



CONDUCCIMOS
EL NUEVO HYUNDAI
KONA

2 NUEVAS ESTRELLAS

Audi e-tron GT

Eléctrico

▶ 646 CV
▶ 488 km de autonomía



PHEV

DS 4

▶ Gasolina y diésel

▶ Híbrido enchufable con 225 CV



ESTA SEMANA 6 PRUEBAS



PHEV

Kia XCeed



PHEV

Suzuki Across



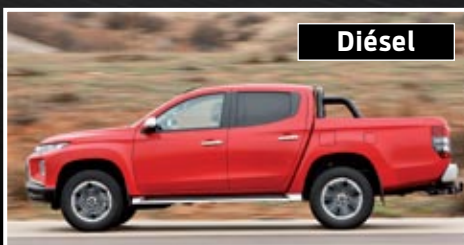
PHEV

Volvo V60 T6



Gasolina

Alpine A110S



Diésel

Mitsubishi L200 220 DI-D



Diésel

Peugeot 308 SW BlueHDI 130

No somos los más grandes,
ni los más populares,
ni los más guapos.

Pero sabes que siempre
puedes confiar en
nosotros.



Seguro de Hogar y Autos
Encuentra a tu mediador
de MGS más cercano

30% DESCUENTO*

www.mgs.es

*Promoción válida para nuevas contrataciones entre el 18 de enero y el 26 de febrero de 2021.

Al detalle



SEGURIDAD VIAL EN ENTREDICHO

Más de un millón y medio de coches circulan por España con neumáticos en mal estado, según un estudio realizado por el RACE y Goodyear. Una preocupante cifra que, si se une a la edad de nuestro parque de vehículos –la mayor de Europa–, deja claro que la seguridad vial está más que comprometida. Y si a eso añadimos otro dato alarmante, como que se ha duplicado el absentismo en las ITV con la pandemia, pasando de un 20 a un 45 por ciento los vehículos que circulan sin la inspección, el resultado es que la seguridad vial está en riesgo. Y la crisis tras la pandemia no va a ayudar...



STELLANTIS, MUY FUERTE EN ESPAÑA

Las factorías españolas de Stellantis produjeron en 2020 unas 915.000 unidades, lo que supone un descenso del 1,6 por ciento respecto a las 930.000 del 2019, un buen dato si consideramos la caída de ventas generalizada en Europa a causa del Covid-19. Y las factorías de Madrid, Vigo y Zaragoza, que producen para Citroën, Opel y Peugeot, contrataron a 1.200 trabajadores durante la pandemia.

Motor 16

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirector: 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 Masada y Javier Rubio.

Consejo editorial: María Jesús Beneit, Andrés Mas, Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

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

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247/983

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

Boycá

ARI
AUTORES
REVISTAS

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Adiós a un pionero

Adrián Campos ha sido figura clave en el desarrollo del automovilismo en España, primero como piloto y después como lanzador de talentos.

Lo siento, pero en esta ocasión no voy a dedicar este espacio al nefasto desplome del 51,5 por ciento en la venta de vehículos, un dato que supone el peor mes de enero desde que en 1989 comenzara la serie histórica. Tampoco voy a profundizar, como sería lo lógico, sobre el desastroso Gobierno que nos ha tocado en suerte y que, ante la mayor contracción del segundo sector económico y principal industria de nuestro país, no sabe y no contesta. En esta ocasión, y por eso esta página se llama 'Entre Nosotros', toca hablar de Adrián Campos, figura clave del automovilismo que ha fallecido recientemente a los 60 años, víctima de una afección coronaria. Ha sido un continuo referente en estas páginas desde el nacimiento de Motor 16 hace 38 años. Con él comenzamos una larga y apasionante etapa informativa que transformó e impulsó el deporte del automovilismo, tanto fuera como dentro de nuestro país. Nacido en la localidad valenciana de Alcira y nieto del empresario Luis Suñer, fundador de la fábrica de helados Avidesa, contó en todo momento con su apoyo hasta que consiguió llegar a la Fórmula 1. Fue en Minardi (1987-1988), y aunque en la categoría reina su participación no fuera muy brillante, estudió y aprendió a fondo los mecanismos de funcionamiento en la temporada y media que estuvo en la escudería italiana, además de compartir pista con Ayrton

Senna o Alain Prost. Su trayectoria posterior, que seguimos desde esta revista paso a paso, fue el Campeonato de España de Turismos (CET), que ganó en 1994, además de numerosas participaciones posteriores entre las que se encuentra las 24 Horas de Le Mans. Fundó su propia escudería y se convirtió en mecenas de numerosos proyectos, además de ser un importante divulgador de nuevos talentos. La lista de pilotos que pasaron por sus instalaciones es interminable, como Fernando Alonso, de quien fue descubridor y manager hasta 2004, Marc Gené, Antonio García, Alex Palou, Checo Pérez, Lucas di Grassi, Alexander Rossi, Adrián Vallés o Roberto Merhi, entre otros muchos. También en el mundo de las dos ruedas fue

La lista de pilotos que pasaron por sus instalaciones es interminable, como Fernando Alonso, de quien fue descubridor y manager hasta 2004, Marc Gené, Antonio García, Alex Palou, Checo Pérez, Lucas di Grassi, Alexander Rossi, Adrián Vallés o Roberto Merhi. Y en las dos ruedas fue fundamental en los comienzos de su amigo Jorge Martínez Aspar.

fundamental en los comienzos y el desarrollo de su amigo y vecino Jorge Martínez Aspar. Con él montó posteriormente el GP de F1 en Valencia (2008-2012).

En resumen, su pasión por el deporte del motor en todas sus versiones fue el centro de su vida hasta que su corazón dejó de latir. Era una persona afable y dedicada a sacar adelante todas sus apuestas e ilusiones. Sirva como ejemplo la reciente gesta de Antonio García como ganador de las 24 Horas de Daytona, tal y como le pidió Lucas, uno de sus hijos, en memoria de su padre. Descansa en Paz, amigo.



SENCILLAMENTE SEGUROS

MGS
Seguros

SUMARIO

Nº 1.791 • 10 al 22 de febrero de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉPASA

TESLA MODEL S Y MODEL X

La firma norteamericana pone a la venta en España la nueva gama de sus modelos eléctricos más exclusivos.

10.- PININFARINA BATTISTA

El exclusivo superdeportivo, se pone a punto en el circuito de Nardo con Nick Heidfeld a los mandos.

12.- ENPORTADA

AUDI E-TRON GT

El tercer eléctrico de Audi, el e-tron GT es una maravilla tecnológica, con hasta 664 caballos y 488 kilómetros de autonomía.

16.- CUATRO RUEDAS

DS 4

El cuarto modelo de la gama del fabricante premium francés llega al segmento compacto con el lujo y la tecnología como estandartes.

19.- OPEL COMBO-E LIFE

Llega la versión eléctrica del multiusos alemán.

20.- HYUNDAI KONA

Renovación para la gama del modelo más vendido de Hyundai, un Kona que brilla en todas las alternativas de propulsión, con especial énfasis en el eléctrico.

24.- VOLKSWAGEN CADDY

Aprovechando la plataforma del Golf, el multiusos alemán añade a sus virtudes un comportamiento más de turismo.

26.- KIA XCEED PHEV

A sus virtudes crossover, el Xceed PHEV suma una eficiencia sobresaliente. Y un precio inigualable.

30.- SUZUKI ACROSS PHEV

El acuerdo con Toyota permite a Suzuki lanzar su primer híbrido enchufable, este Across, el modelo más avanzado de su historia.

34.- VOLVO V60 T6

La tecnología híbrida enchufable casa a la perfección con el rendimiento del familiar sueco.

38.- MITSUBISHI L200

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

ALPINE	42
AUDI	12
DS	16
HYUNDAI	20
JEEP	50
KIA	26
MITSUBISHI	38
OPEL	19, 51
PEUGEOT	9, 44
PININFARINA	10
RENAULT	8, 46
TESLA	8
SUZUKI	30, 53
VOLKSWAGEN	24
VOLVO	34

8

58

79

58

38

22

El pick up japonés, uno de los clásicos del segmento, mejora su dinamismo y mantiene sus posibilidades TT.

42.- ALPINE A110S

La versión S es lo máximo en Alpine, el coche que más sonrisas genera en su conductor.

44.- PEUGEOT 308 SW BLUEHDI 130 EAT8

Un familiar con gran espacio, comportamiento sobresaliente y máxima eficiencia.

46.- AL DÍA HABLAMOS CON LUCA DE MEO

El director general del Grupo Renault analiza los retos de futuro de la compañía.

48.- LA SEMANA

50.- + INTERESANTE JEEP 80TH ANNIVERSARY

Los 80 años se celebran con versiones especiales de sus modelos, como el nuevo Compass.

51.- OPEL CORSA-E

Con el Corsa eléctrico llegan exclusivos servicios.

52.- PIRELLI CINTURATO SF2

Nuevo neumático All Seasons, seguridad en las cuatro estaciones.

53.- LITROS X KILOS

Nueva edición de la prueba solidaria de Suzuki.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS ADRIÁN CAMPOS

Fallece Adrián Campos, precursor del automovilismo e impulsor de nuevos pilotos.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

moves

0 Emisiones
DGT

CUIDAMOS EL FUTURO



NUEVA GAMA JEEP® 4xe HÍBRIDA ENCHUFABLE DESDE 190€/MES

En 36 cuotas. Entrada: 3.900,00€. Última cuota: 22.160,63€. Comisión de apertura (3,95%): 1.021,26€ al contado. TIN 4,25%. TAE 5,91%*

Financiación con FCA Capital España EFC, S.A.U

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

Jeep, Compass Consumo mixto entre: 2,2 y 2,4 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 49 a 55 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂: de 45 a 48 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos E U 2 017/115 2-115 3 219. Jeep, Renegade Consumo mixto entre: 2,3 - 2,1 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 53 - 49 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂: de 46 - 44 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153219. PVP recomendado: 29.754,65€ no incluye gastos de matriculación ni financiación para RENEGADE LIMITED plug-in HYBRID. Incluye IVA, Transporte, descuentos fabricante incluyendo el descuento aplicado por programa MOVES II, además de las cuantías individuales de ayuda del Plan MOVES II, financiado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, entendiendo que se dispone de un vehículo matriculado en España antes del 1 de enero de 2013 para achatarrar y dar de baja y se cumplen todos y cada uno de los requisitos establecidos en el Real Decreto 569/2020 (consultar Procedimiento y Regulaciones del programa MOVES II en la página web www.idae.es). Garantía legal de 2 años sin límite de km, más 1 año adicional de garantía comercial o 30.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional y contrato de Mantenimiento 3 años o 30.000km o lo que antes suceda (el Contrato de Servicio PLAN MANTENIMIENTO MOPAR otorga al usuario del vehículo el derecho de efectuar, sin ningún cargo añadido, las revisiones de mantenimiento ordenadas por el fabricante del vehículo que le correspondan por kilometraje o tiempo, según el plan establecido en el "Libro de Uso y Mantenimiento" o en el "Manual de Empleo y Cuidado", suministrado junto con el vehículo) y 3 años de Servicios Premium y Mantenimiento de neumáticos MOPAR. *Entrada: 3.900,00€. Importe total del crédito: 25.854,65€. Comisión de apertura (3,95%) 1.021,26€ al contado. 36 cuotas de 190,00€ y última cuota de 22.160,63€. Importe total de los intereses: 3.145,98€. Coste total del crédito: 4.167,24€. Precio total a plazos: 33.921,89€. Importe total adeudado: 30.021,89€. TIN 4,25%. TAE 5,91%. Sistema de amortización francés. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta de Multiopción de FCA CAPITAL EFC, S.A.U. a 37 meses y 30.000km. Al final del plazo contratado podrás devolverlo (según condiciones de contrato), cambiarlo o quedártelo pagando o refinanciando la cuota final. PVP recomendado al contado: 31.255€. Oferta válida para particulares hasta el 28/02/2021 en Península y Baleares. FCA CAPITAL

Las versiones visionadas pueden no corresponder con los vehículos ofertados. Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC.

Jeep®

Síguenos en...



Adrián Campos, en el GP de Mónaco de 1987

El repentino fallecimiento de Adrián Campos ha conmocionado al automovilismo y al mundo del deporte en general. El valenciano, que pilotó en la Fórmula 1 en 1987 y 1988, fue el artífice de que los españoles empezásemos a conocer la especialidad reina del motor, aunque su papel en los circuitos fue mucho más allá y se prolongó hasta nuestros días, al frente de Campos Racing y dedicado a descubrir figuras de las cuatro ruedas como Fernando Alonso, Antonio García o Alex Palou. Sirva esta imagen de Campos al volante del Minardi M187 en el GP de Mónaco de 1987 como nuestro sentido homenaje.



CUPRA FORMENTOR VZ5

El 22 de febrero, coincidiendo con el tercer aniversario de la marca española, Cupra destapa la versión más deportiva del Formentor, dotada de un cinco cilindros 2.5 turboalimentado con unos 390 CV. Se asocia a la tracción total y se sumará a las otras siete mecánicas ya anunciadas para su gama.



BMW M5 CS: UN V8 4.4 CON 635 CV

La casa bávara lanza el Serie 5 más brutal de la historia, bautizado M5 CS y que acelera de 0 a 100 km/h en 3,0 segundos y de 0 a 200 km/h en 10,4 gracias al V8 de 635 CV y a sus 70 kilos menos de peso. Tiene cuatro plazas y tracción total M xDrive –con modo 2WD de tracción trasera–, y alcanza 305 km/h.



TERCER NISSAN QASHQAI

Nissan está a punto de dar a conocer la tercera generación del Qashqai, que adopta la nueva plataforma CMF-C de la Alianza y estrenará en Europa el sistema híbrido e-Power, que triunfa desde hace años en Japón porque permite que sea siempre el motor eléctrico el que mueve el conjunto.



SSANGYONG TIVOLI GRAND

En primavera llega a España el Tivoli Grand, sucesor del XLV y que completa la renovación del Tivoli. Montará el motor G15T Turbo de gasolina, un 1.5 de 163 CV, y dispondrá de cambio manual o automático –ambos de seis marchas–, así como una versión de GLP con etiqueta ECO. Su maletero cubica 720 litros.

Nuevas versiones Plaid con 1.020 y 1.100 CV

Mejoras en los Tesla Model S y Model X

La berlina Model S y el crossover Model X introducen cambios que afectan principalmente a diseño, equipamiento y mecánica. En el caso del Model S, podrá elegirse ahora entre la versión Gran Autonomía –89.990 euros, 663 kilómetros de alcance, 250 km/h de velocidad punta y 3,2 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h– y las nuevas variantes Plaid y Plaid+ de tres motores eléctricos: la primera, con 1.020 CV, firma el '0-100' en 2,1 segun-

dos, alcanza 322 km/h, anuncia 628 kilómetros de autonomía y cuesta 119.990 euros; mientras que la segunda, con 1.100 CV, comparte idéntica velocidad máxima pero anuncia menos de 2,1 segundos para alcanzar 100 km/h desde parado, tiene una autonomía de 837 kilómetros y cuesta 139.990 euros. En cuanto al Model X, dos son las versiones que componen su gama: Gran Autonomía –580 kilómetros de alcance, 250 km/h de velocidad punta,

paso de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y precio de 99.990 euros– y Plaid de tres motores –1.020 CV, autonomía de 547 kilómetros, 262 km/h de velocidad, aceleración hasta 100 km/h en 2,6 segundos y factura de 119.990 euros–. Y el Model S permite optar entre el interior de cinco plazas de serie, el de seis –6.900 euros– o el de siete –3.700 euros. En ambos modelos de Tesla será opcional el sistema de seguridad Auto-



▶ Las entregas de los optimizados Model X y Model S comenzarán en septiembre.



▶▶ Sobre estas líneas, el interior renovado del Model X, y en la foto superior, el del Model S. A la derecha, el nuevo Model S Plaid.



PARA PENSAR

13

récords de resistencia ha batido el Porsche Taycan en el circuito inglés de Brands Hatch.

Una de las marcas batidas, dentro de la categoría 'eléctricos de más de una tonelada', fue la de menor tiempo para cubrir 1.000 kilómetros, en la que necesitó seis paradas de media hora cada una para cargar la batería.

EL PUNTAZO

Hyundai ha desvelado el acabado deportivo N Line del Tucson, que se ofrece con siete colores de carrocería, incluido el nuevo Shadow Grey. Tiene llantas de 19 pulgadas y motores de 136 a 265 CV.



Llegará a otros países después

El Kiger, un nuevo SUV de Renault para India

Segundo país más poblado del mundo y con un fuerte potencial de crecimiento, India interesa cada vez más a los fabricantes de automóviles, como Renault, que ya ofrece allí bajo su marca el Duster, además de dos modelos específicos: Kwid y Triber. Y a ellos se suma ahora un cuarto modelo, el Kiger, que también se dirige al segmento B-SUV, el de mayor auge en aquel país. Porque si en 2015 los SUV representaban el 13 por ciento de las ventas del segmento B, ahora esa cifra se ha duplicado y 2021 podría cerrarse con

una proporción del 34 por ciento. El Renault Kiger, diseñado en India y dirigido inicialmente solo a ese mercado –aunque posteriormente llegará a otros países, todavía no detallados–, mide menos de cuatro metros de longitud, tiene un amplio interior de cinco plazas y permitirá elegir entre dos motorizaciones y dos tipos de transmisión, sobre los que la marca francesa nada más dice. Y su moderno formato, supervisado por Laurens van den Acker, director de Diseño del Grupo Renault, se complementa

con una serie de equipamientos inéditos en modelos de su precio en aquel país, aunque la firma del rombo tampoco especifica de cuáles se trata. Renault es actualmente líder de las marcas europeas distribuidas en India.

▶▶ El Kiger completará la oferta SUV de Renault en India, que ya contaba con Duster, Kwid y Triber.



Estarán a la venta en otoño

Se acercan los Peugeot e-Partner y e-Rifter

Peugeot acaba de anunciar que tras el verano lanzará las versiones cien por cien eléctricas e-Partner y e-Rifter –de filosofía comercial en el primer caso y con un enfoque más polivalente, lúdico y familiar en el segundo–, ambas producidas en la planta de Vigo de Stellantis, el grupo resultado de la fusión de PSA con FCA. Entre sus argumentos destaca una autonomía libre de emisiones de hasta 275 kilómetros en ciclo mixto WLTP –el valor final podría variar ligeramente, pues aún no ha concluido la homologación–, la pre-

sencia en la gama de dos longitudes de carrocería –Standard y Long–, una carga útil de hasta 800 kilos y una capacidad de transporte de hasta 4,4 metros cúbicos, similar a la de las versiones con motor de combustión. No será esta la única novedad ecológica en un año en el que la electrificación será protagonista en la firma del león. Por ejemplo, ya está disponible el 508 Peugeot Sport Engineered de 360 CV, tanto con carrocería berlina como en su variante SW, y también se están entregando ya los primeros

e-Expert y e-Traveller, con tres tamaños –Compact, Standard y Long– y dos niveles de autonomía: 230 y

330 kilómetros. Y a lo largo de este primer semestre se sumará el e-Boxer, con hasta 1.890 kilos de carga útil

y 17 metros cúbicos de capacidad, y versiones furgón, chasis cabina, chasis doble cabina y piso cabina.



▶▶ Tanto el e-Partner como el e-Rifter equiparán la batería de 50 kWh, con 275 kilómetros de autonomía.



LA IMAGEN DE LOS MINI EVOLUCIONA

Mini ha introducido cambios en la imagen y la dotación de sus modelos 3 puertas, 5 puertas y Cabrio, disponibles desde marzo. Las novedades principales tienen que ver con el diseño del frontal, los faros LED de serie, los nuevos intermitentes laterales, el paragolpes trasero rediseñado –las ópticas ‘Union Jack’ son de serie–, el techo multitono, nuevos colores de carrocería y llantas o un interior donde varía el volante, la instrumentación, el freno de mano...



Hyper-GT de Pininfarina

Nick Heidfeld pone a punto el **Battista**

El expiloto de Fórmula 1 Nick Heidfeld está colaborando con el equipo de desarrollo de Automobili Pininfarina en la puesta a punto del Battista, un hyper-GT cien por cien eléctrico con 1.900 CV de potencia, 2.300 Nm de par máximo y tracción a las cuatro ruedas capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 2 segundos, es decir, en menos tiempo incluso que un Fórmula 1 actual. Y con su batería de 120 kWh el objetivo es

homologar una autonomía superior a los 500 kilómetros. La compañía, propiedad de Mahindra y que espera fabricar 150 unidades de este biplaza a partir del verano, contrató a Heidfeld en 2019, y el alemán ha trabajado desde entonces junto a los diseñadores en la ergonomía del Battista, tras lo cual ha llegado una segunda fase ya dinámica con el prototipo en la que el piloto modifica o ajusta elementos del chasis, la aerodinámica, la vectorización del par o los cinco modos de conducción seleccionables, y verifica el rendimiento con los dos tipos de neumático que se ofrecerán.



▶▶ Nick Heidfeld se ha puesto ya a los mandos del prototipo final del Battista. Ha sido en el centro técnico de Nardò, en Italia, y a este test le seguirán otros ya en carretera abierta.

50.500 euros el 320e y 65.200 el 520e Más versiones híbridas enchufables para los BMW Serie 3 y Serie 5

La firma de Munich agrega versiones básicas a su gama de híbridos enchufables –etiqueta 0 Emisiones– en la Serie 3 y la Serie 5, en ambos

casos con 204 CV de potencia combinada, aunque el rendimiento de la parte eléctrica varía: 83 kW (113 CV) en el 320e Sedán y 80

kW (109 CV) en 520e Sedán y 520e Touring. Pero en los tres el motor de gasolina es idéntico: un 2.0 de 163 CV. El 320e acelera de 0 a 100

km/h en 7,6 segundos, homologa un consumo de entre 1,3 y 1,8 l/100 km –según el equipamiento– y anuncia una autonomía eléctrica de entre 48 y 57 kilómetros. El maletero se reduce a 375 litros. En cuanto a los 520e, aceleran de 0 a 100 km/h en 7,9 –Sedán– y 8,2 segundos

–Touring–, homologan consumos de 1,3-1,8 l/100 km en el Sedán y 1,5-1,9 en el Touring familiar, y sus autonomías son de 46-55 kilómetros en el Sedán y 45-51 en el Touring. Y si la primera carrocería tiene un maletero de 410 litros, el Touring anuncia 430, ampliables a 1.560 litros.



▶▶ El 320e –izquierda– anuncia un alcance eléctrico de hasta 57 kilómetros. Y el 520e –derecha–, 55 kilómetros si es el Sedán y 51 si es el Touring.



100th ANNIVERSARY



SWIFT

DEJA
TU
HUELLA

SIN IMPUESTO
DE MATRICULACIÓN



Desde
15.560€*

Elegante, deportivo y muy divertido

El icónico Swift es un coche hecho para destacar. Su motor te seducirá en el mismo momento en que lo enciendas. El motor híbrido DUALJET + SHVS, la pantalla táctil con conexión smartphone y sus múltiples sistemas de seguridad avanzada te harán recordar lo divertido que puede llegar a ser conducir este coche.

- Alerta de cambio de carril
- Alerta antifatiga
- Control predictivo de frenada
- Detección de ángulo muerto
- Reconocimiento de señales de tráfico

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 4,7 a 5,4. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): de 106 a 121.

*Suzuki Swift MC201 1.2 5MT GLE 2WD MILD HYBRID desde 15.560€ P.V.P. recomendado válido en Península y Baleares hasta el 31/03/2021. Incluye oferta promocional, I.V.A., I.E.M. y transporte. No incluye pre-entrega, pack básico ni pintura metalizada. Impuesto de matriculación (I.E.D.M.T.) calculado al tipo general. El tipo aplicable al I.E.D.M.T. puede variar dependiendo de la Comunidad Autónoma de residencia. El precio no se corresponde con el vehículo de la fotografía.





◀ Sus baterías se pueden cargar en casa con una potencia de hasta 11 kW. Pero su fuerte son las recargas rápidas, que pueden hacerse en puntos de hasta 270 kW. Cada cinco minutos enchufado recibe un 'chute' de energía para recorrer 100 kilómetros.

En noviembre de 2018 comenzaba a hablarse de un e-tron GT. Durante todo este tiempo la firma de los cuatro aros ha dado el máximo para desarrollar una avanzada berlina eléctrica con la que hará las delicias de sus clientes más exigentes y concienciados con el medioambiente. Pero, sobre todo, parece que esta larga espera ha merecido la pena.



◀◀ El Audi Prologue de 2014 sirvió de inspiración para diseñar este e-tron GT. Toda la iluminación exterior disfruta de tecnología LED. La aerodinámica es estupenda: Cx de 0,24.

tos cristales que se controlan de forma individual y permiten iluminar como nunca antes se había logrado.

Lujo, calidad, ergonomía, tecnología o sostenibilidad se dan la mano en el interior del e-tron GT, que luce un puesto de conducción que saluda a su afortunado conductor. Aquí no falta el Audi virtual cockpit plus de 12,3 pulgadas, además de una pantalla central de 10,2 pulgadas para controlar el sistema MMI. Además, podrá equiparse con Head-up Display, sin olvidar todos los sistemas de seguridad activa y de ayuda a la conducción que podamos imaginar.

Partiendo de materiales reciclados, que van desde botellas de plástico a redes de pesca, Audi fabrica el recubrimiento del suelo, las alfombrillas e incluso diferentes tapizados para sus asientos, entre los que destaca uno llamado Kaskade, que simula a la perfección el cuero natural y tiene un patrón inspirado en el diseño de su parrilla. Ahora bien, quienes no se sientan tan 'ecofriendly' pueden elegir cuero natural, tejido Alcantara, madera, aluminio, carbono... Y podrán compartir cada desplazamiento con otras cuatro personas, pues el e-tron GT tiene cinco plazas.

