en el siglo XXI.

HOTEL HIGUERON DE MÁLAGA

PRIMER HOTEL 'ELECTRIC CAR FRIENDLY' DE ESPAÑA

El Hotel Higuera de Málaga acaba de abrir sus puertas tras ser completamente reformado. Ahora, además de obtener la categoría de cinco estrellas, ha habilitado una planta completa de su aparcamiento para la recarga de vehículos eléctricos, lo que lo convierte en el primer hotel 'Electric

Car Friendly' (amigable con los coches eléctricos) de España. Está situado en Fuengirola, a solo 15 minutos del aeropuerto, y cuenta con acceso directo a la autopista. Y también está preparado para eventos automovilísticos, ya que en la mayoría de los salones se pueden introducir vehículos.



24 PILOTOS Y SEIS CARRERAS

NUEVO CAMPEONATO VIRTUAL DE FÓRMULA E

El 28 de enero arranca la nueva competición Fórmula E Accelerate, que convocará a 24 pilotos en seis carreras y en la que el ganador, además de repartirse parte de los 100.000 euros en juego, podrá ponerse al volante de un

monoplaza de Fórmula E Gen2. Cada carrera tendrá una duración de 25 minutos y la final se disputará el 25 de marzo.



OGIER YA ES EL PILOTO QUE HA GANADO MÁS VECES EL MONTECARLO: OCHO. MERITORIO PORQUE HA PARTICIPADO EN NUEVE EDICIONES



El de Montecarlo abrió el que será último Campeonato del Mundo de Rallies bajo el presente reglamento, que dará paso en 2022 a las nuevas monturas híbridas. Sebastian Ogier y Toyota arrancaron con el récord de victorias en la prueba, y será nuevamente el gran favorito en su último año, en un Mundial que habrá de sortear las bolas curvas que sigue lanzando la pandemia del coronavirus.



El Mundial de las bolas curvas

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Motorsport Images y Motor16

La última edición del Montecarlo se celebró, haciendo en esta ocasión honor a su tradición, pero condicionada por estos tiempos de pandemia. Por un lado, se mostró fiel a su naturaleza tradicional, donde la nieve y el hielo fueron protagonistas con las clásicas imágenes que distinguen esta prueba.

Pero en 2021 su formato fue radicalmente transformado por las circunstancias actuales. Tan solo catorce tramos, siete repetidos en dos ocasiones, cortos y con un total de 257 kilómetros bajo el crono, horarios estrictos y restringidos, parques cerrados y burbujas en los equipos. Y sin espectadores ni el espectáculo nocturno del Turini, aunque en este caso debido también a los daños

producidos en la zona por la meteorología. Y nada de tramos nocturnos ni rito de la salida y llegada en Montecarlo.

Como tantas otras disciplinas del motor, el Mundial de Rallies perseguía recuperar la normalidad en 2021 sobre la borrascosa temporada anterior. La tercera ola lo ha impedido en Montecarlo, aunque el calendario inicial mantiene esa esperanza.

Eso sí, también provisional y pendiente de la evolución en cada país. En principio serán diez rallies, aunque la cancelación de Suecia antes de celebrarse el Montecarlo ya fue un primer aviso. Afortunadamente, el Arctic Rally surgió como alternativa inmediata. Croacia, Bélgica, Safari y Chile se añaden al calendario este año, aunque con la sonora ausencia del Rally de Gran Bretaña,

y no solo por la pandemia. Uno de los países más fieles a la disciplina pierde su posición también ante la falta de apoyos políticos y económicos internos.

La excepcionalidad de la pandemia rodeará el final de una época desde el punto de vista deportivo y técnico. Porque el próximo año entrará en vigor un nuevo reglamento que dará vida a monturas híbridas que reco-

jan la tendencia de reducción de emisiones obligada para la industria automovilística. Los fabricantes implicados responderán con nuevos modelos –el Kona, por ejemplo, en el caso de Hyundai– respecto a los actuales. Por ello, queda por delante una temporada para disfrutar de las espectaculares prestaciones de los actuales WRC, de las más agresivas y atractivas en la historia de la disciplina.

El presente ciclo se cerrará con una novedad importante: el adiós de Michelin y la llegada de Pirelli como suministrador único. Los equipos necesitarán test de aclimatación para sustituir los bancos de datos acumulados de temporadas anteriores, bajo las complicadas condiciones actuales. El nuevo neumático deparará sorpresas en 2021, porque los pilotos destacan el diferente comportamiento de los Pirelli en según qué superficies, lo que previsiblemente forzará cambios en las estrategias de neumáticos respecto

a años anteriores. La singularidad de Montecarlo no permite extrapolar para el resto de la temporada, aunque llamó la atención el bajo rendimiento de Hyundai en las resbaladizas y complicadas condiciones de la prueba francesa. De ganar el año pasado a convertirse en comparsa en esta edición.

Los equipos y fabricantes serán los mismos que en la pasada temporada, con pocos cambios ante el cierre de ciclo. Hyundai, Toyota y Ford como actor secundario se disputarán las victorias. Todos con sus monturas

DEL CALENDARIO DE ESTE AÑO SE CAE INGLATERRA. Y NO SOLO POR LA PANDEMIA, PUES HAN FALTADO APOYOS POLÍTICOS Y ECONÓMICOS



▲ Elfyn Evans, segundo en el Montecarlo, sigue con Toyota, y tratará de lograr el título que se le escapó por poco en 2020.



▲ Jari-Matti Latvala —en el centro— ha sustituido este año a Tommi Mäkinen al frente del equipo de rallies de Toyota.



▲ Kalle Rovanperä acabó cuarto con el Yaris en la prueba inaugural. El joven piloto finlandés ya es más que una promesa.



