1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 9 DE MARZO

Nº 1.792 del 23 de febrero al 8 de marzo de 2021

ESPECIAL CAR OF THE YEAR

ANALIZAMOS LOS 7 FINALISTAS

4 SUPERNOVEDADES

Nissan Qashqai

Con motores híbridos suaves y e-Power

Cupra Formentor VZ5

390 caballos

Hyundai Ioniq 5

El eléctrico más innovador

Volkswagen ID.4

SUV familiar con hasta 520 km de autonomía

3 PRUEBAS

FORD EXPLORER 3.0 PHEV AWD

OPEL GRANDLAND X HYBRID4

KIA PICANTO 1.0 GT LINE

HONDA

Descubre la nueva
Gama Híbrida y
Eléctrica de Honda

Jazz Híbrido
AUTORECARGABLE

Crosstar Híbrido
AUTORECARGABLE

CR-V Híbrido
AUTORECARGABLE

Honda e
100% ELÉCTRICO

Honda e:TECHNOLOGY

Ven a tu Concesionario oficial Honda y
aprovecha unas condiciones excepcionales
en nuestra gama más avanzada y tecnológica.

Gama Híbrida: Consumo combinado (l/100 km): 4,5 - 7,4. (NEDC: 3,6 - 5,5). Emisión CO_2 combinada (g/km): 102 - 168. (NEDC: 82 - 126).
Honda e Advance: Consumo de energía en kWh/100 km: combinados 17,8. Emisiones de CO_2 (g/km): 0. Eficiencia: A+.

*5 años de garantía (3 años de original + 2 de extensión de garantía mecánica), según condiciones contractuales a consultar a través de la Red Honda.es.

5 AÑOS GARANTÍA*

Al detalle

MÁS RADARES DE TRAMO

De golpe, el mapa de radares de tramo existentes en España va a crecer un 50 por ciento. La DGT ha anunciado la creación de 45 nuevos tramos con velocidad controlada por radar, que se suman a los 82 ya existentes. Con ello, serán 127 las zonas con un especial control por parte de la Dirección General de Tráfico, a los que se suman los 27 de este tipo que hay en Cataluña y los 13 de Euskadi. Si a esto sumamos otros 28 nuevos drones para control del tráfico, los excesos de velocidad estarán cada vez más vigilados... Y seguro que también aumentarán los ingresos por multas.

MÁLAGA ESTRENA BUS AUTÓNOMO

La ciudad andaluza se ha convertido en la primera de Europa en contar con un autobús autónomo, que hace un recorrido del puerto al centro de la ciudad sin intervención humana, aunque siempre bajo supervisión de un conductor. El proyecto, liderado por Avanza, hizo su primera prueba con pasajeros y en un entorno de tráfico real, aunque aún no hay fecha para su implantación comercial.

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*
Julián Garnacho - *jgarnacho@motor16.com*
Bryan Jiménez - *bjimenez@motor16.com*
Montse Turiel - *mturiel@motor16.com*
Diseño: Juan González Aso - *jgonzalezaso@motor16.com*
Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.
Consejo editorial: María Jesús 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: M30.247.1983

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

ENTRE NOSOTROS

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Espaldarazo a los **eléctricos**

Para la difusión de los eléctricos hacen falta incentivos fiscales para los compradores, y la definitiva creación de una red de recarga a la altura.

Espero equivocarme, pero presiento que muy poco va a cambiar la situación en la venta de coches en los próximos meses. Todas las asociaciones del automóvil se han dirigido en innumerables ocasiones a la Administración en busca de posibles soluciones que frenen el desastre y la pérdida de puestos de trabajo, pero la inacción del Gobierno sobre el sector industrial más importante del país no es fácil de entender. Recientemente los concesionarios (Faconauto) han sido los que, por medio de su presidente, Gerardo Pérez, calificaron la situación de 'catastrófica', ya que si en enero la caída de las ventas fue del 50 por ciento, en los veinte primeros días de febrero estaba en torno al 40 por ciento. Denuncian que, si el pasado año perdieron 8.075 empleos, este año puede estar en torno a los 18.000, si no se logra superar el millón de matriculaciones y un crecimiento del 18 por ciento. Entiendo que una parte importante de la situación viene de la mano de la evolución de la Covid. Considerando que un mejor entendimiento de la famosa cogobernanza y el desarrollo de la vacunación pueden acabar con los toques de queda, reducir los cierres perimetrales y favorecer la utilización del coche para viajar y disfrutar. Por eso no responsabilizan al Ejecutivo, aunque podrían, de la mala organización para combatir el virus. Sí lo hacen de la gestión de unos recursos que puedan paliar al máximo la continua caída del mercado. No tiene sentido que el Gobierno suba los impuestos de matriculación a más de la mitad de los coches que se comercializan, amparándose en las nuevas mediciones de emisiones de WLTP, mientras países vecinos como Francia y Portugal lo dejan para mejor ocasión.

Como tampoco lo tiene crear un plan Renove 2020 para la compra de vehículos nuevos, tan intencionadamente desastroso que solo se empleó el 16 por ciento de los 250 millones de euros y así retornar el sobrante a las arcas del Tesoro. Exactamente igual ocurre con los 100 millones del Moves II, que es tan complejo que ni los concesionarios lo entienden, y además repartido entre las comunidades en función de la población, no del mercado. De hecho, Madrid recibió el 15 por ciento, cuando en 2020 vendió el 48 por ciento de eléctricos; en cambio, Andalucía obtuvo 15 millones con una cuota de mercado del 7 por ciento. Con todo, y en un mercado donde los coches eléctricos representan el 2,1 por ciento del total, el Gobierno ya ha anunciado el Plan Moves III, dotado con al menos 400 millones de euros y la posibilidad de duplicarlos. Solo queda esperar que los puntos de recarga rápidos pasen de los 6.500 actuales a los 110.000 necesarios para abastecer la demanda prevista. Por cierto, que tal y como pide la asociación de fabricantes (Anfac), es necesario ayudar con incentivos fiscales, como la exención del IVA, tanto a los compradores de este tipo de vehículos como a los que apuestan por invertir en estas infraestructuras.

> Faconauto denuncia que, si en 2020 se perdieron 8.075 empleos, este año puede estar en torno a los 18.000 si no se logra superar el millón de matriculaciones y un crecimiento del 18 por ciento. Y responsabiliza al Gobierno de la gestión de unos recursos que podrían paliar la continua caída del mercado.

SUMARIO

Nº 1.792 • 23 de febrero al 8 de marzo de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

BMW	25
CITROËN	6, 26, 42, 50
CUPRA	18, 43
FIAT	44
FORD	8, 28
HYUNDAI	14
KIA	32
LAND ROVER	45
LEXUS	22
MCLAREN	8
NISSAN	10
OPEL	36
SKODA	9, 46
TOYOTA	47
VOLKSWAGEN	16, 48

6.- QUÉ PASA
CITROËN C3 AIRCROSS
La marca francesa actualiza el SUV urbano con cambios estéticos, más personalización o los asientos Citroën Advance Confort.

8.- FORD S-MAX Y GALAXY HYBRID
Los modelos más familiares de Ford estrenan versión híbrida autorrecargable de 190 caballos.

10.- EN PORTADA
NISSAN QASHQAI
Nueva generación del líder de los SUV que estrena estética, una gama de motores electrificada y mucha tecnología.

14.- HYUNDAI IONIQ 5
La marca coreana inaugura su nueva división eléctrica con este Ioniq 5 con novedosas tecnologías de recarga.

16.- VOLKSWAGEN ID.4
Se pone a la venta el nuevo eléctrico de Volkswagen. Hasta 300 CV y 520 km de autonomía.

18.- CUATRO RUEDAS
CUPRA FORMENTOR VZ5
Cupra lanza una versión superdeportiva, con 390 caballos, del Formentor.

21.- CUPRA FORMENTOR 1.5 TSI 150
Con 150 caballos bajo el capó, este Formentor ofrece dinamismo a un precio rompedor.

22.- LEXUS ES 300h/LS 500h
Nueva generación del buque insignia japonés. Y el ES 300h estrena un sistema de retrovisores digitales.

25.- BMW 128 ti
Con 265 caballos de pura diversión al volante.

26.- CITROËN E-JUMPY
Con 136 CV hasta 330 kilómetros de autonomía media, un trabajador sostenible.

28.- FORD EXPLORER 3.0 PHEV AWD
Con 467 caballos y más de 40 kilómetros de autonomía eléctrica, un SUV superlativo.

32.- KIA PICANTO 1.0 DPI
Un urbano de 67 caballos con tacto general de coche más grande.

36.- OPEL GRANDLAND X HYBRID 4
Un SUV '0 Emisiones', pero con las prestaciones de un auténtico deportivo que, además, rebosa lógica y confort de marcha.

40.- LOS 7 FINALISTAS DEL COCHE DELA ÑO EN EUROPA
Citroën C4, Cupra Formentor, Fiat 500e, Land Rover Defender, Skoda Octavia, Toyota Yaris y Volkswagen ID.3 se enfrentan por ser el Coche del Año en Europa 2021. Probamos los siete finalistas.

50.- BAJO LA LUPA
LA TECNOLOGÍA DEL NUEVO CITROEN C4
Fabricados en España, en eléctrico o combustión, brillan con un equipo con 20 ayudas a la conducción.

52.- LA SEMANA

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS
FÓRMULA E
Arranca la séptima temporada del campeonato más 'limpio'..

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

64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

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

#READYTOGOLD
PERFORMANCE
QUE SIEMPRE DEJA HUELLA

GAMA ABARTH
desde 199€*/mes IVA incluido
Entrada: 6.434€. En 24 Meses, 10.000km anuales o 20.000km totales.

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

Gama Abarth: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 7,2 a 7,8 (l/100km). Emisiones de CO_2: de 162 a 172 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO_2 de 151 a 155 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Cuotas Renting IVA incluido para contratos de 24 meses y 10.000 km/año. Entrada de 6.434€ IVA incluido. Cuotas para ABARTH 1.4 16v T-Jet 595 107kW (145CV) E6D (incluye pintura metalizada valorada en 529€ IVA incluido). Incluye: Seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria con responsabilidad civil complementaria de hasta 50 Millones de euros , Defensa jurídica, Lunas, Seguro accidente conductor y ocupantes de 30.000 € en caso de fallecimiento o Invalidez permanente y absoluta, Asistencia 24h, Daños Propios sin Franquicia (incluye incendio y robo), Mantenimiento Integral en la Red Oficial de Concesionarios, neumáticos ilimitados, impuesto de vehículos de tracción mecánica, impuesto de matriculación, gestión de multas. Oferta válida hasta el 31/03/2021 o fin de existencias. LEASYS

595 scorpioneoro

LOS ÚLTIMOS LOTUS ELISE Y EXIGE

Tras 25 y 21 años de historia, respectivamente, Lotus Cars despide sus modelos Elise y Exige con el lanzamiento de las series especiales Final Edition creadas sobre cinco versiones: Elise Sport 240 –240 CV y de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos–, Elise Cup 250, Exige Sport 390, Exige Sport 420 y Exige Cup 430 –430 CV y de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos–. En Alemania, impuestos incluidos, arrancan en 56.500 euros.

POLESTAR 1: YA SE ADMITEN RESERVAS

Polestar, aún no presente en España, admite ya reservas a través de www.polestar.com del Polestar1, un coupé PHEV con dos motores eléctricos traseros y un 2.0 de gasolina delantero que rinde 609 CV.

TOYOTA ACTUALIZA EL GR SUPRA

La gama 2021 del GR Supra suma al motor 3.0 de 340 CV un nuevo 2.0 de 258 CV y 40,8 mkg de par máximo con el que acelera de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos y alcanza 250 km/h. De paso, el coupé biplaza japonés pasa a desdoblarse en dos niveles de acabado: Pure en el 2.0 y Performance en el 3.0.

Llegará a los concesionarios en junio

Mejoras de todo tipo en el **Citroën C3 Aircross**

Citroën presenta un renovado C3 Aircross, fabricado como hasta en la planta zaragozana de Figueruelas y que llegará a las tiendas en junio. Entre los cambios destacan los estéticos, pues el rediseñado frontal, inspirado en el 'concept' Cxperience, es más expresivo y anguloso gracias a la nueva firma luminosa de los faros, el doble chevrón más ancho, la parrilla con motivos geométricos o el protector inferior plateado con inserciones de color.

Y hay más posibilidades de personalización –70 combinaciones– gracias a los siete colores exteriores –Kaki Grey, Voltaic Blue y Blanco Banquise son nuevos–, los cuatro Packs Color –dos de ellos con tonos nuevos– y dos colores de techo a elegir: blanco o negro.

Dentro estrena los asientos Advanced Comfort, disponibles en los ambientes Urban Blue, Metropolitan Graphite e Hipe Grey. Y también es nueva la pantalla central de 9 pulgadas con ergonomía mejorada, más legible y práctica de usar, y que permite mostrar el Citroën Connect Nav o la función Mirror Screen compatible con Android Auto o Apple CarPlay. Además, también se ofrece la carga inalámbrica del smartphone y el sistema Citroën Connect Assist.

En cuanto a las mecánicas, podemos elegir entre dos PureTech de gasolina –110 6v y 130 EAT6– y dos diésel BlueHDi –110 6v y 120 EAT6–.

▲▶Maletero de 410 litros, o de 520 si avanzamos la segunda fila, corredera 15 centímetros. Hay asientos nuevos.

PARA **PENSAR**

165,1

km/h es el nuevo récord de velocidad con un vehículo dentro de un edificio.

Lo ha conseguido el piloto Leh Keen con un Porsche Taycan Turbo S en el interior del Centro de Convenciones de Nueva Orleans (EEUU), y el anterior récord Guinness, de 138,4 km/h, databa de hace siete años.

EL **PUNTAZO**

El Lotus E-R9 es un estudio de diseño que avanza ideas sobre los coches de carreras del 2030. Comparte la mecánica eléctrica con el Evija, pero Lotus cree que las baterías progresarán mucho hasta ese año.

30 kilómetros de alcance eléctrico

El **McLaren Artura,** un PHEV superdeportivo

McLaren Automotive presenta el Artura, un coupé superdeportivo con mecánica híbrida enchufable que ya puede pedirse, con precios que para Estados Unidos arrancan en 225.000 dólares, equivalentes a 185.670 euros. Asocia el motor M630 V6 3.0 con doble turbo y 585 CV a un motor eléctrico de 95 CV, el cambio SSG de 8 velocidades –la marcha atrás es eléctrica– y una batería con 7,4 kWh de capacidad útil que permite cubrir 30 kilómetros de media en modo eléctrico, en el que la velocidad máxima es de 130 km/h. Pero la velocidad punta absoluta es de 330 km/h, valor tan impresionante para un modelo PHEV como los 3,0 segundos que tarda en acelerar de 0 a 100 km/h. Y el '0-200' y el '0-300' los firma respectivamente en 8,3 y 21,5 segundos.

El McLaren Artura pesa solo 1.498 kilos en vacío gracias a su monocasco de fibra de carbono con elementos de aluminio, mide 4.539 milímetros de largo por 1.913 de ancho y 1.193 de alto, tiene un maletero de 160 litros y su depósito admite 72 litros de gasolina. Equipa discos de freno cerámicos y suspensión activa PDC.

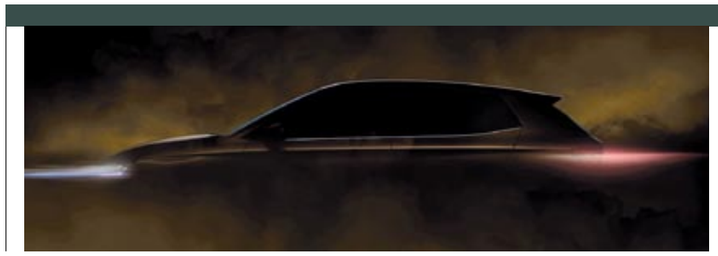
▶▼Homologa unas emisiones medias WLTP de 129 g/km de CO_2. Y su batería se recarga en dos horas y media.

Chasis rebajado y hasta 265 CV

Tres versiones **Sportline iV** para el Skoda Enyaq

La firma checa refuerza la gama de su nuevo SUV eléctrico con tres alternativas deportivas que adoptan la denominación Sportline iV, y que exteriormente se diferencian por sus molduras negras, las llantas de aleación de 20 ó 21 pulgadas o el chasis rebajado 15 milímetros delante y 10 detrás. Y dentro presentan reposacabezxas integrados, volante deportivo multifunción de cuero de tres radios y recubrimientos con efecto carbono. Además, el cliente podrá elegir entre tres niveles de propulsión: el Enyaq Sportline iV 60 equipa batería de 62 kWh –58 útiles– y tiene motor trasero de 132 kW–180 CV–, siendo su alcance WLTP de 400 kilómetros; la versión Sportline iV 80 –de tracción trasera, como la anterior– rinde 150 kW –204 CV– y lleva ya la batería de 82 kWh –77 útiles– que le permite homologar 520 kilómetros de autonomía; mientras que la variante Sportline iV 80x emplea la misma batería de 82 kWh –500 kilómetros de autonomía– pero monta dos motores, uno delante y otro detrás, lo que le sirve para tener tracción total y sumar 195 kW –265 CV–. Y los tres alcanzan 160 km/h.

▲▶Los Enyaq Sportline iV equipan faros full LED Matrix de serie, en los que cada módulo de luz larga dispone de 24 diodos que se ajustan individualmente.



NUEVO SKODA FABIA: PRIMERA PISTA
La cuarta generación del Fabia está más cerca. La firma checa acaba de desvelar una imagen que muestra su silueta y anuncia que ya usará la plataforma MQB-A0 empleada en Kamiq y Scala. Eso le permite aumentar su maletero en otros 50 litros, y equipar los motores de gasolina de la familia EVO, asociados a cambios manuales o automáticos DSG de siete marchas. Su estreno oficial será en primavera.

Los 190 CV de potenbcia permiten al S-Max Hybrid acelerar de 0 a 100 km/h en 9.8 segundos, mientras que el Galaxy Hybrid anuncia 10 segundos exactos.

Motor de 190 CV y consumo WLTP de 6,4 l/100 km

Versiones híbridas para los **Ford S-Max y Galaxy**

El S-Max y el Galaxy, los dos modelos monovolumen que Ford produce en su planta valenciana, reciben por fin la mecánica híbrida autorrecargable, con la que disfrutan de la etiqueta ECO y rebajan las emisiones de CO_2 un 10 por ciento en comparación con la versión diésel. En concreto, combinan un motor 2.5 de gasolina de ciclo Atkinson con un motor eléctrico, una batería de iones de litio de 1,1 kWh y la última generación del cambio automático power-split de la marca, y si el S-Max Hybrid homologa un consumo medio WLTP de 6,4 l/100 km –5,6 en ciclo NEDC– y emisiones de 146 g/km de CO_2, en el Galaxy Hybrid el gasto WLTP es también de 6,4 l/100 km –5,8 en ciclo NEDC– y las emisiones son de 148 g/km. Los dos modelos conservan el interior de siete plazas, y con las tres filas de asientos en uso el S-Max –disponible también con cinco plazas– ofrece un maletero de 285 litros, mientras que el del Galaxy parte de 300 litros.

Estética, motores y equipamiento

Nissan optimiza su **NV300 Combi**

Al margen de algunos cambios en su imagen exterior, centrados sobre todo en el frontal, el Nissan NV300 estrena interior –configurable para 5, 6, 8 ó 9 plazas–, destacando el nuevo salpicadero con botones cromados, una nueva combinación de colores que logran más aspecto de turismo o un mayor espacio de almacenamiento gracias a un nuevo hueco de 54 litros bajo el asiento del pasajero delantero. Además, y en función de los niveles de equipamiento, llegan asistentes de seguridad como el control de ángulo muerto, el aviso de cambio de carril involuntario, el reconocimiento de señales de tráfico, el control de crucero adaptativo y el aviso de distancia, a lo que añade dos nuevos airbag frontales mejorados para el pasajero. Y también hay novedades en la dotación de conectividad o el sistema de infoentretenimiento.

En el exterior destaca la nueva parrilla –similar a la del NV400–, los faros LED, las nuevas luces diurnas o las llantas opcionales de 17 pulgadas. Y dentro hay muchos cambios.

En cuanto a los motores, que ya cumplen la norma Euro 6DFull, el diésel 2.0 dCi se ofrece con 110 CV –cambio manual–, 150 CV –manual y automático– y 170 CV –automático–.

GRAN AUTO
INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

YA EN TU KIOSCO
SOLO 3€

-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

Liderazgo renovado

Para renovar un producto de tanto éxito como el Qashqai, en Nissan han tomado tres caminos: un nuevo diseño sin perder la esencia; la electrificación con el sistema Mild Hybrid o la versión e-Power, y la más avanzada tecnología. Llega en verano, con argumentos para seguir siendo líder.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Después de tres millones de unidades vendidas en nuestro continente, de pasar de ser un modelo europeo a un éxito global o de ser líder de ventas en su segmento en España durante sus 14 años de vida, el Nissan Qashqai entra en una nueva etapa. La tercera generación del SUV que inventó el segmento SUV acaba de ser presentada y ya esta dispuesta para su llegada al mercado, con sus primeras entregas en verano. El nuevo Qashqai, como buen modelo icónico –para el mercado, pero también para Nissan– quiere evolucionar sin revolucionar con cada nueva entrega. Cambiar sin perder la esencia. Por eso esta tercera generación es reconocible por su inconfundible estilo, pero también está claro que es un modelo nuevo.

Y como modelo nuevo, aprovecha para ser un precursor. En concreto, en la marca japonesa –líder como bien se sabe en la apuesta eléctrica–, este Qashqai pasa a ser su primer modelo totalmente electrificado. Porque toda su gama mecánica –de la que desaparecen las versiones diésel– va contar con una parte eléctrica, tanto en variantes de hibridación suave –con batería de 12 voltios– como en su versión e-Power, en la que un motor de combustión se encarga de alimentar al motor eléctrico para que el coche siempre se mueva con este tipo de energía.

◀▼ El frontal actualiza el diseño de Nissan, pero se reconoce que es un Qashqai. En la nueva gama de este SUV se ofrecen faros Full LED Matriciales adaptativos. Los antiniebla, de pequeño tamaño, se ubican a ambos lados de la rejilla inferior de entrada de aire.

La base del nuevo Nissan Qashqai es la nueva plataforma CMF-C de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, que facilita trabajar en ese esquema electrificado y permite la integración de baterías bajo el suelo para conseguir ese apoyo eléctrico. Además, se apuesta por la máxima ligereza en busca de la mayor eficiencia, con una construcción en la que el aluminio toma protagonismo en las puertas, aletas o capó para rebajar el peso de una carrocería que en total es 60 kilos más ligera y un 41 por ciento más rígida.

Una ligereza que ayudará a que con esa hibridación suave se ofrezcan unos consumos muy ajustados. Todas las versiones serán de gasolina, con el motor 1.3 DiG-T como protagonista, la batería de 12 voltios en su apoyo, dos niveles de potencia –140 y 158 caballos–, tracción delantera o total y cambio manual de seis velocidades o Xtronic de doble embrague y siete relaciones. La batería de iones de litio, junto a un generador accionado por correa, permite recoger la energía de frenada, aumentar la duración de la función Start/Stop y reducir las emisiones medias de CO_2 unos 4 g/km.

Y más allá de los híbridos suaves, solo unos meses después del lanzamiento la electrificación en el Qashqai tomará su mayor dimensión con la variante e-Power, una tecnología que ya triunfa en Japón en modelos como el Note y que llega por primera vez a Europa. Combina un motor de gasolina 1.5 con uno eléctrico de 140 kW (190 CV) –en Japón la tecnología e-Power solo ofrece 129 caballos, insuficientes según Nissan para el exigente cliente euro-

▼ Gana espacio interior y también capacidad de maletero, pues los 430 litros del anterior crecen aquí hasta los 504. Ofrece un doble fondo que se adapta mediante dos paneles. Abatiendo respaldos y jugando con esos paneles, hay 16 configuraciones posibles de la zona de carga.

ESTRENA PLATAFORMA EL QASHQAI ES EL PRIMERO EN UTILIZAR LA CMF-C DE LA ALIANZA. CON ALUMINIO, REDUCE EL PESO 60 KILOS

HÍBRIDOS SUAVES CON 140 O 158 CV, CAMBIO MANUAL O AUTOMÁTICO Y TRACCIÓN DELANTERA O TOTAL. Y LUEGO UN E-POWER 190 CV

PRIMER CONTACTO MEJORA EN TODOS LOS DETALLES

◀▲ El cuadro de instrumentos, digital y configurable, cuenta con una pantalla de 12,3 pulgadas. En la parte trasera destaca el techo flotante; y delante, las dos cortinillas de aireación delante de los pasos de rueda.