Por cierto, su maletero anuncia 405 litros de capacidad, más otros 81 litros en la parte delantera. Ventajas de no contar con un motor de combustión.

Y es que este innovador Audi e-tron GT ha sido concebido como un eléctrico puro. Y así ha llegado a convertirse en realidad. Probable será la futura llegada de una versión de acceso con un único motor, rival para el recién estrenado Taycan 'a secas'. Pero eso, por el momento, son conjeturas, pues cuando se ponga a la venta esta misma primavera, lo hará con dos opciones mecánicas, ambas compuestas por dos motores para convertirlo en un auténtico Quattro.

Tanto e-tron GT como RS e-tron GT comparten un motor delantero con 175 kW -238 CV-, mientras que el trasero, que cuenta con una transmisión de dos velocidades -una mas corta para cuando se le pide el máximo y otra más larga que favorece el ahorro-, ofrece 320 kW -435 CV- en el primero y 335 kW -456 CV- en el segundo.

Tenemos, por tanto, un e-tron GT con 350 kW -476 CV- y 630 Nm de par máximo, y un RS e-tron GT, que eroga 440 kW -598 CV- y 830 Nm.

Ahora bien, ambos ofrecerán el modo Boost, gracias al cual durante un máximo de 2,5 segundos su mecánica nos regalará una dosis extra de energía, consiguiendo hasta 530 CV en el e-

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Con el Prologue Concept, en el año 2014 Audi sentaba la bases para el nacimiento de este e-tron GT, su primera berlina eléctrica, que llega dos años después del lanzamiento del e-tron, un crossover eléctrico disponible desde 73.100 euros.

Y Audi apuesta ahora por este nuevo formato porque es un segmento eléctrico en pleno auge desde la aparición en escena del Tesla Model S. Y del Porsche Taycan; que es el 'primo hermano' de este e-tron GT. Además, BMW tiene una berlina eléctrica a punto de caramelo, y Mercedes-Benz promete apuntar alto con su futurista EQS.

El e-tron GT presenta un particular diseño exterior, que además de poder catalogar como innovador dentro del conservadurismo que caracteriza a Audi, delata su naturaleza eléctrica gracias a detalles como la parrilla Singleframe carenada. Por poner un ejemplo.

El túnel del viento ha sido esencial para firmar un coeficiente aerodinámico Cx de 0,24, gracias también a una silueta con el inconfundible toque Sportback. Ahora bien, el e-tron GT tiene cuatro puertas, y no las cinco de un A7 Sportback, que es dos centímetros más corto que esta electrizante berlina.

Como se puede imaginar, su capacidad de personalización será absoluta. Tanto, que hay infinidad de aerodinámicas llantas e incluso tres paquetes de fibra de carbono, donde hasta el techo se fabrica de este ligero material.

La tecnología LED cobra un papel especial en sus sistemas de iluminación, con la opción de los sofisticados HD Matrix LED Láser, en los que cada faro está compuesto por 1,3 millones de disminu-

Una maravilla de la tecnología

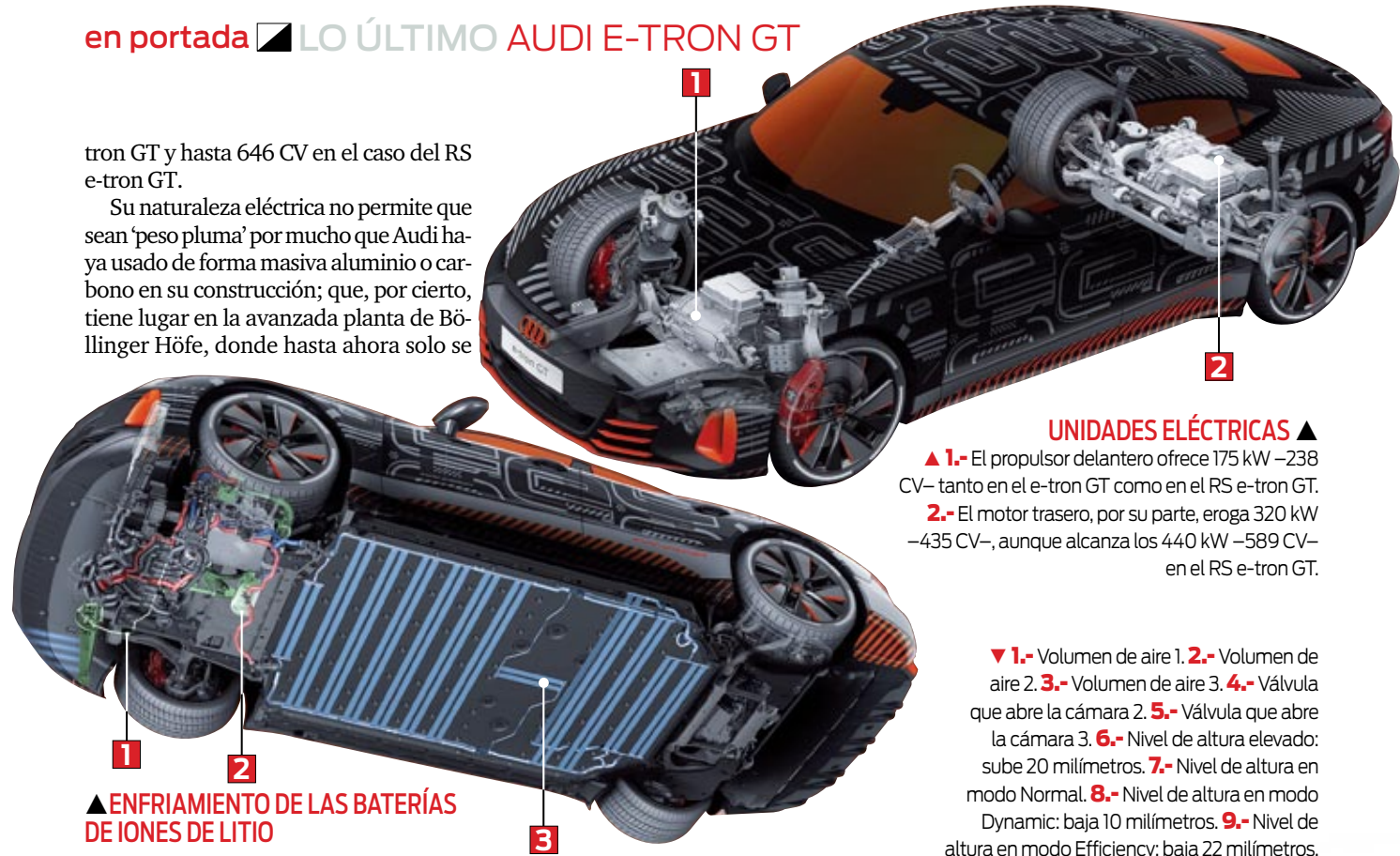
488 KILÓMETROS SUS BATERÍAS TIENEN 86 KWH DE CAPACIDAD, Y



LE PERMITEN OFRECER UNA SENSACIONAL AUTONOMÍA

tron GT y hasta 646 CV en el caso del RS e-tron GT.

Su naturaleza eléctrica no permite que sean ‘peso pluma’ por mucho que Audi haya usado de forma masiva aluminio o carbono en su construcción; que, por cierto, tiene lugar en la avanzada planta de Böllinger Höfe, donde hasta ahora solo se



▲ **ENFRIAMIENTO DE LAS BATERÍAS DE IONES DE LITIO**

1.- Circuito refrigerante. **2.-** Compresor. **3.-** Circuito de refrigeración para la batería, con conductos de aluminio extruido.

había ensamblado el R8. Pero, aún así, estas criaturas son extremadamente rápidas. Y sus números no engañan, pues el RS e-tron GT acelera de 0 a 100 km/h en 3,3 segundos. Eso es solo una décima más que un Audi R8 Spyder V10 FSI Performance con 620 CV de potencia.

Entre sus ejes se coloca la batería de iones de litio, de forma que permite bajar su centro de gravedad y equilibrar masas, que según Audi se acerca al ideal 50:50.

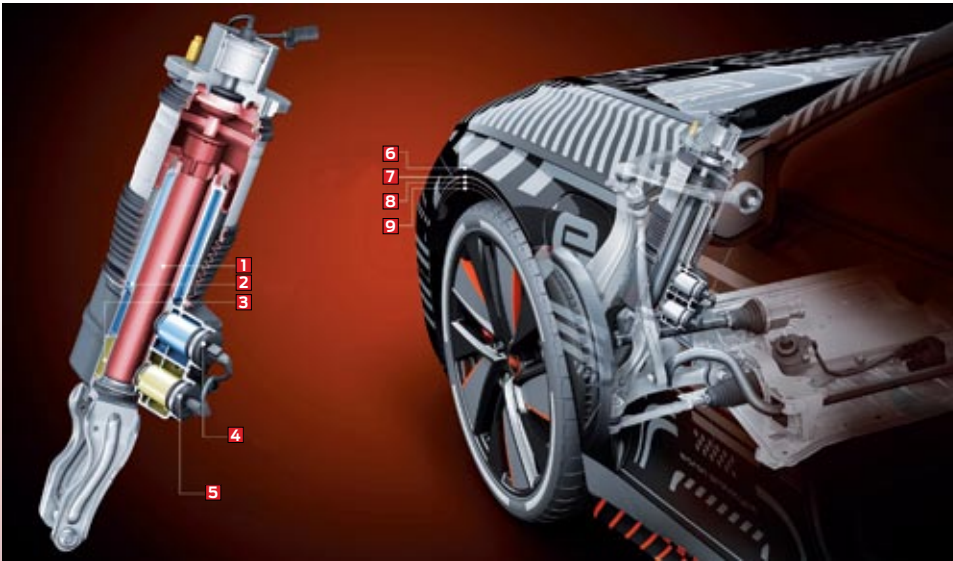
Dicha batería tiene 93 kWh de capacidad –86 kWh netos– y se traducen en autonomías de 488 y 472 kilómetros, respectivamente –el e-tron GT tiene llantas de 19 pulgadas, que son de 20 en el RS e-tron GT–. Cuentan con sistema de alto voltaje de 800 voltios y se cargan hasta a 11 kW en una toma doméstica. Esta po-

UNIDADES ELÉCTRICAS ▲

▲ **1.-** El propulsor delantero ofrece 175 kW –238 CV– tanto en el e-tron GT como en el RS e-tron GT.

2.- El motor trasero, por su parte, eroga 320 kW –435 CV–, aunque alcanza los 440 kW –589 CV– en el RS e-tron GT.

▼ **1.-** Volumen de aire. **2.-** Volumen de aire. **3.-** Volumen de aire. **4.-** Válvula que abre la cámara. **5.-** Válvula que abre la cámara. **6.-** Nivel de altura elevado: sube 20 milímetros. **7.-** Nivel de altura en modo Normal. **8.-** Nivel de altura en modo Dynamic: baja 10 milímetros. **9.-** Nivel de altura en modo Efficiency: baja 22 milímetros.



▲ Audi apuesta por una carrocería de corte Sportback, pero con cuatro puertas. La dirección a las cuatro ruedas será opcional, como las llantas de 21 pulgadas o los frenos carbocerámicos.



▲ Tecnología, calidad y amplitud se dan la mano en el interior del e-tron GT. La instrumentación Audi virtual cockpit plus de 12,3 pulgadas y la pantalla central táctil de 10,2 pulgadas serán de serie.



tencia escalará a 22 kW con un cargador opcional, aunque su punto fuerte serán las recargas rápidas, que podrán hacerse a 270 kW. Eso significa que en 5 minutos sus baterías reciben un ‘chute’ para recorrer 100 kilómetros. Y en solo 23 minutos pasan del 5 al 80 por ciento de carga.

La batería se sujeta al chasis con 28 tornillos, pues es parte estructural de esta berlina, que presumirá de dinámica. Para ello se han ideado avanzadas suspensiones neumáticas que varían la altura según el



▲ Mide 4,99 metros de longitud. Eso son dos centímetros más que un A7 Sportback. Y va 17 milímetros más cerca del asfalto.

programa de conducción: Comfort, Efficiency, Dynamic e Individual. Y habrá dirección a las cuatro ruedas en opción, así como frenos carbocerámicos, con discos de 420 milímetros y pinzas de 10 pistones, o el sistema sport sound, que procura una experiencia sonora sin igual al conducir este eléctrico, que arrancará en 104.500 euros. Y 39.000 euros más para tener la brutal versión RS.

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	E-TRON GT	RS E-TRON GT
Potencia motor del.	175 kW (238 CV)	175 kW (238 CV)
Potencia motor tras.	320 kW (435 CV)	335 kW (456 CV)
Potencia máxima total	350 kW (476 CV)	440 kW (598 CV)
Potencia máxima boost	390 kW (530 CV)	475 kW (646 CV)
Par máximo total	630 Nm (64,3 mkg)	830 Nm (84,7 mkg)
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, 2 vel.	Automática, 2 vel.
Largo/Ancho/Alto (m)	4,99/1,96/1,41	4,99/1,96/1,41
Coefficiente aerodinámico	0,24	0,24
Maletero delantero (l)	81	81
Maletero trasero (l)	405	405
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad batería (neta)	86 kWh	86 kWh
Capacidad batería (bruta)	93 kWh	93 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,1	3,3
Vel. máxima (km/h)	245	250
Consumo mixto WLTP (kWh/100 km)	19,9	20,6
Autonomía máxima WLTP (km)	488	472
Cargador a bordo	11 kW	11 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	23 minutos (a 270 kW)	23 minutos (a 270 kW)
Precios desde... (euros)	104.500	143.500



Distinción vanguardista

A la cuarta, el DS 4. La marca premium francesa acaba de presentar su primer compacto, que se suma a dos SUV –DS 7 Crossback y DS 3 Crossback– y a una berlina clásica –DS 9– para configurar una gama que cubre los segmentos más importantes del mercado. Llega con un estilo muy personal y un aluvión de tecnología de primer nivel.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Con la habitual ‘puntualidad’ de DS –en su estrategia de lanzamiento anunció que presentaría un modelo por año durante seis años– el DS 4 acaba de llegar a su cita. DS amplía su gama llegando a uno de los segmentos clave del mercado, el de los compactos, con este modelo que se va a fabricar en Alemania y que llegará al mercado a finales de este año.

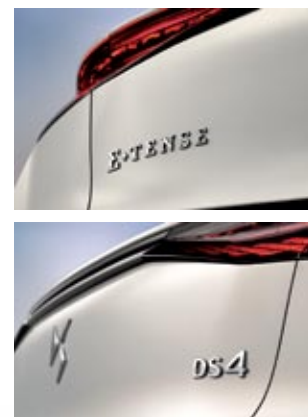
El DS 4 mezcla en sus rasgos estilo de compacto clásico y de crossover, aunque hay una versión, denominada DS 4 Cross, que mediante ciertos retoques, fundamentalmente estéticos como protecciones especiales en la parte inferior de los pa-

ragolpes en color negro mate, marcos de las ventanillas o la parrilla en negro brillante, llantas distintivas, barras de techo o un techo pintado en el color de la carrocería, refuerzan el aire crossover. A lo que se unirá el sistema Advanced Traction Control para mejorar la tracción, con los modos Arena, Nieve y Barro, y un control de descenso de pendientes. También habrá una versión Performance Line, más enfocada hacia el estilo deportivo.

Por dimensiones, el DS 4 se sitúa en el centro de sus previsibles rivales, los premium alemanes. Mide 4.400 milímetros de longitud –es 6

centímetros más largo que un Audi A3 Sportback y 1,9 más corto que el Mercedes Clase A de cinco puertas–, 1.866 de ancho y 1.470 de altura. La distancia entre ejes, 2.657 milímetros –3,9 centímetros mayor que en el A3 y 5,4 menor que en el Clase A– garantiza, a priori, una buena habitabilidad. Y la cifra anunciada de maletero –430 litros– no encuentra réplica en los 380 que ofrece el A3 o los 370 del Clase A. Dará la batalla a los premium con unas cotas similares y se distinguirá frente a ellos por esa imagen original y muy elaborada que caracteriza el diseño de la marca francesa.

Otra de las señas de identidad del nuevo DS 4 está en lo que encontraremos bajo el capó, pues la electrificación es imparable en la firma francesa, que va a contar con todos sus modelos electrificados en 2025. Por eso este DS 4, desarrollado a partir de la plataforma EMP2, la misma que encontramos en otros modelos como el Peugeot 3008 o el propio DS 7 Crossback, va a ofrecer desde el inicio versiones de combustión clásica –motores diésel y de gasolina– junto a una variante híbrida enchufable de la familia E-Tense. Se descarta, al menos por ahora, un DS 4 cien por cien eléctrico, pues su peso y sus ambiciones como coche para todo uso desaconsejan esta alternativa.



▲ La versión E-Tense, híbrida enchufable, ofrece 225 CV y más de 50 kilómetros de autonomía.



▲ Con un estilo que mezcla compacto y crossover, el DS 4 ofrecerá tres variantes: el básico, el DS 4 Cross –con estilo más aventurero, barras de techo...– y el DS 4 Performance Line, de aire deportivo.



▲ Seis de las ‘delicatessen’ tecnológicas del DS 4. De arriba abajo y de izquierda a derecha, Head-up Display con realidad aumentada, DS Iris System, plataforma EMP2, DS Active Scan Suspension, iluminación Matrix LED y DS Night Vision.

DESPLIEGUE DE INNOVACIONES Lo nunca visto

Desde su nacimiento como marca independiente, DS ha sido la encargada de estrenar todos los avances tecnológicos que luego llegarían a las otras marcas del Grupo PSA. Y con el DS 4 –aunque ahora PSA ya sea Stellantis tras la unión con FCA– parece que van a seguir el mismo camino, porque el futuro compacto de la marca acumula no solo los avances de modelos superiores –no habituales en este segmento– sino también estrena otras tecnologías vanguardistas. Basta una enumeración para ver que el DS 4 se situará en lo más alto del segmento premium. Incorpora elementos vistos en el DS 7 Crossback como el DS Night Vision, el DS Scan Suspension o los faros Matrix LED con su propia firma luminosa. Y estrena innovaciones nunca vistas hasta ahora, como el DS Drive Assist 2.0 –conducción semiautónoma de Nivel 2–, el DS Extended Head-up Display con realidad aumentada que proyecta la información como si el parabrisas fuera una pantalla de 21 pulgadas, o el DS Iris System, un sistema para manejar los mandos sin tener que tocarlos mediante órdenes habladas, en lenguaje natural, o a través de gestos gracias al sistema Smart Tech.

La gama de combustión oscilará entre los 130 y los 225 caballos; y en todos los casos, como alternativa de transmisión se propone el cambio automático EAT8 de convertidor de par. En cuanto a la variante híbrida enchufable, ofrece la misma mecánica que utiliza el DS 7 Crossback E-Tense 225, es decir, un motor de cuatro cilindros Puretech de 180 caballos asociado a un motor eléctrico de 110 caballos. Su potencia combinada, de 225 caballos, y su batería, que le garantizará una autonomía eléctrica que rondará los 50 kilómetros, van a hacer que este DS 4 E-Tense sea el equi-

librio perfecto entre prestaciones y eficiencia. Y, por supuesto, con la etiqueta 0 de la DGT y las ventajas que eso conlleva. La recarga de la batería se puede realizar en siete horas en una toma doméstica y en unos 90 minutos si contamos con un poste de 32 amperios.

En la gama de motores de combustión habrá una única alternativa diésel, el BlueHDi 1.5 de 130 caballos; mientras que en gasolina van a ser tres las potencias disponibles. Con la tecnología PureTech, el tres cilindros 1.2 de 130 caballos será la versión de acceso. Y el 1.6 PureTech de cuatro cilindros se ofrece-



4,40 METROS CON UNA DISTANCIA ENTRE EJES DE 2,68 METROS GARANTIZAN BUENA AMPLITUD INTERIOR. Y UN MALETERO DE 430 LITROS



LUJO SOBRIO EN EL INTERIOR. EN EL DS 4 SE APUESTA POR UN DISEÑO MENOS RECARGADO, PERO NO MENOS LUJOSO: CUERO NAPPA, MADERA DE FRESNO, ALCANTARA, COSIDOS ARTESANALES...



▲ A la izquierda, la versión Cross, que destaca por las protecciones inferiores en negro, los marcos de las ventanillas en el mismo color o las barras de techo, además de llantas de diseño específico. El frontal destaca por su original firma luminosa de diseño vertical.



rá con 180 caballos o los 225 de su versión más potente.

La exclusividad de sus soluciones se traslada a un interior que esta vez ofrece un diseño más limpio, menos recargado. Pero donde no falta el lujo y la calidad premium. Para empezar, propone una nueva distribución de los mandos agrupados en tres zonas interactivas. El salpicadero incluye el aire acondicionado y los mandos DS AIR, el nuevo sistema de aireación invisible que reparte el aire de una manera más difuminada; los mandos de los elevalunas alineados con las rejillas de ventilación laterales integradas en las puertas y el conjunto DS Smart Touch –una pantalla táctil de 5 pulgadas– para controlar el DS Iris Sys-

tem –ver cuadro en página anterior–, y el mando de la caja de cambios automática en la consola central.

En el salpicadero, protagonismo para una pantalla central de 10 pulgadas personalizable mediante widgets. Y en cuanto al confort, los exquisitos acabados artesanales de DS, con materiales como el cuero Nappa cosido con el efecto correa de reloj, tapicería Alcantara, la madera de fresno... garantizarán toda una experiencia a los ocupantes.

Otro de los aspectos donde el DS 4 se hará notar es en su batería de ayudas a la conducción. Estrenará el sistema DS Drive Assist 2.0, que garantiza una conducción semiautónoma de Nivel 2, añadiendo

funciones como las maniobras de adelantamiento semiautónomas o la variación automática de la velocidad antes de curva o en función de las señales de limitación, a otras ya conocidas como el control de cruce adaptativo o el mantenimiento de trayectoria dentro del carril. Otros asistentes, poco habituales en este segmento, como la DS Active Suspension –‘lee’ la carretera por delante del vehículo y envía información a los amortiguadores para que cada rueda responda de una manera óptima–, la alerta del tráfico cruzado posterior o el sistema de detección de peligros en los ángulos muertos laterales serán también equipo de seguridad en el DS 4.

Y el apartado de la visión, preocupación habitual de DS, incorpora su innovador DS Night Vision, con una cámara infrarroja que detecta a peatones, ciclistas o animales de gran tamaño incluso a 200 metros de distancia. Y en cuanto a la iluminación, contará con un sistema Matrix que ilumina incluso a 300 metros de distancia y permite usar las luces largas incluso con vehículos a escasa distancia. Un sistema de iluminación que es, además, clave en el diseño, formando una firma luminosa original, luces con efecto joya constituidas por los 49 diodos LED que equipa cada óptica.

El nuevo DS 4 estará disponible en el mercado a finales de año.



Multiusos eléctrico

La electricidad llega también a la gama del Opel más versátil. En otoño se lanzará el Combo-e Life, con 136 CV y 280 kilómetros de autonomía.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

No va a dejar Opel ni una de sus gamas por electrificar; y tras presentar hace unos días el Combo-e Cargo llega ahora el turno para la versión más polivalente y aventurera, el Combo Life. El modelo más versátil de la gama de pasajeros de Opel ofrecerá a partir del otoño una variante cien por cien eléctrica en sus dos configuraciones de longitud de carrocería –L de 4,40 metros y XL de 4,75–, con la alternativa de una o dos puertas laterales. Ambos ofrecen cinco o siete plazas en su interior, y se convierten en los eléctricos con más alternativas de configuración.

El nuevo Combo-e Life, fabricado en Vigo, utiliza el propulsor eléctrico de 100 kW (136 caballos) y 260 Nm, y su

batería de 50 kWh de iones de litio homologa hasta 280 kilómetros de autonomía media, según el ciclo WLTP. Acelera de 0 a 100 km/h en sólo 11,2 segundos y su velocidad máxima –130 km/h– le permite poder circular por autopista con todas las garantías. Además, ofrece una capacidad de remolque sobresa-

liente –hasta 750 kilos– y un sistema de frenada regenerativa, con dos niveles de retención, que ayudan a mejorar al máximo su eficiencia.

La ubicación de las baterías –bajo la carrocería, entre los ejes delantero y trasero– está pensada para no reducir el espacio en el habitáculo, y al mismo tiempo para garan-



▲ Cuentan con una gran pantalla táctil central de 8,0 pulgadas y completa conectividad a través de Apple CarPlay y Android Auto.



▲ Con dos longitudes de carrocería y cinco o siete plazas en su interior, el Combo-e Life está muy bien dotado para las familias más activas.

tizar el comportamiento y el dinamismo. Con esta disposición se rebaja el centro de gravedad del vehículo, mejorando la estabilidad.

La tecnología de carga ofrece diferentes alternativas para utilizar infraestructuras energéticas. De serie cuenta con un cargador de 7,4 kW, pero puede cargar en punto de 100 kW, con lo que en solo 30 minutos podrá cargar un 80 por ciento de la batería.

Ofrecerá una amplia gama de tecnologías y sistemas de asistencia a la conducción, como control de descenso de pendientes, asistente de mantenimiento de carril, alerta de fatiga del conductor, reconocimiento de señales de tráfico o alerta de colisión frontal con frenado automático de emergencia y detección de peatones. También habrá cámara de visión trasera panorámica o control electrónico de tracción IntelliGrip.

No pierde ninguna de sus cualidades de espacio, como un maletero de al menos 597 litros –850 litros en la versión larga– ni de modularidad, pues los asientos se abaten o pliegan para acomodar la zona de carga y se puede elegir entre asientos corridos o individuales. Y suma elementos que harán más agradable la vida a bordo, como el techo panorámico con cortinilla eléctrica.