▲ El británico Gus Greensmith dispondrá en todas las pruebas de uno de los dos Ford Fiesta de M Sport. En el 'Monte' acabó octavo.



▲ El cántabro Dani Sordo continúa en Hyundai, y participará en cinco rallies todavía no concretados. En Montecarlo fue quinto, por delante del Toyota de Katsuta.



▲ Muchos problemas de adaptación a los nuevos Pirelli para los Hyundai i20. Aún así, Thierry Neuville subió al podio.



▲ La clase WRC2 será otro de los alicientes del año. Andreas Mikkelsen fue séptimo absoluto con el Skoda Fabia Evo.

—Yaris, i20 y Fiesta— ya muy evolucionadas durante estos años, aunque sin olvidar la mencionada llegada de Pirelli. En cuanto a su plantel de pilotos, se ha mantenido prácticamente idéntico al del año pasado. Pero habrá que comprobar durante la presente temporada qué fabricantes confirmarán su continuidad, con numerosos pilotos actuales terminando sus contratos a final del presente ejercicio.

Quizás 2021 deshaga el empate del año anterior. El título de Pilotos fue para Sebastian Ogier, con Hyundai como triunfador por tercer año en el de Constructores. Sin embargo, el de 2020 fue un campeonato incompleto, repleto de cambios y cancelaciones hasta el último minuto, como el Rally de Ypres. Sebastian Ogier no ocultó su insatisfacción por la forma de lograr su séptimo título.

Fue incluso el primer piloto que alzó la voz ante la celebración de algunas pruebas de la pasada temporada, como en México. En la presente, quizás la última del francés, quiere sacarse esa espina.

Ogier comenzó la temporada en plena forma con la victoria en Montecarlo en 'su' rally de casa —es oriundo de Gap, una de las localidades de la prueba—. Decidió alargar un año más su carrera, a tan solo dos títulos para igualar el récord de la disciplina. Porque solo dos pilotos han ganado el campeonato desde 2004, salvo Ott Tänak en 2019. El resto fueron monopolizados por los dos pilotos franceses. Si Ogier lograra su octavo título quizás reconsidere nuevamente su posición, aunque el nuevo reglamento quizás le disuada de ello. De momento, este sería el último

Montecarlo, que ha cerrado de forma impresionante batiendo el récord de victorias en la prueba —8 en 9 participaciones— que disfrutaba hasta ahora Loeb.

Toyota ya cuenta con un doblete en Montecarlo, a la caza del título de Constructores en un 2021 donde podrá competir en su país por primera vez si la pandemia no lo impide. El fabricante nipón sigue con Elfyn Evans —segundo en Montecarlo— y Kalle Rovanperä. Tras perder el título en el Rally de Monza, la presente temporada puede confirmar que su nivel el pasado año se debía a algo más que las azarosas circunstancias de la pandemia. Gran promesa de futuro, Rovanperä confirmó su excepcional velocidad, aunque también la falta de experiencia. Un cuarto Yaris estará disponible para el japonés Takamoto Katsuta,

quien protagonizó un digno papel en las complicadas condiciones del pasado Montecarlo. El equipo nipón arranca este año con un nuevo responsable, el expiloto Jari-Matti Latvala, que sustituirá a Tommi Mäkinen. Quien fuera compañero de Sebastian Ogier en Volkswagen será ahora su nuevo jefe.

Andrea Adamo no dudó en cuestionar el rendimiento en Montecarlo de sus pupilos, fuera de juego durante toda la prueba a pesar del tercer puesto logrado el último día por Thierry Neuville, en las antípodas de la edición anterior. El fabricante coreano mantiene su potente escuadra de 2020, más equilibrada que la de Toyota, como confirmó su título el pasado año. En el equipo desde 2014, el belga rompía justo antes del Montecarlo su relación con su copiloto

de los diez últimos años, Nicolas Gilsoul, para contratar a Martijn Wydaeghe. Y finalmente se retiraba Sebastian Loeb, con participaciones puntuales la pasada temporada.

En el seno de Hyundai se espera otro intenso duelo interno con el campeón de 2019, Ott Tänak, quien se beneficiará del segundo año con el equipo y su mismo copiloto. Pero el estonio no parece tener suerte en Montecarlo. Debutaba en la pasada edición con un impresionante accidente en la primera jornada, mientras que en 2021 debía retirarse por los pinchazos cuando aspiraba a la victoria. Andrea Adamo tendrá una dura tarea para gestionar a sus pilotos, ya que desde los tiempos de Loeb los principales equipos han contado con líder nítido. Pero su temperamento y autoridad

resolverán cualquier problema. De momento, no ocultó su decepción con el rendimiento del pasado Montecarlo. Junto a los anteriores también repetirá Dani Sordo en un mínimo de cinco rallies, sin definir todavía al participar en el Montecarlo, donde terminó con un discreto quinto puesto pero sumando puntos importantes como en 2020 para lograr el título de Constructores. El cántabro terminaba su relación con Carlos del Barrio para competir desde Montecarlo junto a su nuevo copiloto, Borja Rozada. El irlandés Craig Breen sigue un año más con el equipo.

Sin apoyo oficial de Ford, M Sport se mantiene fiel al Fiesta, pero ha de depender de sus pilotos para financiar sus programas. De momento, rebajan su plantel a dos coches y se desprenden de Esapekka Lappi. El

británico Gus Greensmith y Elliott Edmondson competirán el resto de la temporada, mientras que Teemu Suninen —quien se salía en el primer tramo del Montecarlo— y Adrien Fourmaux se alternarán en el segundo Fiesta.