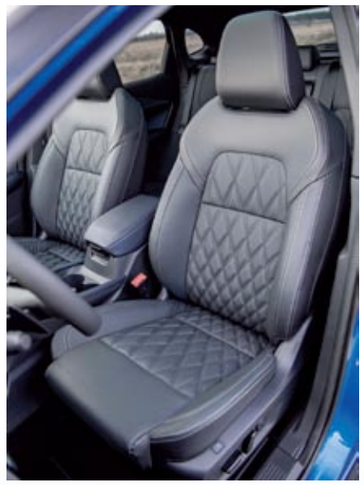
Nos espera el nuevo Qashqai en un estudio en Madrid. Escondido bajo una lona, en cuanto se destapa vemos inmediatamente un gran cambio; pero también una imagen reconocible, con un cierto aire a Juke en el primer vistazo. Luego nos acercamos y comprobamos que no hay revolución en la talla –35 milímetros más largo y 32 más ancho–, pero lo suficiente para dotarle de más presencia. Además debe dejar su hueco al futuro X-Trail, que también está en camino. De la vista exterior nos llaman la atención las dos entradas de aire en forma de cortinilla vertical que vemos en el frontal, justo delante de las ruedas. Y al abrir las puertas apreciamos su ligereza, al estar realizadas en aluminio. Las puertas traseras abren en un ángulo de casi 90 grados, sorprendente y de gran comodidad, por ejemplo, para asegurar a niños en sillas infantiles.

Y al acceder al interior vemos cómo los materiales y los acabados han dado un salto de calidad. Ha mejorado el mullido de unos asientos que ahora tienen función de masaje, con ese acabado en cuero cosido en forma de rombo tan llamativo. El volante multifunción cuenta con la tecla para activar el sistema ProPilot, y en el caso de esta unidad, con levas, que serán de serie siempre que se opte por el cambio automático. Nos gusta que las funciones se activen no solo en la pantalla sino que existan botones y ruedas clásicas, por ejemplo para el sistema de climatización. Y también es llamativo el Head-up Display, que proyecta mucha información –velocidad, navegación, reconocimiento de señales, sistema ProPilot...– en el cristal delantero. Los ocupantes, siempre conectados gracias a un cargador inalámbrico de 15 W –el más potente en los C-SUV– o las cuatro tomas USB de los tipos A y C que están ubicadas dos delante y dos detrás.

Y en la segunda fila se ha ganado en comodidad, por mayor anchura, por un túnel de transmisión muy pequeño y una altura al techo mejorada. También el maletero gana capacidad de manera ostensible –pasa de 430 a 504 litros– y cuenta con un doble fondo.

▲▶ Crece 3,5 centímetros en su longitud total y dos en la batalla. Eso da mayor habitabilidad, reforzada atrás por un mínimo túnel de transmisión. Además, las puertas traseras abren en un ángulo casi de 90 grados.

▲▼La pantalla central, de 9 pulgadas, controla todo tipo de funciones, desde el masaje de los asientos, la navegación o las comunicaciones a través de Apple CarPlay o Android Auto. En el nuevo Qashqai no se renuncia a botones tradicionales para el equipo de climatización.



◀▲ Para el cambio automático hay una nueva palanca e-Shifter. Los asientos se muestran más cómodos.

peo– que es el encargado de mover las ruedas. El motor de gasolina tan solo se ocupa de cargar la batería, funcionando siempre en el rango óptimo de revoluciones para conseguir la máxima eficiencia, con un consumo –pendiente de homologación– de unos 5,3 l/100 km, 122 g/km de CO_2 y una autonomía superior a los 900 kilómetros. Por gasto, una alternativa perfecta a un diésel convencional. Entre las características de este e-Power veremos, como en el Leaf, el e-Pedal para acelerar y desacelerar usando solo el pedal del acelerador y evitando casi siempre tener que pisar el pedal de freno.

Además, la nueva plataforma aparejа cambios en la dirección o la suspensión –ahora McPherson en ambos ejes, aunque la trasera pueden ser de barra de torsión o multibrazo según la versión–. Y permite una mayor integración de los sistemas ProPilot de conducción semiautónoma, que avanzan en el nuevo Qashqai con funciones mejoradas, así como una integración con el sistema de navegación Navi-link, que permitirá por ejemplo ajustar automáticamente la velocidad al llegar a una curva, el arranque automático en autovías o el ajuste de la velocidad en función de las señales de limitación de la vía.

Las ayudas a la conducción van a tomar gran protagonismo en el Qashqai, y también los sistemas de seguridad, con una novedad importante, porque todos los dispositivos de seguridad van a ser de serie desde la versión más básica: control de crucero inteligente, frenada de emergencia inteligente con detección de ciclistas y peatones, asistente de cruce, aviso de colisión frontal, advertencia de salida de carril, asistente de mantenimiento de carril, avisador de punto ciego, alerta de tráfico cruzado trasero, freno de emergencia automático en tráfico trasero, alerta de atención al conductor, reconocimiento de señales de tráfico, airbag central, limitador de velocidad automático...

A falta de definirse la gama, las primeras entregas del Qashqai serán en verano y el precio de partida, aún no oficial, rondaría los 33.000 euros, descuentos aparte.

El Ioniq 5 inicia en Hyundai una nueva era en la electrficación. El nuevo modelo, inspirado en el Pony, apuesta por una tecnología de recarga innovadora, la capacidad de usarlo como batería para otros dispositivos y una autonomía y prestaciones más que notables.

Empieza la era Ioniq

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Hyundai inicia una nueva era en su estrategia de electrificación. Lo hace con el primer modelo de su división eléctrica Ioniq, su nueva submarca que va a agrupar a todos los vehículos desarrollados expresamente como eléctricos. Y empieza esta nueva era también haciendo un guiño al pasado, a uno de los pioneros de su historia, el Pony. El Ioniq 5 es el encargado de abrir esta puerta al futuro. El primer producto basado en la nueva Plataforma Modular Global Eléctrica (E-GMP) que permite ofrecer una distancia entre ejes sobresaliente –3 metros– para maximizar la habitabilidad y un diseño interior innovador con materiales ecológicos; y también, por supuesto, las más avanzadas tecnologías de propulsión eléctrica, como la función de carga ultrarrápida o la posibilidad de utilizar la energía almacenada en el coche para alimentar otros dispositivos eléctricos.

La parte importante está en la mecánica. El Ioniq 5 cuenta con dos opciones de paquetes de baterías, 58 kWh o 72,6 kWh, y dos configuraciones de motor eléctrico: solo uno, situado en el eje trasero, o dos motores, con uno en cada eje y, por tanto, con tracción total. En ambos casos, la velocidad máxima que alcanza es de 185 km/h.

El tope de la gama ofrece un motor trasero de 155 kW, más un motor delantero de 70 kW. El motor trasero entrega 350 Nm y el delantero 255, con lo que puede acelerar de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos. Y su autonomía oscila entre 470 y 480 kilómetros bajo homologación WLTP.

Otro aspecto brillante del Ioniq 5 es su tecnología de recarga, pues puede cargar en infraestructuras de 400 V y 800 V. La plataforma ofrece una capacidad de carga de 800 V de serie, junto con una carga de 400 V, sin la necesidad de componentes o adaptadores adicionales. El sistema de carga múltiple es la primera tecnología patentada del mundo que opera el motor y el inversor para aumentar de 400 V a 800 V para una compatibilidad de carga estable. Así, en un cargador de 350 kW puede pasar del 10 al 80 por ciento en solo 18 minutos. Y con solo cinco minutos cargará energía para 100 kilómetros de alcance.

Y a eso suma una función V2L, que permite a los clientes usar la energía de la batería para otros cometidos, como cargar cualquier dispositivo eléctrico: bicicletas eléctricas, scooters, equipos de acampada... pues suministrará hasta 3,6 kW de potencia. Cuenta con dos puertos V2L, uno debajo de los asientos de la segunda fila, que se puede activar cuando un vehículo está encendido, y otro en el exterior del coche, que proporciona energía incluso cuando el vehículo está apagado.

Y el interior mezcla un estilo innovador y tecnológico con un aspecto sostenible bajo el concepto 'Living Space'. El piso plano y la gran distancia entre ejes permiten una gran libertad de movimientos. Cuenta con una consola central móvil que puede deslizarse hacia atrás hasta 140 milímetros. Esa amplitud se optimiza con unos asientos delanteros ajustables electrónicamente en los que se ha reducido el grosor un 30 por ciento para dar más espacio a los ocupantes de la segunda fila. Además, el interior utiliza materiales innovadores de origen sostenible, como botellas de PET recicladas e hilos de origen vegetal para dar más contenido ecológico al coche.

Y en ese estilo se integran a la perfección tecnologías avanzadas para una experiencia de usuario digital. Cuenta con dos pantallas de 12 pulgadas unidas, la central para el sistema de infoentretenimiento y la otra como cuadro de instrumentos. Además, por primera vez ofrecerá un Head-up Display de realidad aumentada que convierte el parabrisas en una gran pantalla.

Y, por supuesto, en asistentes de conducción el Ioniq 5 va a estar al más alto nivel con la última evolución del Hyundai SmartSense, el programa de asistentes al conductor que garantiza las mejores cualidades en seguridad y confort. Será el primer Hyundai que ofrece Highway Driving Assist 2 (HDA 2), además de otros sistemas como el asistente de colisión frontal, el asistente de colisiones en punto ciego, la asistencia inteligente de límite de velocidad, la advertencia de atención al conductor o el asistente de luces largas.

▲▶ Doble pantalla en el frontal y materiales sostenibles en el interior.

Luc Donckerwolke, director creativo de Hyundai.

DISEÑO
El futuro se inspira en el pasado

Inspirado en el Pony, en el Ioniq 5 hay una libertad de diseño desconocida gracias a su nueva plataforma. Destaca el primer capó en forma de almeja de Hyundai, que minimiza los espacios entre paneles para una lograr aerodinámica óptima, o las luces diurnas en forma de píxeles, las puertas con manillas integradas que se despliegan al acercarnos al coche, las llantas aerodinámicas con diseño de píxeles paramétricos en un diámetro de 20 pulgadas –el más grande usado hasta ahora en un Hyundai eléctrico– o el techo con un panel solar que cubre toda su superficie.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	BATERÍA 58 KWH	BATERÍA 72,6 KWH
Potencia máxima (kW)	125 (2WD) / 53+120 (AWD)	160 (2WD) / 70+155 (AWD)
Par máximo (Nm)	350 (2WD) / 255+350 (AWD)	350 (2WD) / 255+350 (AWD)
Tracción	Trasera (2WD) / Total (4WD)	Trasera (2WD) / Total (4WD)
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.635 / 1.890 / 1.605	4.635 / 1.890 / 1.605
Maletero (l)	531 / 1.591	531 / 1.591
Tipo de batería	Ion litio	Ion litio
Capacidad de la batería	58 kWh	72,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,5 (2WD) / 6,1 (AWD)	7,4 (2WD) / 5,2 (AWD)
Vel. máxima (km/h)	185	185
Consumo mixto (Wh/km)	N.d.	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	N.d.	N.d.
Carga soportada	400 V y 800 V	400 V y 800 V
Tiempo de recarga (del 10 al 80 %)	18 minutos (a 350 kW)	18 minutos (a 350 kW)
Precios desde... (euros)	**N.D.**	**N.D.**

▶ El techo con paneles solares permitirá aumentar la carga de la batería y aprovechar mejor la energía.

CARGA ULTRARRÁPIDA PERMITE LLENAR LA BATERÍA DEL 10 AL 80 PO R CIENTO EN 18 MINUTOS. Y EN 5, ENERGÍA PARA 100 KILÓMETROS

◀▼ La plataforma es la MEB, la misma de la que ha nacido el ID.3, con el que comparte distancia entre ejes; de manera que la ganancia de tamaño de este ID.4 está en los voladizos. El sistema puede cargar desde 7,2 kWh en corriente alterna hasta 100 o 125 kWh, según versión.

SUV, eléctrico y familiar

Para cumplir con la estrategia eléctrica que llevará a Volkswagen a ofrecer una veintena de modelos eléctricos en 2025, la marca alemana presenta en Madrid el ID.4, su primer SUV EV idóneo como primer coche gracias a su habitabilidad, su potencia de hasta 204 CV por ahora o sus 520 kilómetros de autonomía.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Tras el ID.3, con el que inició la nueva era electrificada, Volkswagen da un nuevo paso con la llegada de su hermano mayor, un ID.4 con el que apuntalar el liderazgo en ventas de eléctricos en 2020; y seguir construyendo ese futuro que llevará a que en 2025 nada menos que 20 modelos de la gama alemana sean eléctricos. El primer SUV eléctrico de Volkswagen ha estado en Madrid para su presentación en sociedad, en un acto en el que Laura Ros, directora de Volkswagen en España, ha repasado las líneas maestras de esa estrategia eléctrica de la firma germana, que además de los mencionados 20 modelos en 2025 tiene retos aún más potentes como convertirse en una compañía neutral en emisiones en 2050.

Con este ID.4 las pretensiones se amplían, pues este modelo quiere ser coche para todo uso, no alternativa como segundo o tercer modelo de una casa. Además, llega al centro de la pelea «con un modelo que se inscribe en el segmento de mayor volumen y crecimiento en nuestro país», en palabras de Laura Ros, porque este segmento de los SUV medios concentra un 25 por ciento de las ventas y es, por tanto, uno de los principales caballos de batalla de las marcas.

El ID. 4 es un modelo global, pues se fabrica en Europa, China y Estados Unidos. Y tiene características para que destaque en todos los mercados: rasgos crossover, 4,6 metros de largo y una excelente aerodinámica, con un coeficiente Cx de 0,28. Unas dimensiones que, para situarlo en contexto, son 10 centímetros más de longitud que un Tiguan, con la batalla de un Tiguan Allspace, el maletero de un Passat o el radio de giro de un pequeño T-Cross. Sobre esa plataforma, y ubicada entre los dos ejes, se ubican las baterías, lo que garantiza un bajo centro de gravedad, el mejor reparto de las masas y, por lo tanto, un comportamiento dinámico que no debería diferir del de cualquier Volkswagen. El punto de distinción de las diferentes variantes del ID.4 lo marca la capacidad de la batería –52 kWh en su nivel de entrada, con 340 kilómetros de autonomía, o una de 77 kWh que homologa hasta 522 kilómetros de alcance–. Y combinando esta capacidad con la potencia del motor –ubicado en el eje trasero– se ofrecen diversas alternativas.

Con la batería de 52 kWh el nivel de entrada es un motor de 125 kW (170 caballos) que permite que el ID.4 acelere de 0 a 100 km/h en 9 segundos; aunque más adelante habrá una versión de acceso con 109 kW (148 CV). Y con la batería de 77 kWh se ofrece un motor de 150 kW (204 CV) que le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 8,5 segundos y alcanzar los 160 km/h de velocidad máxima; y luego llegará una versión algo más comedida, con 129 kW (175 CV).

Pero no queda aquí la cosa, pues habrá un GTX con dos motores –uno en cada eje–, 300 CV y tracción total, que se convertirá en el modelo más prestacional de la familia.

▲▶ Sensación de amplitud en un interior en el que el salpicadero mantiene la configuración y el diseño minimalista del ID.3, pero parece acabado con más calidad.

En la toma de contacto, con dos unidades estáticas disponibles, llama la atención la amplitud del interior, donde los pasajeros disfrutarán de un habitáculo con una buena distancia entre las dos filas de asientos para las rodillas. El interior, con las baterías bajo el suelo, te hace ir en una posición ligeramente sobreelevada. Además, en la fila trasera, al no existir túnel de transmisión, el pasajero de la plaza central no perderá comodidad respecto a los ocupantes de los laterales.

En la parte delantera vemos una disposición del salpicadero similar a la del ID.3; muy minimalista, aunque los materiales utilizados en esta unidad, que correspondía a un ID.4 1st, le dan un aspecto y un empaque mucho más elaborado y menos informal que su hermano menor. La sensación de amplitud en esta zona es similar a la del ID.3, con un gran espacio en la parte inferior gracias a ese diseño minimalista del salpicadero.

Vemos una pantalla táctil de 12 pulgadas cuya forma de manejo más habitual será con órdenes por voz; también una pequeña pantalla delante del volante con informacion básica y el selector de la marcha en la parte derecha de esa pantalla, que hace de cuadro de instrumentos. Y dispone de un Head-up Display con realidad aumentada para ofrecer todas las informaciones proyectadas sobre el cristal delantero.

Atrás, cuando abrimos el portón, nos encontramos con un maletero de 543 litros, muy aprovechable y que puede ampliarse hasta 1.575 si abatimos el respaldo de los asientos traseros y lo cargamos hasta el techo.

Y en cuanto a la parte tecnológica, será una de las estrellas en esta familia ID de modelos eléctricos. Por ejemplo contará con actualización de software 'over the air', sin necesidad de acudir a un taller. Ofrece, además, sistema de navegación Discover Pro y los servicios móviles online de We Connect Start que están disponibles de serie en los modelos ya a la venta.

Otro aspecto importante, que condicionará sus posibilidades como vehículo principal de una familia, son las operaciones de recarga. La versión de entrada, el ID.4 Pure Performance, está preparado para cargarse a 7,2 kW en corriente alterna o 50 kW en corriente continua. Y los siguientes modelos, Pure, se pueden cargar a 7,2 y 100 kW. En cuanto a los Pro Performance, sus características permiten cargar a 11 kW en corriente alterna y 100 kW en corriente continua. Y las exclusivas versiones 1st y 1st Max pueden cargar incluso a 125 kW en cargadores públicos, con lo que en media hora pueden llenar un 80 por ciento de la batería.

Con las primeras entregas previstas para marzo, el nuevo ID.4 ya está disponible con unos precios de tarifa que parten de 38.085 euros.

EL TOPE DE GAMA ES UN ID.4 DE 204 CV Y 520 KILÓMETROS DE AUTO NOMÍA, PERO HABRÁ UN GTX DE 300 CV CON TRACCIÓN TOTAL

En el origen de Cupra como marca está crear modelos icónicos, exclusivos y deportivos. Si el Formentor ya respondía a estas exigencias, este VZ5, con motor de cinco cilindros y 390 CV bajo el capó, las subraya y las pone en mayúsculas.

CUPRA con mayúsculas

Javier Montoya|| jmontoya@motor16.com

Cuando Seat decidió lanzar una nueva marca, dando a los modelos más deportivos una seña de identidad diferente, buscaba combinar carácter deportivo y estilo premium para ofrecer una alternativa diferente a aquellos compradores que buscaban distinguirse. Con la llegada del Formentor se empezaron a cuadrar ambas características. El primer modelo desarrollado como cien por cien Cupra desde su inicio ha significado un punto de inflexión. Y con este nuevo VZ5, que ahora lleva a su máxima expresión el carácter deportivo, se puede afirmar que la joven marca española cumple punto por punto lo que prometió en su 'acta fundacional'.

El nuevo Cupra Formentor VZ5 es lo máximo en cuanto a potencia y deportividad creado por la marca de Martorell. Nunca un modelo nacido de Seat ha alcanzado este nivel de potencia. Con un motor 2.5 de cinco cilindros –un viejo conocido en Audi, bajo el capó de los TT RS, por ejemplo– el nuevo Formentor VZ5 desarrolla 390 caballos de potencia –diez menos que en el de los aros–, con un par máximo de 48,9 mkg y unas prestaciones de otro nivel, pues es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en solo 4,2 segundos o alcanzar los 250 km/h fijados como velocidad máxima.

Las frías cifras ya resumen lo que tenemos entre manos. Pero su análisis más detallado demuestra que en Cupra han hecho las cosas pensando en que este modelo sea referencia. Y tal vez se convierta en una especie de pieza de coleccionista, pues solo se van a fabricar 7.000 unidades.

Su diseño exterior, suficientemente atrayente en el Formentor normal, se retoca aquí con elementos como un nuevo capó con líneas esculpidas, nuevas entradas de aire, un nuevo paragolpes específico o el marco de la parrilla en color Sport Matt Black. En el lateral, nuevos pasos de rueda más prominentes para albergar unas llantas de 20 pulgadas que integran un equipo de frenos de seis pistones con discos de hasta 370 milímetros y pinzas en color cobre firmadas por Akebono. Y atrás un nuevo difusor en fibra de carbono y una cuádruple salida de escape con tubos en color cobre. También se estrena un color exterior exclusivo, este Gris Taiga que aparece en las primeras imágenes oficiales.

El interior refuerza el estilo deportivo con detalles en cobre y aluminio oscuro cepillado. Y con unos asientos deportivos CUPBucket que pueden ir tapizados en cuero Azul Petrol o negro. Y para el color Gris Taiga, un acabado

◀▼ El interior cuenta con una gran pantalla táctil de 12 pulgadas, un volante desde el que se seleccionan los modos de conducción y las configuraciones del chasis activo, y un cuadro de instrumentos digital. En su diseño destacan los detalles en cobre y aluminio.

▲ Sus dimensiones se mantienen –la altura se rebaja 10 milímetros– y su imagen deportiva se refuerza con nuevas tomas de aire, la parrilla en negro mate, el paragolpes rediseñado...

SOLO 7.000 UNIDADES SE VAN A FABRICAR DE ESTE FORMENTOR VZ5, EL COCHE MÁS POTENTE EN LA HISTORIA DE CUPRA... Y DE SEAT

CINCO MODOS DE CONDUCCIÓN, Y ESTRENA UNO NUEVO: DRIFT

▼En la parte trasera hay un nuevo difusor en fibra de carbono negro y cuatro salidas de escape, pero esta vez en vertical y rematadas en color cobre.

▲ Los asientos CUPBucket son específicos. Y estos en Nappa marrón perforada, solo con el también exclusivo color Gris Taiga.

exclusivo con asientos de cuero Nappa marrón, perforados y con detalles en cobre. El salpicadero sigue presidido por una pantalla de 12 pulgadas, y el cuadro de instrumentos ofrece el Digital Cockpit con 10,25 pulgadas.

Pero, sin duda, la estrella de este Formentor VZ5 es la parte mecánica. Porque la combinación del motor 2.5 TSI dotado de inyección directa y turbo –retocado por Cupra en su sistema de refrigeración– con el cambio DSG de 7 velocidades, la tracción total 4Drive o el control de chasis adaptativo con 15 niveles de ajuste de la amortiguación, dan como resultado un deportivo con todas las de la ley. Además de otros elementos que terminan de redondear su ficha técnica, como los modos de conducción Comfort, Sport, Individual, Offroad y CUPRA –más el nuevo modo Drift para sobrevirajes controlados– que se seleccionan en el volante, un sistema Launch Control para optimizar las aceleraciones desde parado, la dirección progresiva...

Y como complemento a un manejo emocionante, máxima seguridad con un equipo de ayudas a la conducción con elementos como el asistente de crucero adaptativo (ACC) y predictivo, el asistente de viaje, el asistente lateral y de salida, y el asistente de emergencia. Además, pensando en que el conductor debe estar cien por cien concentrado en la conducción, las soluciones de conectividad son de primer orden gracias al sistema Wireless Full Link, compatible con Apple CarPlay y Android Auto. Un sistema que se maneja con el reconocimiento de voz, que permite no apartar la vista ni un segundo de la carretera.

Todo listo, por tando, para vivir una experiencia Cupra con mayúsculas. Solo habrá que esperar hasta el último trimestre de este año, que es cuando está previsto su lanzamiento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.5 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	5, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.480
Potencia máx. (CV/rpm)	390/N.d.
Par máximo (mkg/rpm)	48,9/2.250-5.700
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	N.d.
Peso (kg)	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.450/1.839/1.501
Volumen maletero (l)	420
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	4,2
Velocidad máx. (km/h)	250 (limitada)
Consumo mixto (l/100 km)	N.d.
Emisiones CO_2 (g/km)	N.d.
Precios desde... (euros)	N.D.

PRECIO DESDE **31.670** €

EMISIONES OFICIALES: DESDE **141** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Estilo deportivo. Precio y equipamiento. Comportamiento dinámico. Maletero.

DEBE MEJORAR

– Túnel central grande. Fila posterior estrecha. Sistema Lane assist demasiado intrusivo.

Formentor para todos

Para los que buscan deportividad sin radicalidad, Cupra lanza este 150 CV, con todo el estilo dinámico y precio y equipamiento rompedores.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Tras mostrar sus poderes deportivos –VZ de 310 CV o el 'vecino' de la página de la izquierda– y sellar su compromiso con la electrificación –versión e-Hybrid de 245 CV y pronto de 204–, ahora Cupra se lanza a llevar su filosofía deportiva a más conductores. Aquellos que buscan estilo y comportamiento deportivo, pero sin tener que ir al límite, o los que quieren destacarse con un modelo de llamativo diseño, que roza lo premium en su acabado a cambio de una factura ajustada.

La respuesta es este Formentor 1.5 TSI de 150 caballos, con cambio manual de seis velocidades o la caja automática DSG de doble embrague y siete relaciones. Un perfecto equilibrio para conductores no tan radicales. Un modelo que mantiene todos los rasgos, el diseño y las características deportivas de sus hermanos mayores, que a simple vista solo se diferencia por el tamaño de las llantas –aquí de 18 pulgadas de serie, aunque en opción puede montar de 19–, porque el resto es básicamente idéntico. Lo mismo ocurre en un interior de impecable aspecto y acabados, con cuadro de instrumentos digital de serie, asientos bacquet en opción, al igual que la pantalla táctil de 12 pulgadas –la de serie es de 10–.