Y ofrecerá también exclusivos servicios especiales para eléctricos a través de OpelConnect, la aplicación ‘myOpel’ o ‘Free2Move’: acceso a puntos de carga, estado del vehículo, navegación conectada con información del tráfico en tiempo real...

GAMA CON TODAS LAS VARIANTES: DE COMBUSTIÓN CLÁSICA, DIÉSEL O GASOLINA CON MILD HYBRID, HÍBRIDO CLÁSICO Y ELÉCTRICO

Lo tiene todo



Con su renovación, el Hyundai Kona gana presencia estética y tecnología, y suma a su gama de mecánicas de combustión más alternativas gracias a la hibridación ligera. Un SUV de éxito.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En solo cuatro años, el Kona se ha convertido en el modelo más vendido de Hyundai en España y uno de los líderes de la marca en Europa; un éxito que no es casualidad. Porque la marca coreana acertó con el diseño, con el segmento al que se dirigía y también con la tecnología de propulsión a utilizar. Aunque en principio se planteó únicamente como modelo de combustión, fue ganando variantes sucesivamente y ampliando sus horizontes. Una versión híbrida con 141 caballos y un eléctrico en dos variantes de potencia –136 y 204– han formado una familia que ha conquistado a más de 228.000 compradores, de los cuales 100.000 han apostado por las variantes eléctricas.

Ahora, a esas alternativas mecánicas Hyundai suma otra tecnología, la de la

hibridación ligera con batería de 48 voltios y en versiones de gasolina o diésel, para ofrecer un argumento sólido más a los posibles compradores.

Pero no es el único argumento, porque el más evidente, el que salta a simple vista, es el cambio estético, con el nuevo frontal que estrena faros con tecnología Full LED, así como las nuevas luces diurnas LED, tecnología que también llega a los pilotos posteriores. La silueta permanece inalterada y en la trasera los mencionados faros también cambian su diseño. Hay un ligero crecimiento de la carrocería –cuatro centímetros– aunque no afecta a la distancia entre ejes, lo que mantiene las cotas del habitáculo. Y en el exterior también podemos ver llantas de nuevo diseño –de 16 a 18 pulgadas– o una gama con diez colores de carrocería –cinco nuevos– que se pueden combinar con los



▶ No hay cambios en la habitabilidad. El sistema BlueLink abre la puerta a un mundo de servicios conectados.

tres colores de techo disponibles.

Novedad también es la ampliación de la familia N Line, ahora disponible en el Kona –más adelante llegará

un Kona N con 280 caballos y cambio de 8 velocidades–, que cuenta con un diseño más deportivo: paragolpes más envolventes, tomas de refrigeración sobre la pa-



◀ No hay grandes cambios en la vista lateral. Pero el frontal y la trasera se renuevan, sobre todo con el diseño de las luces. El maletero mantiene los anteriores 361 litros.

ta tecnología está presente en el motor 1.6 Smartstream diésel de 136 CV, tanto en las versiones equipadas con cambio 7DCT de doble embrague o con el nuevo iMT6, una transmisión manual inteligente que carece del clásico cable. Y en gasolina, los 48 voltios también estarán presentes en el 1.0 T-GDI

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.0 T-GDI 48V	1.6 CRDI 48V	HEV GDI 141 CV
Disposición	Delant. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.598	1.580
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 6.000	136 / 4.000	105 / 5.700
Par máximo (mkg/rpm)	17,5 / 1.500-4.000	28,5 / 1.500-3.000	15,0 / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO			
Potencia	N.D.	N.D.	32 kW
Par	N.D.	N.D.	170 Nm
Potencia máxima total	120 CV	136 CV	141 CV
Par máximo total	17,5 mkg	28,5 mkg	27,0 mkg
Tracción	Delantera	Delantera / Total	Delantera
Caja de cambios	Man. iMT, 6 vel.	Man. iMT 6v/Aut 7v	Aut. 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	215/55 R17	205/60 R16
Peso (kg)	1.340	1.415 (Aut. 4x4: 1.445)	1.451
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.205/1.800/1.565	4.205/1.800/1.565	4.205/1.800/1.565
Maletero (l)	374 / 1.156	374 / 1.156	374 / 1.156
Capacidad del depósito (l)	50	50	38
Tipo de batería	Ion litio	Ion litio	Ion litio
Capacidad de la batería	N.D.	N.D.	1,56 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	11,9	10,3 (Aut. 4x4: 10,5)	11,0
Velocidad máx. (km/h)	180	190 (Aut. 4x4: 185)	161
Vel. máx. en eléctrico	N.D.	N.D.	N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	5,8	N.D.	4,9
Emissiones CO2	127 g/km	N.D.	112 g/km
Precios desde... (euros)	23.640	26.790	27.790

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 T-GDI 120	1.6 T-GDI 198
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 6.000	198 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,5 / 1.500-4.000	27,0 / 1.600-4.500
Tracción	Delantera	Total
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Automática, 7 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	205/60 R16	235/45 R18
Peso (kg)	1.312	1.470
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.205/1.800/1.565	4.205/1.800/1.565
Volumen maletero (l)	374 / 1.156	374 / 1.156
Capacidad depósito (l)	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	8,1
Velocidad máx. (km/h)	181	210
Consumo mixto (l/100 km)	5,8	7,4
Emissiones CO2 (g/km)	131	168
Precios desde... (euros)	22.390	35.040



▲ Entre las novedades del interior, la pantalla central puede ser ahora de 10,25 pulgadas; mismo tamaño que el cuadro digital.

rrilla, un difusor trasero, elementos aerodinámicos, llantas de 18 pulgadas...

En el interior también hay cambios: nuevos acabados, nuevos materiales... Pero lo más importante es la posibilidad de incorporar una pantalla táctil de 10,25 pulgadas en el centro del salpicadero –la de serie es de 8 pulgadas– o un cuadro de instrumentos digital también con 10,25 pulgadas. Además, la conectividad sigue en vanguardia, con una plataforma de carga inalámbrica, la llamada de emergencia e-Call o la conexión a través de Apple CarPlay o Android Auto. Y, por supuesto, el sistema de navegación BlueLink con informaciones de utilidad en tiempo real.

Mecánicamente hay importantes novedades, sobre todo la llegada de la tecnología híbrida suave de 48 voltios, que le permiten acceder a la etiqueta ECO. Es-

Smartstream, de 120 CV de potencia y que también está disponible con el cambio iMT6.

Sin tecnología Mild Hybrid están este 1.0 T-GDI de 120 CV con cambio manual clásico de 6 velocidades o la caja de 7 y doble embrague, y como tope de gama, el 1.6 T-GDI Smartstream con 198 CV, cambio de doble embrague de 7 marchas, y versiones de tracción delantera o total.

A estos motores se suman los eléctricos –ver página 22– y la versión híbrida, que se mantiene sin cambios, con un 1.6 GDI y un motor eléctrico para ofrecer 141 CV de potencia combinada.

La gama de motores de combustión del Kona ya está disponible, con unos precios que, incluyendo todos los descuentos posibles, parten de 18.490 euros. Otro argumento para seguir siendo un exitazo.

SIN CAMBIOS

EN LA MECÁNICA, LA AUTONOMÍA CRECE DE 449 A 484 KILÓMETROS CON NEUMÁTICOS MICHELIN DE BAJA RESISTENCIA

Referencia eléctrica

La renovación del Hyundai Kona refresca la imagen del SUV coreano, le dota de más tecnología y empaque, y mantiene sus virtudes; entre ellas, en esta versión eléctrica un comportamiento intachable y un consumo con el que se convierte en referencia entre los eléctricos.



PRECIO DESDE 39.560 €

EMISIONES OFICIALES: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+

Consumo. Capacidad de regeneración de frenada. Rendimiento. Comportamiento dinámico. Tecnología.

DEBE MEJORAR

-

Espacio interior detrás. Cambio de carril intrusivo. Precio elevado. Calidad de algunos plásticos.



▲ El maletero ofrece entre 332 y 1.114 litros de capacidad. En la trasera el diseño de las luces es nuevo.

previsiones meteorológicas o los servicios Bluelink LIVE –que se ofrecen gratis durante 5 años– con información en tiempo real del tráfico, alertas con la ubicación de los radares de velocidad o aparcamientos disponibles.

Donde no hay variaciones es en el corazón del Kona eléctrico. La marca coreana ha decidido mantener sus dos versiones sin cambios. Salvo uno relevante que es el aumento de la autonomía gracias al uso de unos neumáticos Michelin Primacy 4 que reducen la resistencia a la rodadura, con lo que la autonomía en este Kona eléctrico de 64 kWh de capacidad de batería pasa de los 449 kilómetros anteriores a 484. Y puede llegar a los 600 en conducción urbana.

La batería conserva la misma capacidad; se mantiene el sistema de regeneración de la energía que permite, al actuar sobre las levas del volante, llegar a parar del todo el coche, o los dos modos de conducción –Eco y Sport– para ajustar el rendimiento del vehículo a lo que queramos en cada momento.

Y si no hay cambios mecánicos, no debería haberlos en el rendimiento o la eficiencia, donde el Kona es claramente uno de esos modelos que en la anterior generación cumplía lo que prometía. Por eso en es-



▲► La pantalla táctil central es de 8 pulgadas y de serie, y puede llegar a 10,25 pulgadas, el mismo tamaño que el cuadro digital. El selector del cambio se maneja con unos botones en la consola central.

ta toma de contacto hemos ido a fijarnos aún más en sus consumos y su eficiencia.

No pretendemos hacer un test de consumo para rebajar el gasto anunciado; sino saber cuánto gasta de verdad en un uso normal. Y para ello, en el recorrido que nos han fijado, que tiene una parte de autovía y otra de carretera de doble sentido, vamos a circular a la velocidad marcada en las señales: ni más ni menos.

Elegimos el modo ECO y nos ponemos en marcha en autovía. El Kona es cómodo y

estable, un gran rodador, con una dirección suave y precisa y una respuesta al acelerador instantánea. El recorrido tiene una pendiente hacia arriba que nos hace llegar al punto más alto con un gasto medio por encima de los 17,5 kWh/100 km. Eso sí, en la zona de carretera, con desniveles, hemos puesto a prueba la capacidad de recarga gracias a la frenada que se regula con las levas de manera muy intuitiva. El último tramo vuelve a ser de autovía y ahora nos toca bajar hacia nuestro punto

suavidad, silencio y confort, clásico de los eléctricos.

El resultado de la prueba nos sorprende. Hemos recorrido 76,5 kilómetros, en una hora y siete minutos, cumpliendo escrupulosamente los límites de velocidad, y el nuevo Hyundai Kona nos recompensa con un gasto medio de 14,1 kWh/100 km. Un consumo que indica que los 484 kilómetros homologados están al alcance de cualquiera.

No tan al alcance, lamentablemente, es el precio, a partir de 39.560 euros en esta ver-

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En la renovada gama del Hyundai Kona, las estrellas, no en ventas pero sí en innovación, son sin duda sus variantes eléctricas. El SUV coreano, que ya es el modelo más vendido de la marca en su versión eléctrica, es segundo en el ranking de este tipo de modelos. Éxito que el fabricante quiere apuntalar con esta renovación en la que hay retoques de estilo, más carga de elementos tecnológicos, revisión de materiales o acabados... Algunos cambios saltan a la vista; otros hay que buscarlos, y en otros casos no cambia nada, porque todo está en perfecto estado.



Entre los cambios evidentes, los estéticos, con una parrilla cerrada, con nuevos faros LED estilizados y unas luces diurnas en la parte baja también de nuevo diseño.

Nuevas llantas o unas trasera con luces de nuevo diseño que se estiran en horizontal y diez colores de carrocería –seis nuevos– y tres tonos de techo para combinarlos.

Dentro se mantienen las líneas maestras, pero hay materiales renovados y nuevos elementos. Por ejemplo, el cuadro de instrumentos puede ser digital con 10,25 pulgadas; y en el salpicadero, la pantalla táctil, que sigue manteniendo su configuración flotante, puede ser ahora también de 10,25 pulgadas –de serie es de 8– y con la posibilidad de función de pantalla partida.

La conectividad gana enteros con una plataforma de carga inalámbrica, Apple CarPlay o Android Auto, o el sistema de navegación con conectividad Bluelink, que permite acceder a funciones e informaciones en línea como mapas,

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW (136 CV)	150 kW (204 CV)
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	150 kW (204 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent 305/Discos 300	Disc. vent 305/Discos 300
Peso en vacío (kg)	n.d.	n.d.
La./An./Al. (mm)	4.205/1.800/1.565	4.205/1.800/1.565
Maletero (l)	332/1.114	332/1.114
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17
Tipo de batería	Polímero de litio	Polímero de litio
Capacidad de la batería	39,2 kWh	64 kWh
Peso de la batería (kg)	N.D.	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	9,9	7,9
Vel. máxima (km/h)	155	167
Consumo mixto (kWh/100 km)	14,3	14,7
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	305	484
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.D.	+ 600
Cargador a bordo	72 kW	72 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	48 minutos (a 50 kW)	47 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	35.650	39.560



de destino. Allí llegamos tras un recorrido sin tocar el pedal de freno, solo ajustando la frenada con las levas para mantener la velocidad indicada en las señales. Un tramo pleno de

sión de 204 CV a la que se le pueden descontar hasta 8.300 euros si el comprador –en función de su comunidad autónoma– puede acogerse a los 5.500 euros del Plan Moves.



AMPLIA GAMA DEBUTA CON CUATRO MOTORES DE GASOLINA Y DIÉSEL, Y MÁS ADELANTE LLEGARÁ UN GNC Y UNA VARIANTE PHEV



Más cerca del Golf

La introducción de la plataforma MQB en la quinta generación del Caddy incrementa el confort, mejora su dinámica, ya muy similar a la de un turismo, y multiplica la oferta de asistentes de conducción. Un gran salto cualitativo para este líder multiusos.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La historia del Volkswagen Caddy comienza en 1978, y desde entonces se ha convertido en un modelo de éxito, como demuestra el hecho de que se hayan vendido más de tres millones de unidades desde su lanzamiento. Y ahora recibimos su quinta generación, nueva de arriba abajo.

Estrena la avanzada plataforma MQB, que se traduce en una auténtica avalancha tecnológica, e introduce una gama de motores más eficientes, ofrece un interior más amplio y modular, y aprovecha para dibujar un diseño más presencial y atractivo.

Y como ya es habitual, la quinta generación del Caddy estructura su gama con dos enfoques diferentes. Uno comercial, con las variantes Cargo y Kombi, y otro de uso familiar



▲ Ha incrementado su tamaño y habitabilidad. Las puertas traseras son ahora más grandes para facilitar el acceso al interior.

PRECIO DESDE 19.300 €	
EMISIONES DE CO ₂ : ENTRE 127 Y 150 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Versatilidad de uso. Amplitud y hasta siete plazas. Dinámica, confort y seguridad mejorados.	 Más sensible al viento. Ventanillas fijas en puertas traseras. Espacio para abrir el portón.

o dirigido al ocio, con los acabados Origin, Outdoor, Life o la práctica California, aunque esta última no estará disponible hasta finales de año.

Mantiene, asimismo, las dos longitudes de carrocería: la normal, con 4,50 metros de largo –crece 93 milímetros–, y la Maxi, que alcanza los 4,85 metros –curiosamente se acorta 24 milímetros–. Además, el nuevo Caddy es 62 milímetros más ancho y 5 más bajo.

Son las nuevas proporcionas provocadas por el estreno de la citada plataforma, y repercuten en un interior más amplio, con hasta siete plazas, y más sofisticado, al montar un cuadro digital y nuevas funciones de infoentretenimiento y conectividad. Las puertas laterales son más grandes y el volumen de carga llega a los 3,7 metros cúbicos en la variante de batalla larga.



▲ La gama destinada al uso familiar presenta un amplio portón. Las versiones enfocadas al trabajo se decantan por dos puertas detrás.



▲► El interior es más amplio y se remata con más calidad y tecnología. Estrena instrumentación digital, freno de estacionamiento eléctrico...

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TSI	2.0 TDI 75 CV	2.0 TDI 102 CV	2.0 TDI 122 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.968	1.968	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	114/4.500-6.000	75/2.250-4.500	102/2.750-4.400	122/2.750-4.400
Par máximo (mkg/rpm)	22,4/1.750-3.000	25,5/1.375-2.000	28,6/1.500-2.500	32,7/1.600-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera o total
Caja de cambios	Manual 6 o DSG7	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual 6 o DSG7
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.593	n.d.	1.662	1.662
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.500/1.855/1.833	4.500/1.855/1.833	4.500/1.855/1.833	4.500/1.855/1.833
Volumen maletero (l)	1.213 (5 plazas)	1.213 (5 plazas)	1.213 (5 plazas)	1.213 (5 plazas)
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.	n.d.	13,5	11,2
Velocidad máx. (km/h)	181 (DSG: 182)	157	175	187 (DSG: 186)
Consumo mixto (l/100 km)	6,4 (DSG: 6,6)	4,9	4,8	4,8 (DSG: 5,1)
Emisiones CO ₂ (g/km)	144 (DSG: 150)	129	127	127 (DSG: 134)
Precios desde... (euros)	24.685	N.D.	25.895	29.585

La oferta mecánica contempla un propulsor de gasolina 1.5 TSI de 114 CV y tres variantes diésel 2.0 TDI, con potencias de 75, 102 y 122 CV. El cambio es manual de seis relaciones en todos los casos, pero la variante TSI y el diésel más enérgico también contemplan una caja DSG7. Y en verano, el TDI de 122 CV ofrecerá tracción total 4Motion. A

elementos tan avanzados como el Travel Assist –que permite disfrutar de un Nivel 2 de conducción autónoma–, el Trailer Assist –sistema para maniobrar con remolque–, el Emergency Assist –detención asistida del vehículo–, el Side Assist –control del ángulo muerto y reconocimiento de vehículos en la zaga– y la alerta de tráfico cruzado tra-



▲ En lo más alto de la gama Caddy se encuentra la atractiva California. Esta variante recreacional introduce una nueva cama plegable más amplia, una cocina portátil, calefacción estacionaria con temporizador y mando con control remoto, un techo panorámico y un nuevo sistema modular de tienda de campaña.

finales de año, además, se lanzará una variante 1.5 TSI de 130 CV preparada para usar gas natural o gasolina, y ya en 2022 llegará también una variante híbrida enchufable. No habrá un Caddy eléctrico, pero sí un modelo de similares características perteneciente a la familia ID.

Seguimos con las mejoras. El tren delantero recurre a un esquema McPherson y detrás monta un eje rígido, ahora con barra Panhard para ganar solidez dinámica y limitar el efecto rebote. La dirección es también más rápida: 2,5 vueltas de volante entre topes.

La plataforma MQB permite incrementar la seguridad. De los 19 sistemas de asistencia que porta, cinco son totalmente nuevos. Se trata de

sero Rear Cross Traffic. El resto han sido optimizados.

Pudimos probar la versión TDI de 122 CV y nos ha sorprendido. Salvo por la ergonomía del puesto de conducción, lo cierto es que el tacto general y el refinamiento son ahora más propios de una berlina. Incluso la carrocería se sujeta mucho mejor en curvas, y sólo a elevada velocidad se incrementará el ruido debido a su mayor altura y corpulencia.

Nos gustó la respuesta del motor a bajo régimen y el consumo, que a ritmo alegre por una zona sinuosa marcó 6,5 litros –homologa 4,7–. Ya más pausados, y con tráfico urbano por medio, bajó a 5,3 litros.

El Caddy ya se vende, con un precio –Cargo de uso particular– desde 19.300 euros.

Lógico y apetecible

Carrocería crossover y mecánica híbrida enchufable con etiqueta 0 Emisiones, gasto medio de 1,7 l/100 km, 42 kilómetros de autonomía eléctrica, un descuento de 8.531 euros que deja su factura no tan lejos de los 30.000, garantía de 7 años... Difícil resistirse a los encantos del Xceed PHEV.

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

Si los 30.695 euros que Kia anuncia ahora a pie de concesionario para nuestro protagonista, con el acabado superior eMotion, ya son tentadores, qué decir de los 28.845 del eTech o los 26.250 del básico

eDrive, que incorpora pantalla central de 8 pulgadas, faros LED, cámara de visión trasera, alerta de colisión frontal o climatizador bizona, entre otros elementos. Y en ese caso, además, como monta unos neumáticos 205/60 R16 más que lógicos, el gasto medio se queda en 1,4 l/100 km y la auto-

nomía eléctrica WLTP crece hasta 48 kilómetros. Pero comprenderemos que muchos clientes apunten más alto y aspiren incluso al eMotion analizado, que presume de un equipo de serie apabullante: instrumentación digital, reconocimiento de límites de velocidad, navegador con

pantalla de 10,25 pulgadas, aviso de riesgos en el ángulo muerto, cargador inalámbrico del smartphone, techo solar panorámico... Y, como en el eTech, unas llantas de 18 pulgadas que 'alegran' la vista pero aparejan gomas 235/45, excesivas para la filosofía -eficiencia, ecología y ahorro- o la

potencia -141 CV, que en ocasiones pueden quedarse en 105- del Xceed PHEV. ¿Qué es eso de los 141 CV que pueden quedarse en 105? Para entenderlo hemos de recordar que las mecánicas híbridas enchufables suelen combinar un motor de gasolina con uno eléctrico -hay variaciones, pero en este caso es así-, y la firma coreana asocia aquí el 1.6 GDi atmosférico de inyección directa y 105 CV con un motor eléctrico de 61. En total, 141 CV y 27,0 mkg, cifras razonables porque se asocian a una eficaz caja automática de doble embrague y seis

marchas que saca provecho de la energía disponible, al tiempo que procura buen tacto de conducción. Pero también es cierto que el conjunto roza los 1.600 kilos conductor incluido, y nadie debe esperar las reacciones de un Eurofighter. De hecho, Kia homologa una modesta aceleración de 0 a 100 km/h en 11 segundos exactos, aunque en la práctica hayamos medido 10,3. E incluso nos parece solvente su reprís, como indican los 7,5 segundos empleados para recuperar de 80 a 120 km/h, un brío correcto para adelantar largos vehículos pesados. Pe-

PRECIO 39.226 €

EMISIONES OFICIALES:
38 G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

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

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Etiqueta 0. Con descuento, 30.695 euros. Tres niveles de acabado. Consumo bajo con y sin batería cargada. Agrado de uso. Equipamiento. Garantía. Altura libre.

DEBE MEJORAR

Maletero algo justo. Depósito de 37 litros. Prestaciones pobres con batería agotada. Sin funciones 'off road'. Ninguna pintura es gratuita. No tiene cuentavueeltas.

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 GDI PHEV
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.580
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	44,5 kW (60,5 CV)
Par máximo/rpm	170 Nm (17,3 mkg)
Autonomía máx. modo eléctrico	42 kilómetros (WLTP)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 8,9 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	141 CV / 27,0 mkg

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom. doble embrague, 6 vel.
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,38
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 305 mm / Discos 284 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/45 R18 - 7,5x18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.596
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.395 / 1.826 / 1.495
Capacidad maletero - depósito (l)	291 / 1.243 - 37

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	160 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,3 (11,0)
Recorriendo (metros)	172
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,1
1.000 m desde 40 km/h en D	29,5
De 80 a 120 km/h en D	7,5
Recorriendo (metros)	211
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
EN CIUDAD	l/100 km
A 22,1 km/h de promedio	5,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	2,8
En conducción dinámica	7,0
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	4,3
A 140 km/h de cruce	5,2
Consumo medio (porcentaje de uso 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera) l/100 km	4,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	840
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	n.d. / n.d.
Ciclo mixto (NEDC)	1,3
Ciclo mixto (WLTP)	1,7



LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Podría correr algo más para que sus prestaciones estuviesen más en línea con su aspecto; y podría tener un maletero más capaz para redondear su enfoque multiuso. Pero, dicho eso, el Xceed PHEV es un producto espectacular, un 0 Emisiones agradable y muy eficiente para entrar con garantías en la movilidad eléctrica.



▲▼ De los 426 litros en el resto de Xceed a solo 291 en esta versión PHEV. La versión e-Motion lleva unos excesivos 235/45 R18.



▲ Kia homologa las prestaciones con la batería agotada, situación en la que el Xceed PHEV no empuja mucho, ciertamente. Pero si hay ayuda eléctrica, sí se mueve bien.



▲▲ La batería de iones de litio, de 8,9 kWh, va debajo de la banqueta trasera, pero no resta espacio a un interior acogedor.



ro extraña su baja velocidad punta –160 km/h–, y es que la marca homologa el dato en las peores condiciones posibles de la mecánica, es decir, con la batería descargada, y en esa situación dejaríamos de contar con aporte eléctrico y los 1.594 kilos de este Xceed –más la posible carga– pasan a moverse solo con un 1.6 sin turbo. Y afrontando un repecho de autovía, un puerto de montaña o un adelantamiento habrá que tenerlo en cuenta.

Pero hablamos de situaciones límite, porque incluso tras agotarse la batería, la mecánica genera electricidad con fluidez durante la marcha, en un proceso 'carga-uso-carga-uso' que permite disfrutar práctica-

mente siempre de la potencia máxima. Y ese mismo proceso es el que permite que el Xceed PHEV siga siendo muy económico incluso al circular con la batería vacía, pues su funcionamiento híbrido es estuendo, y en viajes largos nos moveremos entre los 5,5 y 6,5 l/100 km de media.