Otro de los alicientes del presente Mundial será la categoría WRC2, con la llegada de uno de los pilotos más exuberantes de los últimos tiempos, Oliver Solberg, ausente en Mónaco. Hijo del campeón del mundo de 2003 y con tan solo 18 años, sus impresionantes actuaciones en el Europeo y en cada rally donde participa auguran que en los próximos años heredará el título de su padre. Prueba de ello es el salto de su meteórica carrera, ya que Adamo ha despedido a Nikolay Gryazin para dar entrada a Solberg por encima de Jari

Huttunen, ganador en 2020 del WRC3 para la marca. A destacar también la presencia de otro ex oficial, Andreas Mikkelsen, piloto de pruebas de Pirelli el pasado año y piloto de Skoda con el Fabia R5 en la categoría, además del Europeo de Rallies.

“¡Estoy muy feliz! El coche ha sido increíble”, declaraba entusiasmado el propio Sebastian Ogier tras su victoria récord de Montecarlo, “he disfrutado mucho este fin de semana. Casi tengo lágrimas en los ojos ahora, creo que fue una gran decisión hacer un año más. El equipo es fantástico, así que unas gracias enormes a todo el mundo. Jari-Matti (Latvala), ¡bienvenido, jefe!”. Escuchando a un eufórico Ogier tras ganar en casa, hagan apuestas para el favorito del Mundial de Rallies en 2021.

MATRICULACIONES EN EUROPA

CAÍDA HISTÓRICA DE LAS VENTAS

Con 9,9 millones de unidades comercializadas, el mercado de automóviles en la Unión Europea bajó en 2020 un 23,7% como resultado directo de la pandemia de COVID-19. La crisis provocada por las medidas adoptadas para frenar la pandemia tuvo un impacto sin precedentes en las ventas de automóviles, según ACEA, la Asociación de Constructores de Automóviles Europea.

Los datos reflejan que en 2020 se registró la mayor caída anual en la demanda de coches nuevos desde que se tienen registros, con un descenso de 3 millones de unidades en las matriculaciones en comparación con 2019.

Los 27 mercados de la UE registraron caídas de dos dígitos a lo largo de 2020, con España como el que más descenso sufrió (-32,3%), seguida de cerca por Italia (-27,9%) y Francia (-25,5%), mientras que la pérdida anual fue significativa, pero menos pronunciada, en Alemania (-19,1%). Fuera ya de la Unión, Reino Unido también ha visto

cómo su mercado perdió un 29,4% de las ventas con respecto a 2019.

Por lo que se refiere a los fabricantes, Volkswagen mantuvo el liderazgo con 1.152.353 unidades comercializadas a lo largo de 2020, aunque sus ventas se redujeron casi un 25%. No hay ninguna marca que acabe el año 2020 en positivo, al igual que no hay ningún país que lo haya hecho.

Los descensos menos acusados corresponden a Porsche (-10,3%), DS (-11,6%), Toyota (-12,5%) y Mercedes-Benz (-14,2%). El Grupo Toyota (Toyota y Lexus) es el que sufrió la menor caída en 2020, con una bajada del -12,8% en las matriculaciones. Probablemente, a estas cifras ayudaron las ventas de diciembre, cuando Toyota comercializó 54.506 unidades, lo que supuso un crecimiento del 23,5%. Esta marca es junto con Volkswagen (+16,1%), Skoda (+8,4%), Fiat (+4,9%) y Peugeot (+0,6%) las únicas del top diez que tuvieron crecimientos en sus ventas en el último mes de 2020.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Diciembre	%20/19	Ene/Dic	%20/19
VW	133.803	+16,1	1.152.353	-24,6
RENAULT	82.423	-9,1	762.365	-22,9
PEUGEOT	65.905	+0,6	672.300	-22,9
MERCEDES	60.981	-1,1	601.521	-14,2
BMW	56.317	-6,0	527.979	-15,6
TOYOTA	54.506	+23,5	533.192	-12,5
SKODA	53.695	+8,4	557.999	-14,9
FIAT	48.885	+4,9	464.061	-24,9
FORD	46.095	-22,9	493.772	-30,6
AUDI	44.608	-3,1	467.225	-19,1

LOS MAYORES MERCADOS

	Diciembre	%20/19	Ene/Dic	%20/19
ALEMANIA	311.394	+9,9	2.917.678	-19,1
FRANCIA	186.323	-11,8	1.650.118	-25,5
ITALIA	119.454	-14,9	1.381.496	-27,9
ESPAÑA	105.841	-0,01	851.211	-32,3
POLONIA	51.507	-1,9	428.347	-22,9
HOLANDA	42.829	+2,9	358.330	-19,5
SUECIA	34.662	-28,0	292.024	-18,0
BÉLGICA	30.078	-10,1	431.491	-21,5
AUSTRIA	23.772	+4,8	248.740	-24,5
EU	1.031.070	-3,3	9.942.509	-23,7
EFTA	50.829	+8,9	387.609	-16,7
REINO UNIDO	132.682	-10,9	1.631.064	-29,4
EU + EFTA + R.UNIDO	1.214.581	-3,7	11.961.182	-24,3

BMW El nuevo eléctrico iX3, desde 72.300 €

La gama del BMW X3 –que ya se ofrece con mecánicas de gasolina, diésel e híbrida enchufable– crece con la llegada al mercado de la variante cien por cien eléctrica iX3, cuyo precio de partida está en 72.300 euros.

Este modelo estrena la quinta generación de la tecnología BMW eDrive. Ofrece una potencia máxima de 210 kW (286 CV) y un par máximo de 400 Nm, y acelera de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos.

Entre las novedades, el iX3 también estrena el nuevo sonido para los eléctricos de BMW (BMW Iconic Sounds Electric), que

está disponible en el paquete de equipamiento opcional Impresive. Es una composición desarrollada en colaboración con el compositor Hans Zimmer,

que se reproduce al encender y apagar el motor.