Y dinámicamente, más de lo mismo, pues aunque no hay tanta caballería, el comportamiento es sobresaliente como comprobamos durante nuestro recorrido en el que la diversión está garantizada por un chasis puesto a punto por Jordi Gené o Mattias Ekstrom. El motor no quita el hipo, pero es más que suficiente y ofrece un excelente compromiso entre rendimiento y eficiencia; con dirección, frenos y cambio DSG sobresalientes.

La misma nota para un precio que con los 2.000 euros de promociones se queda por debajo de los 30.000 euros. Y con un equipamiento que, este sí, quita el hipo: selector de modos de conducción CUPRA Drive Profile, control de crucero adaptativo y predictivo, frenada de emergencia en ciudad con detección de peatones y ciclistas, climatizador de tres zonas, apertura y arranque sin llave, siete airbags, Connectivity Box –cargador inalámbrico y amplificador de señal–, Digital Cockpit de 10,25 pulgadas...

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498
Potencia máx. (CV/rpm)	150/5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5/1.500-3.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man 6 v./Aut 7 v.
Frenos del./tras.	Disc. vent/Disc.
Neumáticos	245/45 R18
Peso (kg)	1.437
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.450/1.839/1.511
Volumen maletero (l)	450 / 1.505
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Velocidad máx. (km/h)	204 (Aut: 203)
Consumo mixto (l/100 km)	6,3 (Aut: 6,6)
Emisiones CO_2 (g/km)	141 (Aut: 150)
Precio con dto desde... (euros)	**29.670**

▲ Pantalla de hasta 12 pulgadas, asientos bacquet opcionales, maletero de 450 litros y acabados de calidad. El Formentor roza lo premium.

LA 'EXPERIENCIA LEXUS' ESTÁ SOBRE TODO EN LAS PLAZAS TR ASERAS. PERO AL VOLANTE TAMBIÉN SE DISFRUTAN LOS 359 CABALLOS

Aunque las berlinas no estén en su apogeo, no hay duda de que si pensamos en un modelo de representación que mezcle elegancia, tecnología, lujo y distinción, nos fijaremos más en un sedán clásico que en un SUV. Y si hablamos de Lexus, no hay duda. Nuestra mirada se irá hasta este LS que en la nueva generación aún da más... aunque parezca imposible.

¿Hay quien dé más?

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Crear el mejor coche del mundo... Ese fue el reto que Akio Toyoda lanzó en 1989 a sus ingenieros. Y se negó a escuchar la palabra 'imposible'. El resultado fue un LS 400 que cambió para siempre la forma de entender una berlina de lujo, además de crear una marca que se ha convertido en solo 32 años en sinónimo de exclusividad, refinamiento, confort, atención al cliente... Con todo lo que significó el LS 400 de revolución, el nuevo LS 500h lo haría palidecer.

Pero como imposible no existe en Lexus, en esta nueva generación el reto ha sido mejorar el refinamiento y por eso se ha trabajado en optimizar la potencia pero también la suavidad o el silencio en marcha, por ejemplo con el aislamiento del 93 por ciento de la zona inferior con aislante para mejorar la insonorización. También se la ha dado mayor protagonismo a la parte eléctrica, con una batería con más apoyo al motor térmico para circular más tiempo con la suavidad que ofrece la tecnología eléctrica. Más suavidad y delicadeza pero no menos carácter, pues bajo el capó seguimos contando con 359 caballos que permiten propulsar al LS en solo 5,4 segundos hasta los 100 km/h desde parado o alcanzar los 250 km/h.

El confort dinámico también se ha reforzado con otros retoques, como la suspensión adaptativa variable o las barras estabilizadoras. La primera mejora no solo el confort, también la respuesta de la dirección, y las estabilizadoras optimizan la transferencia de las masas mejorando la comodidad en las curvas y también la trazada.

Hay otros elementos que ayudan al confort de conducción, como una batería de asistentes de seguridad y ayudas a la conducción de primer nivel en el que destacan, por ejemplo, el control adaptativo de luces de carretera que proyecta la luz procedente de unos LED para iluminar de forma clara y precisa un área mayor que los sistemas LED estándar, o un sistema de aparcamiento totalmente automatizado –controla dirección, acelerador, frenos y transmisión–, con función de memoria que reconoce y guarda detalles de las plazas donde aparca el conductor habitualmente. También cuenta con un nuevo retrovisor digital, que presenta imágenes en tiempo real de la cámara de aparcamiento trasera sin el obstáculo de los reposacabezas o los pasajeros traseros, y resulta más nítida por la noche y con lluvia.

Pero donde sin duda podemos ver el exquisito trabajo artesanal clásico de Lexus desde sus inicios es en el interior. Un auténtico salón con protagonismo en las plazas traseras y con ancestrales técnicas artesanales japonesas para crear un interior lleno de detalles. Por ejemplo, el acabado Nishijin y Haku en los paneles de las puertas, que entrelaza hilos de color negro y plata en un patrón orgánico inspirado en las olas que centellean a la luz de la luna. Atrás se disfruta de una experiencia solo comparable en el ámbito de la movilidad a un viaje en primera clase de un avión: butacones con piel de la mejor calidad, reclinables, con masaje, ventilación...

La toma de contacto con el LS 500h en los alrededores de Madrid tal vez debería haber sido desde el asiento de atrás, pero la hacemos desde la butaca del conductor. Todo lo que hemos contado sobre refinamiento, suavidad, silencio de marcha se cumple en cuanto nos acomodamos en el puesto de conducción y pulsamos el botón de arranque. El carácter eléctrico de su tecnología híbrida se aprecia en la finura con que se pone en marcha al pisar el acelerador con suavidad. Y el recorrido lo hacemos 'levitando' a un centímetro del suelo. Si existieran las alfombras mágicas, posiblemente tendrían este comportamiento. Ojo, y sin olvidar que con solo pisar con decisión el acelerador, salen a relucir esos 359 caballos que propulsan a esta berlina con agilidad sorprendente.

En el recorrido echamos la vista atrás y vemos esos dos imponentes butacones. Nos los imaginamos ocupados por dos pasajeros que habrían disfrutado de cada kilómetro sin un balanceo ni un mal bache.

▲▶ El salpicadero cuenta con una pantalla táctil de 12,3 pulgadas, ahora más accesible, que se puede manejar con un pequeño 'touchpad' tras la palanca de cambios. Mezcla exclusivos materiales y acabados de auténtico lujo en la 'Experiencia Lexus' con mayúsculas.

◀▲ Máximo lujo en detalles artesanales como el patrón que simula la vista de las olas a la luz de la luna. En la parte trasera, los afortunados viajeros disfrutan de confort de primera clase.

◀▲ El Lexus LS 500h ofrece un nuevo diseño frontal con el estilo reinterpretado en la parrilla y nuevas luces.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	ES 300H	LS 500H
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V
Cilindrada (c.c)	2.487	3.456
Potencia máxima (CV/rpm)	178 / 5.700	299 / 6.600
Par máximo (mkg/rpm)	22,5 / 3.600-5.200	35,7 / 5.100
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	88 kW	132 kW
Par	202 Nm	300 Nm
Potencia máxima total	218 CV	359 CV
Par máximo total	N.d.	N.d.
Tracción	Delantera	Trasera / Total
Caja de cambios	Aut. CVT	Aut. CVT
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./ Disc. vent.
Peso (kg)	1.680	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.975 / 1.865 / 1.445	5.235 / 1.900 / 1.450
Maletero (l)	454	400
Capacidad del depósito (l)	50	82
Tipo de batería	Níquel hidruro	Ion litio
Capacidad de la batería	N.d.	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	5,4 (AWD: 5,5)
Velocidad máx. (km/h)	180	250
Vel. máx. en eléctrico	N.d.	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	5,2	7,9 (AWD: 9,4)
Emisiones CO2	119 g/km	178 g/km (AWD: 212)
Precios desde... (euros)	47.900	107.000

▶ 5,2 metros de longitud para ofrecer confort de primera. Y no falta ningún detalle, como la apertura automática del maletero.

PRECIO DESDE **47.900** Y **107.000** €

EMISIONES DE CO_2: DE **119** A **212** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Lujo y exclusividad. Confort. Prestaciones (LS). Visión a través de retrovisores digitales (ES).	Precio elevado (LS). Consumo sensible al uso. Integración de pantallas en el diseño interior (ES).

INSONORIZADO CON AISLANTE EN EL 93% DE LA ZONA INFERIOR

El nuevo sistema de aparcamiento recuerda los lugares donde se estaciona habitualmente.

Porque las suspensiones miman a los ocupantes. Al LS no habrá en Lexus quien le discuta su categoría de buque insignia: el auténtico lujo sigue dominando en este coche. Por cierto, después de tanto hablar de 'cosas celestiales' nos queda la ordinariez de hablar de lo terrenal: el precio. Evidentemente el Lexus LS 500h no es barato... Pero cada euro invertido está justificado. Entre 107.000 y 164.500 euros tienes un Lexus LS 500h a tu medida.

ES 300H ESTRENA RETROVISORES DIGITALES

El Lexus ES 300h vuelve con intenciones renovadas y una gama a la que se suman nuevas versiones y equipamientos tan llamativos como los retrovisores digitales. Una berlina que brilla por exclusividad, refinamiento o distinción, y también en lo relativo a eficiencia, con la adopción de un sistema híbrido de propulsión con 218 caballos y un rendimiento –8,9 segundos en el '0 a 100'– o consumo –gasto medio WLTP de 5,2 l/100 km– a la altura.

Ahora, para abrirse a un mayor número de posibles clientes, Lexus lanza dos nuevos acabados, Premium y Luxury, equipados con lo último. Así, sistema de seguridad Lexus Safety System+, pantalla multimedia de 12,3 pulgadas con visualización dividida y que cuenta con Lexus Premium Navigation, detección de ángulo muerto y alerta y freno por tráfico posterior, volante calefactado o un descongelador del parabrisas que elimina el hielo en las mañanas más gélidas son de serie en el Premium. Y el Luxury, además, integra retrovisores digitales, con dos cámaras en el lugar de los retrovisores clásicos y dos pantallas de 5 pulgadas que proyectan la imagen de esas cámaras, situadas a ambos lados, en el pilar A.

Lo hemos probado y descubrimos que las pantallas están en la línea con la visión intuitiva del conductor, con lo que este no debe variar sus hábitos de movimiento de cabeza. Las cámaras cuentan con un sensor de luminosidad que reduce automáticamente el deslumbramiento de los faros de los vehículos que circulan detrás por la noche.

De este sistema, tal vez lo peor sea el aspecto estético, porque las dos pantallas donde se muestran las imágenes no están integradas en el diseño. Pero del resto, ninguna queja, más bien muchas alabanzas. La visión es buena, nítida incluso con lluvia o mala visibilidad. Además cuenta con una función que al activar los intermitentes o la marcha atrás, se amplía inmediatamente el campo de visión de la cámara, con lo que se eliminan los ángulos muertos. Y cuando se acaba de realizar la maniobra se vuelve, automáticamente, a la configuración normal de visión.

La gama del ES, uno de los modelos clásicos de Lexus –desde 1989, aunque a Europa llegó en 2018– crece con dos nuevos acabados.

El acabado es magnífico. Incluye pantalla de 12,3 pulgadas que se maneja por voz, a través de un 'touchpad'...

Las cámaras exteriores proyectan la imagen en pantallas de 5 pulgadas cuya integración no está bien resuelta en cuanto a diseño.

PRECIO	43.700 €
EMISIONES OFICIALES: 157 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

\+ Dinámica y tacto general deportivo. Calidad de acabado. Prestaciones. Precio frente al M135i xDrive.

DEBE MEJORAR

– Dirección precisa, pero no demasiado directa. Confort sobre asfalto irregular. Plazas traseras algo justas.

El 'gallo' que faltaba

El 128ti, con sus 265 CV, llega para cubrir el enorme hueco existente entre el 120i y el M135i xDrive. Su estética y sus 'maneras' convencen.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

BMW recupera las clásicas siglas 'ti', acrónimo de 'Turismo Internazionale', que se reservan desde la década de los sesenta para algunos modelos deportivos de la marca. Y lo hace ahora sobre el 128ti, una versión que ocupa el hueco que existía entre el 120i, con 178 CV, y el M135i xDrive, con 306 CV. Porque el inquilino recién llegado a la gama arroja 265 CV.

El 128ti es un 135i 'suavizado'. Comparte motor, el cambio automático de 8 relaciones, la suspensión deportiva M que rebaja el conjunto 10 milímetros, los frenos M o el diferencial mecánico Torsen de deslizamiento limitado. Eso sí, es 80 kilos más ligero porque recurre solo a la tracción delantera para impulsarse, mientras que la tracción es integral en su hermano tope de gama.

Más allá de una estética muy llamativa, en la que los detalles en rojo salpican tanto al exterior como al interior, el nuevo 128ti conquista por su rendimiento y dinámica.

Realizamos un recorrido mayoritariamente por autopista y carretera. Si activamos el perfil de conducción Eco-Pro, a 120 km/h consumirá apenas 6,0 l/100 km. Buscamos su lado más rebelde con el modo Sport, que conlleva dirección, cambio y respuesta del motor más rápidos. Va de cine en curva, donde se nota el trabajo del diferencial, corre que se las pela y sólo la dirección, con 2,7 vueltas de volante, no parece todo lo directa que esperábamos para un modelo deportivo. Gran chasis, tirando a firme pero sin penalizar demasiado el confort, y todo el conjunto rematado con calidad y tecnología.

Perdemos 'nervio' frente al M135i xDrive, pero nos ahorramos 10.300 euros...

Suspensión deportiva y rebajada, diferencial mecánico Torsen, frenos M y una estética muy personal para el último 'ti' de BMW.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Potencia máxima/rpm	265 CV/6.500
Par máximo/rpm	40,8 mkg/1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom. 8 vel.
Frenos delant./traseros	Discos ventilados
Neumáticos	225/40 R18
Peso (kg)	1.520
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.319/1.799/1.434
Volumen maletero (l)	380/1.200
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	6,1
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,9
Emisiones CO_2 (g/km)	157
Precios desde... (euros)	43.700

El interior también se remata con detalles específicos y costuras en color rojo. Las butacas delanteras son muy confortables.

A LA CARTA EL MOTOR ELÉCTRICO, QUE RINDE 136 CV DE POTEN CIA, SE PUEDE COMBINAR CON LA BATERÍA DE 50 KWH O CON UNA DE 75

Reparto en silencio

Citroën lanza el nuevo ë-Jumpy, una variante eléctrica de 136 CV disponible con dos capacidades de batería y hasta 330 kilómetros de autonomía media o 377 en ciudad. Disponible con cuatro versiones y tres largos de carrocería, afronta el trabajo de una manera más sostenible.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

Larga es la tradición de Citroën en vehículos comerciales. Desde 1939 ofrece este tipo de automóviles de uso profesional, y desde 1995 el Jumpy se ha consolidado como uno de los modelos de mayor éxito –líder en furgones en 2020–. Y a lo largo de este tiempo ha sabido adaptarse a las diversas necesidades.

Ahora toca electrificación. Por eso ya es una realidad el ë-Jumpy. Las mayores restricciones en el centro de las ciudades y la exigente normativa en materia de emisiones obliga a ello.

El punto de partida es esta eficiente variante exclusivamente eléctrica alimentada por un motor de 100 kW (136 CV). Y el reto ha sido mantener las mismas cualidades de volumen y carga que las versiones de propulsor térmico.

▲ En una toma de 100 kW la batería de 50 kWh se puede recargar en apenas 30 minutos. La de 75 kWh necesitaría 45 minutos.

PRECIO DESDE	42.644 €
EMISIONES DE CO_2: 0 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Confort y tacto agradable en marcha. Gama amplia. Autonomía. Dotación tecnológica.	Mando para incrementar la frenada regenerativa pequeño. Sensible al viento lateral.

Como ya es habitual en este modelo, se comercializa con tres longitudes diferentes y cuatro versiones: comercial, doble cabina, chasis cabina y las variantes Combi y Space-Tourer destinadas al transporte de personas.

El ë-Jumpy nace desde la nueva plataforma multienergía EMP2 y bajo el piso ubica dos tipos de baterías de iones de litio. Una de 50 kWh de capacidad, que ofrece una autonomía de hasta 230 kilómetros, y otra superior, de 75 kWh, que incrementa el rango de acción hasta los 330 kilómetros. Esta última no se ofrece con la carrocería más corta. La velocidad máxima está limitada a 130 km/h.

El cargador integrado del vehículo es monofásico de 7,4 kW, aunque en opción se ofrece otro trifásico de 11 kW. Con todo esto los tiempos de recarga varían, como es lógico. En una toma doméstica necesitaría 31 horas con la de 50 kWh y 47 con la de mayor capacidad; en un punto de 7,4 kW serían 7:30 y 11:20 horas, respectivamente, y se rebajaría a 5 y 7:30 horas si hacemos la recarga a 11 kW. Admite cargas de hasta 100 kW, para en apenas 30 minutos almacenar hasta un 80 por ciento.

◀▲ La información se adapta al perfil eléctrico, como es lógico. El cambio es automático y presenta tres perfiles de conducción. La variante furgón ofrece configuraciones con dos o tres plazas.

Este modelo contempla una transmisión automática de una velocidad y se puede elegir entre tres perfiles de conducción: Eco –limita la potencia a 60 kW–, Normal –hasta 80 kW– y Power –ya con los 100 kW disponibles–. Además contempla un modo 'B' que intensifica la frenada regenerativa, aunque el mando resulta pequeño y poco intuitivo de accionar.

El volumen de carga oscila entre 4,4 y 6,6 metros cúbicos, y la carga útil llega hasta los 1.275 kilos. Las puertas laterales cuentan con una práctica apertura manos libres tras detectar el movimiento del pie en la zaga. Con la función Moduwork se puede abatir el asiento e introducir objetos de hasta cuatro metros, además de ampliar el volumen de carga. El aforo es de hasta tres plazas en el furgón, hasta seis en el Doble Cabina y hasta nueve en el Combi.

Presume de 15 asistentes de conducción y no tiene nada que envidiar a la gama de turismos en materia de seguridad y conectividad, incluidas las aplicaciones My Citroën y Charge My Car Free2Move para gestionar o programar la carga.

Conducimos la versión furgón intermedia de 4,96 metros con batería de 75 kWh. Manejable, confortable y capaz, en tráfico urbano consumió 18,3 kWh a una velocidad media de 22 km/h. La carga era testimonial en peso, pero muy solidaria, ya que se trataba de alimentos que fueron donados a la ONG Mensajeros de la Paz.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW CARROCERÍA XS	100 KW CARROCERÍA M	100 KW CARROCERÍA XL
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)	260 Nm (26,5 mkg)	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros/ traseros	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados/ Discos
Peso en vacío (kg)	1.901	1.949 (75 kWh: 2.088)	1.977 (75 kWh: 2.166)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.609 / 1.920 / 1.940	4.959 / 1.920 / 1.940	5.309 / 1.920 / 1.940
Volumen de carga (m^3)	4,6 (5,1 Moduwork)	5,3 (5,8 Moduwork)	6,1 (6,6 Moduwork)
Neumáticos	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh	50 kWh / 75 kWh	50 kWh / 75 kWh
Peso de las baterías (kg)	384	384 (75 kWh: 534)	384 (75 kWh: 534)
De 0 a 100 km/h (s)	10,8	10,8 (75 kWh: 11,9)	10,8 (75 kWh: 11,9)
Vel. máxima (km/h)	130	130	130
Consumo mixto (Wh/km)	28,2	28,2 (75 kW: 29,9)	28,2 (75 kW: 29,9)
Emisiones CO_2	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	230	230 (50 kWh) 330 (75 kWh)	230 (50 kWh) 330 (75 kWh)
Alcance máximo urbano WLTP (km)	280	280 (50 kWh) 377 (75 kWh)	280 (50 kWh) 377 (75 kWh)
Cargador a bordo	7,4 kW (11 kW opción)	7,4 kW (11 kW opción)	7,4 kW (11 kW opción)
Tiempo de recarga a 100 kW (del 20 al 80 %)	30 minutos	30 minutos (50 kWh) 45 minutos (75 kWh)	30 minutos (50 kWh) 45 minutos (75 kWh)
Precios desde... (euros)	42.644	43.034	43.534

▲ La batería se ubica bajo el piso, entre ambos ejes, y por eso no varía el volumen de carga frente a las variantes térmicas. Las puertas laterales se pueden abrir con una práctica función manos libres.

Nave de exploración

Con su sexta generación, el Explorer retorna al mercado europeo, donde solo se ofrecerá con una mecánica híbrida enchufable sencillamente brutal. Y no solo por su genio, sino porque permite circular en modo eléctrico más de 40 kilómetros seguidos. Eso lo agradeceremos en la ciudad, aunque descubriremos lo mejor de este gigantesco SUV más allá de los límites urbanos.

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

Sabemos que hay alternativas familiares mucho más asequibles y convencionales, y la propia Ford ofrece de todo en ese capítulo –Galaxy, S-Max, Kuga, variantes Sportbreak de Focus o Mondeo, Tourneo Connect y Tourneo Custom...–; pero si alguien aspira a lo más de lo más por potencia, espacio, equipamiento o polivalencia, quizás deba apuntar al nuevo Explorer, que a pie de tienda se queda ahora en 70.463 euros, precio justificable si pensamos en su riquísima dotación cerrada ST-Line –no hay opciones, y el cliente solo puede elegir la pintura–, en sus 5,06 metros de largo y siete plazas 'auténticas', en sus 457 CV y, por qué no, en su etiqueta 0, que a día de hoy genera muchas ventajas. Ningún otro rival directo aporta tanto por ese dinero.

Puede que no sea tan premium como un Audi Q7 o un Volvo XC90, pero el Explorer está bien hecho en general, apareja mucha tecnología y no carece de exclusividad. Porque te mirarán. Mucho.

Cuando te pones al volante, percibes un panorama 'muy Ford' en lo referente a la instrumentación o los numerosos pero intuitivos mandos. Hay muchas cosas, pero enseguida te haces a todo. Lo más original, si acaso, es la pantalla central en vertical, porque hasta los asientos, bastante deportivos, recuerdan –y eso es bueno– los de otros coches más compactos de la marca.

Y si en la primera fila hay gran sensación de amplitud, en la segunda tres adultos se acomodarán como reyes: 147,5 centímetros de ancho, 93,5 hasta el techo y 76,5 para las piernas con un conductor de 1,75 al volante. Segunda fila, por cierto, constituida por tres butacas con 15 centímetros de ajuste longitudinal, lo que permite equilibrar el espacio con la tercera fila, de dos plazas, en la que hay anchura suficiente y una altura generosa, aunque solo 60 centíme-

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Puede resultar exótico por su inconfundible aire estadounidense, su apabullante tamaño y esos 457 CV que quitan el hipo, pero el nuevo Explorer tiene mucho más sentido del previsto, porque además de ofrecer prestaciones más propias de un Mustang sirve como familiar aventurero, gasta lo justo y tiene una vertiente eléctrica que no defrauda. Y por relación precio/equipamiento se impone a sus rivales.

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	3.0 V6 ECOBOOST PHEV
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Cilindrada (c.c.)	2.956
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	363 CV / 5.750
Par máximo/rpm	56,6 mkg / 3.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	75 kW (102 CV)
Par máximo/rpm	300 Nm (30,6 mkg)
Autonomía máx. modo eléctrico	42 kilómetros (WLTP)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 13,6 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par max.	457 CV / 84,2 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 10 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,95
Diámetro de giro (m)	12,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 363 mm / Discos 350 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 - Marca	255/55 R20 – Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.466
Longitud/Anchura/Altura (mm)	5.062 / 2.004 / 1.778
Capacidad maletero - depósito (l)	240 / 635 / 2.274 - 68,4

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	230 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,5
De 0 a 50 km/h	2,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,3 (6,0)
Recorriendo (metros)	85
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,2
1.000 m desde 40 km/h en D	23,3
De 80 a 120 km/h en D	3,3
Recorriendo (metros)	92
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,5 km/h de promedio	9,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,5
En conducción dinámica	15,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,9
A 140 km/h de crucero	8,9
Consumo medio (porcentaje de uso 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera) l/100 km	8,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	834
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo mixto (NEDC)	2,9
Ciclo mixto (WLTP)	3,1
Ciclo mixto, sin usar carga de la batería (WLTP)	10,4

PRECIO 79.411 €

EMISIONES DE CO_2: 71 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

NOS GUSTA

Etiqueta 0. Siete plazas y carrocería amplia. Confort. Equipo de serie. Modos de conducción. Prestaciones. Consumo a ritmo normal.

DEBE MEJORAR

Batería justa para tamaño y peso del coche. Carga de la batería lenta. Agilidad de respuesta de la tracción. Peso. Gasto sensible al uso.