Y si la batería tiene carga, el promedio se desploma. Porque a pesar de tener solo 8,9 kWh de capacidad –al ser tan pequeña podemos cargarla en casa en poco más de dos horas con una toma de 4 kW–, da para cubrir 42 kilómetros en modo eléctrico, valor oficial que en la práctica se cumple y se rebasa con cierta facilidad. En nuestra exigente y realista

ruta mixta habitual, con autovía, carretera y ciudad, se ha conformado con 4,4 l/100 km –en los primeros cien kilómetros–, lo que le convierte en uno de los PHEV más ahorradores probados hasta hoy por Motor 16. Curiosamente le supera el Kia Niro, dotado de idéntica mecánica y al que medimos en su día 4,1 l/100 km, pero la diferencia no nos ha pillado por sorpresa porque anuncia menos gasto el Niro que el Xceed: 1,4 litros el primero, 1,7 el segundo. De hecho, el Niro PHEV nos sigue pareciendo una alternativa racional como pocas, pues además de ahorrar todavía más tiene un maletero algo mejor.

Y es que en el Xceed que

nos ocupa la zona de carga pierde 135 litros frente al resto de versiones de la gama, lo que para algunos usuarios puede ser un obstáculo. ¿Suficientes sus 291 litros? Pues dependerá del uso. No obstante, la arquitectura híbrida enchufable no afecta al espacio habitable, pues hay cinco buenas plazas y el crossover de Kia resulta acogedor, con asientos cómodos, un suelo casi plano en la segunda fila, cotas generosas en todas direcciones, sensación de calidad y confort acústico. Con nota destacada para la ergonomía, pues todo está ordenado y a mano, los mandos tienen buen tacto y son intuitivos, la instrumentación es grande y se ve bien...

APLOMADO Y FÁCIL DE LLEVAR SIN RECURRIR A UNA PUESTA A PUNTO DEPORTIVA, EL CHASIS PARECE IDEADO PARA UNA MAYOR CABALLERÍA: DIRECCIÓN RÁPIDA, ESTABILIDAD, BUENOS FRENOS... SOBRESALIENTE EN ERGONOMÍA NO HAY CUENTAVUELTAS, PERO POCO MÁS SE PUEDE CRITICAR DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN



▲▲ La instrumentación es un panel digital de 12,3 pulgadas que Kia llama Supervision, y cuyo diseño podemos configurar un poco, aunque no muestre cuentavueeltas ni en el modo Sport –arriba, izquierda–. La pantalla central táctil, de 10,25 pulgadas, tiene navegador e infinidad de funciones energéticas.



▲▲ Junto al selector del cambio va el botón del programa Sport y el de los modos EV –eléctrico– y HEV –híbrido–, que activa también otro modo: Auto.

Lástima que no haya cuenta-vueeltas ni en Sport, modo que seleccionaremos pulsando un botón específico de la consola.

Y cuando lo hacemos, el tacto del acelerador es más sensible y, muy curioso, la batería se regenera más y va acumu-

lando carga como si se tratara de una función Charge... que este Xceed no tiene. Y tampoco tiene una función Hold que permita conservar carga de la batería para después.

Sí tiene, en cambio, un botón para optar entre el modo eléctrico EV y el híbrido HEV, e incluso un programa alternativo llamado Auto que alterna entre EV y HEV según la situación. En EV, por ejemplo, podremos alcanzar 140 km/h de velocidad máxima, y entre eso y los casi 50 kilómetros de autonomía eléctrica real, muchos conductores no llegarán a necesitar el motor de gasolina en sus trayectos diarios de lunes a viernes.

Cuando salgamos a carre-

tera para viajar, salvo los 37 litros que solo caben en el depósito o esas moderadas prestaciones ya comentadas, todo contribuye a reforzar el agrado de uso general, como una dirección precisa y directa –menos de 2,4 vueltas de volante–, una frenada dosificable y bastante enérgica –están bien los 53,7 metros para detenernos desde 120 km/h– o un equilibrio idóneo entre estabilidad, comodidad y facilidad de manejo, pues no pasa factura la generosa altura libre al suelo, de 184 milímetros. Cota que vendrá muy bien fuera del asfalto mientras no haya barro, arena o nieve, ya que el Xceed no tiene ningún programa específico para uso 'off road'.

► SUS RIVALES



HYUNDAI IONIQ 1.6 GDI PHEV DCT KLASS 141 CV

La mecánica del Xceed, pero en una carrocería de berlina compacta, más baja y aerodinámica. Gasta menos y tiene más maletero. Desde 24.600 euros con los descuentos.

Precio	33.625 €
Maletero	341 litros
Consumo	1,1 l/100km
0 a 100 km/h	10,6 seg.



KIA NIRO 1.6 PHEV CONCEPT 141 CV

En 26.200 euros, descuento incluido, arranca el Niro PHEV, 'hermano' del Xceed por mecánica. Está más visto, pero gasta algo menos y tiene mejor maletero.

Precio	35.750 €
Maletero	324 litros
Consumo	1,4 l/100km
0 a 100 km/h	10,8 seg.



RENAULT CAPTUR E-TECH PHEV ZEN 160 CV

En 28.545 euros se publica ahora el Captur E-Tech, más potente que el Xceed pero con más gasto en la práctica, sobre todo al agotar su batería. Segunda fila corredera.

Precio	32.940 €
Maletero	265-379 litros
Consumo	1,4 l/100km
0 a 100 km/h	10,1 seg.

El mejor Suzuki de la historia



Fruto de una alianza comercial con Toyota, Suzuki ha podido comercializar en Europa el RAV4 Plug-in con su imagen de marca y la S luciendo en la parrilla delantera. Se llama Across y se convierte en el mejor Suzuki de la historia, aunque también en el más costoso.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR TÉRMICO	2.5 PLUG-IN
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.487
Alimentación	Inyección dual de gasolina, turbo e intercooler.
Potencia máxima/rpm	185 CV / 6.000
Par máximo/rpm	23,2 mkg / 3.200-3.700
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia máxima (Del./Tras.)	134 kW (182 CV) - 40,0 (54 CV)
Par máximo (Del./Tras.)	27,6 mkg - 12,3 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	75 kilómetros
BATERIA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 18,1 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par max.	306 CV / N.d.

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de variador E-CVT
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/55 R19 - 8,0Jx19"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.940
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.635 / 1.855 / 1.690
Capacidad maletero - depósito (l)	490-1.168 / 55

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada (solo con motores eléctricos)	14,3 (16,4)
De 0 a 50 km/h (solo con motores eléctricos)	2,5 (2,8)
De 0 a 100 km/h (oficial) (solo con motores eléctricos)	6,2 (6,0) (8,9)
Recorriendo (metros)	96
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,2
1.000 m desde 40 km/h en D	25,4
De 80 a 120 km/h en D	4,5
Recorriendo (metros)	130
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,5 km/h de promedio (en EV con batería al 100%)	8,5 (2,5)
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo (modo híbrido)	5,2
En conducción dinámica (modo híbrido)	18,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo (modo híbrido)	6,8
A 140 km/h de cruceo (modo híbrido)	7,5
Consumo medio (porcentaje de uso 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera / 100 km) (Con batería al 100% y realizando los primeros 75 km en ciudad)	7,0 (5,2)
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos (con batería al 100%)	785 (1.057)
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja / velocidad media	7,7 / 5,3
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	5,7 / 7,7
Ciclo mixto con batería cargada / sin batería	1,0 / 6,6

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

Toyota ha cedido su RAV4 Plug-in a Suzuki para que lo comercialice en Europa con el objetivo de reducir la media de emisiones en la flota de la segunda. Toyota, a cambio, logra con este acuerdo aumentar su penetración en el emergente y de gran potencial mercado de India, y ya está vendiendo allí el Baleno de Suzuki pero con el escudo de Toyota en el capó. Y no será el último, porque este acuerdo comercial favorece sobremana a ambos fa-

bricantes. Aunque es cierto que de cara a los mercados europeos Suzuki sale ganando con este intercambio de modelos, ya que de la noche a la mañana se ha encontrado con el mejor coche que ha comercializado en toda su historia y el primero con etiqueta 0 de la DGT... aunque también hay que decir que se trata del más caro.
Pero en cuanto a imagen y estrategia, el Across, nombre que recibe este RAV4 'tuneado', remata la faena que viene realizando Suzuki desde hace dos años con una apuesta clara por la hibridación en todas

PRECIO		53.700 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 22 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Consumo. Alcance en eléctrico. Equipamiento y calidad. Espacio interior. Potencia y prestaciones.	 Cambio de variador algo antipático. Comportamiento subvirador. Tacto del freno poco modulable.

sus vertientes, ya que la gama de la marca japonesa cuenta con híbridos ligeros de 12 y 48 voltios, híbridos autorrecargables y el recién llegado objeto de nuestra prueba, un híbrido enchufable de última generación que, para colmo, ha homologado el mejor dato de autonomía en modo eléctrico de su clase, con hasta 75 kilómetros con una carga, curiosamente 10 más que su clon de Toyota. La transformación de Suzuki ha sido tan brutal que en 2020, de hecho, y refiriéndonos a nuestro país, más del 60 por ciento de los automó-



LA CLAVE

amas@motor16.com

El Suzuki Across es un coche interesante a casi todos los niveles. Consume poco o muy poco, es amplio, tiene tracción total y luce la etiqueta 0 de la DGT. Y si disponemos de un enchufe doméstico, podremos recorrer hasta 75 kilómetros en modo eléctrico a un precio competitivo. Pero los 53.700 euros asustan.

viles Suzuki comercializados fueron híbridos, porcentaje que supera sobradamente la cuota de esta tecnología: 16,14 por ciento.
El Across usa un motor de gasolina delantero con 185





▲ El maletero ofrece 490 litros ampliables, y a pesar de incorporar uno de los motores eléctricos justo debajo, puede llevar rueda de repuesto.



▲ El Suzuki Across ofrece cuatro modos de conducción: Normal, ECO, Sport y Trail. Además, se pueden elegir tres programas de utilización: Modo EV cien por cien eléctrico, Modo Auto EV/HV de conducción mixta y Modo CHG Hold de conducción mixta enfocada a la reserva y la recarga de la batería.



▲ El Across va bien a ritmos normales, pero muestra una clara tendencia subviradora si se fuerza la marcha en una conducción más decidida.

trico según el protocolo WLTP, y durante nuestras pruebas hemos logrado alcanzar esa cifra en ciudad sin mucho esfuerzo. Mientras que en un recorrido mixto con autovía –a 120 km/h reales durante 30 kilómetros–, ciudad y carretera hemos cu-

bierto 60 kilómetros en modo eléctrico. Terminamos de recorrer los 100 kilómetros de este variado recorrido con un consumo de 3,8 l/100 km, partiendo con la batería cargada. Estudiando concienzudamente los diferentes programas de



¿TOYOTA O SUZUKI?
A MUCHOS LES SERÁ ALGO COMPLICADO DIFERENCIAR EL ACROSS DE UN RAV4, SOBRE TODO EN ESTA VISTA LATERAL EQUIPADO A TOPE EL ACROSS LLEVA DE SERIE UNA DOTACIÓN COMPLETÍSIMA, EN LA QUE ESTÁ INCLUIDO PRÁCTICAMENTE TODO. Y A NIVEL DE ERGONOMÍA, TAMBIÉN ESTÁ BIEN DISEÑADO



▲ Tanto en la instrumentación tras el volante como en el monitor central, el conductor puede visualizar el funcionamiento de todo lo que ocurre.



▲ El cambio automático es de variador, con un funcionamiento antipático, típico en los de su clase.

CV, que se combina con otro eléctrico delantero con el equivalente a 182 CV y con una máquina eléctrica trasera con el equivalente a 54 CV. La potencia total conjunta disponible es de 306 CV, convirtiendo al Across en el SUV más potente de su clase y uno de los más rápidos en aceleración de 0 a 100 km/h, ya que con los 6,0 segundos homologados mejora el dato, por ejemplo, de un Porsche Cayenne de 340 CV.

Y como el todocamino japonés puede circular en modo eléctrico hasta 135 km/h, hemos querido medir en nuestro circuito privado las aceleraciones con la batería cargada y en ese modo EV. Y con algo más de 200 CV eléctricos, el Across pierde entre 2 y 3 segundos respecto a los datos lo-

grados en modo híbrido. Pero no nos ha gustado que en modo eléctrico no esté disponible una función 'kick down' al pisar a fondo el acelerador, de manera que en caso de necesidad –por ejemplo, en un adelantamiento– el motor de gasolina asista a los eléctricos para acortar la maniobra. Es la única nota malsonante –junto con un cambio automático de variador antipático, como todos los de su especie– en un conjunto que, en general, nos parece muy acertado por autonomía en modo eléctrico, prestaciones y consumos, incluso con la batería agotada. En este sentido hay que destacar varios aspectos que nos han convencido plenamente. En primer lugar, el coche anuncia 75 kilómetros de alcance en modo eléc-

conducción que el Across ofrece –hemos echado de menos un modo que reserve la carga sin que la recargue constantemente–, parece relativamente fácil y cómodo lograr consu-

mos de 8 l/100 km o incluso menos, una cifra asumible en un SUV de dos toneladas y 300 CV. Y en un uso habitual por ciudad y cargando el coche por la noche, el Across gastará sólo

lo que cueste la energía eléctrica. En este sentido, las recargas de la batería de 18,1 kWh se realizan, del 0 al 100%, en menos de 5 horas en una toma doméstica (3,7 kW), lo que evita la instalación de un punto de recarga en casa. El Across también se recarga de una manera bastante rápida a partir del motor de gasolina y en marcha a base de frenada regenerativa y deceleración –regulable desde las levas del volante–, en el modo denominado CHG Hold. De hecho, hemos logrado cargar así hasta 10 kilómetros de autonomía en 14 kilómetros recorridos, lógicamente con una orografía ventajosa.

El Across de Suzuki es un coche muy bien acabado y con una dotación notable. Y es agradable y muy amplio. Ade-

más, su motor eléctrico trasero ayuda fuera del asfalto o en condiciones de baja adherencia con el modo Trail. Mientras que en carretera todo va bien siempre que no forcemos la marcha y realicemos una conducción tirando a deportiva. En ese caso, el Across, mejorado notablemente respecto a los primeros RAV4 de última generación, se muestra subvirador, y el ESP acaba haciendo muchas horas extras.

Se hace extraño que un Suzuki cueste casi 54.000 euros, el doble del más caro vendido hasta ahora. Y un poco caro sí es, aunque esté justificado por su completísima dotación, por su potencia y por su autonomía en modo eléctrico, justo los aspectos en los que saca ventaja a sus rivales más directos.

SUS RIVALES



AUDI Q5 50 TFSIe QUATTRO-ULTRA S TRONIC

Es el más caro, pero también el más premium. Tiene 45 kilómetros de autonomía eléctrica y un solo motor eléctrico delantero, pero es una versión Quattro.

Precio	59.910 €
Potencia	299 CV
Consumo	2,2 l/100km
0 a 100 km/h	6,1 seg.



DS7 CROSSBACK E-TENSE 4X4

Como el Suzuki, el DS7 Crossback E-Tense tiene dos motores eléctricos, uno en cada eje. Pero solo homologa 54 kilómetros de autonomía eléctrica. Es el más rápido.

Precio	52.581 €
Potencia	300 CV
Consumo	1,5 l/100km
0 a 100 km/h	5,9 seg.



SEAT TARRACO 1.4 eHYBRID

Este Tarraco híbrido enchufable solo se ofrece con cinco plazas, y tiene menos potencia que el resto. Puede recorrer hasta 48 kilómetros en modo EV, y es el más barato.

Precio	45.890 €
Potencia	245 CV
Consumo	1,9 l/100km
0 a 100 km/h	7,4 seg.

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

Si nos gusta el V60, y sería comprensible que así fuera porque los familiares de Volvo llevan décadas enamorando clientes a un lado y otro del Atlántico, muchas vías conducen a la elección de la versión T6 Recharge. Por ejemplo, que necesitemos tracción total, porque solo las versiones Recharge cuentan con ella; o que nos gusten las altas prestaciones, pues los 340 CV de nuestro protagonista satisfacen en esa faceta. O que busquemos un coche con etiqueta 0 y capaz de moverse por la ciudad sin emitir gases, ya que disfruta de un sistema Twin Engine que asocia el motor de gasolina a uno eléctrico y una batería de 11,6 kWh con la que, en teoría, podremos hacer más de 50 kilómetros sin quemar una gota de carburante.

Bien es cierto que solo

3.000 euros más arriba hallamos el T8 Recharge, también con tracción AWD y que homologa los mismos 54 kilómetros de alcance eléctrico, pero será difícil sacarle mucho partido a sus 50 caballos extra cuando hablamos de un modelo que no está ideado para luchar contra el cronómetro, sino para procurar placer, protección y practicidad a usuarios con necesidades de espacio –y una cuenta saneada– que tan pronto circulan por la urbe camino del trabajo, el colegio o el hipermercado como se cruzan el país de punta a punta en busca de ese rincón favorito donde descansar o divertirse.

De hecho, si este T6 Recharge analizado tuviese otros 50 CV menos –290, por ejemplo– nos seguiría gustando lo mismo. O incluso más, porque esa potencia iría más en consonancia

con un chasis que prima la seguridad y el confort sobre la eficacia pura o la deportividad. Disfrutaremos mucho de las autovías y las carreteras de trazado suave, donde avanza aplomado, pero si nos desviamos a escenarios sinuosos ese equilibrio se diluye en parte, pues la dirección es algo más lenta de lo deseado, los frenos cumplen correctamente pero no 'clavan' las dos toneladas largas del conjunto con la energía ansiada –de 120 km/h a 0 necesita más de 55 metros, lo que no le inscribirá precisamente en el Libro Guinness– y la suspensión no es todo lo firme que nos gustaría al avivar el ritmo. Y ojo, porque la actitud general es noble y segura, pero con 340 CV bajo el pie te vuelves muy exigente.

Por contra, la motricidad es

siempre buena, ya hablemos de asfaltos húmedos, empapados o con una capa de nieve. Es sueco, y lo de los inviernos duros lo tiene bien resuelto. Además, se nos ocurren un par de 'trucos' para optimizar el dinamismo del T6 Recharge AWD. El primero, pedir las 235/40 R19 opcionales –575 euros–, con las que ganaremos precisión en las trayectorias si nos gusta conducir 'alegres'; el segundo, pagar los 908 euros del Chasis Four-C con amortiguadores de control electrónico, cuya posición Dynamic minimiza el balanceo y transmite mayor sensación de control a alta velocidad.

Insistimos en esto porque estamos ante un coche potente; y rápido de verdad: 4,4 segundos

para recuperar de 80 a 120 km/h no está nada mal. Por comparar, diremos que al anterior V60 T6 AWD –el que no era Recharge, pues solo se movía con su motor de gasolina de 310 CV– le medimos 4,6 segundos. Y en la arrancada desde parado, este T6 Recharge con mecánica híbrida enchufable de 340 CV –253 del motor de gasolina más 88 del eléctrico– también bate a su antecesor: 6,5 segundos em-



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Mejor no pensar en el V60 T6 Recharge como un familiar económico, pues no es barato y, en general, gasta más de lo esperado. Pero disfrutaremos mucho de él si tenemos claro lo que es: un premium versátil y energético con el que viajar seguros y cómodos disponiendo de 340 CV, y cuya segunda vertiente, la eléctrica, viene de maravilla en la ciudad.

PRECIO	59.988 €
EMISIONES DE CO ₂ :	42 g/km
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Etiqueta 0. Seguridad y confort. Habitáculo amplio y maletero. Funcionalidad. Calidad general. Prestaciones. Funciones híbridas y modos de conducción.
DEBE MEJORAR	
-	Comportamiento algo por debajo de lo que exige el motor. Gasto híbrido alto, y muy alto al agotar la batería. Batería de capacidad justa. Túnel central grande. Peso.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	2.0 T6
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo, compresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	253 CV / 5.500
Par máximo/rpm	35,7 mkg / 1.700-5.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	65 kW (88 CV)
Par máximo/rpm	240 Nm (24,5 mkg)
Autonomía máx. modo eléctrico	54 kilómetros (WLTP)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	iones de litio - 11,6 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	340 CV / 60,2 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,85
Diámetro de giro (m)	11,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 345 mm / Discos 320 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas - Marca	235/45 R18 - 8,0Jx18" - Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.075
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.761 / 1.850 / 1.427
Capacidad maletero - depósito (l)	529 / 1.441 - 60
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,2
De 0 a 50 km/h	2,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,9 (5,4)
Recorriendo (metros)	94
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,0
1.000 m desde 40 km/h en D	25,0
De 80 a 120 km/h en D	4,4
Recorriendo (metros)	123
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,7
En conducción dinámica	10,4
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,6
A 140 km/h de cruce	7,5
Consumo medio (porcentaje de uso 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera) l/100 km	6,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	895
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	n.d. / n.d.
Ciclo mixto (NEDC)	n.d.
Ciclo mixto (WLTP)	1,9



Con doble vida

Del V60 Recharge, nombre que reciben las versiones híbridas enchufables del familiar sueco, Volvo ofrece dos alternativas: el T8 de 390 CV y otra, el T6 aquí probado, con 340 CV y que, lógicamente, ya aporta empuje de sobra. Y aunque por ahorro puro no brille, que un vehículo tan energético y versátil anuncie 54 kilómetros de autonomía eléctrica tiene su aquel.



▲ ▼ Maletero de 529 litros, como en las versiones 'normales' del V60. La batería, de 11,6 kWh, podemos recargarla en puntos de hasta 3,7 kW, lo que reduce la operación a tres horas. El cable doméstico que trae es un poco corto.



CARÁCTER BURGUES
AUNQUE EL V60 T6 HÍBRIDO ENCHUFABLE PUEDE LLEGAR A SER RAPIDÍSIMO, SU PLANTEAMIENTO NO ES DEMASIADO DEPORTIVO. LA SOLIDEZ SÍ ES DE SERIE. MATERIALES DE CALIDAD Y TERMINACIÓN ROBUSTA, PERO SI QUEREMOS UN TOQUE EXTRA DE REFINAMIENTO HAY QUE PAGAR OPCIONES



▲ ▲ Hay cuatro modos de conducción: Constant AWD, Pure, Hybrid y Power. Para acceder a las funciones que permiten guardar carga de la batería para más tarde o recargarla en marcha hay que usar la pantalla central y buscar la página. Y tampoco el selector del cambio enamora.



▲ Magníficas butacas delanteras, algo habitual en Volvo, y amplitud detrás; pero el túnel central es enorme y molesta al quinto pasajero.



pleaba en el '0-100' el desaparecido T6 de 310 CV, por los 5,9 medidos al protagonista de estas páginas. Y eso que se ha quedado a medio segundo de la cifra oficial...

Sin abandonar el capítulo de las prestaciones, una curiosidad: Volvo ha decidido que la velocidad máxima de todos sus coches sea de 180 km/h a partir de ahora, y esta versión ya anuncia esa cifra, pero nuestra unidad todavía era 'pata negra' y superaba esa cota con diabólica generosidad. O dicho de otra manera: rebasaba los 230 km/h reales.

Pero en este tipo de vehículos hay que hablar de una doble personalidad. Potentísimos en carretera, después

saben moverse también con el motor de gasolina apagado –al 2.0 de cuatro cilindros que nos ocupa no le falta de nada, pues tiene inyección directa, compresor, turbo e intercooler–, animados solo por una mecánica eléctrica que en el caso que nos ocupa rinde los citados 88 CV y permite rodar a 125 km/h. Pero no hemos sido capaces de alcanzar esa teórica autonomía de 54 kilómetros, y lo mejor será contar con 40 ó 45 kilómetros, que a muchos ya les da para operar exclusivamente con electricidad de lunes a viernes. Y como la batería no es demasiado capaz, unas cinco horas en un enchufe doméstico bastan para una recarga completa. Y so-

lo tres horas si disponemos de una toma de 3,7 kW.

En cuestión de ahorro el V60 T6 Recharge no es un referente entre los PHEV, pues partiendo con la batería a tope, en los primeros 100 kilómetros de una ruta urbana y extraurbana gasta 6,7 l/100 km, a lo que sumaremos unos 2 euros de la carga eléctrica. Y cuando la batería se agota, ver promedios de 8,9 e incluso 10 litros no debe extrañar. Aunque si comparamos con modelos de su tamaño y potencia, pero sin ayuda eléctrica, entonces sí toma ventaja.

Además de poder elegir entre cuatro modos de conducción –Constant AWD fija la tracción total de forma per-



▲ Equipa unos 235/45 R18 que le sientan bien, aunque habríamos preferido la llanta 19 opcional.

manente, Pure fuerza el uso eléctrico, Hybrid combina de la manera más eficiente posible los dos motores y Power

prioriza el empuje–, es factible reservar carga de la batería para usar después –Hold–, e incluso recargarla en marcha

para acumular más electricidad –Charge–; si bien ambas funciones forman parte de las decenas y decenas de iconos

SUS RIVALES



MERCEDES-BENZ C 300 E ESTATE 320 CV

Es algo más barato, pero tiene un maletero pequeño y su calidad de acabado no es mejor. Batería de 13,5 kWh, gasto más bajo y prestaciones similares al ser más ligero.

Precio	55.075 €
Maletero	315 litros
Consumo	1,6 l/100km
0 a 100 km/h	5,5 seg.



PEUGEOT 508 SW PSE 360 CV

De aparición reciente, la versión Peugeot Sport Engineered destaca por su deportividad, potencia y buen maletero. Pero es más caro y anuncia 42 kilómetros de autonomía.

Precio	63.400 €
Maletero	530 litros
Consumo	2,0 l/100km
0 a 100 km/h	5,2 seg.



VOLVO XC60 T6 AWD RECHARGE R-DESIGN

Misma mecánica PHEV de 340 CV, pero con formato SUV, lo que aparece más precio y más peso. Por eso gasta más y anda menos. Y el XC60 tiene menos maletero que el V60.