En el acabado de acceso, Inspiring, el iX3 incluye de serie pintura metalizada, faros con

tecnología LED, climatizador automático de tres zonas, techo solar panorámico, Driving Assistant Professional e iluminación de ambiente.



PRECIOS

Tarraco e-HYBRID Xcellence	45.890 €
Tarraco e-HYBRID Xcellence GO	46.640 €
Tarraco e-HYBRID FR	47.730 €
Tarraco e-HYBRID FR GO	48.480 €



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

SEAT

Tarraco e-Hybrid, el tercer modelo eléctrico de la marca

Tras el Seat Mii electric y el León e-Hybrid llega al mercado el Tarraco e-Hybrid, que ofrece la tradicional mecánica híbrida enchufable del Grupo Volkswagen combinando un motor 1.4 TSI con otro motor eléctrico para generar 245 CV de potencia: 150 CV del TSI y 115 CV del eléctrico. Con esto, además, consigue la

etiqueta 0 emisiones. Se ofrece en acabados Xcellence y FR, y equipa de serie el sistema de navegación con una nueva pantalla de infoentretenimiento de 9,2 pulgadas y el sistema Seat Connect, que permite un mayor control sobre el coche, incluidas las funciones sobre la gestión de la batería y el climatiza-

dor. El acabado FR añade Control de Chasis Adaptativo (DCC), que regula la firmeza de los amortiguadores de forma automática o manual, según desee el conductor.

En materia de seguridad, equipa de serie elementos como el selector de modos de conducción Drive Profile, llamada de emergencia eCall, el asistente de frenada de emergencia con detección de peatones y ciclistas Front Assist, el asistente de salida involuntaria de carril Lane Assist, faros Full LED, pilotos traseros de LED y luces antiniebla de LED con función cornering, etc.

AUDI

SQ5 y SQ5 Sportback TDI: las versiones más dinámicas

Audi completa la gama del Q5 con sus variantes más poderosas, el SQ5 y el SQ5 Sportback TDI. Ambos cuenta con un motor 3.0 V6 TDI con 341 CV de potencia y 700 Nm de par motor, que se combina con un cambio automático Tiptronic con 8 velocidades y sistema de tracción Quattro.

Consiguen la etiqueta ECO de la DGT al añadir un compresor eléctrico que elimina el retraso del turbo y que se impulsa gracias a la energía de su batería de 48 voltios.

De serie se distinguen en el

exterior por las aletas verticales en las grandes entradas de aire situadas en los paragolpes delanteros, la parrilla octogonal Singleframe específica de los modelos S, los faros Matrix LED o el paragolpes con una inserción en aluminio mate. En el interior cuen-

tan con diseño en color negro o gris oscuro con inserciones de aluminio, y también con asientos deportivos, entre otros detalles.

PRECIOS

Audi SQ5 TDI	75.980 €
Audi SQ5 Sportback TDI	78.870 €



MAHINDRA

Nueva generación del XUV 500

Tres niveles de equipamiento (W6, W8 y W10) y tracción delantera o integral es lo que ofrece en el mercado español la nueva generación del Mahindra XUV 500, un SUV indio que cuenta con siete plazas y un eficiente

motor turbodiésel 'common rail' VGT de 2.2 litros con 140 CV de potencia.

Ofrece un generoso equipamiento que incluye asientos de piel para las versiones W8 y W10 y de serie,

los sistemas IntelliPark con sensores traseros, HDC y HHC para ayuda en descensos, control de crucero con

mandos en el volante y Tire-Transonics, que controla la presión de los neumáticos.



PRECIOS

W6 FWD	24.096 €
W6 AWD	27.014 €
W8 FWD	27.625 €
W8 AWD	30.272 €
W10 FWD	28.915 €
W10 AWD	31.426 €





Dealerbest presenta dos nuevas herramientas para digitalizar el stock y la compraventa de vehículos

La tecnológica Dealerbest sigue trabajando en ofrecer todo lo necesario para digitalizar hasta el último rincón de un concesionario. En esta ocasión nos presenta **iVO y Adopta un coche**, dos nuevas herramientas de las que empezaremos a oír hablar cada vez más. Ambas enfocadas en la **mejora de gestión de stocks** y, por supuesto, **100% conectables entre sí**.

Por un lado, el software de iVO recoge en tu pantalla todos los datos de vehículos, conectando además al concesionario con todas las bases de datos del sector en toda España y Europa. Por otro lado, Adopta un coche se encargará de incrementar los resultados de la labor comercial de forma automática y totalmente digitalizada.

“Estos dos nuevos servicios continúan ampliando el proyecto de Ecosistema Dealerbest, proporcionando un conjunto de soluciones potentes y servicios únicos para que los concesionarios tengan todo en un solo sitio. **Papel Cero**, iVO, Adopta un coche, Gestoría...” comenta Paco Díaz, CEO de Dealerbest. Todos con su sello **ASP –abiertas, sencillas y productivas–** y con la posibilidad de conectarlos entre sí.

iVO: SOLUCIÓN DE GESTIÓN DE STOCK

Dealerbest presenta iVO como una herramienta desarrollada por especialistas del sector de la automoción, que proporcionará un entorno 100% web en el que los clientes podrán gestionar todo su stock de la mano de la tecnología. Incluye tasaciones, multipublicación, gestión económica... Es más, iVO será una herramienta viva, con actualizaciones gratuitas mensuales.

¿QUÉ BENEFICIOS OFRECE UNA HERRAMIENTA COMO iVO?

La multiplataforma iVO permitirá recopilar en una pantalla toda la información relativa al negocio de VO. Esto se traduce en optimización, garantizando un mayor

crecimiento y rentabilidad en cada proceso de compraventa.