▲▶ 635 litros de maletero con cinco plazas en uso y 240 si necesitamos las siete, aunque también podemos usar seis. Y abatiendo todo, 2.274 litros.

ASOMBROSAS PRESTACIONES

ANUNCIA UN '0-100' EN 6 SEGUNDOS EXACTOS Y LE HEMOS MEDIDO 5,3. PERO ES QUE EN LOS ADELANTAMIENTOS CASI VUELA: PASA DE 80 A 120 KM/H EN SOLO 3,3 SEGUNDOS

ST-LINE

EN ESPAÑA ESTÁ DISPONIBLE SOLO CON ESTE ACABADO DE TONO DEPORTIVO. EL EQUIPO DE SERIE, CERRADO Y MASIVO

▶▼ Pantalla central táctil vertical de 10,1 pulgadas con conectividad Sync3 y navegador. Y la instrumentación es un cuadro digital configurable de 12,3 pulgadas; incluso con cuentavueltas.

◀▶ En la segunda fila hay mandos de climatización propios, aunque las salidas de aire van junto al techo. Y en la tercera fila pueden viajar adultos, pues hay buena altura –90 centímetros–, una anchura correcta y las tres butacas de la fila intermedia pueden avanzarse 15 centímetros.

▲ El mando del cambio automático es una rueda, pero hay programa manual con levas en el volante. Y hay infinidad de programas de conducción.

tros de hueco para piernas con la segunda fila atrás del todo. Pero si avanzamos ésta unos pocos centímetros, el interior será muy acogedor para siete adultos en un largo viaje.

Y de maletero tampoco anda mal, aunque lógicamente con las siete plazas ocupadas no sobra espacio de carga, y si pensamos en muchas maletas, mejor limitar el aforo a cinco o seis ocupantes.

De cara a ese hipotético viaje, el conductor disfrutará de lo lindo, pues el Explorer corre que se las pela y adorna sus brutales reacciones con un sonido mecánico muy serio. Los 363 CV del 3.0 V6 Ecoboost turboalimentado se asocian a los 102 de un motor eléctrico montado también delante para generar 457 CV y un par máximo bárbaro: 84,2 mkg. Con la colaboración de un cambio automático de 10 marchas, el resultado es soberbio por prestaciones a pesar de que el conjunto no es una pluma: 2.466 kilos. Si hundes el pie en el acelerador, esa masa parece ser la mitad porque el Explorer se viene arriba como un dragster, y si los 6 segundos homologados para acelerar hasta 100 km/h ya impactan, los 5,3 que le hemos medido no dejan lugar a dudas. O los 2 segundos exactos para el '0-50'. O los 19,8 que tarda en ponerse a 200 km/h camino de su tope, fijado en 230. Además, los adelantamientos son un visto y no visto, ya que en 3,3 segundos recupera de 80 a 120 km/h.

Y hay chasis para soportar semejantes exigencias, incluso si nos olvidamos de su vertiente como SUV familiar y decidimos avivar el ritmo. Nos gustaría que la dirección fuese aún más rápida –tiene casi tres vueltas de volante–, que se detuviera en menos espacio –60 metros desde 120 km/h es mucho– o que la suspensión fuese un pelín más firme –más que el balanceo, intimida al principio la impresión de inercia–, pero de verdad que se puede ir deprisa con sensación de control; e incluso disfrutando de las vías de montaña. Sobre todo en el modo de conducción Deportivo, uno de los siete disponibles. Los otros son Normal, Eco, Remolque, Resbaladizo, Pista y Nieve/Arena. Además, contamos con un control de descenso de pendientes.

De la tracción, no obstante, un apunte. Y es que en curvas muy cerradas o al acelerar desde parado con las ruedas giradas, si damos gas con fuerza las gomas traseras pierden motricidad unas décimas de segundo, generando un curioso 'trallazo' más molesto que inseguro. Es como si en ciertos programas –Normal, Eco y Deportivo, básicamente– el sistema necesitara constatar que el tren trasero no agarra lo suficiente antes de desviar más par delante. Eso es así en muchos 4x4 modernos... pero no suele apreciarse.

En cuanto al sistema híbrido, también hay varios modos: EV Auto –funcionamiento híbrido–, EV Now –eléctrico puro–, EV Later –reserva carga de batería para después– y EV Charge –recarga la batería en marcha–. Y nuestra experiencia ha sido bastante buena, pues en modo eléctrico logramos circular 41 kilómetros por ciudad, muy cerca de los 42 que homologa de media. Además, para la talla, el peso y la potencia que tiene, los 8,2 l/100 km de media real en los primeros 100 kilómetros están bien, aunque cuando se agota la batería el gasto podrá ser altísimo –superior a 15 litros– o muy razonable –9,1 l/100 km a 120 km/h–, según sea nuestra conducción. Pero querríamos que la batería –13,6 kWh totales y 10,3 útiles– tuviese mayor capacidad y se pudiera cargar a más potencia, pues su tope son los 3,7 kW.

▶ Por ciudad recorrimos 41 kilómetros con el V6 de gasolina 'dormidito'. Pero tras agotar la batería, el gasto dependerá del ritmo de conducción. A 120 km/h de crucero, por ejemplo, la media real es de 9,1 l/100 km.

SUS RIVALES

AUDI Q7 55 TFSIe QUATTRO 381 CV

Por potencia sería rival el 60 TFSIe de 455 CV, pero la versión 'básica' ya rinde de cine. Alcance eléctrico de 43 kilómetros y batería de 17,3 kWh que carga a 7,4 kW. Solo cinco plazas.

Precio	79.060 €
Maletero (5 pl.)	650 litros
Consumo	3,1 l/100km
0 a 100 km/h	5,9 seg.

LAND ROVER DISCOVERY P300 MHEV AWD 300 CV

No hay Discovery PHEV, de manera que elegimos la versión de siete plazas –lo hay con cinco– más asequible. Su motor es un 2.0 de cuatro cilindros con hibridación suave de 48V.

Precio	72.197 €
Maletero (5 pl.)	629 litros
Consumo	11,3 l/100km
0 a 100 km/h	7,3 seg.

VOLVO XC90 T8 TWIN AWD MOMENTUM 392 CV

Otra opción PHEV entre los SUV de siete plazas. Su batería es aún más pequeña, pero con 11,6 kWh homologa 46 kilómetros de alcance EV. Más caro... y más calidad.

Precio	80.250 €
Maletero (5 pl.)	640 litros
Consumo	2,5 l/100km
0 a 100 km/h	5,8 seg.

Eres grande, pequeño

El Picanto es una de las mejores opciones si nos queremos mover con agilidad por la gran ciudad y sus alrededores. Pocos saben sacar tanto provecho a tan limitado tamaño. Ofrece un tacto general de coche más grande, está bien hecho, va bien y los 67 CV son suficientes siempre que no nos alejemos demasiado de la gran urbe. Si lo hacemos, será mejor apostar por una motorización más potente.

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

El Kia Picanto ha sido líder a nivel de ventas, en su segmento y en nuestro mercado, dentro del canal de particulares. Y no nos extraña, añadiríamos. Decimos esto porque no es fácil en un vehículo de tan sólo 3,60 metros encontrarnos con 'tanto' como nos ofrece el vehículo de acceso a la gama Kia.

Mucho han cambiado las cosas desde que en 2007 viera la luz por primera vez. Ahora va por su tercera generación, actualizada recientemente con numerosas mejoras. De hecho, es uno de los vehículos más agradables que encontramos en un formato de bolsillo y perfil evidentemente urbano.

Más en nuestro caso. Aunque ofrece una variante con 100 CV con la que ya se puede pasar un buen rato, nos decantamos por el propulsor de acceso, un 1.0 tricilíndrico de 67 CV destinado a moverse con agilidad por la jungla urbana. Ha sido revisado en esta última puesta en escena. Hereda cilindrada y potencia, y sigue siendo atmosférico, pero ahora cuenta con una inyección indirecta doble DPI. Homologa menos consumo, pero comprobaremos más tarde si es así en la práctica.

Más allá de la incorporación de nuevos paragolpes, unos retocados grupos ópticos y una imagen más aparente, lo cierto es que el acabado GT Line de nuestra unidad de prueba se viste con un atractivo traje deportivo, pese a su modestia mecánica.

También el interior recibe guiños más 'sport', como unas butacas delanteras más aparentes, unos pedales deportivos o un volante con pespuntes rojos y achatado en su parte inferior. Sólo se regula en altura, pero la ergonomía del conjunto es buena.

Como buena es también la rotundidad con la que se remata. Los plásticos son todos duros, vale, pero están bien ensamblados y en tan escasa 'parcela' encontramos muchos huecos, soluciones funcionales y un aforo para cinco plazas.

Acomodar tres adultos detrás sigue siendo una quimera en un largo desplazamiento, pero es una opción muy socorrida y válida para cortos trayectos en ciudad. En cualquier caso, dos personas detrás no encontrarán limitaciones de espacio para las piernas o de altura hasta el techo. Y el maletero anuncia un volumen de 255 litros, que quizás no parezca mucho, pero es más de lo que suelen ofrecer bastantes de sus rivales directos.

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Curioso, porque cuanto más tiempo pasaba, más nos convencía el Picanto. Ideal en el día a día para aventurarse por la gran ciudad y sus alrededores, ofrece un tacto general sumamente agradable. Los 67 CV del motor de acceso se quedan algo cortos fuera de la urbe, como es lógico, pero ése no es su cometido...

PRECIO **14.451 €**

EMISIONES DE CO_2: **118** G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	★★★★☆
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★☆☆☆
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★☆
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★☆

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

\+ Agilidad urbana. Tacto general muy agradable. Relación entre precio y equipamiento. Cinco plazas.

DEBE MEJORAR

\- Volante regulable solo en altura. Recuperaciones muy lentas. Ancho detrás para tres adultos. Sin rueda de repuesto.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 DPI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	998
Alimentación	Inyección indirecta doble de gasolina
Potencia máxima/rpm	67 CV / 5.500
Par máximo/rpm	9,8 mkg / 3.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	32,7 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	9,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Semi-independiente, eje de torsión, con muelles helicoidales y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	185/55 R15
Marca	Continental
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	978
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.595 / 1.595 / 1.485
Capacidad del maletero (l)	255 / 1.010
Capacidad del depósito (l)	35

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	161 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	19,6
De 0 a 50 km/h	4,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	15,3 (14,6)
Recorriendo (metros)	274
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	21,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	16,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	22,8
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,9 km/h de promedio	6,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,3
En conducción dinámica	8,4
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,2
A 140 km/h de crucero	7,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	603
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja / velocidad media	6,0 / 4,9
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	4,5 / 5,7
Ciclo combinado	5,2

▲▼ Ópticas traseras con tecnología LED y maletero de 255 litros. El piso de carga se puede colocar en dos alturas y debajo va el kit reparapinchazos.

DINÁMICA SANA

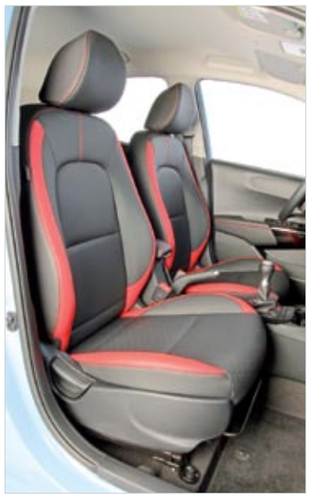
LOS 67 CV DE POTENCIA DE NUESTRA UNIDAD NO PONEN EN APUROS A UN CHASIS MUY SÓLIDO. SU RENDIMIENTO EN CARRETERA ES MODESTO

INTERIOR

OFRECE CINCO PLAZAS, Y PESE A QUE TODOS LOS PLÁSTICOS SON DUROS, EL CONJUNTO SE REMATA CON RIGOR. EL ACABADO GT LINE ES EL MÁS DEPORTIVO

▲▲ El cuadro de mandos es muy fácil de consultar y el volante multifunción presenta gran cantidad de mandos. Esta es la pantalla central que trae de serie nuestra unidad.

▲▶ El interior es práctico y se remata con un perfil más deportivo debido al acabado GT Line. Detrás ofrece tres plazas y un mayor espacio del que se intuye desde fuera.



▲ El cambio es manual de cinco relaciones. Y ahora también se ofrece otro automático.

▲▲ El acabado GT Line incrementa su imagen deportiva, pero no presenta reglajes específicos a nivel de chasis o suspensión.

Dicho esto, el conjunto formado por el motor y el cambio manual de cinco relaciones resulta agradable en ciudad y sus alrededores. Los clientes más 'señoritos' también pueden optar por una caja automatizada, que cuenta con las mismas cinco velocidades.

El Picanto gira en nada, se mueve como quiere con tráfico denso y en calles estrechas, y se aparca en cualquier sitio. El sonido del motor nos revela la naturaleza impar de sus cilindros al acelerar, nada molesto por decibelios, pero sí diferente.

También convence si circulamos por los alrededores de la ciudad, por vías más rápidas no muy exigentes en el tiempo, del estilo de las circunvalaciones M-30 o M-40, por citar las que se ubican en Madrid.

Parece claro que esta versión de solo 67 CV no es la ideal para realizar trayectos hasta la playa si vivimos en el centro de la Península. Y no lo es por rendimiento y por consumo. Sus prestaciones son modestas, provocadas por un motor atmosférico que por debajo de las 3.000 rpm apenas ofrece energía. Si queremos una mínima reacción hay que llevarlo alegre de vueltas, pero sin llegar al corte de inyección –se produce a 6.600 revoluciones por minuto–, pues desde las 5.500 tendremos más 'ruido que nueces'.

Y esta circunstancia marca también el consumo. Si nos movemos tranquilos, el Picanto firma unas cifras muy atractivas, como los 4,3 litros que registra rodando plácidamente a 90 km/h.

Sin embargo, su escaso par motor provoca que ante cualquier mínima pendiente, adelantamiento o intento de recuperación tengamos que acudir al cambio para coger 'carrerilla'. Y esa circunstancia, común en bloques de poca potencia y cilindrada cuando se les fuerza, dispara el consumo por encima de lo esperado.

Dinámicamente es complicado poner en apuros un chasis más efectivo de lo que parece, aunque el tarado de la suspensión busca más complacer a los ocupantes que otra cosa. Por eso la carrocería balancea si forzamos. En cualquier caso, es ágil y agradable, como lo es el tacto del cambio y de la dirección, muy urbana por su asistencia y las 2,75 vueltas de volante entre topes. También los frenos cumplen, con distancias como los 38,8 metros que necesita para detenerse por completo desde 100 km/h. Por cierto, monta cuatro frenos de disco, algo no muy usual en su segmento.

Y nos falta por analizar su relación precio-equipamiento, y ya avanzamos que es una de las mejores que podemos encontrar. Nuestra versión, con el deportivo acabado GT Line, cuesta 14.451 euros; y solo 11.849 si aplicamos los descuentos vigentes.

Y en esa tarifa hallamos elementos como un sistema de asistencia a la frenada de emergencia, un control de velocidad de crucero, un sistema de control de presión en los neumáticos, climatizador, retrovisores calefactados y plegables eléctricamente, llantas de 15 pulgadas, sensores de luces, cristales traseros privacidad... y el colchón de los siete años de garantía.

Disfrutar del navegador UVO Connect, con pantalla táctil de 8 pulgadas y conectividad Android Auto y Apple CarPlay, novedad y no presente en nuestra unidad, cuesta 1.200 euros.

SUS RIVALES

FIAT PANDA 1.0 HYBRID 70 CV SPORT

El motor tricilíndrico está asociado a un sistema mild hybrid de 12V que conlleva la etiqueta ECO. Presenta cinco plazas y ofrece un maletero con 225 litros.

Precio	15.950 €
Longitud	3.653 mm
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	13,9 seg.

HYUNDAI i10 1.0 MPI 67 CV KLASS

El más duro rival del Picanto porque comparte todo a nivel mecánico. Ofrece versiones con cuatro o cinco plazas. El cambio es manual y el maletero ofrece 252 litros.

Precio	15.670 €
Longitud	3.670 mm
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	14,8 seg.

TOYOTA AYGO 1.0 X-STYLE 72 CV

Es algo más pequeño, el maletero tiene 168 litros y el aforo es de solo cuatro plazas. Como sus rivales, el motor es un 1.0 de tres cilindros. Es el más juvenil y urbanita.

Precio	16.550 €
Longitud	3.465 mm
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	13,8 seg.

La chispa adecuada

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

A diferencia de la famosa canción del grupo Héroes del Silencio, aplicar la chispa adecuada al Opel Grandland X ha servido para crear un SUV '0 Emisiones', pero con las prestaciones de un auténtico deportivo. Una combinación que, además, rebosa lógica, confort de marcha, equipamiento... Pero a un precio alto.

A Opel le vino como anillo al dedo su entrada en PSA. Gracias a ello avanzó a pasos de gigante hacia la electrificación; tan de moda y, a la vez, vital para la supervivencia futura de las marcas.

En tres años la marca alemana ha pasado a tener dos turismos eléctricos –el Corsa-e y el Mokka-e–, además de los Combo-e, Vivaro-e y Zafira-e Life. Pero no hay que olvidar su Grandland X Hybrid, un SUV con una mecánica híbrida enchufable, gracias a la cual consigue la etiqueta '0 Emisiones', y que se erige como una sensata opción para quienes piensan que dar el salto al eléctrico puro es una idea 'suicida' a día de hoy.

Si eres de estos últimos, y si no recorres más de 50 kilómetros al día –o haces más, pero dispones de un punto de carga al margen del de casa–, no lo dudes. Un PHEV, híbrido enchufable, Plug-in Hybrid o como quieras llamarlo puede ser la clave. Tanto, que de lunes a viernes no escucharás el 1.6 Turbo de este Grandland X, que en ciclo WLTP anuncia una autonomía media en modo eléctrico de 59 kilómetros.

Cubrir esa distancia sin gastar una gota de combustible es complicado, porque requiere ser escrupuloso con el acelerador, prescindir de la calefacción, de la radio o los limpiaparabrisas. Todo devora vatios. Aún así, acariciar la barrera de los 50 kilómetros es factible con una carga de sus baterías, de 13,2 kWh de capacidad total. Ten en cuenta que hacerlo en casa, además de unas siete horas en un enchufe convencional –lógico será tener un wallbox, donde se carga en dos horas–, más o menos te puede salir por 1,50 euros. Eso son tres euros cada 100 kilómetros: lo que cuestan 2,3 litros de sin plomo.

La ausencia de ruido o vibraciones por parte de un motor térmico hace que se perciban algunos ajustes que mejorar en su habitáculo, los cuales no han salido a relucir en un 3008 Hybrid4 o en un DS 7 Crossback E-Tense, sus almas gemelas.

Aún así, el interior transmite solidez y todo está colocado con una gran lógica. Pero en un mundo cada vez más digital, sorprende que un vehículo tan sofisticado use una pantalla en blanco y negro entre sus relojes analógicos, o que su pantalla central de 8 pulgadas sea bastante sencilla en cuanto a información. Pero agradecemos los botones del climatizador automático.

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Los vehículos eléctricos puros no son, por el momento, la solución para todo el mundo. Pero los híbridos enchufables como este Grandland X, sí. Logra la etiqueta 0, te permite moverte en tu día a día sin gastar ni gota... y sin emitir CO_2. Pero cumple en largos trayectos. Lo mejor de dos mundos, y sin renunciar a nada.

PRECIO 52.385 €

EMISIONES DE CO_2: **30** G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	★★★☆☆
ACABADO	★★★★☆
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★½
SEGURIDAD	★★★★½
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★☆☆☆

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Etiqueta 0. Sistema híbrido muy logrado. Prestaciones excelentes. Consumo. Modo 4WD y programa e-SAVE.

DEBE MEJORAR

Depósito justo en viajes. Pierde 124 litros de maletero. Detalles de acabado. Instrumentación clásica. Modularidad.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	200 CV / 6.000
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 3.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima (del./tras.)	81,2 kW (110 CV) / 83 kW (113 CV)
Par máximo (del./tras.)	32,6 mkg / 16,9 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	59 kilómetros (WLTP)
BATERIA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 13,2 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par max.	300 CV / 53,0 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automático e-EAT8 de 8 vel.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
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	205/55 R19 – 7,5Jx19"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.875
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.477 / 1.856 / 1.609
Capacidad maletero - depósito (l)	390 / 1.528 - 43

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	235 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,7
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,4 (6,1)
Recorriendo (metros)	85
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,0
1.000 m desde 40 km/h en D	23,4
De 80 a 120 km/h en D	3,0
FRENADAS (en metros)	
Desde 60 km/h	13,6
Desde 100 km/h	35,7
Desde 120 km/h	52,9

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,3
En conducción dinámica	14,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,1
A 140 km/h de crucero	8,7
Consumo medio (porcentaje de uso 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera) l/100 km	6,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	651
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	N.d. / N.d.
Ciclo mixto (NEDC)	1,5
Ciclo mixto (WLTP)	1,3

HYBRID 4

▲ La llegada de sus baterías resta 124 litros de capacidad al maletero. En 1 hora y 50 minutos sus baterías se recargan usando un wallbox con 7,4 kW de potencia.

▼ Los faros adaptativos LED AFL3 son de serie, como estas llantas de 19 pulgadas.

4X4 CUANDO SE LE PIDE

EN MODO SPORT Y 4WD EL MOTOR ELÉCTRICO TRASERO ENTRA EN ACCIÓN E INYECTA 113 CV Y 16,9 MKG PARA GANAR TRACCIÓN EN SU EJE POSTERIOR

COMO CUALQUIER OTRO EL DISEÑO INTERIOR ES CASI CALCADO AL DE LOS OTROS GRANDLAND X. SE AGRADECE SU ERGONOMÍA, PERO DEBERÍAN MEJORAR ALGUNOS AJUSTES

▲▶ El espacio interior es bueno, pero su banqueta trasera es fija. El cambio e-EAT8 cuenta con levas en el volante y, además, ofrece un programa e-SAVE para guardar la energía de su batería.

▲▼ Ofrece muchos asistentes de seguridad activa, la mayoría de serie. No hay cuadro digital, sino una instrumentación algo básica. Junto al selector del cambio está el mando para elegir entre sus modos de conducción.

Curioso es que al circular en modo eléctrico se convierta en el único Opel con propulsión trasera, porque es el motor de su eje posterior el que mueve el vehículo. Y lo hace hasta 135 km/h.

A ese ritmo su batería te durará poco más de 20 kilómetros, por lo que en carretera lo suyo es circular en el modo Hybrid, donde su 'cerebro' obtiene conclusiones para minimizar el gasto combinando su motor de gasolina y sus dos eléctricos. Y si además sabemos que nuestro destino permite sacar jugo a su parte eléctrica, incluso podemos reservar la carga de la batería en ese momento usando el programa e-SAVE. No solo eso, sino que nos permite cargar su batería en marcha, solución que implica derrochar algunos litros. Tantos, que circulando a 100 km/h, en solo 30 kilómetros cargó energía para hacer 8 en modo eléctrico. Pero su consumo se disparó a 9,6 l/100 km, cuando en Hybrid, y a ese ritmo, gasta 5,9 l/100 km.

Y es que los híbridos enchufables tienen el inconveniente de que cuando su batería se agota, el consumo se resiente más que en un vehículo convencional. Pero recuerda que de lunes a viernes no has gastado ni gota. Además, le hemos medido un consumo medio de 6,6 l/100 km –obtenidos 'tiesos' de batería–, que aunque choca con el 1,3 homologado, no se puede considerar disparatado para un SUV de 1.875 kilos y 300 CV.

Esa potencia se nota, porque este Grandland X corre que se las pela. Así, acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos –6,3 necesitaba un Insignia OPC con 325 CV– y sale del primer kilómetro a 203 km/h. Frena correctamente y adelantar es pan comido; ya que siempre guarda un remanente de energía para deleitarte cuando tú lo necesites.

Dinámicamente este Grandland X sorprende, pero se le nota pesado y su dirección no es todo lo agradable que debería. Además, ojo con dar gas en curva, porque si nos pasamos despertamos su motor trasero, que de inmediato inyecta 113 CV y 16,9 mkg de par. Y su acción se nota, hasta el punto de obligarnos a corregir un poco con la dirección.

No estaría tampoco de más una suspensión activa para su modo Sport, o que al llevar su selector del cambio a la posición 'B', en el que retiene más gracias a la acción de sus dos motores eléctricos, se encendieran sus luces de freno, porque la deceleración es notable.

Por cierto, ese interior es amplio, pero su maletero se conforma con 390 litros, que no son muchos. Y aunque su equipamiento es completo en este acabado Ultimate, único disponible, al margen se paga el control de velocidad activo, el asistente de aparcamiento o la cámara de visión trasera, cuando cuesta 52.385 euros. Eso sí, con descuentos por financiar y Plan MOVES se queda en 40.075 euros, 6.370 más que la versión de 225 CV, que tampoco está nada mal.

◀ Acariciar los 50 kilómetros en modo eléctrico es fácil. Y en Hybrid su consumo no es excesivo para 300 CV. Gracias a ellos, corre más que de sobra y tiene tracción a las cuatro ruedas.

