

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 23 DE MARZO

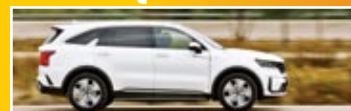
Nº 1.793 del 9 al 22 de marzo de 2021



PROBAMOS 2 SUPERSUV



AUDI RS Q8 600 CV



KIA SORENTO HEV 230 CV

CAR
OF THE YEAR

PROBAMOS LOS COCHES DEL AÑO

COCHE DEL AÑO
EN ESPAÑAABC
MEJOR COCHE
del año
2021

Motor16



Motor16

TOYOTA YARIS

SEAT LEÓN

Novedades de la semana

Volvo C40 Recharge ▶



▲ MG EHS



▲ Audi Q4 e-tron

Hyundai
Bayon ▶

Al volante

▲ Opel Mokka

Al volante

Ford Mustang Mach-E ▶



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

Pero sabes que siempre
puedes confiar en
nosotros.



**20%
DESCUENTO***

Seguro de Hogar y Autos
Encuentra a tu mediador
de MGS más cercano
www.mgs.es

*Promoción válida para nuevas contrataciones hasta el 31 de marzo de 2021.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Renovarse y avanzar

Pese al difícilísimo momento, el sector sigue avanzando y dando soluciones de futuro, como el consorcio Gobierno, Seat e Iberdrola para la primera fábrica de baterías de coches eléctricos en España.

Desgraciadamente vivimos tiempos muy difíciles. Por un lado, la pandemia nos está trastocando la existencia, costumbres y expectativas; por otro, la caída continua de las economías familiares unida a la pérdida de puestos de trabajo paraliza progresivamente diferentes áreas del país, incluida la del sector del automóvil. En lo que va de año se han vendido 100.242 coches, lo que supone un 44,6 por ciento menos que en el mismo periodo de 2020. Unos datos apabullantes, capaces de desanimar a un posible comprador al que, además de haberle subido los impuestos y escatimarle las ayudas, no puede circular por las restricciones de la Covid. Algo lamentable si tenemos en cuenta el intenso esfuerzo que esta industria hace en innovación para estar en la vanguardia de las últimas tendencias, como los requisitos medioambientales, desarrollos de nuevas motorizaciones o avances en confort y seguridad para el conductor y sus acompañantes. Por eso en esta revista queremos seguir donde siempre hemos estado, haciendo un periodismo especializado, comprometido y atractivo que sea correa de transmisión entre todos los avances que se producen y unos compradores

que quieren estar bien informados antes de cambiar de automóvil. En este sentido, se da la coincidencia esta semana de que el Toyota Yaris se ha convertido en el Coche del Año en Europa y el Seat León, en el Coche del Año en España; premios de cuyos jurados forma parte Motor 16. Por eso queremos compartir con ustedes nuestros análisis para ofrecerles sendas pruebas a fondo de estos dos modelos, que contemplan diferentes tipos de carrocerías, distintas motorizaciones y una estupenda relación calidad-precio. No se lo pierdan.

Por otra parte, y subrayando que estamos en un tiempo de transformación en el que muchas cosas dejarán de ser como son, bienvenido sea el consorcio a tres bandas (Gobierno, Seat e Iberdrola) para fundar la primera fábrica de baterías de coches eléctricos en España, respaldado por la promesa del Grupo Volkswagen de invertir 5.000 millones de euros para que Seat pueda fabricar este tipo de vehículos a partir de 2025. De hecho, el Gobierno considera la electrificación de Seat como un ejemplo para el resto de las plantas existentes en nuestro país. En fin, toca renovar-

El consorcio a tres bandas (Gobierno, Seat e Iberdrola) para fundar la primera fábrica de baterías de coches eléctricos en España, respaldado por la promesa del Grupo Volkswagen de invertir 5.000 millones de euros para que Seat pueda fabricar este tipo de vehículos a partir de 2025, quiere ser ejemplo para el resto de las plantas de nuestro país.

Al detalle



OBITUARIO

El pasado 28 de febrero, falleció en Madrid a los 75 años y víctima del Covid Eusebio Serrano, director general de OJD —el organismo encargado de la medición de audiencias de medios de comunicación, entre 1996 y 2013. En esos años, con el impulso que dio a las dos áreas de negocio de la compañía (papel e internet), logró un récord absoluto en 2007 con 1.169 medios auditados en España. Además, también nos ha dejado en estos días Raúl del Hoyo, uno de los pioneros de la prensa del motor en nuestro país. Nuestras condolencias para los familiares y allegados de ambos.