Además, iVO cuenta con una conexión directa con EUROTAX, lo que permitirá disponer de un radar de precios en todo momento.

Pero lo más importante es que la herramienta multipublica en los portales más importantes del momento, como Coches.net, Coches.com, Rastreator y Autocasión.com, de manera que podrán estar presentes en todos a la vez, ahorrando trabajo, tiempo y dinero a los concesionarios.

El día 3 de febrero Dealerbest presentará iVO en directo en un **webinar** para aterrizar todo tipo de curiosidades acerca de este nuevo producto. (Para registrarte en el evento: <https://www2.dealerbest.com/1/847743/2021-01-20/3ytw7>).

LOS CONCESIONARIOS PROTAGONIZAN ADOPTA UN COCHE

Adopta un coche es la nueva plataforma 100% pensada para la compra, venta y alquiler digital de vehículos en la que los concesionarios son los protagonistas absolutos. Nuestra plataforma les permite tener una web centralizada y única donde aparte de vender sus coches al público general, lo pueden hacer a nuestros clientes de colectivos o a otros profesionales del sector.

Sin embargo, no queremos que lo digital vaya en detrimento de las ventas ágiles y personalizadas, por eso ofrecemos un seguimiento total de potenciales compradores. Los clientes tendrán a su disposición un call center disponible para acompañarlos durante el proceso de venta telefónica o mediante chat.

Estas dos nuevas herramientas saltan por fin al mercado para todos aquellos negocios que creen que deben aprovecharse de la ventaja competitiva que ya han demostrado los concesionarios que cuentan con un alto nivel de tecnología y digitalización.

JEEP

YA SE ADMITEN PEDIDOS DEL GLADIATOR

El nuevo Jeep Gladiator, el modelo que marca el regreso de la marca al segmento pick-up después de casi tres décadas, ya está disponible para pedidos en su versión Overland, además de en la exclusiva variante Launch Edition. Esta última cuenta con colores y equipamiento exclusivos, como las llantas de aleación de 18 pulgadas, el techo rígido y los pasos de rueda del color de la carrocería, asientos de piel y un gran equipamiento en materia de seguridad e infoentretenimiento. Mopar ha creado también para este modelo 200 accesorios exclusivos con los que se puede personalizar al máximo.

A falta de conocer el precio, el Gladiator llegará con una oferta especial de dos años de mantenimiento sin coste.



WEB

CITROËN ADVISOR: PUNTÚA A TU MARCA

Citroën dispone desde 2014 de una web que permite a sus seguidores poner nota a sus coches y a servicios como el trato recibido en el concesionario o servicio oficial, etc. Disponible en 66 países, en España ya han compartido su opinión 9.000 clientes, que han valorado el SUV C5 Aircross, el nuevo C3 y el comercial Berlingo como los mejores modelos de la marca.

Entre los servicios puntuados, la red española de Citroën ha obtenido un 4,9 sobre 5 en venta, con 47.000 valoraciones, y un 4,8 sobre 5 en posventa, con 70.000 opiniones.

saber co

OFER



DACIA Nueva generación del superventas Sandero

La tercera generación del Dacia Sandero y su variante de imagen crossover Stepway llegan al mercado español con muchos argumentos para continuar el éxito de ventas. El Sandero es el modelo más vendido de la marca, con un acumulado de casi 2,1 millones –el 32 % de las ventas desde 2005– y el Stepway supone el 65 % de esta cifra –más de 1,3 millones–. Las primeras unidades estarán en los concesionarios a

finales de este mes, mientras que habrá que esperar hasta febrero para el modelo equipado con cambio CVT.

La nueva generación solo conserva el nombre, y entre las novedades cuenta con más equipamientos –también en materia de seguridad activa y pasiva–, nuevas motorizaciones –una de ellas de gasolina/GLP–, un cambio automático y una caja manual de 6 relaciones inédita.

PRECIOS	
Dacia Sandero	
65 CV Access	9.600 €
65 CV Essential	10.800 €
90 CV Essential	11.800 €
90 CV Comfort	12.500 €
90 CV CVT Comfort	13.600 €
100 CV ECO-G Essential	12.500 €
100 CV ECO-G Comfort	13.200 €
Dacia Sandero Stepway	
90 CV Essential	12.800 €
90 CV Comfort	13.800 €
90 CV CVT Comfort	14.900 €
100 CV ECO-G Essential	13.500 €
100 CV ECO-G Comfort	14.500 €

SKODA

El Octavia RS, con motor 2.0 TDI

El nuevo Skoda Octavia RS, que hasta ahora estaba disponible con el potente propulsor 2.0 TSI de 245 caballos, ya se puede comprar equipado con el motor 2.0 TDI de 200 CV, que se combina con el cambio automático DSG de 7 velocidades.

Esta variante acelera

de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos y alcanza una velocidad punta de 249 km/h –245 km/h con carrocería Combi–. Y homologa un gasto medio en ciclo WLTP de solo 4,9 l/100 km –5,0 l/100 km en el Combi–.

PRECIOS	
Octavia RS 2.0 TDI 200 CV DSG	38.110 €
Octavia RS Combi 2.0 TDI 200 CV DSG	38.810 €



completa en www.motor16.com/precios

BOSCH

100 AÑOS DE CAR SERVICE

Bosch celebra este año el centenario de su servicio de reparación de automóviles. El primer taller de la marca abrió sus puertas en Hamburgo en 1921, sentando las bases de la que hoy es la red de talleres independientes más grande del mundo, con más de 15.000 establecimientos en 150 países. El fundador de la empresa, Robert Bosch, había reconocido siempre la necesidad de una red de talleres de reparación, ya que a medida que aumentó el número de automóviles también lo hizo la demanda de conocimientos especializados sobre los vehículos. Hoy en día, los talleres de la red mundial Bosch Car Service reciben apoyo de la marca en forma de tecnología de diagnóstico de vanguardia, logística de repuestos y medidas de marketing.