Precio	65.341 €
Maletero	468 litros
Consumo	2,4 l/100km
0 a 100 km/h	5,9 seg.

que hay en las distintas vistas que se despliegan en la pantalla central vertical. O sea, que cuesta encontrarlas y activarlas, y se agradecerían un par de botones Hold y Charge junto al selector del cambio automático. Selector, por cierto, que no acaba de convencernos, ya que obliga a dar dos impulsos para pasar de D a R y viceversa, pues con un solo toque, aunque sea intenso o prolongado, te deja en N. Al final te acostumbras, pero difiere del manejo en otras marcas.

En cuanto a la carrocería, casi todo lo que tenemos anotado sobre el V60 en el bloc de apuntes son parabienes: está hecho con rigor, los materiales son estupendos y no hay

fallos de ajuste, las puertas cierran con un sonido amortiguado que irradia calidad, no hay 'grillitos' al circular por mal firme, el maletero es muy grande, tiene formas regulares y se amplía fácilmente abatiendo el respaldo trasero partido, el portón es eléctrico, la postura al volante es estupenda y los asientos no cansan en viajes largos, hay mucho espacio interior... Pero en ese cuaderno de notas también escribo que el túnel central –acoge la batería– es muy voluminoso y molesta al quinto ocupante, o que el equipo de serie es completo, pero requiere de caras opciones para gozar de la tecnología 'top' o para rodearse del lujo que muchos esperarán.

Cuanto peor... mejor

El L200 se ha ido refinando a lo largo de su larga trayectoria, hasta el punto de ser una atractiva opción de cara al ocio en el ámbito familiar. Su propulsor diésel de 150 CV resulta suficiente para afrontar largos trayectos y el confort de marcha es más que aceptable; pero su verdadera vocación, y donde realmente se 'sale', es a la hora de afrontar retos 'off road', y cuanto más complicados sean, mejor para todos.



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Alvaro Gª Martins

Es curioso, pero en las últimas semanas el interés por los vehículos 4x4 se ha disparado. La intensa nevada caída en gran parte del país como consecuencia de la ya célebre borrasca 'Filomena' ha sido la responsable. Las imágenes en televisión de los vehículos todoterreno –en ocasiones

de conductores voluntarios– abriéndose camino por las intransitables calles de muchos pueblos y ciudades despertó el interés por los olvidados 'TT' o '4x4', y por los neumáticos de invierno. Y en el mundo del 'off road' puro y duro pocos vehículos pueden igualar las capacidades del Mitsubishi L200, un pick-up que con los años se ha ido refinando para convertir-

se en una gran baza multiusos, con enfoque familiar y de ocio, además del profesional. En este sentido, la carrocería Doble Cabina ofrece cinco plazas y estira su longitud hasta los 5,31 metros. No hay concesiones en su naturaleza, heredando el robusto chasis de largueros y travesaños, la solución más eficaz si toca hacer labores de 'tractor' fuera del asfalto.

Sí se ha suavizado ligeramente el confort, al mejorar la rigidez torsional y montar unos muelles más firmes y unos amortiguadores más grandes en el eje delantero. Además, en la zaga incorpora una sexta lámina en cada ballesta para dulcificar las reacciones del eje rígido. Lo consigue a medias. Subimos, o trepamos, al interior. Los más bajitos uti-

lizarán las estribas laterales como escalón. Es el peaje a pagar por disfrutar de una altura libre al suelo de 21 centímetros. El habitáculo ha ido ganando puntos a lo largo de los años. No hay materiales acolchados y se prioriza el sentido práctico. No contempla exquisites como un cuadro de mandos digital completo, pero comparte con otros modelos de la marca la pantalla táctil del salpicadero. Quizás no tenga una resolución de última generación, pero cumple con todo lo esperado. Delante es confortable y detrás, amplio. La única pega es que la banqueta trasera queda algo cerca del piso y la consola central posterior



LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Sin el Montero en la gama desde hace ya tiempo, el L200 abandera el espíritu todoterreno en Mitsubishi. Y cumple con creces porque en materia 'off road' se muestra imparables. Sobre asfalto, el conjunto motor-cambio es agradable para afrontar largos desplazamientos... siempre que no aparezcan muchas curvas.

PRECIO		41.790 €	NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO ₂ : 254 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****		
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		
			Capacidad 'off road' soberbia. Cambio automático agradable. Capacidad de carga. Cinco plazas. Versatilidad de uso.	Peso elevado e inercias a tener en cuenta. Rebotes en el eje trasero. Distancias de frenado largas. Dirección demasiado lenta.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR		2.2 DI-D
Disposición		Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas		4, en línea / 16
Sistema Stop/Start		Sí
Cilindrada (c.c.)		2.268
Alimentación		Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm		150 CV / 3.500
Par máximo/rpm		40,8 mkg / 1.750-2.250
TRANSMISIÓN		
Tracción		Trasera o total
Caja de cambios		Automática, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)		57,3 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema		Cremallera, electrohidráulica
Vueltas de volante (entre topes)		3,7
Diámetro de giro (m)		11,8
Frenos: Sistema (Del./Tras.)		Discos ventilados / Tambores
SUSPENSIÓN		
Delantera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.		
Trasera: Semi-independiente, de eje rígido, con ballestas de seis láminas y amortiguadores hidráulicos.		
RUEDAS		
Neumáticos		265/60 R18 M+S
Marca		Dunlop
CARROCERÍA		
Peso en orden de marcha (kg)		2.110
Largo/Ancho/Alto (mm)		5.305 / 1.815 / 1.780
Capacidad de carga (kg)		1.075
Capacidad del depósito (l)		75

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	171 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,5
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,8 (13,5)
Recorriendo (metros)	224
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	16,3
1.000 m desde 40 km/h en D	32,3
De 80 a 120 km/h en D	10,5
Recorriendo (metros)	297
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

CONSUMOS		l/100 km
EN CIUDAD		
A 23,5 km/h de promedio		11,8
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo		6,8
En conducción dinámica		12,9
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo		9,4
A 140 km/h de cruceo		11,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)		9,6
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos		781
CONSUMOS OFICIALES WLTP		
Media de velocidad baja / velocidad media		11,2 / 9,6
Media de velocidad alta / velocidad muy alta		8,5 / 10,2
Ciclo combinado		9,7





▲▲ La generosa 'bañera' admite hasta 1.075 kilos de carga. Por debajo se ubica la rueda de repuesto.



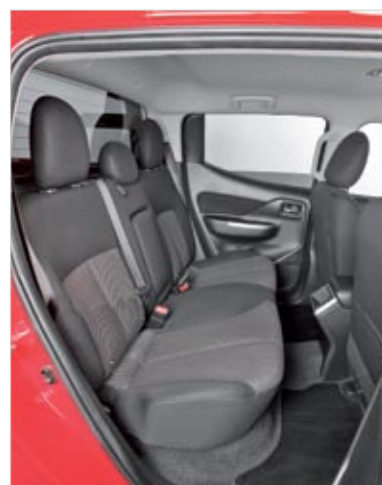
**DINÁMICA Y CONFORT
IMPECABLE EN RETOS
'OFF ROAD' DE GRAN
CALADO, EN ASFALTO ES
CONFORTABLE, AUNQUE
LAS INERCIAS EN CURVA
SON CONSIDERABLES
INTERIOR
BUENA CALIDAD
PERCIBIDA Y AGRADABLE
PRESENTACIÓN, PESE
A QUE TODOS LOS
PLÁSTICOS SON DUROS**



◀◀ El sistema de tracción Super Select 4WD (SS4-II) permite elegir entre propulsión trasera, tracción total con reparto inteligente, 4x4 con bloqueo del diferencial central y una caja reductora para retos mayores.



▲► Varios mandos, incluido el de arranque del motor, van en el lado izquierdo. El cambio, de seis relaciones, tiene un selector con un recorrido algo 'arcaico', pero ofrece un funcionamiento agradable.



▲ La versión Doble Cabina ofrece cinco plazas y un confort de marcha más que aceptable, pese a que la banqueta trasera queda cerca del piso.



▲ Las generosas levas detrás del volante permiten cambiar de manera secuencial entre las seis relaciones de la caja automática.

ga, la popular 'bañera'. Mide 152 centímetros de largo por 147 de ancho y 48 de alto, tiene un tratamiento especial para evitar arañazos y admite cargas de hasta 1.075 kilos.

Nos ponemos en marcha. En su última actualización, el L200 estrenó un motor diésel 2.2 DI-D de 150 CV que se apoya en el aditivo AdBlue para cumplir con la normativa en materia de emisiones. La transmisión es automática con convertidor de par de seis relaciones; y se puede cambiar de manera secuencial en la palanca o con las levas del volante.

Sus prestaciones no son de vértigo, pero resultan suficientes como para afrontar

largos recorridos sin problemas. Quizás lo menos atractivo sea la rumorosidad cuando se pisa con fuerza el acelerador, aunque a velocidad de cruce los decibelios no son mucho más escandalosos que los de un gran SUV.

El sofisticado sistema de tracción Super Select 4WD-II permite circular con propulsión trasera, tracción total con gestión inteligente entre ambos ejes, tracción total con bloqueo del diferencial central y, lo mismo, pero accionando la caja reductora. Además, contempla una función que permite elegir entre cuatro programas de conducción: Grava, Arena, Barro/Nieve y Rocas. Se accede a



▲ Los 150 CV del propulsor mueven con cierta soltura un conjunto que supera los 2.100 kilos. Detrás monta ballestas y frenos de tambor.

ellos pulsando un mando situado al lado del selector 4x4. Y junto a ese mando, otro que activa un sistema de control de descensos.

Ya hemos comentado que se pueden realizar largos desplazamientos sin grandes restricciones en confort, me-

jor en tramos rectilíneos que en curvas, donde una dirección de camión -3,7 vueltas de volante- y las inercias provocadas por sus 2.110 kilos en orden de marcha no invitan a forzar demasiado. Si el piso no es muy regular el tren trasero tiende a protagonizar al-

gún rebote, más fuerte cuanto menos peso llevemos en la zona trasera de carga, y los frenos no baten récords.

En ciudad, su longitud y corpulencia no invitan precisamente a aventurarse por calles estrechas o angostos ga-

rajes. Eso sí, el L200 contempla ahora una cámara trasera para evitar 'problemas' marcha atrás.

Sin embargo, donde lo da todo es en el aspecto 'off road'. Notable por pistas de tierra y sobresaliente en retos de mayor calado, donde pocos obstáculos se le resisten. Supera vadeos de hasta 70 centímetros de profundidad y presenta unos ángulos de ataque (30°), salida (22°) y ventral (24°) más que generosos. Además, los neumáticos mixtos 265/60 R18 M+S que equipa ayudan de cara a la motricidad.

En conjunto superó todos los obstáculos de nuestro circuito de pruebas como

si nada, lo más parecido a un tractor y algo que se agradece en tiempos donde los vehículos todoterreno puros están arrinconados por los SUV.

El consumo medio durante la prueba ha sido de 9,6 litros, una cifra digamos que asumible para un modelo de estas características y corpulencia.

En su dotación, con el acabado Motion que nos ocupa, disfrutamos de elementos como un sistema de mitigación de colisión frontal con frenada de emergencia, alerta de cambio de carril, control de velocidad de cruce, asistente de arranque en rampa, climatizador automático, conectividad compatible con Apple CarPlay y Android Auto...

► SUS RIVALES



FORD RANGER DOBLE CABINA 2.0 ECOBLUE AT

Muy bien equipado y, como sus rivales, un coloso por sus aptitudes 'off road'. El cambio automático tiene 10 relaciones. Muy avanzado tecnológicamente.

Precio	39.850 €
Potencia	170 CV
Consumo	9,2 l/100 km
Vel. máxima	180 km/h



NISSAN NAVARA DOBLE CABINA 2.3 DCI ACENTA

Como sus rivales, monta un chasis de largueros, pero se desmarca con un eje trasero sin ballestas. El cambio es manual; y el automático obliga a elegir el motor con 190 CV.

Precio	37.075 €
Potencia	160 CV
Consumo	8,8 l/100 km
Vel. máxima	172 km/h



TOYOTA HILUX CABINA DOBLE 2.4 6X PLUS

El cambio es manual. Si se quiere caja automática hay que apostar por la versión 2.8 con 204 CV, que con descuentos -el 2.4 no los contempla- se queda en 38.685 euros.

Precio	36.524 €
Potencia	150 CV
Consumo	9,7 l/100 km
Vel. máxima	170 km/h

'Smile machine'



La página española de Alpine se inicia con una frase en inglés que es una clara declaración de intenciones: "Smile Machines since 1955". Es decir, "Máquina de Sonrisas desde 1955". Y no se equivoca ni un ápice. Además, la versión S es lo más en Alpine.

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

Decía Emerson Fittipaldi que la velocidad no lo es todo en la vida, y que a veces a menos de 100 km/h se disfruta más de la deportividad de un coche. Y en el Alpine A110S esta afirmación del mítico piloto brasileño no se puede ajustar más a la realidad. Basta seleccionar el modo Circuito para desatar un huracán de sensaciones que no tienen que ir necesariamente unidas a una velocidad elevada. Y es que esta versión del Alpine es una auténtica fábrica de derrapajes, un productor de sonido vibrante y una referencia en ligereza, lo que le permite moverse en carreteras viradas con la soltura de una gacela, la rapidez de un guepardo y la astucia de un león africano.

Respecto a un Alpine A110 Legend, esta versión S cuesta



▲ Cuando se activan los modos de conducción más deportivos, el Alpine A110S es una montaña rusa de sensaciones.

alrededor de 7.000 euros más, sin que los 40 caballos extra o el mayor margen de revoluciones al que está disponible el par supongan mejoras apreciables en prestaciones. Sin embargo, la versión S recibe numerosos extras para convertir el Alpine A110S en una versión mucho más deportiva y radical. Así que el deportivo francés adopta unos frenos Brembo más eficaces, ruedas

de mayor tamaño, un escape más deportivo, unos asientos baquet casi de carreras y una suspensión con muelles un 50 por ciento más rígidos, además de estabilizadoras más firmes. Y a todo ello hay que sumarle un peso aún más ligero que convierte a este coupé en una referencia por su relación peso-potencia. Porque el A110S anuncia 1.114 kilogramos, es decir, 346 kilos menos

que un Porsche 718 Cayman de potencia equivalente y 381 kilos menos que un Audi TTS Coupé; éste, eso sí, con tracción total Quattro. Y este peso, logrado gracias a un chasis de aluminio y a una carrocería que combina ese material con el composite del techo –que en opción, por 2.525 euros, puede ser de fibra de carbono– y las piezas de plástico reforzado de las tapas de los maleteros, no solo permite al A110S mejorar los datos de prestaciones de sus rivales e incrementar la diversión al volante, sino que también logra reducir el consumo a cifras que no se corresponden, por bajas, con lo esperado en un deportivo de casi 300 CV y cambio automático de doble embrague.

A 120 km/h el Alpine A110S gasta 7,7 l/100 km, y a 90 km/h el consumo no sube de 6,5 litros. Y para ver en el ordenador de viaje un con-



◀ El puesto de conducción es muy deportivo, pero hay poco espacio para dejar objetos cotidianos como un móvil. Esta versión S lleva de serie el sistema Alpine Telemetrics de telemetría.



◀ El color Azul Alpine es una opción de 1.886 euros. Y el botón Sport del volante radicaliza aún más la personalidad de esta versión S. Los asientos baquet son de serie.





amas@motor16.com

LA CLAVE

Aunque la ganancia en prestaciones es inapreciable, la versión S del Alpine, con 40 CV más, es sobre todo un coupé todavía más ligero y deportivo, especialmente indicado para lograr sensaciones más radicales. Y los 7.000 euros de diferencia están justificados a base de detalles deportivos que valen lo que cuestan.

sumo de más de 10 litros de media hay que callejear o 'curvear' mucho. Pero el nombre de Alpine evoca a los Alpes y a sus carreteras de curvas, donde los antepasados de este modelo ganaron numerosos rallyes, por lo que ese es su territorio natural. Allí la máquina de sonrisas trabaja a destajo y su propietario tiene aseguradas unas cuantas a

cuenta de cruzadas gloriosas, contravolantes épicos y sonidos de esos que no se olvidan. Lástima que el precio se dispare por encima de los 70.000 euros, aunque todo hace pensar que este nuevo Alpine, en cualquiera de sus versiones, va a sufrir una baja depreciación y se puede convertir, con todo el derecho, en un modelo de colección.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.8 TURBO
Disposición	Central trasero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.798
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	292 CV / 6.400
Par máximo/rpm	32,6 mkg / 2.000-6.400
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automát. doble embrague, 7 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos delanteros	215/40 R18
Neumáticos traseros	245/40 R18
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.114
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.180 / 1.798 / 1.248
Capacidad del maletero (l)	100+96
Capacidad del depósito (l)	45

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	260 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	12,6
De 0 a 50 km/h	1,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,5 (4,4)
Recorriendo (metros)	69
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,4
1.000 m desde 40 km/h en D	21,7
De 80 a 120 km/h en D	2,6
Recorriendo metros	74
Error de velocímetro a 100 km/h	98

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	9,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,5
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,7
A 140 km/h de cruce	8,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	562
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja / Velocidad media	10,5 / 6,9
Media de velocidad alta / Velocidad muy alta	6,1 / 7,1
Ciclo combinado	7,2



PRECIO		72.400 €		NUESTRA VALORACIÓN		
 EMISIONES DE CO ₂ : 163 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		A FAVOR		EN CONTRA	
	COMPORTAMIENTO	*****		Comportamiento divertido y eficaz. Sonido espectacular. Ligereza. Dos maleteros. Consumos razonables. Diseño cautivador.		Sin portaobjetos. Calor en el maletero posterior por los escapes. Precio algo elevado. Asientos eficaces pero sin regulación.
	ACABADO	*****				
	PRESTACIONES	*****				
	CONFORT	*****				
	SEGURIDAD	*****				
	CONSUMO	*****				
	PRECIO	*****				

Un gran fondista



La variante familiar del renovado 308 es una gran baza entre los compactos si buscas espacio y una gran capacidad de maletero. Su atractivo se incrementa por sus buenas maneras dinámicas y un tándem motor-cambio ideal para cubrir grandes distancias.

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

Salvo que tengamos una fobia inexplicable hacia las carreteras familiares, todavía me cuesta entender por qué este tipo de formato no goza de más adeptos en nuestro país. Y es que en ocasiones las comparaciones son odiosas.

El Peugeot 308 SW es un claro ejemplo. Asociado al eficiente motor diésel 1.5 BlueHDi de 130 CV, gestionado con el confortable y sofisticado cambio automático EAT8 y decorado con su traje más exclusivo GT Pack, cuesta solo 239 euros más que el 308 de carrocería hatchback.

Es una cifra irrisoria si tenemos en cuenta que ofrece más espacio en las plazas traseras y multiplica la capacidad del maletero hasta los 610 litros –420 su 'rival'-. Y salvo que tengas la superlicencia para pilotar un F-1, no notaremos diferencias dinámicas ni una merma palpable en rendimiento o consumo.

Dicho esto, nuestro protagonista no busca un enfrentamiento directo con su hermano de sangre, y sí fren-



▲ El tacto general es muy agradable, ideal para cubrir largos desplazamientos, por confort y por un consumo más que aceptable.

te a la nutrida competencia. En este sentido, es un modelo sumamente equilibrado que brilla en todos los frentes.

Antes habrá que pasar una pequeña prueba. El 'particular' puesto de conducción i-Cockpit no gusta a todo el

mundo, pero confieso que me encuentro cómodo en ese escenario de volante pequeño y en una posición baja. No pasa lo mismo con la pantalla táctil del salpicadero, que asume tanto protagonismo que deja de ser intuitiva en ocasiones.

Donde sí existe unanimidad es a la hora de valorar su excelente dinámica. No será el más ágil del segmento, ni el más confortable, pero resulta predecible y estable en curva. El tarado de la suspensión es más bien firme, pero no sacude especialmente a los ocupantes y limita los balanceos de la carrocería.

El rendimiento del propulsor diésel quizás tampoco bata récords, pero nadie se sentirá frustrado cuando pise con ganas el acelerador. De hecho, necesita 7,9 segundos para pasar de 80 a 120 km/h, un tiempo y unas distancias que nos permiten adelantar con cierta solvencia.

El cambio automático de ocho relaciones con convertidor de par facilita mucho las cosas. Es muy suave y refinado en su funcionamiento, y ofrece una función manual que nos permite cambiar de



▲ El puesto de conducción i-Cockpit, con un volante pequeño y bajo, y el cuadro por encima, es un tanto particular. El cambio automático con convertidor de par tiene 8 velocidades.



distancias de frenado, apoyadas en los generosos neumáticos 225/40 R18 que porta de serie. Y su dotación, con el acabado GT Pack de la unidad probada, es otro de sus atractivos, tanto en seguridad como por los asistentes de conducción o la conectividad.

manera secuencial mediante las levas del volante. En cualquier caso, para proteger la mecánica siempre saltará de marcha si forzamos.

Además, podremos elegir en el asistente de conducción entre el perfil Eco y el Sport, variando los parámetros de la dirección, del cambio y de la sensibilidad del acelerador. En el más económico hemos firmado un consumo medio de 5,4 l/100 km. Y en Sport crea una acústica artificial del motor por los altavoces.

Al confort de marcha, agradable tacto general y buena dinámica añade unas brillantes



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 BLUEHDI 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 3.750
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.D.

DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	225/40 R18
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.394
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.585 / 1.804 / 1.470
Capacidad del maletero (l)	610-1.660
Capacidad del depósito (l)	53

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	203 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,9 (9,7)
Recorrido (metros)	168

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,4
1.000 m desde 40 km/h en D	30,2
De 80 a 120 km/h en D	7,9
Recorrido (metros)	225
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%

DISTANCIAS DE FRENADO	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h (metros)	13,2 / 35,4 / 50,0
SONORIDAD	
A ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h (db)	43,0 / 61,8 / 68,4

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,9 km/h de promedio	5,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,3
En conducción dinámica	9,0

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	5,8
A 140 km/h de cruce	7,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	981

CONSUMOS OFICIALES	
Promedio de velocidad baja / velocidad media	5,5 / 4,6
Promedio de velocidad alta / velocidad muy alta	4,1 / 5,2
Consumo combinado	4,8

SUS RIVALES



FORD FOCUS SPORTBREAK 1.5 ECOBLUEAT8 ST-LINE X

Brinda un gran talante deportivo, es el más largo, ofrece una buena habitabilidad trasera y el maletero es menor. Muy bien equipado, su precio es el más accesible.

Precio	31.266 €
Maletero	608 l
Consumo	4,8 l/100km
0 a 100 km/h	10,5 seg.



SEAT LEÓN SPORTSTOURER 2.0 TDI 150 CV DSG6 FR

Referencia dinámica, presume de las mejores prestaciones gracias a su mayor potencia y cilindrada... y homologa menos consumo. El maletero es enorme.

Precio	34.270 €
Maletero	620 l
Consumo	4,5 l/100km
0 a 100 km/h	8,8 seg.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Prefiere las pruebas de fondo que las de velocidad, aspecto donde su motor diésel de 130 CV y el cambio automático contribuyen al buen consumo y agradable tacto general. También destaca por su dinámica, y su formato familiar incrementa el espacio y multiplica la capacidad del maletero.

«El Renault 5 eléctrico llegará en el primer semestre de 2024»

Dos semanas después de presentar Renaulution, Luca de Meo, director general del Grupo Renault desde el pasado año, explica a Motor 16 más detalles sobre el plan estratégico que revolucionará los cuatro pilares del fabricante: Renault, Dacia, Alpine y la marca de movilidad y servicios Mobilize.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El italiano Luca de Meo, que en 2020 se puso al frente del Grupo Renault, se ha propuesto reorientar la estrategia del fabricante francés, que dejará de centrarse en la consecución de volumen para buscar la creación de valor. Y su plan estratégico Renaulution se basa en tres fases: Resurrección, que se extenderá hasta 2023 y se ocupará de recuperar el margen y generar liquidez; una segunda fase llamada Renovación, prolongada hasta 2025 y que dará lugar a la renovación y el enriquecimiento de las gamas para contribuir a la rentabilidad de las diferentes marcas del grupo; y una tercera, Revolución, que se iniciará en 2025 y basculará el modelo económico hacia la tecnología, la energía y la movilidad, convirtiendo al Grupo Renault en pionero de cara a las nuevas movildades. Si hubiese que elegir una imagen para ilustrar la nueva estrategia sería el Renault 5 Prototype, un 'concept' desvelado a la vez que todo el plan, y con el que la firma del rombo quiere «democratizar los vehículos eléctricos» en Europa.

—¿Para cuándo exactamente el nuevo Renault 5?

—El Renault 5 será solo eléctrico y llegará en el primer semestre del 2024. Necesitamos todo este tiempo para transformar la planta donde se fabricará y asegurarnos de que el suministrador de baterías podrá abastecernos con la capacidad que requeriremos. Porque no se-

rá un coche de imagen, sino un coche destinado a grandes volúmenes de venta y accesible para la gente. Pienso que los eléctricos deben tener un precio más competitivo, entre 20.000 y 30.000, pues esas son las cantidades que se gasta la gente. El nuevo Renault 5 eléctrico, con el que bajaremos los costes del producto, sustituirá al ZOE, que a pesar de ser pequeño se mueve entre 30.000 y 33.000 euros, aunque después las ayudas ajusten ese precio y hayan logrado que se venda bien. Pero nuestro desa-



◀ Dacia Bigger Concept, Renault 5 Prototype, Mobilize EZ-1 o el equipo Alpine de F-1 ilustran la nueva etapa en el grupo francés.

fío es bajar el precio de los eléctricos.

—Se recurre de nuevo a un coche del pasado como inspiración... ¿Se han agotado las ideas?