▶ SUS RIVALES

DS 7 CROSSBACK E-TENSE 300 4x4 SO CHIC

Alma gemela de este Grandland X Hybrid 4, pero con un toque premium, mejor acabado y con 555 litros de maletero. A la par en dotación, pero más caro.

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

JEEP COMPASS 4xe LIMITED

Una gran alternativa por precio o amplitud. No es tan potente, pero no es nada lento y ofrece 50 kilómetros en modo EV. Buen equipamiento, y en el campo no tiene rival.

Precio	43.200 €
Potencia	240 CV
Consumo	2,2 l/100km
0 a 100 km/h	7,3 s.

PEUGEOT 3008 HYBRID4 300 4x4 GT

Clon del Grandland X en casi todo, pero con un interior más tecnológico y con más equipamiento de serie, a pesar de tener un precio semejante. Maletero también justo.

Precio	52.200 €
Potencia	300 CV
Consumo	1,3 l/100km
0 a 100 km/h	5,9 s.

Y llegó el duelo final

En los últimos años, los 59 jurados del premio 'Car of the Year' se reunían en el circuito francés de Mortefontaine para una ronda final de ensayos con los siete candidatos al triunfo. La pandemia obligó esta vez a suspender ese test, pero los seis jurados españoles del 'CotY' han realizado una prueba similar en el INTA.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com
Fotos: Motorpress Ibérica

Citroën C4, Cupra Formentor, Fiat 500e, Land Rover Defender, Skoda Octavia, Toyota Yaris y Volkswagen ID.3 son esta vez 'los siete magníficos', los siete modelos finalistas que optan al prestigioso galardón europeo 'Car of the Year', en el que 59 periodistas expertos de 22 países votan cuál es, a su juicio, el mejor coche de los comercializados en los últimos doce meses. Para la edición 2021 debieron decidir inicialmente entre los 29 vehículos totalmente nuevos lanzados durante el año 2020, y de esa primera votación –cada jurado elegía sus siete favoritos– sale la llamada 'lista corta', compuesta por los siete coches que pugnarán por el triunfo final.

Son modelos ya probados en mayor o menor medida por cada miembro del jurado desde su llegada al mercado, e incluso antes, pero en los dos meses finales se intensifican los ensayos, e incluso se realiza un test comparativo en el que los votantes conviven dos días con los coches candidatos y con los responsables de cada marca, que 'venden' su producto con los mejores argumentos y suelen ofrecer información adicional de futuro, a veces confidencial. Eso ocurría desde hace años en Francia, pero el Covid-19 obligó a suspender la cita de Mortefontaine, junto a París, animando a buscar una alternativa.

Y esa alternativa es la que aquí te contamos, una prueba organizada por Motorpress Ibérica –editora de la revista 'Autopista', una de las creadoras del premio en 1964– en las instalaciones del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, cerca de Madrid, y en la que participaron los seis jurados españoles del premio: en la fotografía superior, de izquierda a derecha, Juan Carlos Payo (Autopista), Xavi Pérez (El Periódico), Félix Cerezo (El Mundo), Rafa Guitart (Highmotor), Pedro Martín (Motor 16) y Pere Prat (La Vanguardia).

Para el test, que no solo se desarrolló en las múltiples pistas del INTA sino que incluyó recorridos por carreteras de todo tipo en la región madrileña, se contó con dos unidades de cada modelo, de manera que las respectivas gamas de cada modelo estaban lo mejor representadas que se pudo: el C4 PureTech 130 de gasolina y el ë-C4 eléctrico, el Formentor VZ 2.0 TSI 4Drive de 310 CV y el 1.5 TSI de 150 CV, el Fiat 500e de 118 CV con carrocerías Cabrio y Hatchback, el Land Rover Defender con mecánica P400 MHEV en sus variantes 90 y 110, el Skoda Octavia iV híbrido enchufable de 204 CV y el diésel 2.0 TDI de 150 CV, el Toyota Yaris Hybrid 120H y el GR Yaris de 261 CV... La única excepción, el Volkswagen ID.3, con dos unidades idénticas del Pro Performance de 204 CV, que todavía es el único a la venta.

En las páginas siguientes os detallamos cada modelo...

LOS ÚLTIMOS 10 GANADORES

2011 NISSAN LEAF

2012 CHEVROLET VOLT - OPEL AMPERA

2013 VOLKSWAGEN GOLF

2014 PEUGEOT 308

2015 VOLKSWAGEN PASSAT

2016 OPEL ASTRA

2017 PEUGEOT 3008

2018 VOLVO XC 40

2019 JAGUAR I-PACE

2020 PEUGEOT 208

EL LEAF FUE EL PRIMER ELÉCTRICO GANADOR DEL PREMIO, Y DES DE ENTONCES LA ELECTRIFICACIÓN HA GANADO RELEVANCIA EN EL VOTO

EL DETALLE

Cómodo y asequible

El C4, que comparte la plataforma CMP multinergía con DS3 Crossback, Opel Corsa y Mokka, y Peugeot 208 y 2008, ofrece una carrocería única de estilo crossover con 436 centímetros de largo por 180 de ancho y 152 de alto, y su batalla es de 267 centímetros. Tiene un maletero de 370 litros y permite elegir entre tres tipos de mecánica: por un lado, gasolina PureTech de 100, 130 y 155 CV, y diésel BlueHDi de 110 y 130 CV; por otro, el ë-C4 eléctrico de 136 CV con batería de 50 kWh, 350 kilómetros de alcance y recargas a 100 kW.

Citroën C4

Un cómodo compacto con ingredientes de berlina y crossover que permite escoger entre versiones de gasolina o diésel y el eléctrico ë-C4.

El Citroën C4 ya ha pasado en distintas ocasiones por las páginas de Motor 16, y en el número 1.789 probábamos a fondo su versión eléctrica ë-C4, de la que alabamos su etiqueta 0, el agrado de uso, su excelente confort por silencio y amortiguación, el comportamiento, la amplitud y practicidad, o la posibilidad de cargar su batería a 100 kW. Y como puntos más negativos destacábamos el diseño y ubicación de algunos mandos, la recarga doméstica lenta, una autonomía real algo justa –frente a los 350 kilómetros homologados hablábamos de 276 kilómetros reales o 222 con una conducción exigente–, el tacto del pedal de freno o la ausencia del limpialuneta trasero.

Y en el reciente ensayo del INTA volvimos a ponernos a sus mandos, comprobando que, en efecto, la actitud general de este 'made in Spain' –se fabrica en exclusiva en Madrid– es noble y segura, y que al límite el ë-C4 va más aplomado que la versión de gasolina PureTech 130, dotada de una suspensión más suave y con un tren posterior más sencillo. En cualquier caso, todos los C4 incorporan los amortiguadores progresivos hidráulicos, que filtran mejor las imperfecciones del firme, así como los asientos Advanced Comfort, de mullido quizás demasiado blando.

A ese confort general, el C4 suma otros argumentos de peso, como una relación estupenda entre tamaño exterior y amplitud –muy buenas plazas traseras y maletero correcto–, unos precios de arranque accesibles –desde 20.290 con mecánica térmica y desde 29.990 el eléctrico– o unas distancias de frenada excelentes. Mejoraría con unos acabados algo más sólidos y una gama de motores que incluyera versiones ECO, como por ejemplo con hibridación suave.

◀▶ Nos llamó la atención el diferente tacto de conducción entre la versión de gasolina de 130 CV y la eléctrica, ésta más aplomada y eficaz pese a sus kilos extra. Anuncia 380 litros de maletero y en la práctica casi cumple: 370.

◀◀ Las plazas traseras del C4 son tan anchas como las del Octavia, y aunque en espacio para las piernas no brilla tanto como se anuncia, tres adultos caben bien. El acabado, correcto sin más.

EL DETALLE

Deportivo de verdad

Sobre la plataforma MQB Evo, que comparte con Seat León, Skoda Octavia y Volkswagen Golf, Cupra ha creado su primer coche cien por cien propio, un crossover de 445 centímetros de largo por 184 de ancho y 151 de alto con 268 centímetros de batalla y maletero de 450 litros –420 con tracción 4Drive y 345 el híbrido enchufable–. Ofrece mecánicas de gasolina 1.5 TSI y 2.0 TSI con 150 y 310 CV respectivamente, y el e-Hybrid de 245 CV, pero viene mucho más: VZ5 de 390 CV, diésel 2.0 TDI de 150 CV, e-Hybrid de 204 CV...

Cupra Formentor

El primer modelo cien por cien Cupra es un crossover que devuelve el placer de conducir, pero sin descuidar lo práctico. Y va de 150 a 390 CV.

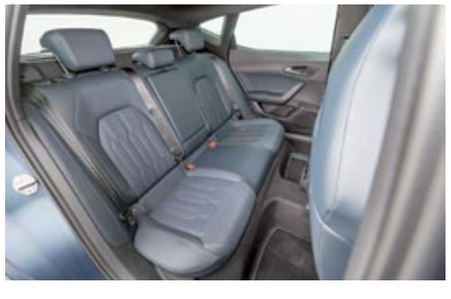
El Formentor es el otro producto español que ha llegado a la final del 'Car of the Year 2021', un hito para una marca tan joven como Cupra, cuyo primer modelo enteramente propio –no derivado de un Seat, para entendernos– es este dinámico crossover.

Cuando la primera versión lanzada del Formentor, con motor 2.0 TSI de 310 CV y tracción total 4Drive, pasó por las páginas de Motor 16 en el número 1.787, destacamos como positivo su comportamiento impecable y eficaz motricidad, el tacto deportivo, el conjunto motor/cambio, las prestaciones, la polivalencia de su carrocería, el equipamiento o la calidad general; mientras que entre lo menos favorable resaltábamos el túnel central voluminoso y una anchura en la segunda fila solo correcta, la pérdida de maletero motivada por el sistema 4Drive, el manejo de ciertos mandos del salpicadero o un consumo elevado.

En las pruebas del INTA volvimos a disponer de esa versión, que alternamos con la segunda variante llegada a la gama, con motor 1.5 TSI de 150 CV, tracción delantera –maletero de 450 litros, por tanto– y cambio DSG7, que también nos sorprendió por su tacto deportivo: estabilidad de primera, dirección rápida y precisa, frenada impresionante... Anda menos, lógicamente, pero cuadra más en una marca como Cupra de lo que su valor de potencia haría pensar. Y con un gasto más asumible: en un recorrido idéntico, 8,22 l/100 km marcó la versión de 310 CV por los 7,08 de la variante con 150 CV. No obstante, los enormes neumáticos de los Formentor ayudan poco en cuestión de ahorro.

Sus precios 'reales' arrancan en 29.670 euros, y la gama crecerá muy pronto con mecánicas de todo tipo.

◀▶ Durante el test del INTA alternamos las dos versiones de gasolina: el 1.5 TSI de 150 CV –derecha– y el VZ 2.0 TSI de 310 CV con tracción 4Drive –arriba–, que anuncia 420 litros de maletero, pero al que medimos 381 litros reales.



▶▶ El Formentor destaca por su acabado, aunque la pantalla central de uno de los coches daba problemas. Detrás no es muy ancho, pero ofrece el mayor espacio para piernas de los siete finalistas.

EL DETALLE

Una joya para la ciudad

El nuevo Fiat 500, o 500e pues solo será eléctrico, nace sobre una nueva plataforma ideada para este tipo de propulsión limpia, y presenta tres carrocerías –hatchback, cabrio y trepiuno, ésta con una pequeña puerta adicional en el lado derecho– que comparten tamaño: 363 centímetros de largo por 168 de ancho y 153 de alto, con 232 centímetros de batalla y maletero de 185 litros. Y hay dos variantes mecánicas: motor de 118 CV con batería de 42 kWh –320 kilómetros de autonomía– y motor de 95 CV con batería de 24 kWh.

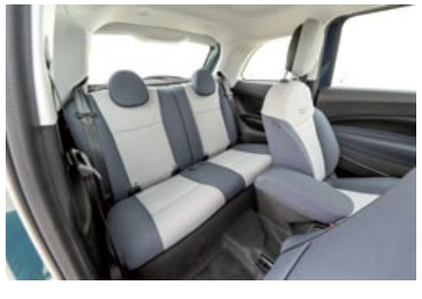
Fiat 500e

Creado para reinar en la ciudad, donde impone su pequeña talla, su eficiencia eléctrica y su agilidad, el 500e satisfará también en otros usos.

Fiat ha decidido que la tercera generación del 500, que rinde un tributo estético al primer modelo, lanzado en 1957, sea exclusivamente eléctrica. Con ello realza sus aptitudes urbanas, como pudimos comprobar conduciéndolo por Turín el pasado mes de agosto y poco después, ya en España, al probarlo a fondo para el número 1.789 de Motor 16. Ahí destacábamos virtudes como su etiqueta 0, el agrado de uso, sus plazas delanteras, la mejora general en materia de calidad, su comportamiento, el consumo urbano y la rapidez en todas su recargas –tanto las domésticas como las realizadas en puntos rápidos, pues admite incluso de 85 kW–, mientras que como puntos a mejorar indicábamos unas plazas traseras solo aptas para niños –53 centímetros entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante es poquísimo–, un maletero justo –no gana ni un litro frente a la generación anterior pese a la mayor longitud exterior–, el gasto alto en autovía, los 80 km/h de velocidad máxima en el modo Sherpa –es un programa ideado para situaciones en las que la batería tiene poca carga– o una función E-pedal de retención excesiva al circular por ciudad y no regulable. En cuanto a la autonomía real, los 201 kilómetros con conducción exigente se quedan lejos de los 303 homologados en el 500e Cabrio Icon entonces analizado, aunque a ritmo normal rebasará los 250.

En el test del INTA nos volvió a gustar su agilidad y ese aplomo de coche más grande que en el 500 anterior –invita a ponerse en carretera con todas las garantías–, aunque en la frenada asimétrica –las ruedas de un lado van por una superficie menos adherente que las del otro lado– fue el que necesitó más metros desde 80 km/h: 63,05.

◀▶ Las dos unidades probadas contaban con la mecánica superior, de 118 CV y ligada a la batería de 42 kWh. Su agilidad sorprende. El maletero anuncia 185 litros, y de hecho se le midieron 184 reales.



◀◀ Mientras que delante el nuevo 500 supone una ganancia clara de amplitud y calidad de vida frente a su antecesor, el espacio detrás sigue siendo justísimo, con solo dos plazas y mejor si son niños.

EL DETALLE

Mereció la pena esperar

Recuerda a los Defender de siempre, pero la nueva generación, para empezar, recurre a un chasis monocasco y no a un bastidor de vigas. Y nace con dos carrocerías: 90, con 432 centímetros de largo y 259 de batalla, y 110, con 476 de largo y 302 de batalla; en ambos casos con 199 centímetros de ancho y 197 de alto. En su gama, que ofrece varias mecánicas con hibridación suave, hay diésel de 200, 250 y 300 CV, y motores de gasolina con 300 y 400 CV. Además, el Defender largo dispone de una mecánica PHEV de 404 CV.

Land Rover Defender

Llamarle SUV sería menospreciarle, pues el nuevo Defender es un todoterreno puro y duro. Pero en carretera opera como un seguro familiar.

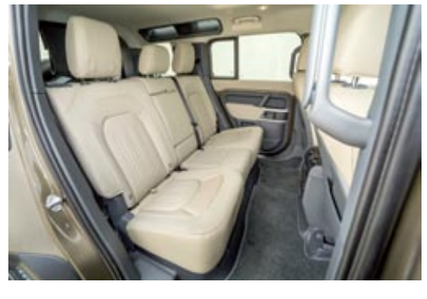
Fue en el número 1.784 donde Motor 16 analizó a fondo el nuevo Defender, que probamos con la carrocería larga 110 y un motor diésel D240 que pocos meses después del lanzamiento del todoterreno británico fue sustituido por mecánicas más modernas, ya con etiqueta ECO por la hibridación suave. Entonces apreciábamos su comportamiento general y la agilidad 'off road', el agrado y las prestaciones, la amplitud y el confort o la posibilidad de elegir entre interiores de cinco y siete plazas. En cambio nos gustó menos la ubicación de algunos mandos, la visibilidad posterior a causa de la rueda de repuesto, la frenada o un precio que nos parecía más 'Range' que 'Land'.

Ahora, meses después, nos hemos vuelto a poner a sus mandos, pero esta vez con dos unidades –un 90 y un 110– que compartían una de las nuevas mecánicas recién llegadas: P400 MHEV. O sea, un 3.0 de seis cilindros con 400 CV que hacía 'volar' al Defender, pues anuncia 6,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h –se le midieron 6,57 segundos– y recupera de 80 a 120 km/h en 3,85 segundos. A cambio, sus frenadas son más largas de lo debido, con 65,35 metros desde 120 km/h en el 110 –2.450 kilos sobre la báscula– y 60,69 metros en la versión 90 –2.318 kilos–.

Y aunque en circuito un Defender es lo que es, y hace trabajar horas extras a su control de estabilidad –sobre todo en la versión corta, algo menos equilibrada en curva–, en carretera nos parece un vehículo muy satisfactorio por confort y seguridad, una genuina opción familiar si podemos permitirnos su coste –desde 57.450 euros el 90 y desde 63.900 el 110– y pensamos sacar provecho de su robustez y sus asombrosas habilidades lejos del asfalto.

◀▶ Probando al límite el Defender en circuito –no parece el mejor escenario para un modelo así– notamos que la mayor longitud y batalla de la versión 110 le da gran ventaja frente al 90. Y en maletero, gran diferencia también.

▶▶ El nuevo Defender es muy tecnológico, poco que ver con la austeridad de su antecesor, pero sí se ha conservado la funcionalidad general. Y en la segunda fila el espacio es soberbio.



EL DETALLE

Pura racionalidad

Sobre la plataforma MQB Evo, común a Cupra Formentor, Seat León o Volkswagen Golf, nace este Octavia, disponible como sedán de cinco puertas –469 centímetros de largo, 183 de ancho y 147 de alto– o como familiar Combi, en este caso con un derivado 'campero': el Scout. Batalla de 268 centímetros, enormes maleteros –600 litros el sedán y 640 el Combi– y una variadísima oferta mecánica entre 110 y 245 CV: gasolina TSI, gasolina e-TEC con hibridación suave, diésel TDI, gas natural G-TEC y versiones iV híbridas enchufables.

Skoda Octavia

En su cuarta entrega, más ambiciosa a todos los niveles, el Octavia se ha acercado mucho a la berlina perfecta. Y la variedad de gama apabulla.

Es la única berlina 'auténtica' entre los siete finalistas, y tras probarla te preguntas por qué este segmento sigue en franco retroceso en Europa. Los SUV aprietan, pero coches como el Octavia demuestran que aún tienen sentido. Sobre todo esta cuarta generación, que manteniendo las virtudes de sus antecesores abunda en otros aspectos que elevan su atractivo: aerodinámica ejemplar, mayor calidad, interior más refinado y tecnológico...

Probamos a fondo en Motor 16 el Octavia Combi 2.0 TDI 150 allá por el número 1.780, y entonces alabábamos su precio incluyendo descuentos, la amplitud y el maletero, la calidad general y la funcionalidad, el agrado del motor, un consumo bajísimo o la completa dotación de serie y gran cantidad de opciones a buenos precios; mientras que lo más negativo nos parecía una leve pérdida de anchura en las plazas traseras, el voluminoso túnel central, la suspensión algo blanda, el tacto de frenos –las distancias sí eran buenas–, el manejo de varios mandos, la lógica poco intuitiva de la pantalla central o el hecho de que ciertos motores obligasen a ciertas transmisiones.

En el test del INTA contábamos precisamente con esa versión diésel y con un Octavia iV de 204 CV y carrocería sedán, cuyo maletero cede 150 litros –pasa también en el Combi– por su mecánica PHEV. Pero sus 450 litros –490 el familiar– dan mucho de sí, y son 'de verdad': medimos 451 litros. Sorprendentemente, equipaban neumáticos de invierno, y eso provocó largas frenadas en seco –sólo el Land Rover Defender se iba más lejos–, aunque también las más cortas –empatado con el Citroën C4– en frenada asimétrica.

Durante la prueba, el botón de selección de modos de conducción dio algún problema.

◀▶ Volvimos a notar que el comportamiento es más eficaz en el Octavia iV, de mecánica híbrida enchufable, que en la versión diésel, de chasis más 'suave'. El maletero es una de las grandes bazas del modelo checo.

◀◀ Muy buenas las plazas traseras, pero el túnel central es voluminoso. Y el aspecto del interior ha experimentado un avance notorio, aunque no todos los mandos son lo intuitivos que nos gustaría.

EL DETALLE

Fuerte en los extremos

Estrena la plataforma GA-B y se desdobla en dos carrocerías: la normal, con cinco puertas, y una de tres reservada al deportivo GR Yaris, base del nuevo coche de rallies. La primera, que copará las ventas, mide 394 centímetros de largo por 174 de ancho y 150 de alto, tiene una batalla de 256 centímetros y anuncia un maletero de 286 litros. Y hay tres motores para elegir: un 1.5 de gasolina con 125 CV, un híbrido autorrecargable con 116 CV y el 1.6 turboalimentado de 261 CV del GR Yaris, ligado a la tracción total.

Toyota Yaris

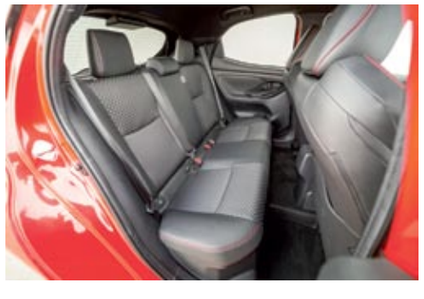
Nuevo de arriba abajo, el Yaris sigue a caballo entre los coches tipo Ibiza, Clio o 208 y los miniutilitarios urbanos. Pero su evolución es excelente.

No volvíamos a encontrar con el nuevo utilitario de Toyota, representado en el ensayo del INTA por sus dos variantes estrella: el deportivo GR Yaris, creado en paralelo con el coche de rallies para el WRC y que combina 261 CV, tracción total y un chasis de carreras, y el 120H, que estrena una mecánica híbrida autorrecargable de 116 CV con más prestaciones y agrado que en el modelo anterior, pero que genera mayor eficiencia aún. Un ejemplo: en ciudad gasta 2,8 l/100 km reales. Sin cables, sin tener que buscar estaciones de servicio con gases 'raros'... sólo respostar gasolina, y a seguir. Sorprende la facilidad con que el Yaris logra promedios de gasto –valorado en euros– que otras marcas no consiguen ni con híbridos enchufables... ni con eléctricos.

Al probar el Yaris 120H en Motor 16 –número 1.785– nos gustó su tacto agradable, la efectividad del sistema híbrido en ciudad, la dinámica mejorada, una calidad percibida convincente o la dotación de seguridad, mientras que entre lo peor citábamos el maletero justo, una apertura de las puertas traseras escasa, la anchura pobre en la segunda fila –124 centímetros para tres, cuando el Fiat 500e ofrece 121 para dos– o el ruido del motor en conducción 'viva'.

En circuito volvimos a constatar la eficacia absoluta del GR Yaris, una máquina 'carreras cliente' que te hace sentir piloto porque todo lo hace bien: frena, tracciona, pasa por las curvas como por raíles... Te bajas de él y te subes en un Formentor de 310 CV con tracción 4Drive y parece que el crossover de Cupra es torpe. Y lo mejor de todo es que la versión híbrida de 116 CV, por seguridad, equilibrio y sencillez de manejo, también se porta de cine en pista, por más que su enfoque sea otro.

◀▶ Anuncia 286 litros y le medimos 270, correcto para un coche de menos de cuatro metros. Y en el test contamos con sus dos versiones de bandera: el GR Yaris de 261 CV –derecha– y el eficiente híbrido de 116 CV.



▶▶ El interior ya no transmite la sensación de 'cochecito' de sus antecesores. Hay más calidad, más refinamiento y un espacio correcto, aunque detrás solo caben dos adultos o tres chavales.

EL DETALLE
Nacido para ser un icono

El ID.3 abandera la ofensiva de Volkswagen centrada en la nueva plataforma MEB para coches eléctricos, que apareja un óptimno aprovechamiento del espacio. Mide 426 centímetros de largo por 181 de ancho y 157 de alto, tiene una distancia entre ejes de 277 centímetros y su maletero homologa 385 litros. En el capítulo mecánico, baterías de tres tallas –Pure de 55 kWh brutos, Pro de 62 y Pro S de 82– y motores con múltiples niveles de potencia, entre 126 y 204 CV. Los valores de autonomía alcanzan los 549 kilómetros.

Volkswagen ID.3

Llega para ser en el siglo XXI lo que el icónico Golf ha sido en las últimas décadas: la referencia. Un eléctrico para todo uso y con tecnología punta.

La combinación de tres tamaños de batería con motores de distintas potencias da como resultado cinco configuraciones mecánicas básicas, aunque el ID.3 está disponible por ahora solo con una de las variantes superiores: motor de 204 CV y batería intermedia, de 62 kWh. De hecho, las dos unidades utilizadas en las pruebas del INTA correspondían a esa variante Pro, cuya batería tiene en la práctica una capacidad útil de 58 kWh –45 útiles tiene la de 55 y 77 la de 82 kWh brutos–.