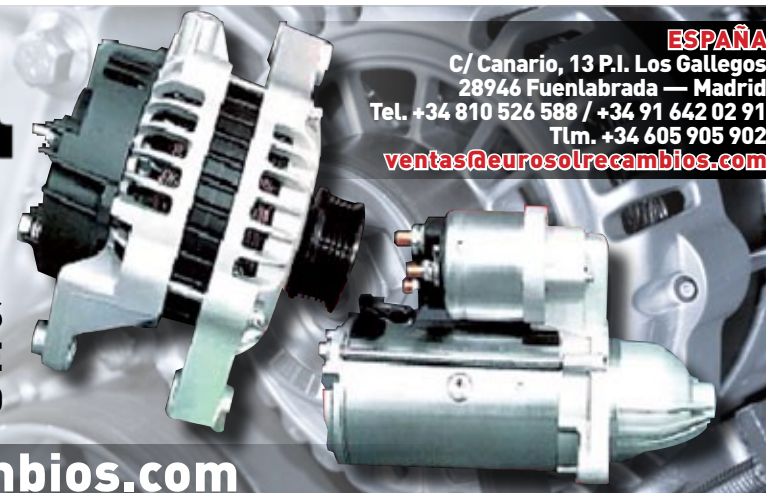


EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com



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



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



PRECAUCIÓN CON EL LAVADO AUTOMÁTICO

J.R. Vázquez

Hace unos meses compré un Volkswagen Tiguan y estoy encantado con él. Lo único es que tengo una duda a raíz de un comentario que me ha hecho un amigo. Casi todos los fines de semana afronto pistas de tierra para llegar a una finca. Son muy fáciles, pero el coche se llena de polvo. Cuando regreso el domingo a Madrid lo meto en un lavado automático, pero ya tengo miedo porque me comentan que si no le paso un chorro de agua antes la pintura se puede rayar. ¿Es cierto eso? ¿Es mejor lavarlo con mangueras a presión? Supongo que cuando comienza la temporada de esquí pasará algo parecido.

RESPUESTA

Lo primero que te diríamos es que no te obsesiones. Si lo has utilizado hasta ahora y no has tenido problemas ¿por qué los va a tener ahora? Dicho esto, sí es cierto que un lavado automático es más 'peligroso' porque algunos rodillos actúan con fuerza y cualquier impureza sobre la carrocería puede provocar un pequeño arañazo. No es lo normal, pero podría ocurrir. Por eso lo ideal es darle, antes, un 'manguerazo' a presión que limpie las pequeñas partículas que podamos llevar adheridas, y luego pasemos sin miedo al automático para limpiar a fondo.



DUDAS SOBRE LOS NEUMÁTICOS DE INVIERNO

Antonio S.M.

Vivo en Madrid y la fuerte nevada caída me dejó el coche inutilizado varios días. Conocía las cadenas, pero no los neumáticos de invierno. ¿Son de verdad eficaces frente a la nieve? ¿Son más caros? En verano hay que cambiarlos y eso es un incordio y más dinero. En definitiva, ¿merece la pena ponerlos para una nevada puntual? Muchas gracias.

RESPUESTA

Son multitud las consultas recibidas estos días a raíz de la increíble nevada que cayó sobre Madrid. Y los neumáticos de invierno han sido los grandes protagonistas. Vamos a tratar de explicar sus características, ventajas e inconvenientes. En primer lugar, si nieva con contundencia y se superan los 30 ó 40 centímetros de profundidad, será complicado salir del paso en un turismo, y da igual con cadenas o con neumáticos de invierno. Sólo los vehículos 4x4 y todoterreno, como vimos en las imágenes de televisión, tendrán alguna oportunidad. Dicho esto, los neumáticos de invierno son válidos para circular sobre nieve o hielo gracias a sus compuestos de goma y banda de rodadura

específicos. Para ello hay que comprobar que en el marcaje ponga M+S y un símbolo alpino con una montaña de tres picos y un copo de nieve en el interior. No sólo sustituyen a las cadenas; es que incluso son más seguros. Y no hace falta que nieve. Con temperaturas por debajo de 7 grados ya son más eficaces que los de verano pues agarran mejor y evacúan más agua. En cuanto al precio, apenas son más caros. Y algunos modelos ya rinden tan bien en verano que no exigen cambio de gomas al llegar el calor. Pero hay una solución intermedia: los neumáticos Todo Tiempo, que sirven para verano e invierno, aunque con hielo o mucha nieve obligan a usar cadenas.

Dicho esto, también debemos darle un consejo con las mangueras a presión. Si limpia la zona de la boca del depósito de combustible debe tener precaución. Como no hay un tapón al uso, sino una tapa que bascula cuando se introduce la manguera del surtidor, si lavamos esa zona

con una pistola de agua a presión puede que entre algo de agua en el depósito y la avería sería infinitamente peor que un posible arañazo. Por cierto, las impurezas que salten desde el firme en invierno en forma de barro o sal son incluso más peligrosas que el polvo.

CONSULTAS RÁPIDAS

LAS BATERÍAS Y EL FRÍO NO SE LLEVAN BIEN

Pedro González

Pues es tal y como te han comentado. Las baterías de los vehículos eléctricos, de iones de litio, son vulnerables a la temperatura, tanto a la autonomía como a la hora de recargarlas. Por eso estos días de frío intenso, con temperaturas por debajo de los 0 grados, no son lo mejor. Y eso provoca que la carga sea más lenta de lo esperado. Tampoco un exceso

calor les viene demasiado bien y puede degradarlas. Por eso las baterías de última generación podrán acondicionar su temperatura óptima durante la ruta para admitir la máxima velocidad de carga al llegar.