—Las grandes marcas siempre tienen productos icónicos, y el Renault 5 es un clásico para Renault. Y si analizas cada detalle del coche te das cuenta de que entre el primero y este Renault 5 Prototype todo cambia, por más que recuerde al anterior. Y solo hemos enseñado un producto de todos los que lanzaremos. Entre lo que aún no se conoce hay diseños muy innovadores en los que está tra-

bajando Gilles Vidal, como por ejemplo nuestros futuros vehículos para los segmentos C y D. De la misma manera que están haciendo Alejandro Mesonero-Romanos en Dacia o Anthony Villain en Alpine.

—Y planes sobre las baterías de estado sólido o las pilas de combustible?

—De las baterías de estado sólido se lleva hablando mucho, y acabarán llegando, pero igual que hace años se hablaba de 2025 como fecha probable, ahora ya se habla de 2030, y

de transporte porque la batería ocupa y, sobre todo, pesa mucho. En cambio, si el vehículo cuenta con una batería más pequeña, de 40 o 50 kW por ejemplo, y también equipa una pila de combustible, que con solo 6 kilos de hidrógeno logra la autonomía de una batería de 125 kW, pues lo solucionaríamos mejor. Y hay que buscar soluciones así porque si la normativa europea sigue su camino como está previsto, para 2025 y 2026 estaríamos hablando de la muerte del diésel, incluso en comerciales.



lo lógico es que su uso comience por fabricantes pequeños. En cuanto a la pila de hidrógeno, es una tecnología que contemplamos en el plan, aunque la dedicaremos sobre todo a vehículos comerciales grandes o medianos. En Renault lo vemos como una solución Range Extender, destinada a alargar la autonomía cuando la batería de alta capacidad se agote. Imaginemos que en un vehículo comercial usásemos una batería de 125 kW para tener mucha autonomía, pero en ese caso estaríamos restando capacidad

—¿Hay alguna época dorada de Renault en cuanto a productos o imagen que sirva de ejemplo?

—Puede sonar un poco nostálgico, pero considero que los años 90 fueron un periodo glorioso para Renault al que podemos aspirar. En 1993 la empresa estaba muy mal, pero con modelos innovadores como Twingo, Kangoo, Scénic y la familia Mé-

gane al completo, cinco años después Renault se comía el mundo. Creo que ahora una de las fórmulas pasa por disciplinar el potencial de la marca, porque muchas veces hemos creado cosas pero luego no hemos aguantado en ese camino y no hemos invertido lo suficiente. Inventamos el monovolumen con el Espace y años después los alemanes llegaron al segmento y lo rentabilizaron mejor. Y ocurre lo mismo con los eléctricos, pues empezamos a la vez que Tesla, pero mientras ellos siguieron invirtiendo nosotros no lo hemos hecho como debíamos. En cambio, y dicho con respeto, apostábamos por modelos como el Avantime o el Vel Satis, que casi nadie quería; pero era donde gastábamos el dinero.

—Ha comentado que un 20 por ciento del negocio estará en la nueva marca de movilidad y servicios Mobilize, pero ¿cómo se distribuirá el 80 por ciento restante?

—Pues no lo sé todavía, pero lo que sí sé es que debemos contar con fuentes de negocio que den beneficio, porque muchas marcas ya no ganan dinero con los coches que fabrican y venden, y ganan dinero solo con la posventa. Hemos llegado a un punto en el que se gana con la posventa o en el que ganan otros que no somos nosotros, como las aseguradoras. Es decir, corremos con la parte que más inversiones exige, y es la que menos da. En cualquier caso, mi papel pasa por motivar a los ingenieros para que sean eso, ingenieros, y no gestores de proyectos. Creo mucho en la nueva línea de productos, que por ejemplo supondrá la entrada de Dacia en el segmento C. Y aunque Alpine seguirá siendo una marca de nicho, y con todos sus vehículos eléctricos, el objetivo es que tenga tres modelos, y que dos de ellos sean de segmentos donde se vende. Cada semana leo que ha nacido una nueva empresa china o californiana del automóvil capaz de relegar a marcas de siempre como Renault, que tiene

120 años de historia, y ya estoy un poco harto de eso, así que hemos decidido hacer lo mismo, y empezar de nuevo con Alpine para darle el sentido que queramos.

—¿Mantiene la idea de los 15.000 euros para el Dacia Spring?

—Anunciaremos el precio a finales de marzo, y sí puedo decir que será el eléctrico más asequible del mercado, pero la idea es ganar dinero. Porque estoy aquí para que ganemos dinero.

—¿Y los eléctricos sirven para ganar dinero?

—Sobre eso estoy hablando mucho desde mi llegada porque hay leyendas urbanas. Es cierto, por ejemplo, que en los eléctricos se simplifica la fabricación porque la batería llega de fuera y el tiempo dedicado baja en torno al 30 por ciento; pero, al final, un coche es un coche. Y en cuanto a la posventa, hemos visto que al final con un ZOE ganamos más que con un Clio, pues el cliente del eléctrico es más fiel al taller oficial mientras que el del Clio acaba yendo al del amigo. Es cierto que los eléctricos tienen menos mantenimiento y que apenas se rompen, pero también que si hay un problema, puede ser más caro. Además, ganaremos dinero en el futuro con las update de software con las que el cliente actualizará su coche.

—¿Y Dacia se hará una marca más independiente cuando crezca su gama? Con red oficial separada, por ejemplo...

—Dacia sí deberá ir tomando un camino que podemos llamar independiente, pero sin perder su razón de ser, es decir, manteniendo su personalidad y usando tecnología de costes bajos. Pongo un ejemplo: en Brasil tenemos situada a Renault en el mercado en segmentos muy bajos, pues principalmente vendemos modelos A y B, pero cuando situemos a Renault más arriba necesitamos que Dacia pase a ocupar ese espacio dejado por Renault.



«CREO MUCHO EN LA NUEVA LÍNEA DE PRODUCTOS, QUE POR EJEMPLO SUPONDRÁ LA ENTRADA DE DACIA EN EL SEGMENTO C»



PROPUESTAS ANFAC PARA EL DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA ELÉCTRICA DE ACCESO PÚBLICO

ANFAC propone 16 medidas dirigidas a impulsar la transición del vehículo de combustión interna al vehículo eléctrico a través del desarrollo de la infraestructura de recarga de acceso público.

MEDIDAS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL

- MEDIDA 1:** Aprobación de objetivos vinculantes de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público por años y potencias en España.
- MEDIDA 2:** Reconocimiento de interés estratégico nacional para proyectos de despliegue de infraestructuras de recarga de acceso público de alta potencia (>250 kW).
- MEDIDA 3:** Actuaciones para incrementar el número de puntos de recarga de acceso público interurbano a corto plazo.

MEDIDAS PARA LA ELIMINACIÓN DE BARRERAS REGULATORIAS Y ADAPTACIÓN DEL MARCO JURÍDICO ACTUAL

- MEDIDA 4:** Desarrollo complementario o adicional a la declaración de utilidad pública (>250 kW).
- MEDIDA 5:** Incentivación del despliegue en autopistas y autovías de la Red General de Carreteras del Estado (o en otros centros de interés designados por las Administraciones Públicas).
- MEDIDA 6:** Transparencia de la capacidad de consumo de la red de distribución.
- MEDIDA 7:** Recomendaciones para que las entidades locales puedan desarrollar o simplificar el marco regulatorio para el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público.
- MEDIDA 8:** Fomento de la infraestructura de recarga inteligente de los vehículos eléctricos en los apartamentos de los edificios.

MEDIDAS DE IMPULSO ECONÓMICO

- MEDIDA 9:** Ayudas a la implantación de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.
- MEDIDA 10:** Exención tipo impositivo reducido (temporal) del Impuesto Especial sobre Electricidad.
- MEDIDA 11:** Exención de aplicación de cargos a la electricidad destinada a su uso como combustible en puntos de recarga pública (>250 kW).
- MEDIDA 12:** Inclusión de los proyectos de reforzamiento de red necesarios para la instalación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos de alta potencia (>250kW) en los planes de inversiones anuales y plurianuales de los distribuidores eléctricos.

MEDIDAS DE LIBERALIZACIÓN Y PROTECCIÓN A CONSUMIDORES

- MEDIDA 13:** Registro de puntos de recarga de acceso público.
- MEDIDA 14:** Intemperibilidad para el pago en los puntos de recarga de acceso público.
- MEDIDA 15:** Transparencia de costes en la factura del sistema de remuneración de la energía para evitar riesgos de arbitraje de precios.
- MEDIDA 16:** Mantenimiento de los puntos de recarga de acceso público y aseguramiento de la operación.

► José López-Tafall, director general de Anfacy, ha alertado sobre la falta de infraestructuras de carga.

ESPAÑA, A LA COLA DE EUROPA EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS

Anfac pide que se acelere la red de recarga de eléctricos

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha presentado 16 medidas para impulsar la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en nuestro país, que en lo que se refiere a la red de acceso público está diez puntos por debajo de la

media de la Unión Europea. Según Anfacy, poner en marcha este plan es necesario si el Gobierno quiere lograr los compromisos de descarbonización y el desarrollo del coche eléctrico que se ha marcado como objetivo para el futuro.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) prevé que para 2030 se alcanzará un parque de vehículos eléctricos de cinco millones, de los que tres millones serán turismos. Para ello, nuestro país necesitará contar con la infraestructura de recarga necesaria, pero en la actualidad la red cuenta con menos de 8.500 puntos accesibles al público.

Según señala José López-Tafall, director general de Anfacy, "las empresas del sector están haciendo enormes esfuerzos en inversión, innovación y promoción para mejorar la descarbonización del parque y cumplir los objetivos del país, pero es necesaria una actuación más contundente y comprensiva por parte de las administraciones para incentivar la compra de eléctricos. Pese a la amplia oferta de vehículos, un gran escollo a abordar es la escasez de infraestructuras de recarga de acceso público».

45 DE CADA 100 NO HAN PASADO LA REVISIÓN, DICE AECA

Casi la mitad de los vehículos circulan con la ITV caducada

45 de cada cien vehículos que circulan por España lo hacen con la ITV caducada, frente al 20 por ciento de antes de la pan-

demia, según los datos que maneja la asociación AECA-ITV, integrada por casi la totalidad de las entidades que prestan este

servicio de inspección en España.

Esta entidad recuerda que el hecho de no pasar las revisiones puede suponer un grave riesgo para la seguridad vial, y además advierten que los vehículos cuya fecha de vencimiento de la ITV sea posterior al 1 de septiembre de 2020 no disponen de ninguna prórroga por el efecto del coronavirus y sus propietarios deben pasar la ITV



la frase

Joe Biden. Presidente de EE.UU.

«El gobierno federal posee una enorme flota de vehículos*, que reemplazaremos con vehículos eléctricos limpios fabricados en Estados Unidos por trabajadores estadounidenses».

*El gobierno de Estados Unidos tiene un parque de unos 645.000 vehículos, y solo unos 3.215 de ellos eran eléctricos en 2020. Se calcula que reemplazar la flota costará unos 16.600 millones de euros.

un 59 por ciento eran de gasolina y solo un 7 por ciento equipaban motor diésel.

De cara a 2021, Divar prevé unas ventas totales en el mercado español de alrededor de 975.000 unidades, mientras que las estimaciones para su marca alcanzan alrededor de 56.000 unidades, con un crecimiento previsto de un 22 por ciento.

Balance Hyundai 2020 Aumenta cuota de mercado

Hyundai ha cerrado 2020 en el séptimo lugar del ranking de ventas en España, con unas matriculaciones totales de 45.405 unidades, con una caída inferior a la del mercado: 27,5 por ciento. Esto supone que la cuota de mercado de la marca coreana en España ha crecido del 4,9 al 5,3 por

ciento. Los datos anunciados por Leopoldo Satrustegui, director general de la marca en España, hacen referencia también al importante aumento en el canal de particulares, que suponen el 64,5 por ciento de las ventas frente al 50,2 por ciento de 2019.

Además, según ha señalado Satrustegui, Hyundai se ha situado en vanguardia del mercado en la electrificación, pues es la segunda marca en ventas en el mercado de modelos electrificados y la tercera en cuanto a modelos cien por cien eléctricos. Una estrategia que va a potenciarse en este 2021, en el que pretenden duplicar los 15.426 coches electrificados vendidos. Para 2021 Satrustegui estima un crecimiento del merca-



do total de entre un 15 y un 20 por ciento; mientras que en su marca el objetivo está en crecer un 21 por ciento para llegar a las 55.000 unidades vendidas y elevar la cuota de mercado hasta el 5,6 por ciento.

Nissan Ávila Nuevos proyectos

Nissan está concretando los planes de futuro para su planta de Ávila, que podrían traducirse en la incorporación de entre 150 y 170 nuevos trabajadores en los próximos meses, que se sumarían a los 250 que están actualmente en plantilla. En concreto, la factoría está a la espera de la adjudicación de dos nuevos proyectos: la fabricación de la estructura

la cifra

32.020.351

Es el número de vehículos que componen el parque automovilístico español, según el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA). En 2020 se produjeron en nuestro país 11.205.395 altas de vehículos asegurados y 10.957.956 bajas, por lo que el parque creció un 0,76 por ciento, la mitad que en el año anterior.

de la suspensión de un nuevo modelo para la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi y la producción de paragolpes de recambio para la Nissan. Además, Nissan ha llegado a un acuerdo con la Junta de Castilla y León para iniciar las obras del centro logístico de la compañía, que cambiará de ubicación para estar más cerca de la fábrica, y que se prevé entrará en funcionamiento dentro de un año.

Nombramientos JESÚS PRESA

Es el nuevo director de Comunicación, Impacto Social y Asuntos Públicos del **Grupo Renault en España**. Su trayectoria en el Grupo comenzó en 1989 al ser nombrado responsable de Prensa Económica y Social. En 1993 pasó a ser jefe de Prensa de Renault y en 2005, director de Comunicación.

MERCEDES GARCÍA

Ha sido nombrada directora de Comunicación del **Grupo Renault en España** y se responsabilizará de este área para todas las marcas del Grupo, en el que comenzó en 2004 como responsable de Comunicación Interna y fábricas, y en 2009 fue nombrada responsable de Comunicación Interna.

ANTONIO CRESPO

El nuevo **Director Comercial de Michelin España-Portugal** se incorporó al Grupo en 1984 y ha ocupado distintos puestos de dirección tanto en Francia como en países de Latino-

américa. Antes de regresar a España era Director Comercial B2B para América del Sur.

NURIA VISA

La nueva directora de Posventa de **Skoda España** llegó al Grupo Volkswagen en 2007 y ocupaba en la actualidad el cargo de responsable de Logística de Recambios en el Departamento de Posventa de VW Group España Distribución.

LAURA GÓMEZ

Es ya directora de Planificación de **Skoda España**. Ingresó en el Grupo Volkswagen en 2011 y en 2018 fue nombrada Project Coordinator, reportando directamente a Francisco Pérez Botello, presidente de VW Group España Distribución.

ISABEL POBLACIONES

Es la nueva responsable de Comunicación de la fábrica de **Stellantis** en Zaragoza. Llegó a PSA en 2009 y ha ocupado distintos puestos de responsabilidad en los departamentos de Compras y Finanzas.



▲ Jesús Presa



▲ Mercedes García



▲ Antonio Crespo



▲ Nuria Visa



▲ Laura Gómez



▲ Isabel Poblaciones



▼ El Compass actualiza su imagen, y la versión 80th Anniversary será la primera que luzca este diseño en Europa.

Estrenos de aniversario

80 años cumple Jeep, en plena forma. Y para celebrarlo, lanza una serie especial de sus modelos. El Compass es el más llamativo.

Puede que no haya un octogenario con mejor salud y aspecto que Jeep en la industria del automóvil. La firma americana vive un momento dulce tanto en el apartado de las ventas como en su gama de productos tras dar un giro radical hacia la electrificación en su gama con las versiones híbridas enchufables 4xe, que combinan esa tecnología de propulsión limpia con la tracción total, seña de identidad de la firma.

Los 80 años han dado pie también a celebrarlos con los clientes de todo el mundo lanzando una versión especial de sus modelos más emblemáticos. Un acabado 80th Anniversary que se ofrece en los Renegade –ya disponible en el mercado–, el Wrangler

y el Compass –en ambos casos, a la venta en la inminente primavera–.

Es este último, precisamente, el más llamativo, pues la marca americana ha mostrado sobre esta versión 80th Anniversary la renovación del SUV de talla media de Jeep. El Compass muestra diseño renovado y una gran carga tecnológica. Esta versión será la primera que se ponga a la venta del nuevo Compass en el mercado europeo, y lo hará en variantes con motores de gasolina, diésel y los híbridos enchufables de la gama 4xe. Además, contará con nuevos sistemas de seguridad que la marca aún no ha especificado. Este modelo conmemorativo se caracteriza por detalles de diseño exclu-

sivos, como logos específicos y nuevas llantas de aleación de 18 pulgadas.

Esta personalización será común a los otros dos modelos que contarán con esta versión especial. El Renegade, modelo de entrada a la gama, contará con detalles de color Granite Crystal en la parrilla, llantas de aleación de 18 pulgadas y logos conmemorativos, además de lunas tintadas o el pack Full LED con luces de cruce diurnas, faros delanteros, luces antiniebla y pilotos traseros de LED. Y en el interior, asientos de tejido gris oscuro con diseño de rombos –también disponibles en piel negra–, costuras color tungsteno y logo 80th Anniversary. Los motores para esta versión del Renegade serán

EL WILLYS MB EMPEZÓ TODO

En 1941 el Willys MB fue el primer vehículo 4x4 producido en serie. Ahí nació la leyenda de una marca convertida en sinónimo de aventura y todoterreno. Una historia forjada con modelos míticos como el Wrangler en la que a la dureza y robustez se han ido sumando elementos como confort, conectividad o electrificación para formar el ADN de Jeep. Este 2021, año del 80 cum-



▲ El logo del 80 aniversario de Jeep va a estar presente en las celebraciones de todo el año.

pleaños de la marca, va a estar marcado por un calendario de celebraciones con eventos específicos creados para acercar a los clientes y entusiastas a la marca el legado aventurero y también su futuro.

un diésel de 130 CV, dos gasolina con 120 y 150, y la versión PHEV de 190 CV.

En cuanto al Wrangler, solo estará disponible en la versión híbrida enchufable 4xe, que rinde 380 CV de potencia y tiene tracción total. Y, por supuesto, en su diseño toman protagonismo las referencias al cumpleaños de Jeep. Llantas específicas, faros full LED, capota rígida del color de la carrocería, el logo especial 80th Anniversary en los laterales o asientos de piel negra con costuras color tungsteno y logo, con el salpicadero tapizado en piel con costuras negras específicas son algunos de esos detalles.



Con mentalidad eléctrica

Tras el Corsa-e, Opel lanza este año otros siete modelos eléctricos o híbridos enchufables, y todos con acceso a nuevas experiencias de uso.

El proceso de electrificación está cogiendo velocidad en Opel, que ya ofrece el Corsa-e totalmente eléctrico –motor de 136 CV y batería de 50 kW con 337 kilómetros de autonomía– y las versiones híbridas enchufables del Grandland X –225 y 300 CV–, y finalizará el 2021 con otros seis modelos ‘0 Emisiones’ en su gama: Vivaro-e y Zafira-e Life, Mokka-e –en la foto superior, con carrocería verde–, Combo-e y Combo-e Life –más información en la página 19– y el sucesor cien por cien nuevo del actual Astra, que llegará también con una variante electrificada, posiblemente ‘plug-in hybrid’. De hecho, Opel quiere que todas sus gamas de modelos cuenten al menos con una versión eléctrica o electrificada cuando llegue el año 2024.

Intenso calendario de lanzamientos que se complementa con otras acciones. Por ejemplo, la única marca alemana de Stellantis –el nuevo grupo



▲ Los eléctricos de Opel incluyen de serie tres años de navegación conectada gratuita y un año de la aplicación Charge My Car sin coste.

formado por PSA y FCA tras su fusión– ha puesto en marcha en nuestro país una campaña bautizada ‘Opel Goes Electric’ que permite a los usuarios interesados reservar una prueba de cualquier Opel eléctrico o PHEV ya disponible.

Si los servicios conectados son clave en un automóvil moderno, en los eléctricos resultan esenciales. De ahí que, sin ir más lejos, el Corsa-e incorpore de serie, como el resto de vehículos electrificados de la marca, el OpelConnect, que

agrupa una serie de servicios inteligentes como e-Call –llamada de emergencia al 112, que es automática en caso de accidente–, b-Call –llamada por avería para disponer de asistencia rápida en carretera–, información y estado del vehículo –mantenimiento, alertas y datos sobre el estado de ‘salud’ de nuestro coche–, la función E-Remote Control –desde un smartphone permite programar y gestionar la carga de la batería, comprobar su nivel de carga o preclimatizar el habitáculo para que alcance la temperatura deseada mientras esté enchufado para no restar después auto-

mía una vez nos pongamos en marcha– o gestión del viaje y la conducción –nos da datos de cada desplazamiento y localiza el coche, incluso guiándonos hasta él–.

El comprador del Corsa-e disfrutará gratuitamente durante tres años de la navegación conectada –concluido ese periodo la tarifa es de 69 euros por año y de 129 si contratamos tres años, o de 99 y 199 euros, respectivamente, si queremos la navegación conectada con servicio de aler-



▲ Desde su smartphone, el cliente puede programar el proceso de recarga de la batería o preclimatizar el habitáculo.

ta de radares–. Y también es gratis durante el primer año el servicio Charge My Car de Free2Move, que nos da acceso a una extensa red de puntos de carga en toda Europa: sabremos dónde están y cómo ir, qué tipo de cargadores tienen y con qué tarifas, si están libres u ocupados... Asimismo, mediante Free2Move –cuyo coste tras finalizar el primer año es de 4,99 euros al mes– dispondremos del servicio Rent, que permite al cliente disfrutar en condiciones ventajosas de un vehículo de alquiler –por ejemplo, si pensamos realizar un largo viaje y queremos un coche con motor de combustión– para periodos desde un día hasta un año.

El Corsa-e, como el resto de modelos eléctricos de Opel, se beneficia de una garantía para la batería de 8 años o 160.000 kilómetros para al menos el 70 por ciento de su capacidad de carga original, y el cliente recibirá un Certificado de Capacidad de la Batería si cambia de Opel para asegurar el valor de reventa de su coche.



▲ Nuevo diseño también en un interior con más opciones de conectividad. Y la electrificación como gran argumento. El Compass llegará con versiones diésel, de gasolina y los híbridos enchufables 4xe.



▲ Están disponibles en 65 medidas, que van de las 15 a las 20 pulgadas. Su diseño les permite evacuar hasta 14,2 litros de agua por segundo.



Adherencia inteligente

Una banda de rodadura adaptativa hace especiales a estos Cinturato All Season SF2 de Pirelli, que ofrecen seguridad en las cuatro estaciones.

Los neumáticos para 'todas las estaciones', también denominados All Season, han experimentado un gran avance técnico en los últimos tiempos, evolución que les ha permitido ganarse la confianza de los clientes que buscan garantizar su seguridad en cualquier estación del año. Muestra de ello es que sus ventas en Europa suponían solo el 3 por ciento del total en 2014, mientras que para 2025 se espera que la proporción alcance el 20 por ciento del mercado: uno de cada cinco neumáticos vendidos será All Season. Aquí igual el cambio climático juega un papel fundamental, porque nevadas copiosas o lluvias torrenciales son cada vez más comunes.

Sin embargo, los españoles aún nos mostramos reticentes a la adquisición de neumáticos All Season. Leyendas urbanas sobre desgastes prematuros por las altas temperaturas del verano o sobre la baja adherencia en seco pueden estar detrás de que aquí solo apueste por este tipo de neumático un 7 por ciento de los clientes, cuando en Alemania esa cifra sube al 22 por ciento.

Pirelli quiere poner remedio a estos 'miedos' con su nuevo Cinturato All Season SF2, un neumático que se caracteriza por estrenar una banda de rodadura adaptativa. Su punto fuerte.

Solo un químico cualificado entendería su avanzada



formulación, pero la casa italiana asegura que, gracias a sus compuestos, el neumático varía en función del clima. Si hace calor se hace más rígido y estable, pero con el frío se torna blando y flexible. Esto también permite que sus surcos queden abiertos cuando circulamos por nieve o agua, reduciendo las distancias de

▶▶ Su banda de rodadura es capaz de variar el diseño para adaptarse a condiciones de verano o invierno. Así logra multiplicar por dos su durabilidad. Y se ofrecen con tecnología Elect, para híbridos y eléctricos.

frenado –respecto a su antecesor se han verificado mejoras de 3,5 metros en seco y de 2 metros en mojado–, optimizando el agarre y evitando el aquaplaning. De hecho, son capaces de evacuar hasta 14,2 litros por segundo.

También logran multiplicar por dos su vida útil, reciben el distintivo 'B' en resistencia a la rodadura y se coronan como el producto más silencioso en su categoría. Sin pasar por alto que se pueden combinar con las tecnologías Seal Inside –un sellador interno en caso de pinchazo–, Run Flat y Elect. Y es que este Cinturato All Season SF2, disponible en 65 medidas entre 15 y 20 pulgadas, también cuenta con una configuración específica dirigida a vehículos eléctricos y electrificados.



▲ De izquierda a derecha, David López (Auto Bild), Luis Ramos (Coches.com), José Antonio Prados (Vida Premium), Luis de los Reyes (Autonoción), José Antonio Frade (Suzuki Motor Ibérica), Antonio Guzmán (Revista del Motor), Ignacio de Haro (Periodismo del Motor), Pilar Enjuto (Suzuki M.I.) y Carlos Hernández (Autofácil).