Cuando en el número 1.786 de Motor 16 lo probamos a fondo, este ID.3 nos convenció por su etiqueta 0, el comportamiento general, el agrado y las prestaciones, la amplitud y confort, la calidad general, la velocidad de las recargas –esta versión permite 'rellenar' a 100 kW– o unos precios que en las versiones básicas arrancarán por debajo de 30.000 euros; mientras que como puntos a mejorar señalamos la escasez de acabados mullidos, ciertos detalles de ergonomía impropios de la firma alemana, el agarre de los neumáticos en mojado –en ese caso concreto, unos Goodyear Efficientgrip–, el tacto de frenada o las maniobras a coche parado cuando debemos ajustarlo a espacios mínimos. Y dijimos que, frente a los 420 kilómetros de autonomía homologados en esa versión, mejor era contar con 269 reales si la conducción era exigente o 333 si nuestro ritmo de uso es 'turístico'.

En los ensayos de estas jornadas hemos corroborado casi todo, como un comportamiento magnífico y una gran suavidad de marcha, o ese tacto de frenos poco progresivo. Pero también notamos que sobre mal firme algunos plásticos ya vibraban, y tuvimos pequeños problemas con la electrónica del puesto de conducción.

◀▶ El ID.3 tiene tracción trasera, y hasta eso nos gusta cuando nos metemos en circuito, pues va de cine, y solo el tacto de frenada desentona. El maletero, muy regular, anuncia 385 litros; aunque le hemos medido 370.

◀◀ Las plazas traseras son casi tan amplias como las del Octavia, pero sin el molesto túnel central... aunque también sin salidas de aire. Y es que el interior es austero, muy tecnológico pero poco premium.

Conclusión

El 1 de marzo sabremos cuál es el ganador, pero el pronóstico es incierto por las diferencias entre los candidatos y los sólidos atributos de todos.

El próximo lunes 1 de marzo, durante una gala en la ciudad suiza de Ginebra –este año, como en 2020, sin su Salón–, la organización del premio 'Car of the Year' dará a conocer el ganador de la edición 2021, a la que concurren Citroën C4, Cupra Formentor, Fiat 500e, Land Rover Defender, Skoda Octavia, Toyota Yaris y Volkswagen ID.3. El recuento final de votos, que podrá seguirse en directo a través de la web www.gims.swiss y recuerda a la votación del Festival de Eurovisión, va sumando los puntos concedidos país a país, empezando por Austria y terminando por Reino Unido, uno de los cinco mercados –junto a Alemania, España, Francia e Italia– que cuentan con la máxima representación en el jurado: seis expertos. El resto de países aportan tres votantes –Austria, Holanda y Suecia–, dos o uno.

En cuanto al sistema de elección, el plazo para emitir el voto concluye este año el viernes 26 de febrero, y cada miembro del jurado dispone de 25 puntos que debe utilizar en su totalidad, repartiéndolos entre un mínimo de cinco modelos y concediendo como máximo 10 puntos a un solo candidato. La organización exige también que en cada votación personal haya un ganador, es decir, que solo un modelo sea el de mayor puntuación. Eso facilitaría un posible desempate, pues si dos o más coches totalizan idéntica puntuación final, vencería el que hubiese logrado más victorias parciales.

¿Un pronóstico? Si cada país es un mundo y cada mercado tiene sus propias tendencias, cada periodista del jurado puede apostar por unas cualidades u otras según gustos o experiencias.
O sea, que toca esperar...

▶▼ Durante las dos jornadas de pruebas contamos con la colaboración del Centro Técnico de Motorpress Ibérica, que en los días previos habían medido absolutamente todo de los coches participantes.

▶▼ Tiempo para conducir con 'normalidad' y también para probar al límite con la seguridad que dan las pistas del INTA. Y, por supuesto, tiempo para la charla y para poner en común las impresiones.

TODO UN PLACER C4 Y Ë-C4 EQUIPAN SUSPENSIÓN DE AMORTIG UADORES PROGRESIVOS HIDRÁULICOS Y ASIENTOS ADVANCED COMFORT

Apuesta múltiple

Fabricados en exclusiva en España, los nuevos Citroën C4 y ë-C4 permiten al cliente elegir entre motorizaciones de gasolina, diésel y eléctrica, y siempre con ventajas comunes como el máximo confort, la amplitud y funcionalidad de su carrocería o un equipo con 20 ayudas a la conducción.

Equipo de Pruebas || motor16@motor16.com

A lo largo de su historia, Citroën ha sido referente del placer de conducción con modelos tan recordados como el GS, nacido en 1970 y que se convirtió en una de las berlinas más aerodinámicas y confortables del mercado, o el CX lanzado en 1974, síntesis de los avances técnicos de la marca y que gozó de una brillante carrera. Y siguiendo ese camino llegan ahora los nuevos C4 –motores de gasolina PureTech de 100, 130 y 155 CV, diésel BlueHDi de 110 y 130 CV, y cajas de cambio manual y automática EAT8– y ë-C4 –versión eléctrica con 136 CV de potencia y cambio automático–, que apuestan con fuerza por el confort, donde se benefician de innovaciones como la Suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos –garantiza un efecto de alfombra voladora en las compresiones y extensiones ligeras, evitando cualquier efecto rebote causada por las irregularidades de la carretera– o los asientos Advanced Comfort –combinan el confort visual de su acolchado, el confort de acogida por su mullido específico, el confort dinámico por su espuma de alta densidad que evita el aplastamiento de la banqueta con el paso del tiempo y el confort postural gracias al ajuste lumbar y en altura de los asientos delanteros, que pueden ser calefactables y disponer de función masaje–; sin olvidar otras ventajas de su diseño, como el excepcional espacio interior logrado con su batalla de 2,67 metros –una de las más largas de su categoría–, que se traduce en 198 milímetros de hueco para las rodillas en las tres amplias plazas traseras, o sus equipamientos ingeniosos y ergonómicos, como el Smart Pad Support Citroën, un soporte plegable integrado en el salpicadero donde el pasajero delantero puede fijar con seguridad su tablet personal.

Además, disponen de 20 tecnologías de ayuda a la conducción –a las explicadas a la derecha se agregan la Alerta de Atención del Conductor, la Alerta Activa de Cambio Involuntario de Carril, el Sistema de Vigilancia de Ángulo Muerto, la Conmutación Automática del Alumbrado de Carretera, el Reconocimiento Ampliado de Señales y Recomendaciones de Velocidad, la Visión 360º, el Control de Estabilidad del Remolque...–, además de 6 tecnologías de Conectividad, como la navegación conectada Citroën Connect Nav con pantalla táctil de 10 pulgadas, el Citroën Connect Play con función Mirror Screen –compatible con Android Auto y Apple CarPlay–, que permite duplicar en la pantalla del vehículo las aplicaciones del smartphone, o el Citroën Connect Assist, servicio gratuito de llamadas de emergencia y asistencia geolocalizadas, y que se acompaña del sistema de control a distancia del vehículo gracias a la aplicación My Citroën.

Y en el caso del ë-C4 eléctrico destacan su agrado y prestaciones –0 a 100 km/h en 9,7 segundos–, sus 350 kilómetros de autonomía libre de emisiones –tiene etiqueta 0– o la simplicidad de recarga, que podremos hacer en una toma estándar, en postes domésticos de hasta 11 kW o en cargadores superrápidos de hasta 100 kW: hasta el 80 por ciento de la batería en 30 minutos.

▲▶ Los 2.670 milímetros de distancia entre ejes se traducen en un interior ampísimo. Y el maletero, de 380 litros, puede ampliarse hasta los 1.250 litros.

◀▲ C4 y ë-C4 ofrecen el Smart Pad Support Citroën –arriba–, ingenioso sistema de apoyo plegable integrado en el salpicadero para fijar una tablet con seguridad.

▲ El ë-C4 combina un motor de 136 CV con la batería de 50 kWh.

◀▲ Filosofía de berlina pero con diseño compacto y posición de conducción sobreelevada. C4 y ë-C4 son muy personalizables, pues hay 31 combinaciones de colores posibles.

▲ Alerta de Riesgo de Colisión: a partir de 30 km/h, el sistema avisa al conductor de que su vehículo puede chocar con el que le precede. Y lleva Post Collision Safety Brake, que inmoviliza el coche tras chocar.

▲ Ayuda al Estacionamiento Lateral: informa de la proximidad de obstáculos en los laterales del vehículo al maniobrar, comparando los datos de los sensores traseros y delanteros con la trayectoria.

▲ Active Safety Brake: este sistema de frenado de emergencia limita el riesgo de choques y funciona a partir de 5 km/h con objetos fijos y móviles, y peatones. Primero nos advierte, pero luego llega a frenar.

▲ Ayuda al Arranque en Pendiente: evita el desplazamiento indeseado del vehículo en una pendiente –superior al 3%– al levantar el pie del pedal de freno, estabilizándolo dos segundos hasta la aceleración.

▲ Highway Driver Assist: Con esta tecnología el conductor puede delegar la conducción de forma parcial, pues mantiene el coche en su carril y gestiona la parada o el arranque según se mueva el tráfico.

▲ Head-up Display a Color: permite al conductor disponer de las informaciones esenciales en su campo de visión sin apartar los ojos de la carretera. Y puede graduarse o replegarse dentro del salpicadero.

▲ Park Assist: es una ayuda activa al aparcamiento en línea y también en batería. Si el conductor quiere, el sistema busca automáticamente una plaza y luego el coche se ocupa de la dirección al maniobrar.

▲ Regulador de Velocidad Adaptativo con función Stop&Go. Con ayuda de una cámara y un radar, detecta si el coche respeta la distancia de seguridad elegida, y acelera, frena o detiene el vehículo.

▲ Cámara de Retroceso con Top Rear Vision: al introducir la marcha atrás, la cámara permite ver en la pantalla táctil el espacio tras el vehículo, con referencias en color. Si hay un obstáculo, efectúa un zoom.

PRUEBAS DE CHOQUE DE LA FUNDACIÓN MAPFRE Y CESVIMAP

Chocar a 25 km/h con un patinete produce lesiones graves

La proliferación de los vehículos de movilidad personal en las grandes ciudades es un hecho. A comienzos de año entró en vigor la nueva normativa que regula la circulación de estos vehículos, que están obligados a cumplir las normas de circulación, como hacen los coches o las motos, no pueden circular por vías interurbanas, travesías o autovías, deben ir a una velocidad de entre 6 y 25 km/h, y nunca pueden circular por las aceras.

Precisamente, el límite máximo de velocidad permitida a estos patinetes, 25 km/h, es el que se ha fijado la Fundación Mapfre junto con Cesvimap para realizar dos crash test reveladores –contra un coche y contra un peatón infantil–, que ponen de manifiesto que chocar con un patinete eléctrico a esa velocidad produce lesiones graves tanto al conductor de estos vehículos como al peatón contra el que choca.

Según el informe, aunque no hay datos oficiales debido a que los patinetes no están matriculados, la radiografía de los accidentes en los que se vieron implicados vehículos de movilidad personal en España indica que en 2020 se produjeron más de 100 siniestros, en los que murieron 6 personas y 109 sufrieron lesiones. Las colisiones, caídas y atropellos de peatones son los incidentes más habituales y, en caso de atropello, los daños de mayor gravedad los sufre el peatón. Los afectados son mayoritariamente personas de entre 16 y 35 años, y los factores que más influyeron en un accidente mortal fueron conducir sin casco (40%), imprudencias cometidas por otros vehículos (20%), y circular por vías interurbanas (20%).

LOS CRASH TEST

Fundación Mapfre y Cesvimap han constatado en los dos crash test realizados que cuando una persona que se desplaza en patinete choca contra un coche, la zona más afectada es la cabeza y también está expuesta a un alto riesgo la zona cervical, que puede llegar a sufrir latigazo. En la prueba de atropello a un peatón infantil, este se lleva la peor parte, ya que el pequeño sufre daños serios en rodillas, tórax y cabeza. Esta última suele impactar primero, de forma violenta, contra la columna de dirección del patinete, y después, contra el suelo. También afecta a los hombros, donde recae la masa del conductor y el propio patinete en el momento de impactar contra el asfalto.

▲◀ Las pruebas de choque han revelado la fragilidad de la protección tanto de los usuarios del patinete cmo de los peatones.

Por el contrario, para el conductor, el riesgo de lesión se reduce al aterrizar sobre el cuerpo del peatón atropellado. En la actualidad, un tercio de los afectados por este tipo de accidentes sufre traumatismos craneoencefálicos y precisan ingreso hospitalario.

Para evitar estos accidentes, Fundacion Mapfre y Cesvimap recomiendan que los patinetes no invadan la zona por la que circulan peatones y que sus conductores se bajen del vehículo cuando vayan a cruzar por un paso de peatones. También hacen hincapié en no utilizar el pie sobre la calzada como freno –para evitar fracturas–, llevar chalecos reflectantes y no utilizar dispositivos para escuchar música mientras se circula. Además, se recomienda utilizar siempre el casco.

Montse Turiel || mturiel@motor16.com

Opinión

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

Por una movilidad segura

Hoy nadie puede dudar que la movilidad de los ciudadanos es una señal de progreso y son ellos los que de forma libre eligen destino y forma de movilidad.

El uso, por tanto, del tráfico rodado para ese ejercicio de su voluntad es una realidad que además contribuye al desarrollo de la actividad económica que genera riqueza y empleo.

En esta realidad, por tanto, es obligado estar vigilantes y trabajar de forma constante para que ese fluir del tráfico por las vías de circulación sea seguro y no presente riesgo para todas aquellas personas que puedan verse afectadas por ese tráfico.

España hoy es uno de los países mas seguros en la materia en el conjunto de la Unión Europea, aún cuando recibe gran cantidad de tráfico diverso de forma constante. Esta destacada posición responde al compromiso de la sociedad y de los responsables políticos, que con un impulso continuado han creado una red viaria de primer nivel, una legislación dinámica que afronta cada nueva circunstancia que afecta a la Seguridad Vial y una estructura pública que con rigor, entrega y competencia se esfuerza para disminuir el riesgo en las vías del país.

Estas consideraciones, sin embargo, no pueden olvidar un factor de riesgo cierto de nuestra movilidad, y que es la elevada antigüedad de nuestro parque móvil. Según ciertas informaciones conocidas, España, que ocupa la quinta posición en la UE –cuarta excluyendo al Reino Unido– por número de coches con un total de mas de 24 millones, tiene un parque con una antigüedad media en torno a 12 años, ocupando la posición 14 en el conjunto de países de la Unión Europea, que tiene como media 10,5 años. Medias mayores en antigüedad la tienen países como Portugal, Eslovaquia, Polonia o Hungría, entre otros. Según la Dirección General de Tráfico, del total de coches hay más de 12 millones con una antigüedad de más de 10 años. En cuanto a vehículos pesados, la edad media de los españoles es de 12,6 años, mientras la media europea es de 11,7 años; y en el conjunto de motocicletas la media nuestra es de 14,7 años, siendo la más antigua de los grandes mercados de la UE.

Hechas estas consideraciones también conviene conocer que la edad media de las motos que sufren accidentes es de 12 años, y por tanto la mayoría de ellas no disponían de elementos de ayuda a la conducción que disminuyen el riesgo. Si tenemos presente que en lo que se refiere a turismos la tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.00 habitantes se incrementa de forma significativa en función de la mayor antigüedad del vehículo, se puede afirmar que bajo el firme compromiso de la ONU, la UE y España en materia de Seguridad Vial existe un problema estructural de la movilidad en nuestro país sobre el que se debe actuar y aprovechar el momento para afrontarlo con el consiguiente beneficio social y económico.

También conviene tener presente que durante el primer semestre del 2020 la antigüedad media de los coches de ocasión que se vendieron superó los 11 años, siendo el mercado entre particulares el 56% del total.

Así, por tanto, es necesario destacar que aunque lograr una movilidad más limpia debe considerarse como elemento básico en la reforma estructural de la movilidad en España, la seguridad de los vehículos que transitan es factor tan importante como el primero. Si el objetivo medioambiental está en función de la aceptación de un producto de cierta novedad por el mercado que depende de factores de distinta naturaleza –desarrollo tecnológico, factor precio, despliegue de red de puntos de recarga–, la antigüedad del parque y el riesgo para la seguridad que ello significa solo depende de un decidido compromiso de los responsables políticos, que deben considerar el problema digno de actuación inmediata de forma continuada en varios ejercicios económicos con el suficiente impulso y seguridad jurídica, de tal manera que favorezca cuantas más operaciones de sustitución de coches viejos por otros más nuevos.

Por tanto, esta urgente necesidad reclama, como en toda reforma estructural, un modelo normativo seguro y estable, fácil de gestionar, que considere todas las opciones de motorización posible siempre que se mantenga en parámetros de contaminación aceptada por la UE; que afecte a todo tipo de vehículos incluidos aquellos de menos de 5 años y que formen parte del mercado secundario; que contemple la capacidad de renta del beneficiario del apoyo; el tipo de vehículo que sustituirá al antiguo; y el necesario achatarramiento del vehículo viejo para lograr la rebaja de la edad media del conjunto y, por ello, vehículos más seguros en circulación.

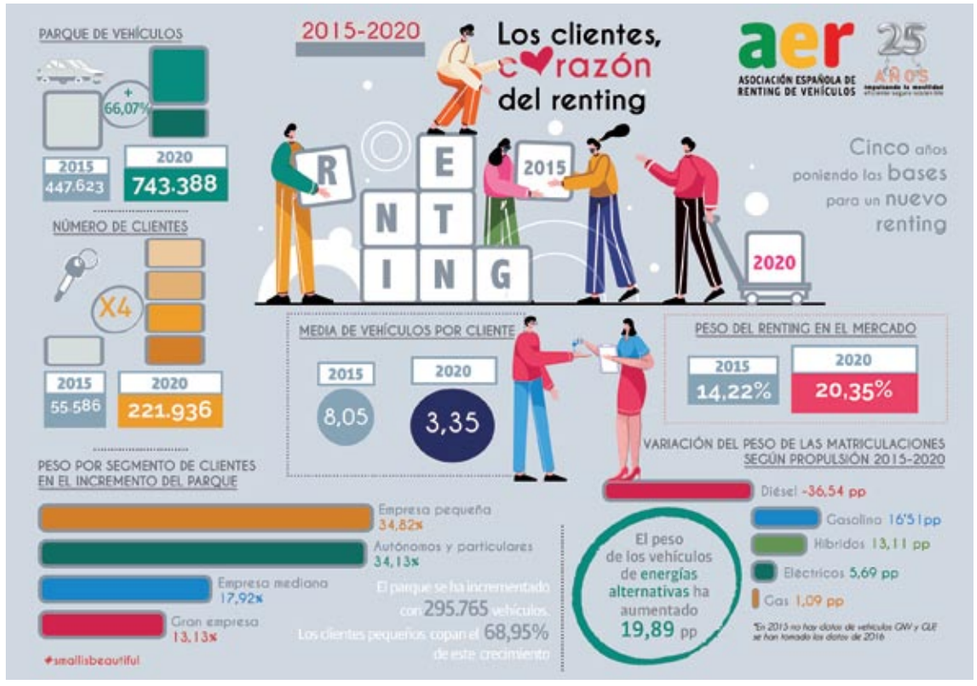
En esta situación es absolutamente obligado reclamar sin posible excusa un Plan de Renovación del Parque Móvil de España como compromiso inequívoco del Gobierno con la Seguridad Vial. No hay razón alguna para eludir esta responsabilidad que en ocasiones da lugar a tragedias evitables, y que además es absolutamente coherente y compatible con los objetivos medioambientales, así como con el impulso de la recuperación de nuestra economía.

Los distintos departamentos ministeriales tendrán objetivos según su naturaleza, y algunos de ellos no pueden eludir su compromiso con la Seguridad Vial y el estímulo a la actividad económica de un amplio tejido económico y social que existe en torno a la movildiad.

Balance 2015-2020

El renting ya matricula uno de cada cinco coches

La Asociación Española de Renting de Vehículos (AER) ha hecho balance de los últimos cinco años constatando que en ese periodo se han matriculado 1.234.079 vehículos, lo que ha supuesto una inversión de 23.826,10 millones de euros en compra de vehículos. Esto significa que el sector ha pasado de tener un peso del 14,22% en 2015 a matricular uno de cada cinco vehículos en España. Según estos datos, el parque de renting ha aumentado desde hace cinco años un 66,07%, lo que supone que se han sumado 295.765 unidades. A ese crecimiento han contribuido principalmente las pequeñas empresas, que han sumado 102.995 vehículos, y los autónomos y particulares, que han incrementado su parque con 100.942 vehículos.



30 Congreso

Faconauto propone seis medidas anticrisis

Faconauto, patronal de concesionarios, ha propuesto en su 30 Congreso varias medidas para salir de la «situación crítica» en la que está el sector. En el acto, al que asistió la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, también se ha pedido al Gobierno que active ya los 3.750 millones del Plan de Impulso a la cadena de valor de la Industria de la Automoción. Entre las acciones propuestas por su presidente, Gerardo Pérez, figura la agilización de la campaña de vacunación, la necesidad de llegar al objetivo 'cero emisiones' o un nuevo Plan Renove con dos cambios al anterior: ampliar a 1.000 euros el incentivo del Gobierno a la compra de modelos con motores modernos de gasolina y diésel, y que sean los concesionarios los que tramiten los expedientes, lo que podría suponer unas 100.000 ventas adicionales este año.

▲ Reyes Maroto, ministra de Industria, y Gerardo Pérez, presidente de Faconauto.

También se ha pedido un plan de achatarramiento no vinculado a la adquisición del vehículo, la necesidad de revisar la fiscalidad del automóvil y la reducción del IVA de los coches electrificados.

Según Joan Groizard, director general del IDAE

El próximo Plan Moves podría dotarse con hasta 800 millones

Joan Groizard, director general del Instituto para el Ahorro y la Diversificación de la Energía (IDAE), ha anunciado un acuerdo con las comunidades autónomas para poner en marcha un nuevo Plan Moves para la adquisición de vehículos eléctricos, que estaría dotado con «al menos 400 millones de euros, con la posibilidad de duplicar esta cifra si existe la capacidad de aprovechar esos fondos». Un anuncio corroborado días después por la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, en el Congreso de Faconauto. Además, según ha explicado Groizard en el congreso 'Summit 2021. Impulsando la Movilidad Sostenible desde las Empresas', el planteamiento es que tenga continuidad hasta 2023.

Asociaciones como como Anfac (fabricantes) o Ganvam (vendedores) ven muy positivo este anuncio y la mayor dotación económica, pero reclaman un reparto más eficaz de los fondos, que no se mida por un criterio de población, de forma que reciban más dinero las comunidades con más habitantes, sino por un criterio de mercado. Así no habrá comunidades que agoten sus fondos en días, como ha ocurrido con el anterior en Madrid y Cataluña, y otras donde casi no haya ninguna petición.

Montse Turiel || mturiel@motor16.com

LEXUS E IBERDROLA

+ en www.lexusautos.es / www.iberdrola.es

ALIANZA PARA LA MOVILIDAD **ELÉCTRICA**

Los compradores del nuevo Lexus UX 300e, el primer vehículo cien por cien eléctrico de la marca, tendrán ventajas a la hora de recargar su coche con Iberdrola. Ambas compañías han firmado un acuerdo por el que los clientes que adquieran este eléctrico dispondrán sin coste de un punto de recarga de Iberdrola. Además, disfrutarán de 3 años de garantía, tanto de la instalación como de un equipo wallbox.

TOYOTA

DEPORTE QUE **INTEGRA**

+ en www.toyota.es

Toyota colabora con Special Olympics en una campaña titulada 'La vida es ELLA', que promueve la integración de las personas con discapacidad intelectual a través del deporte. Esta iniciativa representa a todos aquellos que luchan por eliminar barreras y construir una sociedad mejor. La marca firmó hace un año un acuerdo con Special Olympics que se enmarca dentro de su proyecto corporativo Start Your Impossible (Pon en marcha tu imposible).

ATENTOS A...

HASTA FINALES DE ABRIL

+ en www.kleber.es/auto

La marca de neumáticos **Kleber donará más de 1.000 neumáticos** a través de su red de talleres. Los neumáticos se destinarán a entidades sociales que colaboren en la lucha contra el coronavirus.

GRUPO HYUNDAI

+ en www.hyundai.es

▲ El nuevo concept presentado por el Grupo Hyundai es capaz de funcionar como un vehículo de tracción total o andar a cuatro patas.

▲ TIGER podría ser útil en situaciones de emergencia o en la exploración de planetas.

TIGER: EXPLORA LO IMPOSIBLE

Se llama TIGER y es un vehículo capaz de desplazarse sobre distintas superficies adaptándose al terreno en el que se encuentra gracias a que puede funcionar circulando con tracción total o como una máquina capaz de andar a cuatro patas.