¿FAROS LÁSER EN UN FUTURO?

P.D.L.

También nosotros estamos seguros de que la iluminación con tecnología láser salpicará a muchos vehículos en un

futuro. De momento su elevado coste sólo permite instalarlos en vehículos de alta gama. El funcionamiento de los faros láser se basa en un haz de luz concentrado que pasa a través de unas lentes fluorescentes de fósforo. Consiguen hasta cuatro veces más luz que los faros de LED y su alcance impresiona, ya que iluminan por delante en algunos casos hasta los 600 metros. Además, pueden interactuar con otros sistemas predictivos del vehículo.

CONSULTAS RÁPIDAS



CREO QUE TRAS LA REFORMA DE LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN SE VA A SANCIONAR POR COMETER FRAUDE EN LOS EXÁMENES DE CONDUCIR. ¿EN QUÉ CONSISTIRÍA LA INFRACCIÓN Y CUÁL SERÍA LA CONSECUENCIA?

Precisamente ésta es una de las novedades que se van a introducir con la reforma de la normativa en materia de tráfico y circulación de vehículos. Efectivamente, se introduce una nueva infracción, que no existía hasta ahora como tal, y que consiste en que, si en los exámenes de conducir se utilizasen dispositivos de intercomunicación no autorizados, se estaría cometiendo un fraude y, como tal, se estaría cometiendo una infracción. En estos casos la infracción sería considerada muy grave y, por tanto, supondría una sanción de 500 euros, además de una penalización de 6 meses sin que la persona pueda volver a presentarse al citado examen.



BUENA PREGUNTA

NO TENERLO PUESTO, O INCLUSO LLEVARLO MAL ABROCHADO, ACARRÉA AHORA PERDER 4 PUNTOS

He oído que con la reforma del reglamento de circulación también van a cambiar los puntos que se pierden por no llevar el cinturón de seguridad puesto. ¿Es cierto eso?

RESPUESTA

Las reformas aprobadas por el Gobierno en relación a la normativa en materia de tráfico y circulación señalan que, efectivamente, conducir un vehículo sin llevar correctamente abrochado el cinturón de seguridad, o sin hacer uso de los sistemas especiales de retención infantil, va a pasar a suponer la pérdida de 4 puntos.

Por tanto, es correcto decir que se aumentan los puntos que se pierden por no hacer un uso correcto del cinturón de seguridad o los sistemas de retención infantil, ya que antes se perdían 3 puntos y a partir de la reforma se perderán 4.

Además, se especifica que la infracción no será sólo por no llevar puesto el cinturón de seguridad; pues también será la misma sanción por llevarle mal abrochado o mal colocado.

Así se debe recordar que, para la colocación correcta del cinturón de seguridad, se deberá pasar



la banda inferior por encima de la cintura, justo en la zona baja del abdomen, ajustándose lo máximo posible a la parte ósea de las caderas, y la banda diagonal sobre el hombro, sin rozar el cuello, rodeando el abdomen, y siempre cuidando que ninguna de las bandas del cinturón quede holgada, es decir, siempre deben quedar lo más ajustadas posible.

En consecuencia, se debe recordar que la no utilización o la utilización inadecuada de los cintu-

rones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados tendrá la consideración de infracción grave, lo que podría suponer una sanción de 200 euros y la pérdida, como se ha indicado, de 4 puntos.

AHORA SE SANCIONA EL SIMPLE HECHO DE LLEVARLOS EN EL VEHÍCULO

¿Es cierto que con la nueva reforma queda prohibido llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares?

RESPUESTA

Efectivamente, ésta es una de las novedades que se ha incluido en la reforma de la normativa de tráfico y circulación. Hasta ahora, sólo se sancionaba el uso de dichos dispositivos, pero a partir de esta reforma ya se va a sancionar también la mera tenencia dentro del vehículo. Es decir, con que en el vehículo se lleve un sistema de este tipo, aunque no esté en funcionamiento

o activado, también será sancionado por los agentes.

Hay que diferenciar estos sistemas de detección de radares o cinemómetros –que, como se ha señalado, queda prohibido incluso llevarlos dentro del vehículo–, de aquellas otras aplicaciones del móvil que no detectan el radar, sino que tienen ya ubicaciones de los mismos, predeterminadas y que sólo anuncian la posible existencia. Estas sí están permitidas, ya que no detectan los radares que no estén ya incluidos en su base de datos.

Por último, se debe señalar que esta infracción, imputada únicamente por llevar en el vehículo sistemas de detección de radares o cinemómetros, será sancionada con multa de 200 euros y la pérdida de 3 puntos.

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



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

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

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

Kia Sportage/Suzuki Vitara/Toyota RAV4

Los SUV empezaban a estar de moda. Y la llegada de nuevos modelos invitaba a la comparación. En este caso, el Kia Sportage frente a Suzuki Vitara y Toyota RAV4.

El repaso al recién celebrado Salón de Fráncfort de 1995 nos brindaba una imagen de la industria del automóvil donde el poderío de las marcas alemanas marcaba el paso en el sector.

Más allá de la ciudad alemana y de su salón, había interesantes novedades en la revista de esta semana. Por ejemplo, la llegada de la sorprendente versión Activa—que evitaba balanceos en cur-



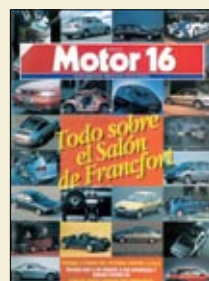
va— del Citroën Xantia. O un nuevo descapotable de gran tamaño y clásico estilo americano, como era el Chrysler Stratus Cabrio.