Solidaridad en el ahorro

Suzuki ha entregado 3.170 kilos de comida al Banco de Alimentos de Madrid gracias a la quinta edición de su test de eficiencia 'Litros x Kilos'.

Como en años anteriores, la quinta edición de la competición para periodistas 'Litros x Kilos' ha traducido el ahorro de combustible conseguido por el vencedor de cada categoría al volante de un modelo de Suzuki en kilos de alimentos que la marca japonesa dona al Banco de Alimentos de Madrid, una acción solidaria siempre plausible que en los delicados momentos que vivimos alcanza una relevancia especial.

En esta ocasión, Suzuki Motor Ibérica desplegó para la realización del test de consumo una flota compuesta por varias unidades de sus siete modelos más recientes, electrificados en todos los casos. En concreto, un híbrido enchufable –el Across PHEV–, un híbrido autorrecargable –el Swace HEV lanzado hace solo unas semanas– y cinco versiones dotadas de mecánicas con hibridación suave MHEV –Ignis 4x4 Hybrid, Swift Hybrid, Swift Sport Hybrid, S-Cross 4WD Hybrid y Vitara 4WD Hybrid–; lo que daba lugar esta vez a siete competiciones diferentes, todas sobre el mismo itinerario, cubierto bajo condiciones reales de conducción por Madrid y sus alrededores.

En total, 57,7 kilómetros de ruta que los participantes debían recorrer en una hora aproximadamente con el objetivo, no solo de vencer a sus contrincantes equipados con el mismo modelo, sino de rebajar al máximo el promedio real en comparación con la homologación en ciclo mixto WLTP. Porque esa es la fórmula fundamental de la prueba 'Litros x Kilos' organizada por Suzuki Motor Ibérica: a mayor ahorro de cada

ganador, más kilos de alimentos donados, pues el ahorro de combustible de toda la gama se multiplica por 1.000, y el resultado son los kilos que se entregarán al BAM.

Impulsados por el espíritu solidario, pero también por la inmisericorde rivalidad entre camaradas de profesión, los conductores lograron esta vez resultados asombrosos, como el 46,3 por ciento de reducción de Carlos Hernández, ganador en la ca-



▲ Siete monturas esta vez para que los periodistas compitiesen en busca del máximo ahorro: Vitara 4WD Hybrid, S-Cross 4WD Hybrid, Across PHEV, Swace HEV, Swift Sport Hybrid, Swift Hybrid e Ignis 4x4 Hybrid.

RESULTADOS DE LA PRUEBA			
MODELO	PERIODISTA / MEDIO	L/100KM PRUEBA	MEDIA WLTP
Suzuki Ignis 4x4 Hybrid	Carlos Hernández (Autofácil)	2,9	5,4
Suzuki Swift Hybrid	Ignacio de Haro (Periodismo del Motor)	2,8	4,9
Suzuki Swift Sport Hybrid	Antonio Guzmán (Revista del Motor)	3,5	5,6
Suzuki Swace HEV	Luis de los Reyes (Autonoción)	3,1	4,5
Suzuki Vitara 4WD Hybrid	David López (Auto Bild)	3,6	6,2
Suzuki S-Cross 4WD Hybrid	Luis Ramos (Coches.com)	3,9	6,2
Suzuki Across PHEV	José Antonio Prados (Vida Premium)	0,0	1,0

tegoría Ignis, o el 41,9 por ciento conseguido por Antonio Guzmán, vencedor entre los que se pusieron al volante del Swift Sport. Promedios de 2,9 l/100 km en el primer caso y de 3,5 l/100 km en el segundo que suponían, respectivamente, reducciones de 2,5 y 2,1 litros frente a la media WLTP.

Tras la prueba, como tradicional colofón, los ganadores de las respectivas categorías, acompañados por Joaquín Chaguaceda, Product Mana-



▲ La ruta de la prueba media 57,7 kilómetros, que los participantes debían cubrir en una hora aproximadamente.

ger de Producto de Suzuki Motor Ibérica, y Pilar Enjuto, Responsable de Marketing de Suzuki Motor Ibérica, en-

tregaron personalmente los 3.170 kilos de alimentos donados a la Fundación Banco de Alimentos de Madrid, representada durante el acto por su directora general, Gemma Escrivá de Romaní, y por Indalecio Martínez, del equipo Operación Kilo.

PREMIO DE DISEÑO

MINI YA TIENE FINALISTAS

El Premio Mini de Diseño, que busca creadores con proyectos para cambiar las ciudades y transformar la vida urbana, ya tiene finalistas. Basurama, Contenedor Blanco, Colectiu Punt 6 y Green Urban Data son los equipos que competirán en la final de este certamen, dotado con 15.000 euros y el disfrute de un modelo de la marca durante un año. El premio se enmarca dentro del Madrid Design Festival, que tiene como objetivo convertir a Madrid en capital del diseño.

ATENTOS A...

HASTA EL 26 DE DICIEMBRE

El **Museo Alfa Romeo** convoca cada mes a sus seguidores de forma virtual a un evento en el que **repasará doce momentos cruciales de su historia.**

CITROËN VISITA AL MUSEO
Citroën ha abierto su Museo del Confort by Nuevo Citroën C4, la primera galería virtual que se puede visitar en una cuenta de Instagram. Los seguidores de la marca podrán acceder a esta ventana virtual desde cualquier lugar y conocer 50 inventos



españoles que han contribuido a hacer nuestra vida más fácil. El museo también quiere convertirse en un foro de encuentro y programará visitas guiadas y charlas sobre tendencias.

8 UNIDADES EXCLUSIVAS



► Los coches serán fieles al original, pero los clientes podrán elegir el color exterior, la tapicería y los emblemas.

▲ Jaguar construirá ocho exclusivos C-Type que reproducirán el modelo de 1953.

EL REGRESO DEL JAGUAR C-TYPE

Serán ocho exclusivas unidades, se fabricarán a mano y reproducirán fielmente cada detalle del original. Hablamos de los nuevos modelos que se construirán en las instalaciones de Jaguar Classic Works en Coventry, y con los que la marca británica conmemora el 70 aniversario del C-Type, el legendario bólido de carreras que ganó las 24 Horas de Le Mans en su debut en 1951 y también en 1953.

Del C-Type se fabricaron 53 unidades hasta 1953. Admirado por su diseño, obra de Malcolm Sayer, fue pionero en introducir en las carreras los frenos de disco.

Las réplicas que Jaguar construirá ahora seguirán la especificación del vehículo del equipo de competición que ganó en Le Mans en 1953, incluido el motor de seis cilindros en línea y 3,4 litros, con frenos de disco y carburador Weber

40DC03 triple con 220 caballos.

Todo guardará fidelidad al modelo original, aunque se permitirá a los clientes que elijan el color —entre 12 posibles para el exterior y ocho para el interior—, la tapicería o los emblemas de la carrocería y el volante. También podrán equipar su exclusivo coche con protección antivuelco o un sistema de retención con arnés aprobado por la FIA.

PROYECTO SOLIDARIO

200 BICIS TIENEN UNA NUEVA VIDA GRACIAS A SKODA

Skoda apoya a la Fundación Alberto Contador en la iniciativa 'Bicis para la vida', que destina bicicletas en desuso a colectivos desfavorecidos. El año pasado, a pesar de la pandemia, donaron cerca de 200 bicicletas en el País Vasco, Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana y Cataluña, así



COCHE CONECTADO

Ford y Google se han asociado para impulsar los servicios conectados en el automóvil. A partir de 2023, los modelos del fabricante equiparán Android y aplicaciones como Google Assistant, Google Maps o Google Play.

LEXUS

EL UX ART CAR 2021 YA ES REALIDAD

Lexus ya ha mostrado el acabado final del UX convertido en un 'Jardín Zen' por los creadores valencianos de Clap Studio. Se trata del proyecto ganador del concurso UX Art Car, en el que el fabricante convoca todos los años a varios estudios de diseño españoles para que den su particular visión de este modelo.

Los ganadores del concurso han cubierto con papel blanco la carrocería del crossover compacto y ahora llevarán su creación a la final internacional. Precisamente, el año pasado los representantes españoles Antoñito y Manolín ganaron esta final con su propuesta 'Gyorin Kozane' ('Armadura de escamas').



► El modelo ha sido creado por los valencianos de Clap Studio.

SE LLAMA DAL-E Y LA MARCA LO PRUEBA EN SEÚL

ESTE ES EL ROBOT DE HYUNDAI QUE TE AYUDA A ELEGIR COCHE

Su nombre es DAL-e y puede que muy pronto te lo encuentres en algún concesionario de Hyundai. Este robot es capaz de reconocer caras y comunicarse.

Mide 1,16 metros, pesa 80 kilos y está equipado con una tecnología de inteligencia artificial de última generación que permite el reconocimiento facial. También cuenta con un sistema de comunicación automática con el que es capaz de entablar una conversación fluida.

Así es el nuevo robot humanoide que la marca Hyundai prueba en Seúl con el objetivo de ofrecer servicios de atención al cliente,

sobre todo en estos momentos en los que la pandemia no permite el contacto directo.

DAL-e puede moverse libremente, y además dispone de una pantalla que permite a su interlocutor visualizar todo tipo de información sobre los vehículos de la marca, sus características y tecnologías, etc. Hyundai ya ha explicado que someterá a DAL-e a actualizaciones continuas para perfeccionar sus habilidades.



► Mide 1,16 metros de altura y es capaz de reconocer caras y hablar.

► Dispone de una pantalla en la que muestra información sobre la marca.

ACUERDO CON SILENT-YACHTS

EL GRUPO VOLKSWAGEN SE PASA A LOS YATES

El Grupo Volkswagen levanta anclas y ya se ha asociado con la firma Silent-Yachts, fabricante de embarcaciones eléctricas —le llaman 'el Tesla de los mares'—, para construir una embarcación que llevará el sello de Cupra



que esconde la avanzada plataforma MEB del Grupo Volkswagen —motores, baterías, software...—. Ese yate será un catamarán de dos pisos y estará equipado con placas solares. Está previsto que llegue al mercado en 2022 y que se fabriquen unas 50 unidades al año.

ECOVADIS

PREMIO DE SOSTENIBILIDAD PARA VOLVO

«Para nosotros, la sostenibilidad es tan importante como la seguridad. Estamos adoptando medidas en todos los ámbitos para garantizar nuestra conversión en una empresa más sostenible», explica Anders Kärrberg, responsable de Sostenibilidad global de Volvo Cars. Un esfuerzo

que ahora la marca ha visto recompensado con la Medalla de Platino, la máxima calificación, que le ha otorgado la plataforma de evaluación de sostenibilidad de las empresas, EcoVadis.





TRAS COMPETIR EN F-3000 EN 1986 Y SER PILOTO DE PRUEBAS DE TYRRELL, CAMPOS FICHÓ POR MINARDI Y ESTUVO AÑO Y MEDIO EN F-1



▲▶ A la izquierda, sonriendo desde su Minardi M187 antes de la carrera de Silverstone en 1987. Sobre estas líneas, Adrián Campos celebra en el podio de Sochi en 2018 una victoria de su equipo en GP3. Y más arriba, al volante del M188 en el GP de Mónaco de 1988.



Algo se muere en el alma de las carreras cuando Adrián Campos se va

La repentina marcha de Adrián Campos supone una pérdida irreparable para el automovilismo español. Con numerosos proyectos todavía en camino, su adiós ha puesto en evidencia un legado extraordinario, así como su enorme peso específico empresarial y para la carrera de los mejores pilotos españoles, empezando por el propio Fernando Alonso.

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

“El peor momento fue con la primera llamada. Estaba llegando al hotel, serían las once y pico hora española.... Me costó mucho asimilarlo, yo mismo no me creía lo que me estaban diciendo, no lo asimilaba, me decía que no podía ser verdad. No hubo un momento peor que otro después. Era una situa-

ción... Me cuesta encontrar el adjetivo...”. El español Antonio García acababa de ganar las 24 Horas de Daytona, y entre la estupefacción y la tristeza explicaba el impacto del repentino e inesperado fallecimiento de Adrián Campos, su mentor primero, pupilo después, y amigo y socio en Campos Racing. Pero el adiós de Campos también fue un verdadero mazazo en la comunidad automovilística

ca nacional e internacional. Fue un desenlace fulminante, sin capacidad de reacción ante un súbito problema cardíaco que llevó a Campos al quirófano, donde no pudo soportar la operación. Alejandro Agag dio primero la noticia a través de Instagram, a altas horas de la madrugada. La noticia corrió como la pólvora, pero al día siguiente se constató el gran impacto de Adrián Campos

en el automovilismo. Desde la Federación Internacional hasta multitud de personalidades, como Giancarlo Minardi, algunos de sus colegas de la Fórmula 2 o el mismísimo AlphaTauri. Pilotos, periodistas, particulares... Las redes sociales se erigieron en un gran mural de reconocimiento a la labor de quien ha transformado el mundo de las carreras, especialmente en España, así como la vida

y carrera de numerosos jóvenes pilotos españoles.

Adrián Campos solo había cumplido 60 años, pero su mesa seguía repleta de proyectos, la misma tónica de toda su trayectoria profesional y vital. Hace un año todavía soñaba con retornar a la Fórmula 1, a pesar de la dura experiencia anterior con Campos Grand Prix. Pero no renegaba de volver a la mejor oportunidad que se volviese a presentar. Porque no hubo una parcela del automovilismo en circuitos donde Campos no estuviera presente a través de Campos Racing. “Es duro, porque te pasas la

vida en un avión, pero soy muy afortunado, porque me siento arropado por mis socios y mis técnicos. Creo que, en cada campeonato, tengo a lo mejor que hay fuera de la Fórmula 1. Y me gano la vida con lo que más me gusta y lo que he hecho toda mi vida”, reconocía hace dos años en una entrevista. Palabras que condensaban su vida desde que decidió colgar el casco en la década de los noventa.

Muy pronto Campos se desmarcó de la tradición empresarial familiar para dedicar su vida a las carreras. Ya entonces confirmó un sello que le distinguiría en el fu-

turo, como la construcción de sendos chasis para la Fórmula Seat española o dar el salto a Europa. En 1984 se incorporó a Volkswagen Motorsport para correr en el Europeo y en el alemán de la categoría. En 1986 pasó a la F-3000, a la vez que se unía a Tyrrell como piloto de pruebas. Pero su gran golpe de mano llegó en 1987 cuando sorprendió con el paso a Minardi y la Fórmula 1, patrocinado por Lois, y puerta abierta por la que luego entraría Luis Pérez Sala. Un año y medio duró su aventura, pero sentó las bases de su futuro profesional una

vez guardados mono y casco en el armario. Hasta entonces, siguió compitiendo en el CET español, donde logró el título en 1994. Pero Campos Motorsport ya rondaba en su cabeza. También con su particular filosofía.

Campos Racing nació en 1997, casi en paralelo al Open Fortuna by Nissan. Con sus monoplazas repletos de patrocinadores, el ya empresario pero aún piloto en el corazón aplicó una filosofía crucial para el automovilismo español: el piloto solo debía preocuparse de correr y ganar, mientras que el propio Campos se encargaría de



FOTO HISTÓRICA AL CONCLUIR LA TEMPORADA 1987 JUNTO A PR OST, ALBORETO, SENNA, PIQUET, PATRESE, BRUNDLE, ARNOUX, CHEEVER...



▲ Arriba, en el GP de San Marino de 1988 con el Minardi M188. Y a la izquierda, junto a los responsables de la escudería italiana antes de una carrera en 1987.



◀ El expiloto español ahora desaparecido, en el circuito de Valencia, durante su época al frente del Barwa International campos Team. Abajo, en Mónaco en 1988.



◀ A la izquierda, junto a Alejandro Agag en 2007. Abajo, con Fernando Alonso en 2001.



ofrecerles las mejores condiciones. Por ello buscaba a los mejores talentos. Marc Gené fue el primer elegido. Jaime Alguersuari quería convertir el Open Fortuna en una plataforma hacia la Fórmula 1, y logró que el ganador probara el Minardi de Fórmula 1. Una rampa de salida crucial para el automovilismo español, porque el propio Gené abriría de nuevo la puerta a España a la Fórmula 1. Luego llegarían Fernando Alonso y Antonio García. El equipo de Adrián Campos ganaba todos los títulos hasta 2000.

Desde entonces no hubo disciplina que se resistiera a Campos Racing —desde 2005—. La diversificación era su objetivo. World Series, Fórmula 3 —con el Campos Minardi Team—. A través de GP2 y GP3 entraba en el paddock de la Fórmula 1. Adrián Vallés, Félix Porteiro, Roldan Rodríguez, los hermanos Barba... Adrián

Campos seguía bombeando pilotos españoles a la arena internacional, mientras nutría con su plataforma los campeonatos españoles. Prácticamente todos los pilotos españoles que han competido en las dos últimas décadas fuera de nuestras fronteras han pasado de una forma u otra por Campos Racing. Pero también grandes nombres del panorama internacional, varios de los cuales terminaron en la Fórmula 1. Como Giorgio Pantano, Vitaly Petrov, Sergio Pérez o Lucas di Grassi. Incluso también abrió la puerta a pilotos femeninas, como la suiza Natacha Gachnang, que ganaba el título de su categoría, o Carmen Jordá. En 2008, por ejemplo, Campos Racing obtenía 16 podios en 16 carreras, con 6 victorias y 4 poles.

En semejante tendencia llegó un momento crucial para la trayectoria profesional

y personal cuando en 2010 Campos Grand Prix era uno de los tres equipos seleccionados para entrar en la Fórmula 1. Pero la crisis internacional y las divergencias internas enviaban malas señales a Adrián Campos, que decidió bajarse del proyecto antes de comenzar. Aunque su impulso y experiencia fue el germen del equipo español Hispania HRT F1. Llegaron entonces tiempos difíciles. “Para Campos Racing hubo un antes y un después del proyecto de Fórmula 1”, explicaba el alcireño, “en los ocho o nueve años anteriores habíamos ganado en todos los campeonatos en los que habíamos participado, y la Fórmula 1 era el siguiente paso. Pero cuando veo que mis compañeros de viaje no tienen la misma visión de cómo funciona un equipo de Fórmula 1, vendo mis acciones. Antes había vendido todos mis equipos, así que empecé de menos ce-

ro”, explicaba Campos para recordar aquellos duros tiempos. Gracias al Euro Fórmula Open se relanzó Campos Racing, que sirvió para la formación de técnicos y pilotos, con su hijo Adri formándose como responsable del programa, explicaba recordando aquella época, génesis de su enfoque para el futuro. Efectivamente, Campos Racing tuvo que empezar de cero.

“Me hice muchas preguntas de cómo quería que funcionara esto”, reflexionaba el propio Campos, quien a su pasión acentuó un pragmatismo que alimentaron sus éxitos, sobre todo hasta 2010. “Con la crisis, la mayor parte de los equipos estábamos muertos. Y lo que hice fue juntarme con los que creía que eran los mejores, e hicimos varias sociedades que participan en distintos campeonatos”. En cada estructura situó un técnico responsable de cada cam-

peonato en el que se participaba, lo que dotó a cada una de ellas de una mejor gestión y eficacia. “A partir de aquí hay una filosofía clave: que la pasión no te pueda, porque te mata. Siempre había que ponerla en su justa medida en la balanza, teniendo siempre claro que nuestro cliente nunca era el patrocinador, sino el piloto. Proporcionamos los mejores técnicos, hacemos un plan de trabajo para desarrollar al piloto y le damos el coche en blanco para que ponga sus patrocinadores”.

Si en 2010 Campos Racing no facturó absolutamente nada, a mediados de la presente década tenía presencia en GP2, GP3 y Mundial de Turismos, y luego Fórmula 3 y Fórmula 2, Euro Fórmula Open de Fórmula 3, Fórmula E... No había campeonato de monoplazas de alto nivel donde no estuviera la estructura de Campos Racing.

Su asociación con Alejandro Agag para la GP2 con el equipo Barwa International Campos Racing, además de éxitos en la pista, le permitió comprender el alcance

“Primero, hay un responsable para cada campeonato, con lo cual solo despacho con una persona. Y hay una premisa: siempre tienes que tener un piloto que te saque las castañas del fuego, porque si no, no hay otros que quieran correr contigo al año siguiente, por lo que siempre intentamos tener a un potencial ganador. El único que va a todas las carreras soy yo”. Y paralelamente, su Master técnico seguía bombeando ingenieros y mecánicos formados bajo su ala empresarial, que iban poco a poco extendiéndose por otras estructuras deportivas, creando una importante cantera técnica para España en un panorama casi virgen antes de Campos Racing.

Su asociación con Alejandro Agag para la GP2 con el equipo Barwa International Campos Racing, además de éxitos en la pista, le permitió comprender el alcance

de la naciente e incierta Fórmula E. Fiel a su naturaleza, decidió también apostar por una disciplina por la que nadie daba dos duros. Sus técnicos se lanzaron a la nueva aventura tecnológica con el propio Campos presente en el paddock junto a Mahindra y también el equipo de China. Nelsinho Piquet logró el primer título, gracias también a la apuesta personal de Campos por el piloto brasileño.

Pero al igual que con Fernando Alonso y Antonio García, Campos siguió pendiente de los jóvenes talentos y se fijó en Alex Palou, “una mezcla de ambos”, repetía. Fue su última gran apuesta. Como a los anteriores, le llevó de los karts a la Fórmula 3 y a los campeonatos internacionales, GP3 y alguna carrera de F2. Campos apoyó contra viento y marea al piloto catalán hasta que Palou emigró a Japón para continuar su carrera. Tras sus éxitos en

el país asiático, fue apoyado por Honda en el IndyCar. A pesar de las dificultades de un ‘rookie’ en un certamen condicionado por la pandemia, el catalán destacó, sobre todo en las 500 Millas de Indianápolis, y fue fichado a finales de año por Chip Ganassi Racing, el mejor equipo de los Estados Unidos y ganador del campeonato la pasada temporada. “Si no hubiera sido por ti, yo no estaría aquí”, tuiteaba el propio Palou al conocer el fallecimiento de su mentor.

Posiblemente, ni Alonso, García o Palou, y ni siquiera el automovilismo español, habrían alcanzado su posición actual de no ser por el ya añorado Adrián Campos. Su gran legado sigue en pie, y de la mano de su equipo, Campos Racing mantendrá viva la llama de una de las figuras más cruciales en la historia de nuestro automovilismo.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS VENTAS CAEN UN 51,5%: EL PEOR ENERO DESDE 1989

Hay que remontarse más de 30 años atrás para encontrar un mes de enero con peores datos de ventas de automóviles que los de este 2021, en el que solo se comercializaron en nuestro país 41.966 nuevos turismos y vehículos todoterreno, con una caída respecto al año anterior del 51,5%. La crisis asociada a la pandemia, la borrasca Filomena, el agotamiento de planes como el Renove – pese a que todavía no se habían consumido el 80% de los fondos – y la subida del impuesto de matriculación provocada por la adaptación al protocolo WLTP han hecho que las matriculaciones de automóviles se desplomen.

Según las cifras que manejan Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam

(vendedores), todos los canales de compra (particulares, empresas y alquileres) redujeron a casi la mitad sus adquisiciones. El que más, el de los alquileres (-65,4%), una caída provocada por el descenso del turismo.

Por marcas, Seat y su modelo León vuelven a liderar el mercado este año. La marca coloca tres de sus coches entre los 10 más vendidos, ya que al León se añaden el Ateca y el Arona. Las posiciones segunda y tercera las ocupan Peugeot y Toyota, mientras que entre los modelos, el 'top 3' lo completan el Dacia Sandero y el Hyundai Tucson.

Por segmentos, los SUV de tamaño medio siguieron siendo los preferidos por los compradores, que en un 46,2% se decantaron por un modelo de

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Enero

1. SEAT 4.524	6. HYUNDAI 2.173
2. PEUGEOT 3.632	7. AUDI 2.015
3. TOYOTA 3.531	8. CITROËN 1.962
4. RENAULT 3.483	9. MERCEDES 1.893
5. DACIA 2.374	10. VW 1.797

Fuente: ANFAC, FACONAUTO, GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Enero

1. LEÓN 1.478	6. CAPTUR 1.043
2. SANDERO 1.431	7. 2008 1.030
3. TUCSON 1.142	8. C-HR 1.000
4. COROLLA 1.127	9. ARONA 998
5. ATECA 1.072	10. QASHQAI 939

gasolina, y las ventas de turismos electrificados, híbridos y de gas superaron por primera vez en un mes a las entregas de coches diésel.

Los vehículos electrificados supusieron en enero el 3,83% del total del mercado, siendo

los eléctricos y los híbridos enchufables el 1,15% y el 2,68%, respectivamente, de las matriculaciones. Los híbridos no enchufables siguen consolidándose, hasta registrar el 17,3% de la cuota. También aumentaron las ventas de vehículos de GLP.

AUDI

Nuevo Q5 Sportback: el tercer SUV coupé de la marca

Llega al mercado español el tercer SUV coupé de Audi, el Q5 Sportback, que se ofrece con tres motores, un TFSI de gasolina y dos diésel TDI, con potencias que van desde los 120 kW (163 CV) hasta los 195 kW (265 CV), y un precio de partida desde 55.080 euros. Todas las versiones están equipadas con la tecnología Mild Hybrid (MHEV), con lo que consiguen el distintivo ECO de la DGT.

El nuevo modelo se ofrece en tres acabados: Advanced, S line y Black Line. De serie cuenta con elementos como los faros delanteros y grupos ópticos traseros de LED, llantas de aleación de 18 pulgadas, barras en el techo en aluminio, climatizador de tres zonas, MMI Navegación plus con pantalla de 10,1 pulgadas, Audi virtual cockpit plus con pantalla de 12,3 pulgadas, portón trasero de accionamiento eléctrico, control de velocidad de cruce, Audi parking system plus, el sistema de frenado de emergencia Audi pre sense city, etc.