El Grupo Hyundai-Kia acaba de presentar este concept autónomo, que no solo se ha desarrollado para moverse en las circunstancias más exigentes sino que también se ha concebido para transportar grandes cargas y que estas puedan mantenerse más niveladas de lo que lo harían en un vehículo tradicional.

Su nombre TIGER (Transforming Intelligent Ground Excursion Robot, o Robot Inteligente Transformable de Excursión por Tierra) nos da una idea de las capacidades de este vehículo, que podría servir de gran ayuda en situaciones de emergencia, en las que se requiera moverse por terrenos abruptos o transportar material y medicamentos a zonas de difícil acceso. Sus funciones incluyen un control direccional 360º y sensores para 'ver' a distancia. También está previsto que pueda comunicarse con drones.

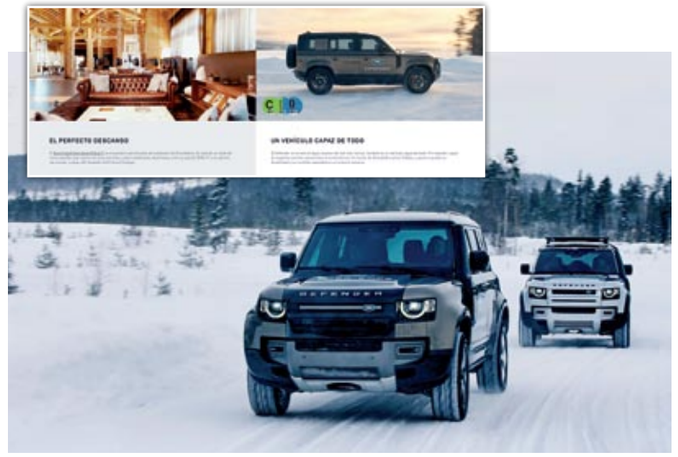
El grupo ya presentó un vehículo de características similares, Elevate, en 2019, en el CES de Las Vegas.

LAND ROVER EN ANDORRA

+ en https://vivelandrover.es/defenderbajocero

¿QUIERES PROBAR EL NUEVO **DEFENDER** EN LA NIEVE?

Del 22 de febrero al 14 de marzo, Land Rover organiza en la estación de Grandvalira, en Andorra, un curso de conducción segura sobre nieve al volante del nuevo Defender. Se puede elegir entre tres exclusivos packs –Drive Premium, Drive Plus o Drive– que permitirán sacar el máximo partido a este todoterreno disfrutando de una experiencia única, que se acompaña con una exclusiva estancia en el Sport Hotel Hermitage & Spa de cinco estrellas. El precio del curso es de 200 euros por pareja, mientras que si se quiere combinar con una noche de hotel cuesta 450 €/pareja, y con dos noches de hotel y forfaits para esquiar sube a 995 €/pareja.



▲ El curso de conducción 'Defender bajo cero', en Grandvalira (Andorra), se combina con la estancia en el Sport Hotel Hermitage & Spa.

+ en www.mercedes-benz.es

EN LOS ÚLTIMOS 75 AÑOS

MERCEDES YA HA FABRICADO **50 MILLONES** DE COCHES

Un Mercedes-Maybach Clase S de nueva generación ha sido el vehículo número 50 millones que sale de la cadena de montaje de las plantas de la marca.

Mercedes-Benz inauguró en septiembre de 2020 su planta Factory 56 en Sindelfingen (Alemania), una fábrica vanguardista en la que se monta la nueva generación del Clase S Maybach, pero también la Clase S Sedán y la versión larga y, en el futuro, el eléctrico EQS.

Y es precisamente en esa innovadora planta –definida por la marca como «flexible, digital, eficiente y sostenible»– donde se ha fabricado la unidad número 50 millones, un Mercedes-Maybach Clase S de nueva generación.

Actualmente, la red de producción global de la marca cuenta con una veintena de plantas de construcción de automóviles y se centra en la electromovilidad. De hecho, en 2022 el fabricante espera tener en el mercado seis modelos EQ, para lo que son fundamentales las baterías, suministradas también de forma global por fábricas en tres continentes.

◀ Jörg Burzer, miembro del consejo de dirección de Mercedes-Benz AG, con el Maybach, la unidad 50 millones fabricada.

◀◀ La familia de eléctricos EQ se ha integrado en las plantas con otros modelos de combustión.

RENAULT

+ en www.renault.es

FERNANDO ALONSO APUESTA POR LA GAMA **E-TECH**

Fernando Alonso es el protagonista de la campaña internacional de la gama E-TECH híbrida y eléctrica de Renault, que se ha estrenado recientemente. El piloto es el encargado de demostrar cómo se traslada la tecnología de la Fórmula 1 a los nuevos modelos del fabricante del rombo. «Trabajamos duro no solo para hacer que un hombre conduzca mejor, sino para llevar a todos más lejos», es el mensaje de la campaña.

CITA EN OCTUBRE

+ en www.concursodeleganzavilladeste.com

El **concurso de elegancia Villa del Este**, una cita que reúne a algunos de los automóviles más singulares del mundo, se pospone hasta el fin de semana del 1 al 3 de octubre debido a la pandemia del coronavirus.

LANZAMIENTO ESPECIAL DE IVECO

+ en www.iveco.com/spain

75 ANIVERSARIO DE **PEGASO**

Iveco celebra este año el 75 aniversario de Pegaso, una marca que ya forma parte de nuestra historia. Creada en 1947 por la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA), tomó su nombre del caballo de la mitología griega símbolo de potencia y ligereza. Sus primeros vehículos, los Pegaso I y II, salieron de la planta de Hispano Suiza en Barcelona y fueron apodados 'mofletes' por su particular diseño. Uno de sus lanzamientos más recordados fue el del Comet, que se fabricaba en Madrid y se presentó con un desfile en el que 180 unidades salieron en fila de la planta. Para celebrar el aniversario, Iveco ha lanzado un kit de personalización del modelo S-Way, que incluye vinilos para la carrocería, placas conmemorativas, etc.

FORD

+ en www.ford.es

UN **F-150** DE VIDEOJUEGO

Los seguidores del videojuego Rocket League podrán hacerse este mes con un nuevo vehículo, el Ford F-150. Se trata de una versión animada de este pick-up, que se propulsa como si fuera un cohete y que ha sido creada especialmente para este juego, en el que los coches son protagonistas y compiten contra otros en partidos de fútbol. Al lanzamiento de este vehículo se unirá el patrocinio de Ford en varios torneos de Rocket League.

ES EL ÚNICO CAMPEONATO CON CERTIFICADO '0 HUELLA DE CAR BONO', PUES COMPENSA SUS EMISIONES INEVITABLES CON PROYECTOS

La Fórmula E arranca su séptima y última temporada del actual ciclo entre la incertidumbre por su calendario y las expectativas de una extraordinaria competitividad, donde diez fabricantes oficiales y doce equipos luchan por el primer título mundial oficial, estatus que disfruta ya con la Fórmula 1, el Mundial de Rallies o el WEC.

La Fórmula E necesita ver la luz

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

El certamen de monoplazas eléctricos arranca en un escenario y entorno que se antoja metáfora de los desafíos que afronta el certamen en 2021. Tras la cancelación de su apertura en Santiago de Chile, será Adiriyah, en Arabia Saudí, el circuito que albergue las dos primeras pruebas. En un país cerrado a cal y canto por la pandemia, con carreras nocturnas y en muy bajas temperaturas a pesar del desierto, y con solo 2.000 personas en las tribunas. Anomalías y desafíos que también se ciernen sobre el resto de la temporada y su propio futuro en la tercera etapa que comenzará en 2022. Un certamen que se vio forzado a celebrar las seis últimas carreras en una sola semana y el mismo escenario de Berlín.

Lejos queda ya aquel 3 de marzo de 2011 y la cena de Alejandro Agag con el presidente de la FIA, Jean Todt, en la que pergeñaron en una servilleta el futuro de un todavía inexistente campeonato de monoplazas eléctricos, que finalmente arrancó en el Parque Olímpico de Berlín en 2014. Hoy, la Fórmula E ya disfruta del estatus oficial de campeonato del mundo como la Fórmula 1, el Mundial de Rallies o el de Resistencia, y una amplísima nómina de fabricantes oficiales implicados. Línea de vanguardia de la tecnología eléctrica y el nuevo paradigma de la sostenibilidad, es el único certamen de competición que cuenta con el certificado de cero huella de carbono, con las emisiones inevitables emitidas para su desarrollo compensadas a través de los proyectos del Gold Standard and Verified Carbon Standard de Naciones Unidas.

▲ En el calendario 2021 aparece la cita de Valencia, pero de celebrarse finalmente no se disputaría en la ciudad, sino en el circuito de Cheste.

▲ Alejandro Agag y Jamie Reigle, presidente y CEO, respectivamente, de la Fórmula E. Y el promotor español pone en marcha también Extreme E.

La séptima temporada cierra el segundo ciclo de la Fórmula E, cuyos monoplazas han doblado su autonomía frente a la primera fase que se inició en 2014, y que dejarán paso el próximo año al considerable salto cualitativo de los nuevos Gen3. Lo que no disminuye los grandes desafíos del presente campeonato. La pandemia el primero, ya que en 2020 dejó casi inédito el certamen mientras la Fórmula 1 organizó diecisiete carreras. A estas alturas siguen abiertas pruebas claves como Roma o Londres, mientras que París quedará aplazada a 2022. Estoril, Valencia y Marrakesh se incorporan en 2021, aunque en circuitos alejados de la vocación fundamental de competir en centros urbanos. Sin embargo, Mónaco sigue en pie, así como Sanya (China), Seul y Santiago, aunque están previstas para el final de temporada con fechas pendientes de confirmación. En todo caso, la temporada sigue pendiente de la evolución de la pandemia y el proceso de vacunación en cada uno de los países aspirantes a carrera. Sin embargo, Japón ya cuenta con su cita en 2022, y Moscú o Ciudad del Cabo están en lista de espera con posibilidades de éxito.

Pero el crecimiento e imagen de la Fórmula E en estas seis pasadas temporadas también sufría a finales del pasado año un duro e inesperado golpe. La floreciente entrada de fabricantes recibía frenazo con la despedida en 2022 de Audi y BMW, los primeros que abandonan la categoría. El primero con presencia semioficial desde la temporada de apertura, y ahora camino del WEC y el Dakar. El segundo con tan solo dos años de participación y sin un programa definido en el mundo del deporte tras su marcha. La llegada del nuevo monoplaza Generación 3 y sus exigencias técnicas y económicas mantienen en el aire el compromiso y la continuidad del resto de los fabricantes actuales, que antes de confirmar su participación deben ser convencidos por las condiciones económicas y el retorno comercial que ofrecerá la Fórmula E en los próximos años.

El nuevo monoplaza que llegará a partir de 2022 marcará un hito en la historia del automovilismo por prestaciones y sostenibilidad. Porque eleva el listón en términos de uso de materiales sostenibles, reciclaje, autonomía y eficiencia. En funcionamiento hasta 2025, su batería deberá reducir el peso mínimo a los 248 kilos desde los 385 actuales. El del monoplaza bajará 120 kilos desde los 780 del presente. Su sistema de recarga rápida permitiría incluso el 'repostaje' en boxes, con un tiempo de carga de 30 segundos. Todo ello, con incremento de potencia hasta los 350 kW, casi un 30 por ciento por encima de la actual. Pero el tope presupuestario del campeonato es tema prioritario para los fabricantes, con Audi y BMW evaluando negativamente ese retorno.

Solo Mahindra y DS han

▲▶ Mercedes-Benz, que en 2020 acabó en segunda posición en el año de su debut, mantiene la misma pareja de pilotos: Vandoorne y DeVries.

PORSCHE MANTIENE EN SU SEGUNDA TEMPORADA EN EL CERTAMEN A ANDRÉ LOTTERER, PERO INCORPORA A PASCAL WEHRLEIN

reafirmado su compromiso hasta el momento, mientras el resto estudia las propuestas de sus organizadores. En los próximos meses Nissan, Mercedes, Porsche, Jaguar, o los equipos Penske y Nio, deberán decidirse, aunque las señales emitidas son positivas, ademas de los potenciales aspirantes que han mostrado su interés en el certamen, como el Grupo Stellantis. McLaren, por ejemplo, también se ha garantizado una opción para su presencia en el futuro. Sin embargo, la competencia de la Fórmula E también crecerá en los próximos meses con la eclosión de otras disciplinas eléctricas, como el Pure ETCR de turismos, el Mundial de Rallicross o el Extreme E, impulsado por los organizadores de la Fórmula E, y que arrastrará interés oficial ante la presencia de grandes nombres, como Carlos Sainz, Lewis Hamilton o Nico Rosberg.

▲ Porsche, que cuenta este año con el 99X Electric, completó en las pruebas de Valencia un total de 1.522 kilómetros. El monoplaza del equipo alemán adopta un sistema de propulsión competamente nuevo.

▼ BMW sí participa este año, pero es la segunda marca, junto a Audi, que abandonará el certamen al concluir la temporada. Los de Munich, sin embargo, no han definido su siguiente programa deportivo.

◀◀ Audi, que continúa con el veterano Di Grassi y confirma a René Rast, estrena en su coche el MGU05, una inédita unidad de potencia desarrollada íntegramente por el fabricante germano. Pero la marca de los aros no estará presente en 2022, pues se pasa al WEC y al Dakar.

De momento, la presente temporada también arroja un avance considerable en evolución tecnológica con las actuales unidades de potencia de la Fórmula E. Tal es el caso paradójico de Audi, que a pesar su retirada el próximo año introduce en 2021 el MGU05, una inédita unidad de potencia desarrollada íntegramente por el fabricante alemán, "uno de los proyectos técnicos más desafiantes", como sentenciaban sus responsables técnicos. Con tamaño considerablemente compacto y de peso reducido, podría quedar como unidad de potencia para otros equipos una vez cerrada su participación en la Fórmula E. El reglamento obliga a los fabricantes a suministrar sus motores a los equipos privados, lo que también permite doblar el campo de rendimiento y recogida de datos en una disciplina en constante evolución tecnológica. Audi podrá así amortizar en el futuro su actual unidad de potencia, aunque no participe oficialmente en el campeonato.

Los restantes fabricantes y equipos también presentan su última evolución del Gen2 antes de la despedida del actual monoplaza, en la interminable búsqueda de máxima aceleración con el menor consumo de batería, mayor eficiencia al ritmo de carrera más elevado posible, capacidad de regeneración en frenada, control de la temperatura de la batería… Al margen de la reducción de peso, el software es el principal campo de evolución en esta disciplina, el equivalente a la aerodinámica en la Fórmula 1. Las áreas de progresión siguen siendo numerosas, aunque con ganancias cada vez más marginales por la extraordinaria competitividad, lo que ha permitido a la Fórmula E acelerar exponencialmente la evolución de la tecnología eléctrica durante estos años. En 2022 se espera un impresionante salto cualitativo con el Gen3.

Independientemente del futuro aún por definir para el campeonato, la presente temporada se antoja como la más disputada de la historia a decir de sus protagonistas. En plena madurez del certamen y con una extraordinaria igualdad de rendimiento general en 2021, se antoja un año apasionante. Serán nuevamente los mismos doce equipos de la pasada temporada, con diez fabricantes oficiales y 24 pilotos los que se disputarán el título mundial FIA en la última edición del segundo ciclo de la Fórmula E. En la nómina de pilotos actual se cuenta con cinco campeones diferentes y diecisiete ganadores en alguna ocasión entre la lista de inscritos, que cuenta con tres debutantes.

Las únicas referencias hasta el momento corresponden a los entrenamientos colectivos de la Fórmula E en Valencia. Aunque de naturaleza diferente a los circuitos urbanos que se estilan en el campeonato, al final de las diferentes jornadas solo 0,578 segundos separaron a todos los pilotos de la parrilla, con algunos los de más veteranos (Bird o di Grassi) en las últimas posiciones. En sus simulaciones de carrera, algún equipo incluso vio separados a sus dos pilotos en la meta por tan solo unos centímetros. De confirmarse semejante panorama, los entrenamientos también serán tan decisivos como las propias carreras. El formato distribuye en grupos clasificatorios a los pilotos según su posición en la clasificación general. Normalmente, el primer grupo con los mejores clasificados en la general suele ser el más perjudicado en sus cronos, por lo que sacar rendimiento a una vuelta será crucial como nunca, y la diferencia entre ganar o perder el título. Y los entrenamientos no solo van de eficiencia energética.

El portugués António Félix da Costa arranca como campeón en vigor tras superar en el año de su debut en DS Teechetah al ganador de las dos ediciones anteriores, Jean Eric Vergne. De nuevo este será el equipo a batir en 2021 gracias a su prodigiosa combinación de eficiencia y potencia aunque, como ya se mencionara antes, demore hasta Roma su nuevo monoplaza. Mercedes terminó segundo en su año de debut, mientras que Porsche ya lograba podios en la primera carrera de la pasada temporada. El primero mantiene a sus mismos pilotos (Vandoorne y DeVries), mientras que el segundo sigue con Lotterer e incorpora a Pascal Wehrlein. Audi, con monoplaza nuevo, sigue con el veterano di Grassi, pero confirma a Rene Rast, una de las revelaciones de la temporada. Mahindra también cambia a Wehrlein por Alexander Sims, mientras que Jaguar contará con una de las duplas más potentes al fichar a Sam Bird, presente desde la primera temporada en la Fórmula E, además de Mitch Evans, uno de los aspirantes al título el pasado año. Pilotos como Nick Cassidy en Virgin, Sergio Sette Camara en Dragon o Norman Nato en Venturi debutan en la Fórmula E en la presente temporada.

▲▶ DS inicia el año con el coche de la pasada temporada, y dispondrá del nuevo a partir de la cita de Roma. Thomas Chevaucher está ahora al frente del equipo.

En 2020, los responsables de la Fórmula 1 lucharon a brazo partido para salvar la temporada, conscientes del impacto en su valor comercial y de futuro del coronavirus. Este será la gran misión de la Fórmula E. Si sus organizadores tienen éxito, el espectáculo en la pista está ya asegurado.

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE dealerBest personas que quieren lo que hacen

MATRICULACIONES EN EUROPA

EL AÑO COMIENZA CON GRANDES CAÍDAS

La pandemia del coronavirus sigue pasando una enorme factura al mercado de automóviles, que en enero registró una caída global del -24%: de 956.447 unidades en enero de 2020 a 726.491 unidades este año. A la crisis y la incertidumbre se sumó que el pasado mes muchos de los mercados tuvieron un día hábil menos que en enero de 2020. Todo ello provocó que se contabilizara el registro más bajo de ventas hasta la fecha.

Según los datos de ACEA, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles, prácticamente los 27 mercados de la UE sufrieron pérdidas de dos dígitos el mes pasado, incluidos tres de los cuatro principales. España sigue siendo el 'farolillo rojo', con un descenso en las matriculaciones del -51,5%, seguida de Alemania (-31,1%) e Italia (-14,0%). Mucho mejor se comportó el mercado en Francia, que solo cayó un 5,8% . Y los datos más esperanzadores corresponden a Suecia, cuyo mercado cerró enero con un incremento del + 22,5%).

Todas las marcas acusaron en enero un descenso de dos dígitos. Volkswagen (82.035 unidades) mantuvo el liderazgo de ventas en el comienzo del año, aunque sufrió una fuerte caída superior al 30%, bajada similar a la que acusó su marca 'hermana' Audi.

Junto a Volkswagen, completan el 'top 3' de las marcas más vendidas Peugeot y Toyota, y la caída menos acusada del 'top 10' la protagoniza BMW, con 44.332 unidades comercializadas y un descenso del -13,5%.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Enero	%21/20
VW	82.035	-30,1
PEUGEOT	56.641	-17,5
TOYOTA	47.743	-16,6
RENAULT	46.431	-26,7
BMW	44.332	-13,5
SKODA	43.010	-19,0
MERCEDES	42.589	-17,8
FORD	37.156	-19,0
FIAT	32.627	-26,6
AUDI	31.811	-31,8

LOS MAYORES MERCADOS

	Enero	%21/20
ALEMANIA	169.754	-31,1
ITALIA	134.001	-14,0
FRANCIA	126.380	-5,8
ESPAÑA	41.966	-51,5
BÉLGICA	37.735	-27,2
HOLANDA	35.193	-20,0
POLONIA	32.262	-18,3
IRLANDA	25.157	-17,9
SUECIA	20.573	+22,5
R.CHECA	14.794	-22,7
EU	726.491	-24,0
REINO UNIDO	90.249	-39,5
EU + EFTA+R.UNIDO	842.835	-25,7

FUENTE: ACEA

NISSAN

PREMIERE EDITION DEL NUEVO QASHQAI, DESDE 270 €/MES

Si quieres ser el primero en hacerte con el nuevo Nissan Qashqai, la marca lanzará una edición limitada de 1.750 unidades, Premiere Edition (270 euros al mes), cuya reserva ya está disponible en la web: www.nissan.es.

Llegará al mercado en verano y ofrecerá un gran equipamiento, que incluye techo panorámico de cristal, barras de techo cromadas, asientos negros en tapicería textil, llantas de 18 pulgadas de corte diamantado o cristales traseros oscurecidos. Estas unidades montarán un motor 1.3 de gasolina Mild Hybrid 12V 140 CV (manual) o 158 CV (Xtronic), y contarán en el apartado tecnológico con panel de instrumentos digital, Head-up Display, faros full LED delanteros, cargador inalámbrico, etc.

TOYOTA

Ya se vende el híbrido enchufable Prius Plug-in

El Toyota Prius, el pionero de los híbridos, tiene ya su versión híbrida enchufable, Plug-in, que se puede adquirir por 33.900 euros o por 275 euros al mes con la financiación de la marca de pago por uso Toyota Easy.

El modelo, que reemplaza en la gama de la firma nipona al Prius Electric Hybrid, ofrece una autonomía de hasta 45 kilómetros y capacidad para circular en modo EV a 135 km/h gracias a una batería de ion-litio de 8,8 kWh, el doble que la que montaba la anterior generación.

El Prius Plug-in equipa un motor térmico de gasolina de 1,8 litros y 98 CV —el mismo que el del Prius Electric Hybrid de cuarta generación—, y dos propulsores eléctricos, el principal con 71 CV y el secundario con 31CV. Con esto, la potencia total es de 122 CV.

La gama está compuesta por tres niveles de acabado: Advance, Solar y Luxury. El primero incluye de serie llantas de aleación, faros delanteros LED matriciales, asientos delanteros calefactables, climatizador bizona, cámara de visión trasera, sistema de entrada y arranque sin llave, navegador y la última versión del Toyota Safety Sense.

El siguiente añade un elemento muy innovador: el techo con paneles solares. Por su parte, el Luxury incluye tapicería de cuero y regulación eléctrica en los asientos delanteros, cargador inalámbrico,Head-up Display, Sistema Avanzado de Asistencia al Aparcamiento (SIPA) y Detector de Ángulo Muerto (BSM).

Para cargarlo se ofrecen tres tipos de wallbox, con potencia de 22kW: Entry, Connected y Double. El primero (650 euros) cuenta con cable integrado fijo y el segundo (1.250 euros) incluye conexión remota para gestionar la carga a distancia. Requiere del cable de carga tipo Mennekes, que se puede adquirir como accesorio. Y el tercer wallbox está pensado para flotas y permite cargar dos vehículos a la vez.

PRECIOS

VERSIÓN	PVP
Prius Plug-in Advance	33.900 €
Prius Plug-in Solar	37.150 €
Prius Plug-in Luxury	37.150 €

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

SEAT

Nuevas versiones GO2 para Arona e Ibiza

La gama de los modelos Arona e Ibiza de Seat crece con la llegada de las versiones GO2, que ofrecen más equipamiento a menos coste. En el caso del SUV urbano Arona, esta variante está disponible para los acabados Style, Xcellence y FR, que añaden más tecnología, seguridad y elementos de confort por unos 250 euros. Además, si se financia la compra con la marca, se suma sin coste alguno el paquete Confianza Seat, con 5 años de garantía y 5 años de mantenimiento; y por 100 euros más incluye el seguro a todo riesgo durante el primer año.

Por ejemplo, el acabado más básico Style añade en esta variante el sistema de navegación con pantalla de infoentretenimiento de 8 pulgadas, más Seat Connect, sensores de aparcamiento trasero, Comfort Pack –que incluye climatizador bizona, retrovisores plegables y calefactables y sensor de lluvia y luces– y Storage Pack –reposabrazos delantero y elementos portaobjetos–. El acabado Xcellence GO2 incorpora el cuadro de mandos Digital Cockpit o faros Full LED, entre otros.

Por lo que se refiere al Ibiza, las versiones GO2 están disponibles para todos los niveles de acabado: Reference, Style, Xcellence y FR, y el coste del nuevo equipamiento parte de 250 euros –410 euros en las versiones FR–.

También disfruta del paquete Confianza Seat si se financia con la marca. En este caso, el acabado más básico con el GO2 añade control de velocidad de crucero, detector de fatiga, sensor de aparcamiento trasero, antinieblas delanteros, elevalunas eléctricos traseros y asientos plegables.