También Volkswagen renovaba la familia del Golf—incluyendo su versión familiar Variant o el sedán Vento— con nuevos motores y precios más ajustados.

Las pruebas tenían protagonismo oriental. Nuestro test a fondo se centraba en una berlina coreana, el Hyundai

Lantra—uno de los 10 coches más vendidos de la historia—, que con 114 caballos y 2,5 millones ofrecía la mejor relación precio-tamaño-equipamiento del segmento.

La comparativa enfrentaba al nuevo Kia Sportage—2,7 millones—, el Toyota RAV4—3,3 millones— y el también nuevo Suzuki Vitara—3,1 millones—. Victoria de RAV4 con Sportage y Vitara en 2ª y 3ª posición.



LA PORTADA

Nº 623

FECHA

26-9-1995

HABLAMOS DE

Protagonismo casi absoluto del Salón de Fráncfort en nuestra portada de la semana. Pero también la industria oriental se reservaba su hueco con la prueba a fondo del Hyundai Lantra o la comparativa de tres nuevos SUV: Kia Sportage, Suzuki Vitara y Toyota RAV4.



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

Descubrimos el Citroën Saxo, sucesor del AX

Uno de los grandes éxitos de la historia de Citroën, el utilitario AX, preparaba su sucesor. El encargado de tomar el relevo sería un Saxo de maneras más refinadas, que descubríamos.

Citroën se preparaba para despedir a uno de sus modelos de bandera, el utilitario AX, fabricado en Vigo, que había conquistado a millones de conductores en todo el mundo. Para su sucesión traba-

jaban en un modelo de similares características pero con más presencia. El Saxo estaba listo y nosotros lo descubríamos.

No era el único relevo del que hablábamos esta semana. Porque el

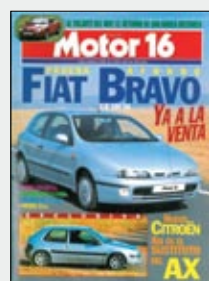


sucesor de otro modelo de éxito, el Fiat Tipo, también pasaba por nuestras manos. En primer lugar analizábamos toda la gama del Bravo/Brava. Y probábamos a fondo la versión 1.6 16V del Bravo. 103 caballos y 2 millones de pesetas eran cifras de un compacto que brillaba por su motor, manejo del cambio y amplitud interior.

Otra prueba la protagonizaba un sueco refinado, el Saab

900 Turbo Sensonic. La berlina escandinava estrenaba un cambio semiautomático, sin embrague pero con palanca, que garantizaba placer de conducción y por el que había que pagar cinco millones de pesetas.

Y para placer de conducción... y encanto, lo que preparaba la firma británica MG. Morris Garages volvía al mundo de los descapotables resucitando una leyenda, el MGF.



LA PORTADA

Nº 624

FECHA

3-10-1995

HABLAMOS DE

Fiat Bravo, sucesor del legendario Tipo, y Citroën Saxo, heredero del mítico AX, eran los modelos que compartían la parte principal de nuestra portada de la semana. Dos coches llamados a ocupar un gran hueco en cada una de sus marcas. Además, el retorno del MGF, descapotable de sabor clásico.



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

3€

ENTREVISTA LEOPOLDO SÁENZ DE GÁLVEZ
«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

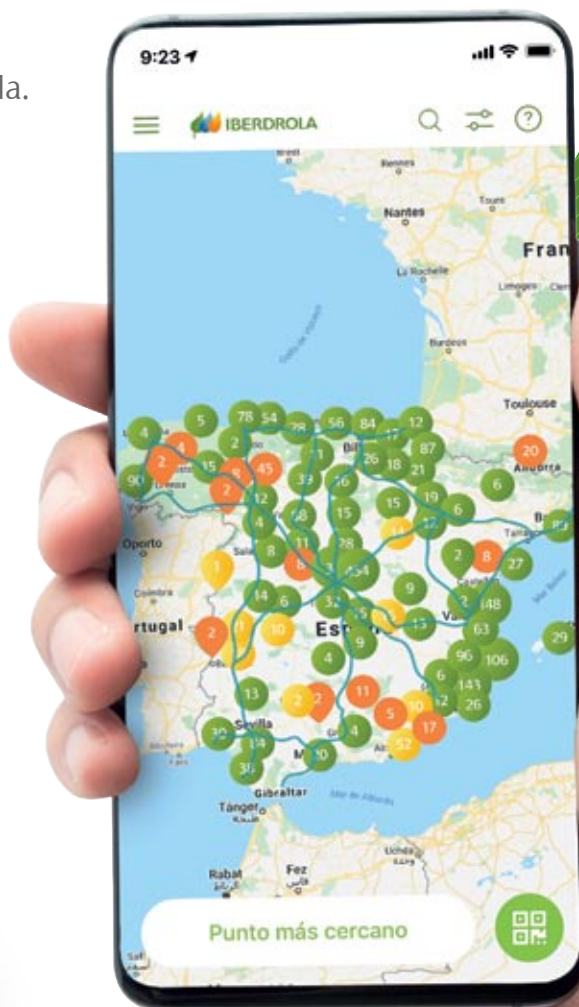
NOVEDADES
Bugatti Centodieci, Ford Mustang Mach-E GT, Karma Revero, Lexus LC 500 Cabrio... Y 36 supercoches más.

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

Si te mueves en vehículo eléctrico esta es tu App

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



Descárgate la App
Recarga Pública Iberdrola



Disponible en
Google Play



Disponible en
App Store

Es verde. Es digital. Es Iberdrola.



IBERDROLA