El acabado S line añade detalles de diseño específicos, llantas de aleación de 19 pulgadas, faros Matrix LED con intermitentes dinámicos y asientos deportivos, y si el cliente lo desea, el tren de rodaje deportivo sin sobrecoste.

Mientras, las versiones Black line incorporan el paquete interior S line, al que suman llantas de aleación de 20 pulgadas de Audi Sport, tapicería mixta parcialmente en cuero, el paquete de estilo negro, cristales oscurecidos y acabado en negro para las barras del techo y las carcasas de los retrovisores.

PRECIOS

VERSIÓN

Q5 Sportback 35 TDI S tronic 7 vel Advanced	PVP 55.080 €
Q5 Sportback 40 TDI quattro-ultra S tronic Advanced	59.530 €
Q5 Sportback 45 TFSI quattro-ultra S tronic Advanced	66.610 €
Q5 Sportback 35 TDI S tronic 7 vel S line	57.580 €
Q5 Sportback 40 TDI quattro-ultra S tronic 7 vel S line	62.030 €
Q5 Sportback 45 TFSI quattro-ultra S tronic 7 vel S line	69.110 €
Q5 Sportback 35 TDI S tronic 7 vel Black line edition	60.570 €
Q5 Sportback 40 TDI quattro-ultra S tronic 7 vel Black line edition	65.130 €
Q5 Sportback 45 TFSI quattro-ultra S tronic 7 vel Black line edition	72.210 €



DESDE 35.000 EUROS

El Lynk & Co 01 ya está en el mercado español

Desembarca en nuestro mercado el SUV 01 de la marca global Lynk & Co – perteneciente al gigante chino Geely –, que se puede reservar a través de su página web

(www.lynkco.com/es-es) haciendo un desembolso de 500 euros y pagando el resto cuando avisen al cliente de que su coche está disponible. Lo entregarán a do-

micilio y se puede elegir entre la variante híbrida (35.000 euros) y la híbrida enchufable (40.500), y cuenta con un gran equipo de serie, con llantas de 18 y de 20 pul-

gadas respectivamente, instrumentación digital de 12,3 pulgadas, pantalla central táctil de 12,7 pulgadas con conexión WiFi y disco duro de 64 Gb, climatizador bizona, faros Full LED, portón eléctrico, techo solar panorámico, asientos fabricados con Econyl – un material de nailon regenerado hecho de sedales reciclados y otros residuos plásticos – y una gran lista de tecnologías en materia de asistencia y seguridad.

PEUGEOT

3008 Hybrid 4: la versión más potente de la gama

Peugeot completa la gama de su renovado SUV 3008 con la llegada al mercado de la variante Hybrid 4, la opción más prestacional, que ofrece cuatro ruedas motrices y 300 CV de potencia con unas emisiones de 29 g/km de CO₂. Combina un motor de gasolina PureTech de 200 CV con dos motores eléctricos: uno delante, asociado a la caja de cambios e-EAT8 y que desarrolla 110 CV, y el segundo acoplado al tren trasero, con una potencia de

112 CV. Disfruta de la etiqueta 0 de la DGT.

Entre las novedades, el modelo estrena fun-

ciones de ayuda a la conducción como el sistema Night Vision, que puede detectar peatones o animales en la calzada a más de 200 metros de dis-

tancia, de noche o con visibilidad reducida.

Desde
44.900 €



ISUZU

D-Max N60: más seguridad y diseño renovado

Llega al mercado español la nueva generación del Isuzu D-Max, denominado N60, un pick-up que ha servido como base para el desarrollo del Mazda BT-50. Está disponible con tres tipos de cabina – Single, Space y Crew – y cuatro niveles de acabado: B, BB, F y FF.

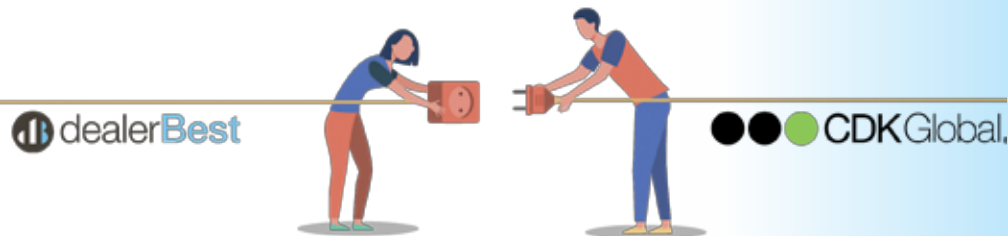
El Isuzu D-Max cuenta con nuevo diseño y un interior mejorado en el que también se ha trabajado la insonorización. Además, equipa de serie un paquete de seguridad activa que incorpora ABS, EBD, Break Assistant, ESC y Control de Tracción, y añade un nuevo paquete de asistencia a la conducción ADAS, que incluye Advertencia de Colisión Frontal, Freno de Emergencia Autónomo, Señalización de Parada de Emergencia, Reconocimiento de Señales de Tráfico, Monitoreo de Conducción o Sistema de Advertencia de Desvío de Carril.

Monta un motor de 1,9 litros y 163 CV, que ahora cuenta con sistema Start&Stop, sistema SCR o un incremento presión máxima de carburante de un 25 por ciento, mejoras que le permiten cumplir con la normativa Euro 6d.

PRECIOS

VERSIÓN	PVP	VERSIÓN	PVP
N60 B 4x2 M/T Single	24.100 €	N60 B 4x4 M/T Crew	29.226 €
N60 B 4x4 M/T Single	26.652 €	N60 BB 4x4 M/T Crew	30.344 €
N60 B 4x4 M/T Space	27.878 €	N60 BB 4x4 M/T Crew	30.409 €
N60 B 4x4 A/T Space	29.028 €	N60 FF 4x4 M/T Crew	31.750 €
N60 BB 4x4 M/T Space	29.320 €	N60 F 4x4 M/T Crew	32.609 €
N60 BB 4x4 A/T Space	30.461 €	N60 F 4x4 M/T Crew	33.821 €
N60 F 4x4 M/T Space	31.789 €	N60 FF 4x4 M/T Crew	33.957 €
N60 F 4x4 A/T Space	32.970 €	N60 FF 4x4 A/T Crew	35.149 €





CDK Global y Dealerbest integran sus sistemas de gestión

Dealerbest, empresa referente en el sector del automóvil y **CDK Global**, uno de los mayores proveedores de tecnología al servicio del sector de automoción, han llegado a un acuerdo en el que las dos marcas apuestan por una conexión de sus sistemas.

Papel Cero, el software de Dealerbest desarrollado exclusivamente por y para profesionales de la automoción destinado a la digitalización de los procesos y el flujo de trabajo en concesionarios, se integrará con los sistemas DMS de CKD Global, **Autoline y Aswin**.

¿CÓMO SERÁ LA INTEGRACIÓN?

La conexión de los sistemas aspira a adaptarse a las necesidades de cada uno de sus clientes. Para ello, lanzamos tres paquetes diferentes en función del grado de integración que desea el concesionario.

En el nivel básico de integración con Papel Cero se sincronizarán los datos del cliente automáticamente. En los paquetes de integración más completos la sincronización se ampliará adicionalmente a los datos

del vehículo y de la posventa y a los datos económicos y de la oferta en el caso del nivel de integración más alto.

BENEFICIOS MÁS IMPORTANTES

Por supuesto, la posibilidad de tener los datos, la documentación e información disponible en ambos sistemas. La integración entre Papel Cero y los sistemas DMS de CDK Global facilitará que se puedan llevar a cabo los flujos completos de trabajo, desde el primer contacto del departamento comercial con el cliente, hasta la matriculación y entrega del vehículo de una manera más rápida y sencilla.

Las conexiones con otras empresas y con nueva tecnología son fundamentales para formar parte de la nueva transformación del sector automóvil. En Dealerbest somos conscientes de ello, por eso nos aseguramos de que todas nuestras herramientas siempre incorporen el sello ASP – Abiertas a conexiones externas. Sencillas de usar. Y productivas, para mejorar nuestros resultados a la hora de trabajar.

CITROËN

PACK 'MADE IN SPAIN' PARA C4 Y E-C4

El nuevo Citroën C4 se fabrica en Madrid para todo el mundo, y la marca celebra esta apuesta por España con el lanzamiento de una oferta: el Plan Made In Spain de Citroën. Para la compra del C4 y el E-C4, este paquete incluye las condiciones del Plan Tranquilidad de la marca, entre las que se encuentra la posibilidad de poder devolver el coche a los 6 meses o 10.000 kilómetros, y cambiarlo por otro Citroën.

Además, se suma la garantía por 3 años o 100.000 kilómetros con mano de obra incluida en cualquier intervención. A eso añade la asistencia en carretera. También incluye la sustitución de batería durante los 3 años y la reparación de pinchazos durante el primer año. Con este pack se puede disfrutar del nuevo C4 desde 195 euros al mes.



TOYOTA

ABRE LA PRIMERA HIDROGENERA DE GRAN CAPACIDAD

Toyota es una de las empresas que ha participado en la puesta en marcha de la primera hidrogenera de gran capacidad de España, que se acaba de inaugurar en Madrid y que permite repostar vehículos de gran autonomía, como el Toyota Mirai, en un tiempo similar a lo que supone llenar el depósito de un coche de propulsión tradicional. Esta hidrogenera es capaz de suministrar hidrógeno a 700 bar/Mpa de presión.



saber comprar y vender **MERCADO/OFERTAS** La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios



HYUNDAI

Renovación para el superventas **Kona**

El modelo más vendido de Hyundai renueva su imagen, su gama y apuesta por más alternativas de propulsión electrificadas, con la llegada de versiones Mild Hybrid, tanto en gasolina como en diésel. Variantes que se suman a motores de combustión tradicionales, a su versión híbrida autorrecargable y también a los dos eléctricos de la gama.

Entre las mecánicas de com-

bustión se ofrecen cinco acabados, con el Klass como versión de entrada y el Style como tope de gama. Entre las novedades más llamativas destaca el cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas de serie desde el segundo nivel –Maxx– o la pantalla táctil con equipo de audio, navegador, radio digital o Bluelink, también de 10,25 pulgadas, de serie en el tercer nivel de acabado –Tecno–,

PRECIOS

VERSIÓN	PVP	VERSIÓN	PVP
Eléctrico		FL TGD11.0120CV 4X2 MAXX	23.590 €
EV FL 100KW MAXX	35.650 €	FL TGD11.0120CV 4X2 DT MAXX	25.090 €
EV FL 150KW MAXX	39.650 €	FL TGD11.0120CV 48V 4X2 MAXX	24.840 €
EV FL 100KW TECNO 2C	39.050 €	FL TGD11.0120CV 4X2 TECNO	25.840 €
EV FL 150KW TECNO 2C	43.050 €	FL TGD11.0120CV 48V 4X2 TECNO	27.090 €
EV FL 150KW STYLE SKY	45.650 €	FL TGD11.6198CV 4X4 DT TECNO	32.290 €
Híbrido		FL TGD11.6198CV 48V 4X2 NLINE	27.540 €
HEV FL GD11.6141CV DT MAXX	27.790 €	FL TGD11.6198CV 4X4 DT NLINE	35.440 €
HEV FL GD11.6141CV DT TECNO 2C	30.040 €	FL TGD11.0120CV 48V 4X2 STYLE	29.190 €
HEV FL GD11.6141CV DT STYLE SKY	33.390 €	FL TGD11.6198CV 4X4 DT STYLE	35.040 €
Combustión		FL CRD11.6136CV 48V 4X2 MAXX	26.790 €
LO TGD11.88.3KW (120CV) 4X2 KLASS	22.390 €	FL CRD11.6136CV 48V 4X2 TECNO	28.740 €
LO TGD11.88.3KW (120CV) 48V 4X2 KLASS	23.640 €	FL CRD11.6136CV 48V 4X4 DT TECNO	32.640 €

NISSAN

El **LEAF10** celebra el **décimo aniversario** del modelo

A mediados de este mes llegará a los concesionarios el nuevo Nissan LEAF10, una versión especial que celebra el décimo aniversario de este eléctrico pionero. Esta variante se distingue en el exterior por un llamativo patrón que cubre los retrovisores, el techo y el maletero, además de una placa conmemorativa en el pilar C. Ofrece cuatro opciones de pintura bitono combinadas con techo negro de serie y estrena el color Ceramic Grey, que es exclusivo de esta gama. Incorpora también llantas de aleación de 17 pulgadas de serie. En su equipamiento cuenta con wifi integrado y las tecnologías ProPILOT y e-Pedal, y la aplicación NissanConnect Services.

Desde **29.300 €**



¿BUSCAS EMPLEO?

Encuétralo en el mundo del motor.

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

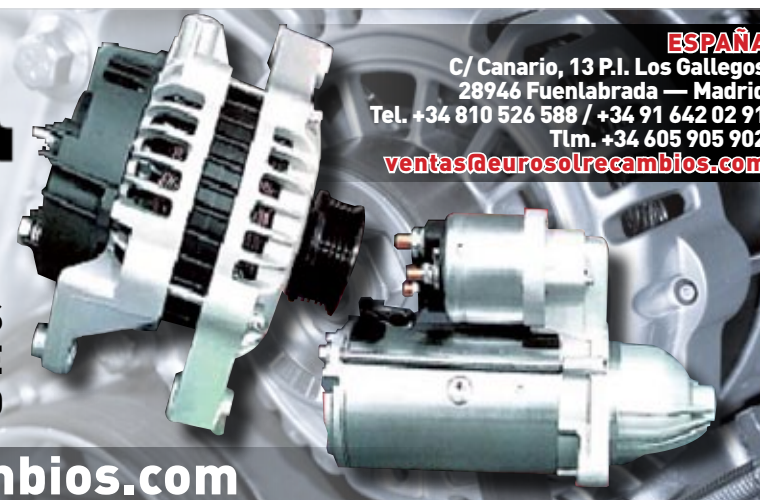


EUROSOL

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



VOLKSWAGEN GOLF O FORD FOCUS MILD HYBRID

J.M.S.

Tengo dos vehículos dando vueltas en mi cabeza desde hace tiempo. Se trata del Volkswagen Golf y el Ford Focus. Los dos me gustan y me dan confianza por sus largas trayectorias. Me gustaría que me dijeran si realmente las versiones híbridas ceden rendimiento para lograr la etiqueta ECO. Quisiera saber su opinión con los motores mild hybrid de 150 y 155 CV, respectivamente. Gracias.

RESPUESTA

Dos excelentes opciones dentro del competitivo segmento compacto, sin duda. El Volkswagen Golf lleva décadas siendo una referencia, y el Ford Focus siempre ha sido uno de sus rivales con más calado y argumentos. En sus respectivas gamas ambos han introducido las variantes con hibridación suave o mild hybrid, que están en pleno auge en el sector, y que como bien dices, conllevan la etiqueta medioambiental ECO, con sus consiguientes beneficios.

El primer punto a destacar es que la etiqueta ECO no implica una merma en el rendimiento de sus motores. No es una tecnología enfocada a reducir potencia; muy al contrario, es un aporte extra de naturaleza eléctrica que se suma al trabajo del motor térmico. En ambos casos el sistema híbrido suave o ligero está formado por un pequeño generador eléctrico que se alimenta con la energía que le proporciona una pequeña batería de iones de litio. El sistema trabaja a 48V y actúa en fases de aceleración y recuperación, aunque su modestia le impide que pueda impulsar por sí mismo el vehículo.

Dicho esto, el Focus apuesta por su conocido motor tricilíndrico 1.0 EcoBoost para obtener los 155 CV de potencia. El Golf lo hace desde un 1.5 eTSI, ya con cuatro cilindros, para alcanzar 150 CV. El primer punto a tener en cuenta es que el Ford sólo asocia esta tecnología a una caja manual de seis relaciones. Y por estrategia de marca, Volkswagen hace lo propio, pero ligándola sólo a la transmisión automática DSG de siete velocidades, ahora con gestión electrónica, que se traduce en mayor rapidez y refinamiento.


**CARTA
DE LA SEMANA**

Las prestaciones son algo más brillantes en el Golf. Su mayor cilindrada y valor de par máximo consiguen una respuesta algo más contundente a bajo régimen, amén de que el cambio transforma cualquier recuperación en una aceleración por el efecto 'kick-down'. Sin embargo, el consumo homologado es más bajo en su rival, que firma 5,2 litros, medio litro menos que el Volkswagen.

El Focus ofrece un talante más deportivo y te sentirás más protagonista al volante, con una dirección más directa, el cambio manual y unas reacciones más vivas. Además, monta una suspensión deportiva y rebajada de serie

con el acabado ST-Line al que se asocia esta versión. El Golf también es muy ágil, pero va tan asentado que transmite menos, aunque su comportamiento es intachable. Además, cuenta con un diferencial XDS delante y un eje multibrazo detrás de los que carece su rival. El Focus es más largo y ofrece unas plazas traseras algo más amplias, ambos firman casi la misma capacidad del maletero –380 litros el Volkswagen y 375 el Ford–, y el Golf se remata con algo más de rigor. El equipamiento es muy similar en ambos, pero la diferencia de precio sí es considerable: 36.315 euros el Golf con el acabado deportivo R-Line y 27.485 el Focus ST-Line X.

CONSULTAS RÁPIDAS

PROBLEMAS AL CERRAR EL MALETERO

S.G.

Pues es complicado realizar un diagnóstico sin tener el vehículo delante, pero un problema con una cerradura es mecánico, y no suelen hacerlo en los talleres que se dedican básicamente al mantenimiento, como cambios de aceite o filtros, neumáticos, iluminación... En cualquier caso, si la cerradura está bien, como indicas, y de repente ahora no cierra el portón trasero de tu

incombustible Honda Civic del 98, puede ser por dos motivos. Uno, que hayas golpeado el enganche de la base con algún objeto pesado que hayas metido en el maletero y se haya desplazado. Y también puede ser que al aparcar te hayas tocado con cierta fuerza, o alguien haya golpeado tu vehículo y el enganche ya no coincida con el bloqueo de la cerradura. Si es así habrá que volver a enfrentarlos con selectivos golpes para que vuelvan a su sitio y puedan volver a engancharse al bajar el portón.

FORD KUGA HYBRID

Andrés P.H.

Efectivamente, el nuevo Ford Kuga FHEV es un híbrido de 190 CV que hereda la misma tecnología híbrida del Mondeo. Está disponible con tracción delantera o total, y combina un motor de gasolina 2.5 de 152 CV con uno eléctrico de 125 CV. El cambio es automático de variador continuo y la batería, de iones de litio con 1,1 kWh de capacidad. En breve publicaremos una prueba a fondo de esta nueva versión, dotada de etiqueta ECO.

CONSULTAS RÁPIDAS



HE CUMPLIDO 18 AÑOS. ¿PUEDO SACARME YA EL CARNÉ DE CONDUCIR DE CAMIONES Y AUTOBUSES?

Actualmente, tras la última reforma de la normativa de tráfico, que también ha afectado al Reglamento General de Conductores, desde este año 2021 se ha reducido la edad mínima exigible para conducir camiones a los 18 años, siempre que también se haya aprobado el Certificado de Aptitud Profesional (CAP), de 280 horas de duración. Precisamente hasta ahora se exigía tener cumplidos los 21 años. Del mismo modo, se ha reducido también la edad mínima exigible para conducir autocares a 18 años, pero solo sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros, y para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

No obstante, hay que recordar que para obtener el carné de conducir de camiones y de autobuses sigue siendo necesario encontrarse en posesión del permiso de clase B, por lo que, previamente a la obtención del permiso que autoriza a conducir ese tipo de vehículos, se habrá tenido que obtener el otro. Por otro lado, también se debe reiterar que conducir un vehículo sin haber obtenido previamente el correspondiente permiso que autoriza su conducción supone una infracción considerada muy grave, cuya sanción sería de 500 euros y la pérdida de 4 puntos.

BUENA PREGUNTA

NO PODRÁN UTILIZARSE POR ACERAS Y ZONAS PEATONALES, NI EN VÍAS INTERURBANAS

¿Se ha producido finalmente algún cambio en la normativa reguladora de los patinetes eléctricos?

RESPUESTA

Efectivamente, con la nueva reforma habida en la normativa reguladora de la circulación, que en este sentido ha afectado al Reglamento General de Vehículos, ya se regula y define la existencia de los vehículos llamados de movilidad personal.

Así, desde este año 2021 se regulan los vehículos de movilidad personal, que serían aquellos con una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados, exclusivamente, por motores eléctricos, que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen específicamente, por tanto, los vehículos que tengan sillín y no estén provistos del sistema de autoequilibrado, y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro

del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

Estos vehículos de movilidad personal no necesitan obtener la autorización administrativa de circulación, pero para poder circular sí requerirán un certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación; si bien esta obligación será de aplicación a los 24 meses de la publicación del manual de características de los vehículos de movilidad personal en el Boletín Oficial del Estado. En consecuencia, con la nueva regulación de este tipo de vehículos queda prohibida su circulación por las aceras y por las zonas peatonales. Tendrán que cumplir las normas de circulación como el resto de vehículos y queda también prohibida su circulación en vías interurbanas o travesías, así como autopistas y autovías que transcurran dentro de poblado o en túneles urbanos.



► 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.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Conducimos el nuevo BMW Serie 5

La marca alemana renovaba en 1995 su berlina media consiguiendo hacer más con menos: crecía de tamaño, mejoraba su seguridad y reducía su peso.

Lo que son las cosas, Bugatti vive hoy uno de los momentos más brillantes de su historia integrado en el Grupo Volkswagen; pero hace 25 años se declaraba en quiebra con un agujero estimado en

16.000 millones de pesetas –96 millones de euros–. Hoy la nueva Bugatti vende los deportivos más rápidos y exclusivos del mundo... Y tiene lista de espera.

Semana de nuevos modelos que con-



ducíamos por primera vez. El BMW Serie 5, en una nueva generación que apostaba por una reducción de peso y una gama de motores con tres de gasolina y un diésel, y hasta 193 caballos de potencia.

La otra novedad era el Renault Laguna Break, la versión familiar de la berlina francesa.

En la prueba, el Mitsubishi Carisma, una berlina media nacida del acuerdo entre Vol-

vo y Mitsubishi por el que la marca sueca lanzaba el S40. El primer Mitsubishi fabricado en Europa –en Holanda– contaba con un motor de 115 caballos y destacaba por un suave funcionamiento.

La comparativa ponía frente a frente al Rover 416 Si y el Seat Toledo 2.0i GT. El inglés –2,4 millones– destacaba por presentación y acabado, y el español –3,1 millones– por motor y comportamiento.



LA PORTADA

Nº 625

FECHA

3-10-1995

HABLAMOS DE

El totalmente nuevo BMW Serie 5 era protagonista principal en la portada de la semana. Junto a la berlina alemana, la primera toma de contacto con el Renault Laguna Break, la prueba a fondo del Mitsubishi Carisma y también el test de la berlina más americana de Chrysler, el New Yorker.



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

Comparamos el Opel Vectra y el Peugeot 406

Dos de las berlinas que marcaban el paso hace 25 años se enfrentaban en nuestras páginas. Un análisis de la gama del alemán –hasta 170 CV– y el francés –con 136 CV como tope–.

Semana con muchas novedades esta en la que, para empezar, analizábamos dos berlinas que eran auténticos líderes en el mercado. Repasábamos la gama de ambos y probábamos a fondo una ver-

sión de cada uno de ellos. El Opel Vectra, con un V6 de 170 CV, brillaba por su confort de marcha y el rendimiento de su motor. En cuanto al Peugeot 406 y su cuatro cilindros de gasolina de 136 CV,



destacaba por estabilidad y habitabilidad.

Además de esta doble prueba, entre las citadas novedades había modelos como el renovado Ford Fiesta, que estrenaba la familia de motores Zetec. También conducíamos los nuevos Porsche 911 Targa y Carrera S, con los que la marca alemana completaba una familia de deportivos con siete miembros.

Nissan sustituía el Sunny por el Alme-

ra, un compacto que también conducíamos por primera vez. Y en Mercedes, poníamos a prueba la sobrealimentación en el Clase C. Por un lado, con compresor en el C230 Kompressor; por otro, con turbo en el C250 Turbodiesel.

Además, una marca legendaria, Lotus, daba un paso hacia el futuro con el lanzamiento del Elise. Ahora, 25 años después, acaba de aliarse con Alpine.



LA PORTADA

Nº 626

FECHA

17-10-1995

HABLAMOS DE

Opel Vectra y Peugeot 406, dos berlinas recién llegadas al mercado protagonizaban un enfrentamiento que se reflejaba en la portada de esta semana. Junto a ellos veíamos otros modelos, como Ford Fiesta, Mercedes C230 Kompressor, Nissan Almera o Porsche 911 Targa.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

YA EN
TU KIOSCO
SOLO 3€

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

LOS MEJORES COCHES DEL MUNDO

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

ENTREVISTA LEOPOLDO SÁENZ DE GUZMÁN
«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

Nuevo Tiguan

Ahora también
híbrido enchufable



Sí, hay un nuevo Tiguan con más diseño, más motor, más conectado.
Y sí, también es híbrido enchufable. Por eso, ahora tienes toda
la libertad que necesitas con hasta 50 km de autonomía eléctrica
y un motor de combustión para ser aún más libre.

Volkswagen way to
ZERO



Gama Tiguan: consumo medio WLTP (l/100km): de 1,6 a 10,0. Emisión CO₂ WLTP (g/km): de 39 a 226. Tiguan eHybrid: consumo medio WLTP (l/100km): de 1,6 a 1,8. Emisión CO₂ WLTP (g/km) de 39 a 42. La autonomía eléctrica puede variar según las condiciones reales de conducción. Modelo visualizado: Volkswagen Tiguan eHybrid con opcionales.

volkswagen.es/nuevo-tiguan