PRECIOS IBIZA

Gasolina	
1.0 MPI 80 CV St&Sp REFERENCE GO2	16.620 €
1.0 MPI 80 CV St&Sp STYLE GO2	18.190 €
1.0 TSI 110 CV St&Sp STYLE GO2	19.280 €
1.0 TSI 110 CV St&Sp XCELLENCE GO2	20.830 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 St&Sp XCELLENCE GO2	23.230 €
1.0 TSI 110 CV St&Sp FR GO2	22.336 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 St&Sp FR GO2	24.816 €
1.5 TSI 150 CV DSG-7 St&Sp FR GO 2	26.336 €
TGI	
1.0 TGI 90 CV St&Sp REFERENCE GO2	19.500 €
1.0 TGI 90 CV St&Sp STYLE GO2	20.440 €
1.0 TGI 90 CV St&Sp XCELLENCE GO2	21.850 €
1.0 TGI 90 CV St&Sp FR GO2 GNC	23.080 €

PRECIOS ARONA

Gasolina	
1.0 TSI 110 CV St&Sp STYLE GO2	21.560 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 St&Sp STYLE GO2	23.830 €
1.0 TSI 110 CV St&Sp XCELLENCE GO2	23.920 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 St&Sp XCELLENCE GO2	26.650 €
1.0 TSI 110 CV St&Sp FRGO2	25.220 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 St&Sp FR GO2	26.740 €
1.5 EcoTSI 150 CV DSG-7 St&Sp FR GO2	28.250 €
TGI	
1.0 TGI 90 CV St&Sp STYLE GO2 GNC	22.430 €
1.0 TGI 90 CV St&Sp XCELLENCE GO2 GNC	25.180 €
1.0 TGI 90 CV St&Sp FR GO2 GNC	25.180 €

LEXUS

ES 300h: nueva gama y retrovisores digitales

La berlina de representación de Lexus, el 300h, renueva su gama con dos nuevos acabados, Premium y Luxury, que se añaden a los anteriores Eco y F Sport. La gran novedad radica en que el modelo estrena un innovador sistema de retrovisores digitales con cámara integrada en lugar del clásico espejo –es de serie en el acabado Luxury–, que transmiten imágenes en tiempo real a unos monitores en el interior del vehículo. El acabado Premium, además del Lexus Safety System+, incorpora de serie una pantalla multimedia intuitiva de 12,3 pulgadas, que puede manejarse por voz, con Lexus Premium Navigation, el Sistema de Detección de Ángulo Muerto (BSM) y la Alerta y Freno por tráfico Posterior (RCTAB).

A esto se suma el volante calefactado, un sensor en la luna delantera que modifica la velocidad del limpiaparabrisas según la intensidad de la lluvia, un descongelador del parabrisas, etc.

PRECIOS

ES 300h Eco	47.900 €
ES 300h Premium	52.900 €
ES 300h F-Sport	65.700 €
ES 300h Luxury	72.200 €

Cómo **vender un 25% más** de coches

El pasado 3 de febrero organizamos un webinar desde Dealerbest en el que os presentamos qué es **iVO**, el gestor de stock y multipublicador de ofertas para todo tipo de concesionarios.

Durante el webinar tuvimos la oportunidad de volver a ver caras conocidas y caras nuevas de directivos de puntos de venta de vehículos que quieren automatizar la gestión de su stock y especialmente ahorrar y vender hasta un 25% más de coches, que es a lo que nos dedicamos en el sector.

El webinar, presentado por Eduardo Losada, director de desarrollo de Dealerbest, fue todo un éxito. Pero también sabemos que hubo gente que no pudo acudir al webinar. Así que os dejamos un pequeño resumen de todo lo que estuvimos hablando ya que durante la sesión Eduardo realizó un recorrido integral por todas las funcionalidades que incorpora iVO, una herramienta que, ya avanzamos, sirve para trabajar desde todo tipo de dispositivos.

¿COMPRAR UN COCHE? UNA TAREA SENCILLA CON iVO

Por un lado, Eduardo nos mostró cómo dar de alta uno, o hasta veinte vehículos, es una tarea fácil y rápida para iVO. Este proceso, a modo de prueba, le llevó a nuestro presentador tal solo tres minutos del webinar.

Por supuesto, estos tres minutos fueron suficientes para que iVO recogiese dentro del sistema toda la información relevante del vehículo. Es decir, las características del coche, fotos, equipamiento, etc. Y todo ello desde PC, tablet y móvil –especialmente útil para subir las fotos de forma rápida y sencilla–. Por supuesto con conexión directa con el software de **Papel Cero.**

También vimos cómo iVO tiene conexión directa con **EUROTAX**, con lo cual, si tu concesionario no tiene un tasador profesional, no hay problema porque iVO tasa automáticamente contrastando las características del coche con las de todo el mercado nacional y europeo. Es más, iVO también te muestra la oferta de la competencia a través de la plataforma.

Y ¿qué es lo único que necesitó Eduardo para tasar de forma tan rápida? Muy sencillo, tan solo el número de matrícula o el de bastidor.

VENDE UN 25% MÁS DE COCHES CON iVO

Esta es una de nuestras partes favoritas de iVO, la herramienta de multipublicación para aumentar las ventas.

Lo lógico es que, si un sistema informático contiene toda la información de nuestra flota, también pueda utilizar ese recurso para vender más coches ¿no?

Pues bien, iVO no solo trae para tu concesionario una gestión de stock 100% digital, sino que aprovecha toda esa información para publicar de forma automática tu flota en los mejores portales de venta de vehículos y con la posibilidad de generar ofertas de la forma más rápida y sencilla que hay ahora mismo en el sector automoción.

Como comentamos en el webinar, para los que trabajamos en compraventa de vehículos, aprovechar esas sinergias sí que es lo lógico, por eso Dealerbest lo ha desarrollado para el sector.

Por último, no quisimos dejar de enseñaros la facilidad con la que gestionar uno o varios puntos de venta es una tarea fácil para iVO. Así que Eduardo nos enseñó cómo muy rápidamente iVO genera informes de costes, tiempo en stock, facturas proforma e incluso facturas vinculantes de manera 100% automática. Todo completamente editable. Y no te preocupes por nada, porque iVO puede limitar los permisos de las cuentas de usuario.

En definitiva, el pasado 3 de febrero pudimos ver cómo iVO es una herramienta muy sencilla de usar y adaptable a todo tipo de concesionarios. Y lo mejor de todo, ¡viene con un ofertón! **¡Infórmate en: https://ivoofertalaunch.dealerbest.com/!**

FORD

LLEGAN EL S-MAX Y EL GALAXY HÍBRIDOS

Ya se pueden pedir en los concesionarios el nuevo Ford S-Max y el Galaxy equipados con un sistema de propulsión híbrido formado por un motor eléctrico y otro de gasolina, con 190 CV en total. Ambos ofrecen siete plazas y consiguen una gran eficiencia.

El S-Max Hybrid (40.838 euros) homologa un consumo de combustible de 6,4 l/100 km y unas emisiones de CO_2 de 146-147 g/km WLTP y una aceleración de 0 a 100 km/h en 9,8 segundos, lo que convierte en una atractiva alternativa a los diésel EcoBlue de la marca.

El Galaxy Hybrid (47.338 euros) está disponible en el acabado Titanium. Consume 6,4-6,5 l/100 km, con unas emisiones de CO_2 de 148-149 g/km WLTP y una aceleración de 0 a 100 km/h en 10,0 segundos.

AUDI

EL SQ2 YA SE VENDE DESDE 52.780 EUROS

Ya se puede reservar en los concesionarios el actualizado Audi SQ2, que renueva diseño y ofrece un amplio equipo de serie con elementos como el sistema MMI Navegación plus con los servicios de Audi connect. También incluye Audi parking system, cámara de marcha atrás, control de velocidad de crucero, alarma, climatizador automático, volante deportivo multifunción con levas, asientos deportivos, equipo de audio con 8 altavoces o el sistema de asistencia Audi pre sense front.

VOLKSWAGEN

ID.4, primer SUV eléctrico de la marca con hasta 522 kilómetros de autonomía

Las primeras unidades del Volkswagen ID.4, el primer crossover cien por cien eléctrico de la marca, llegarán a los concesionarios el próximo mes de marzo con dos capacidades de batería, una de 52 kWh en su nivel de entrada, con 340 kilómetros de autonomía, y otra de 77 kWh, que homologa hasta 522 kilómetros.

Ambas baterías se combinan con motores de diferentes potencias. Con la de 52 kWh (Pure) está disponible ya una versión de 125 kW (170 CV); y más adelante llegará una versión de acceso con 109 kW (148 CV). La batería de 77 kWh (Pro) se combina con un motor de 150 kW (204 CV); y más tarde llegará una versión con 129 kW.

La gama tendrá también una versión GTX con dos motores eléctricos –uno en cada eje–, con lo que el ID.4 se convertirá en un tracción total y sumará 225 kW (300 CV). Para el lanzamiento, además de las versiones 1st y 1st Max, que ya estaban disponibles con la batería grande y el motor de 204 CV, llegan otras siete variantes preconfiguradas. Para la batería de 52 kWh se ofrecen tres acabados: Pure Perfomance, City y Style; y con la batería de 77 kWh se ofrecen los acabados Pro Perfomance, Life, Business y Max.

Los precios de tarifa se puede rebajar financiando con la marca, y si en la comunidad autonóma aún hay disponibles fondos del Plan MOVES, también cuenta con esta ayuda. En este caso, la variante de entrada, el ID.4 Pure Performance, pasaría de 38.085 euros a 29.200 euros.

CUPRA

Formentor e-HYBRID: con 245 CV y etiqueta Cero

La familia Cupra aumenta con el nuevo Formentor e-HYBRID, que llegará al mercado a partir del mes de marzo con las dos nuevas versiones híbridas enchufables de 245 CV y 204 CV, y etiqueta Cero de la DGT. Este modelo combina un motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV (110 kW), un motor eléctrico de 115 CV y una batería de iones de litio de 13 kWh de capacidad para ofrecer una potencia conjunta de 245 CV, un par máximo de 400 Nm y una autonomía de hasta 55 kilómetros en el modo eléctrico.

Por fuera se distingue de las versiones de gasolina por la toma de carga, los embellecedores del tubo de escape en color Copper y las llantas de 19 pulgadas. En el interior equipa cuadro de mandos Digital Cockpit de 10,25 pulgadas con información específica del sistema híbrido enchufable y asientos de tipo bucket con tapicería mixta de tela y cuero, entre otros elementos. En cuanto a la conectividad, incluye un sistema de infoentretenimiento con acceso a Internet en todo momento y la aplicación CUPRA Connect con la función e-Manager, que permite controlar la carga de la batería y el climatizador de tres zonas.

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

¿EL MEJOR CAMBIO AUTOMÁTICO?

Andrés Fuentes

Nunca he tenido en propiedad un coche con cambio automático, pero veo que cada vez son más comunes. ¿Cuál sería la mejor opción para ustedes entre los de doble embrague, los que montan un convertidor de par o los denominados por variador continuo? Veo que muchas marcas son afines solo a uno de ellos y eso me da qué pensar. Gracias por su atención.

RESPUESTA

Efectivamente las transmisiones automáticas ganan cuota día a día en nuestro país, aunque aún estamos a años luz de mercados como el americano, el asiático o los del norte de Europa, donde casi todo lo que se vende lo hace con ese tipo de cambio; y el manual se destina básicamente a modelos de corte deportivo.

Y como bien dices existen varios tipos de tecnologías. No es que una sea 'mejor' que otra. Son diferentes apuestas y en muchos casos hay fabricantes que contemplan varios de ellos en su gama de vehículos. No es lo mismo un convertidor de par en un modelo de 90 CV que en otro de 600 CV, y esto es aplicable también al resto de tecnologías: el doble embrague, el variador continuo o los manuales automatizados, que son la opción más económica.

Por eso es difícil decir cuál es el mejor y es más apropiado decir cuál se acopla mejor a un determinado modelo. Digamos que el cambio de doble embrague es el más rápido en su funcionamiento, pero hay modelos deportivos en Audi, BMW o Mercedes con convertidor de par que son vertiginosos. Estos son más refinados en su funcionamiento que el doble embrague, pero un variador continuo es también muy agradable si practicamos un tipo de conducción sosegada, aunque si queremos correr ya no nos gustará tanto... Es habitual en vehículos de marcas orientales. Digamos que el más común de todos es el convertidor de par, aunque el de doble embrague ha ganado mucha cuota.

¿LAS PLATAFORMAS COMPARTIDAS TIENEN ALGÚN TIPO DE LIMITACIÓN EN SU LONGITUD?

Eduardo P.

Cuando se refieren a que varios modelos comparten la misma plataforma, qué quieren decir exactamente. ¿Es textualmente la misma base la que se utiliza en un vehículo compacto que la de un gran monovolumen o SUV, cuya distancia entre ejes es muy diferente? Gracias.

RESPUESTA

Mucho han cambiado las cosas en los últimos años a la hora de fabricar vehículos. Antes cada modelo presentaba su propio chasis y se modificaba la parte trasera para rematar los diferentes tipos de carrocería, manteniendo inalterable la distancia entre ejes. Era un proceso costoso porque cada tipo de vehículo necesitaba su propio 'molde'.

Con el fin de abaratar los costes los fabricantes han apostado por las denominadas plataformas modulares. Nombres como MQB, EMP, TNGA, MFA... ya nos resultan familiares al ser la base desde la que nacen muchos de los modelos que se venden actualmente.

El principal motivo es básicamente económico, ya que una misma plataforma puede dar forma a diversos modelos dentro de un mismo grupo automovilístico. Y para resolver tus dudas, comentarte que, efectivamente, la distancia entre ejes no tiene ya que ser la misma. En las plataformas compartidas hay una parte que no se puede modificar, que es la distancia entre el eje delantero y la mampara de separación delantera.

En ella van anclados todos los componentes mecánicos del subchasis delantero –motor, cambio...– que serán idénticos en un Volkswagen Golf o en un Tiguan Allspace, por ejemplo, variando el resto de cotas para adecuarse a sus diferentes características.

Y otra ventaja es que modelos tan diferentes pueden compartir la misma línea de montaje, una producción flexible que resulta muy útil y reduce costes.

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

CONSULTAS RÁPIDAS

SISTEMAS MILD HYBRID ¿SIEMPRE A 48V?

J.P.A

Primer punto, los sistema mild hybrid que presumen de la etiqueta medioambiental Eco se pueden combinar con gasolina o diésel, así como con cajas de cambio manuales o automáticas. La estrategia de cada marca es la que decide su aplicación. Y en todos los casos un vehículo híbrido ligero cuenta con un generador eléctrico que apoya al motor térmico en determinadas fases de aceleración o recuperación, pero nunca moverá el sistema eléctrico el vehículo por sí mismo. Lo que sí varía es el voltaje del sistema de la batería adicional, que suele ser de 48V, pero también hay marcas que lo hacen a 24V, como Mazda, o incluso a 12V, como Fiat o Renault.

CAMBIO AUTOMÁTICO DEMASIADO CARO

Arturo. P.H.

El renovado Picanto, del que llevamos una prueba a fondo precisamente con el motor 1.0 DPI de 67 CV al que haces referencia, ahora contempla una transmisión manual automatizada (AMT) también de cinco relaciones. Es una caja robotizada, con embrague y funcionamiento electrónico. Y es una solución económica si la comparamos con otras alternativas. El precio se incrementa en 1.524 euros, pero no es por la tecnología exclusivamente: la manual está exenta de tributar en el impuesto de matriculación y la AMT lo hace al 4,75 por ciento por emisiones.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ES CIERTO QUE LAS EMPRESAS VAN A PODER CONOCER SI UNA PERSONA TIENE EL CARNÉ VIGENTE O NO?

Una vez más se debe señalar que esta es otra de las reformas planteadas para modificar la normativa reguladora en materia de tráfico y seguridad vial. Únicamente la idea hace referencia a las empresas de transporte de personas y de mercancías, a las que se les permitirá un acceso 'on line' al Registro de Conductores de la Dirección General de Tráfico.

Dicho acceso sólo les permitirá, a esos tipos de empresas, consultar si el permiso de conducir de sus trabajadores está vigente o no; en ningún caso se les mostrará más información o cualquier otro tipo de dato. Tan sólo se les informará sobre la vigencia o no, según aparezca el color rojo o verde.

La idea es que ese tipo de empresas, por el servicio que prestan, puedan conocer en todo momento si el conductor, perteneciente a dicha empresa, tiene en vigor su carné de conducir y, por tanto, puede desarrollar su actividad sin ningún tipo de inconveniente.

BUENA PREGUNTA

SE PUEDEN RECUPERAR DOS PUNTOS, PERO SÓLO SE APLICA DE MOMENTO A MOTORISTAS

He oído que se van a poder recuperar puntos del carné realizando un curso de conducción segura. ¿Me gustaría saber cómo funciona y cuántos puntos se pueden recuperar?

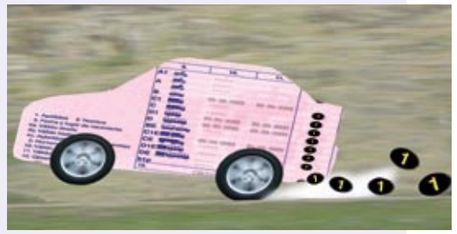
RESPUESTA

Esta es otra de las reformas aprobadas por el Consejo de Ministros en el mes de noviembre, y que se incluye en las reformas que a lo largo de este año 2021 entrarán en vigor, y con las que se modificaría de forma sustancial la normativa reguladora en materia de tráfico.

En este caso, efectivamente, existe un planteamiento inicialmente aplicable a motoristas, que realizando un curso de conducción segura, de los autorizados o certificados por la Dirección General de Tráfico, permitirán recuperar 2 puntos de los que se hubiesen perdido con anterioridad.

La regulación y contenido de dichos cursos, así como los requisitos y condiciones que se tendrán que cumplir, deberán ser regulados por una orden ministerial, pero lo cierto es que a día de hoy todavía no se tiene constancia de la existencia de tal regulación.

No obstante, hay que señalar que la idea del Ministerio del Interior es que estos cursos de conducción segura se regularicen para todos los conductores de turismos en general; pero, de momento, parece que la recuperación de los 2 puntos sólo sería aplicable a los conductores de motocicletas y ciclomotores.



SE PUEDE TRIPLICAR EL IMPORTE DE LA SANCIÓN

Si como propietario del vehículo recibo un requerimiento para identificar al conductor y desconozco qué persona era la que conducía, ¿qué puedo hacer?

RESPUESTA

Los requerimientos para identificar al conductor son muy habituales dentro del procedimiento sancionador en materia de tráfico. Las administraciones competentes para tramitar las denuncias formuladas por sus agentes, cuando no se ha podido detener al vehículo, suelen requerir al propietario para que identifique a la persona que podía estar conduciendo el vehículo en el día y la hora de la presunta infracción.

Esta obligación viene dada por dos motivos principales. El primero, por la obligación que se le impone al propietario de conocer, en todo momento, quién puede conducir su vehículo; el segundo, por la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o licencia de conducción correspondiente.

Pues bien, ante estas obligaciones, el propietario del vehículo, cuando reciba un requerimiento para identificar al conductor, se entiende que deberá llevarlo a cabo sin ninguna excusa, ya que de lo contrario estaría cometiendo una nueva infracción por incumplir la obligación de identificar. Si al requerimiento recibido no se contestase, se facilitasen datos erróneos o de una persona que no tuviese carné en vigor, o incluso se dijese que se desconoce quién pudiera conducir el vehículo, se estaría cometiendo esta nueva infracción.

En este sentido conviene recordar que este tipo de infracciones por incumplimiento están catalogadas en la Ley como infracciones muy graves, y por ello la cuantía de la sanción va a depender del tipo de la infracción inicial: si era leve, el importe de la multa por incumplir la obligación de identificar se duplicaría respecto al de la infracción inicial; si la multa inicial era grave o muy grave, el importe de la sanción por incumplimiento pasaría a ser del triple del importe de la infracción inicial, por lo que la multa en este caso podría alcanzar la cantidad de 1.800 euros.

Récord de consumo con el Seat Toledo TDI

La berlina española sorprendía con la tecnología TDI, en un reto en el que nueve equipos de periodistas superaban los 1.150 kilómetros recorridos con un solo depósito.

El Seat Toledo mostraba hace 25 años los nuevos tiempos que llegaban a la firma española. Con la adopción del motor TDI de 90 caballos, en la marca se plantearon un reto: conseguir un consumo sorprendente. Se buscaba viajar de Sevilla a Barcelona –1.150 kilómetros– con un solo depósito. Y los nueve equipos de periodistas lo consiguieron, anotando un consumo medio de 3,75 l/100 km. Y con los litros que sobraron, podrían haber llegado hasta Mónaco.

Ahora que todo es eléctrico, merece la pena recordar que hace 25 años Citroën ponía a la venta en Francia su AX eléctrico, con 75 kilómetros de autonomía en ciudad.

Más novedades, la llegada de una nueva generación del Honda Civic de tres puertas, o una preparación de AZK sobre el Audi A4 que le sumaba 90 CV.

La comparativa enfrentaba al Fiat Brava con sus rivales. El italiano –2,2 millones y 103 CV– brillaba por aceleración y diseño. Frente a él, Citroën ZX –2,2 millones y 90 CV–, Ford Escort –2,1 millones y 90 CV–, Opel Astra –2,3 millones y 90 CV–, Peugeot 306 –2,5 millones y 90 CV–, Renault 19 –2,2 millones y 95 CV– y Volkswagen Golf –2,5 millones y 100 CV–. Un retrato del segmento compacto.

LA PORTADA
Nº 627
FECHA
24-10-1995
HABLAMOS DE

El Fiat Brava, la versión de cinco puertas del compacto italiano, retaba a los líderes del segmento compacto: Citroën ZX, Ford Escort, Opel Astra, Peugeot 306, Renault 19 y Volkswagen Golf acaparaban la portada de esta semana. Junto a ellos, el récord de consumo con el Seat Toledo y el potenciado Audi A4.

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

Conducimos el primer Renault Mégane

El adiós al Renault 19 significaba dar la bienvenida al Mégane, un modelo dispuesto a seguir siendo una de las referencias en el mercado con una gama que tenía de todo.

Lo anunciábamos con el titular de nuestra toma de contacto con el Renault Mégane. Directo al estrellato decíamos, y en estos 25 años no hay duda de que ha sido así. Nuestro primer contacto con el compacto francés, además de analizar su gama o su comportamiento, repasaba el proceso de desarrrollo para crear la nueva familia Mégane, modelo clave para Renault y también para España.

Otro modelo clave en la industria española es el Mercedes Vito, comercial y multiusos que se comenzaba a fabricar en Vitoria y del que dábamos cuenta esta semana.

Entre las novedades de la semana, un avance del Salón de Tokio, con modelos como el nuevo Nissan Primera, el Toyota Paseo o el Mitsubishi Colt. Y de Mitsubishi, también conducíamos el espectacular Eclipse GS.

Y las pruebas, protagonizadas por modelos familiares. Una comparativa entre el Citroën Xantia Break y el Renault Laguna Break. El primero –3,4 millones y 135 caballos– destacaba por comportamiento y diseño. El segundo –3,2 millones y 115 caballos–, por diseño y calidad de acabado.

Y la prueba a fondo, con el Toyota Carina E Station Wagon, un japonés de 133 CV con gran habitabilidad.

LA PORTADA
Nº 628
FECHA
31-10-1995
HABLAMOS DE

La comparativa entre las versiones familiares de Citroën Xantia y Renault Laguna ocupaba gran parte de nuestra portada. Aunque a la hora de la verdad, el que siempre se ha llevado el gato al agua en el porcentaje de ventas era ese nuevo Renault Mégane que aparecía en la esquina inferior derecha.

Motor 16
FLOTAS&EMPRESAS
Todo lo que un emprendedor, un autónomo o un profesional debe saber del mundo del renting y las flotas

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a motor16@motor16.com

Nombre: .....
Apellidos: .....
Dirección: .....
Tel: ..... mail: .....
.....
Empresa: .....
Cargo: .....

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

Motor16.com la información puesta a punto

NUEVO CUPRA *FORMENTOR*

FINALISTA A CAR OF THE YEAR 2021.

El primer modelo diseñado y desarrollado exclusivamente por CUPRA ha sido nominado al premio Car of the Year 2021, de gran prestigio internacional. El Nuevo CUPRA Formentor dispone de una amplia gama de motorizaciones, incluyendo dos versiones híbridas enchufables. Además, ofrece una experiencia de conducción completamente personalizada gracias a los más avanzados sistemas de conectividad y seguridad. Esta nominación es solo el principio, estamos preparados para mucho más.

CONFIGÚRALO A TU MANERA.
MÁS INFORMACIÓN EN *CUPRAOFFICIAL.ES*

Consumo medio combinado de 1,2 a 9,0 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO_2 de 26 a 203 g/km. (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA Formentor VZ con opcionales.

CUPRA