ADIÓS HANNU MIKKOLA, EL 'FINLANDÉS VOLADOR'

Hannu Mikkola, uno de los legendarios 'finlandeses voladores', ha fallecido a causa de un cáncer a los 78 años de edad. El piloto de rallies nórdico fue campeón con el legendario Audi Quattro A1 de Grupo B en 1983 y siete veces ganador en el Rally 1000 Lagos. Descanse en paz.

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com
DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirector: Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com
Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com
Julian Gamacho - jgamacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Montse Turiel - mturiel@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Federico Asensio, Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.
Consejo editorial: María Jesús Benet, Andrés Mas, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507
Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

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

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

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



SENCILLAMENTE SEGUROS

MGS
Seguros

SUMARIO

Nº 1.793 • 9 al 22 marzo de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA MERCEDÉS CLASE C

Imagen renovada para el nuevo Clase C, tanto en versiones sedán como familiar. La potencia, entre 170 y 313 caballos.

10.- SKODA FABIA

La marca checa da pistas sobre el nuevo urbano que creará en tamaño.

12.- EN PORTADA AUDI Q4 E-TRON

La marca de los aros tiene a punto su nuevo eléctrico, el Q4 e-tron que estrena un innovador interior.

14.- HYUNDAI BAYON

Nuevo SUV urbano de la marca coreana, con el tamaño casi de un Kona, motores más sencillos y máxima tecnología.

16.- MG EHS

La legendaria marca británica vuelve ahora con un nuevo SUV híbrido enchufable de 258 CV y 34.000 euros de precio.

18.- VOLVO C40 RECHARGE

Para el segundo eléctrico de la marca, Volvo recupera la denominación C40 y crea un XC40 Coupé.

20.- CUATRO RUEDAS FORD MUSTANG MACH-E

El SUV eléctrico de la firma del óvalo se convierte en referencia por comportamiento y por su imbatible precio.

23.- DS3 CROSSBACK INES DE LA FRESSANGE

El SUV urbano de DS recibe nuevas ediciones especiales que lo hacen aún más exclusivo.

24.- OPEL MOKKA

El nuevo crossover de Opel brilla por estilo, por habitabilidad y por una gama mecánica donde el eléctrico tendrá mucho que decir.

26.- TOYOTA MIRAI

Toyota renueva su modelo de pila de combustible que brilla por eficiencia y economía... Y sorprende porque solo emite vapor de agua.



LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	12, 46
CUPRA	9
DS	23
FORD	20
HYUNDAI	14
KIA	40
MERCEDES-BENZ	8
MG	16
OPEL	24
PEUGEOT	28, 53
SEAT	36
SKODA	10
TOYOTA	26, 32
VOLKSWAGEN	11
VOLVO	18



20



26



16



28



24

28.- COMERCIALES ELÉCTRICOS DE PEUGEOT

La tecnología eléctrica llega a los comerciales de Peugeot: Partner, Expert o el más grande Boxer.

30.- COCHES DEL AÑO

El Toyota Yaris es el Car of the Year en Europa y el Seat León gana el Coche del Año en España.

32.- TOYOTA GR YARIS

El Toyota Yaris corona su gama con este brutal GR Yaris, un coche de carreras para todos los días.

36.- SEAT LEÓN E-TSI 150

Hibridación ligera para el León: mejor consumo sin perder carácter.

40.- KIA SORENTO HEV

El SUV coreano de siete plazas y mecánica híbrida autorrecargable de 230 CV es un conjunto redondo.

46.- AUDI RS Q8

Un auténtico 'aparato' de 600 caballos y 2,4 toneladas con etiqueta ECO.

50.- LA SEMANA

52.- +INTERESANTE NOKIAN TYRES

La compañía finlandesa ultima la construcción de un centro de pruebas en Santa Cruz de la Zarza.

53.- SERVICIOS ELÉCTRICOS DE PEUGEOT

La marca crea servicios específicos para sus clientes eléctricos.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS ARRANCA LA F-1

Tras el convulso 2020, vuelve la Fórmula 1 con el aliciente para nosotros de ver a Carlos Sainz en Ferrari y a Fernando Alonso de vuelta con Alpine.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

YA EN
TU KIOSCO
SOLO 3€

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

LOS MEJORES COCHES DEL MUNDO

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

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

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

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

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

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



Gordon Murray presenta el T.50s Niki Lauda

Sobre la base del espectacular T50s presentado el pasado verano, Gordon Murray –abajo, a la derecha, junto a su piloto de desarrollo Dario Franchitti– ha creado esta versión aún más radical, con la que además homenajea a Niki Lauda, que logró la victoria con el Brabham BT52 con efecto turbina diseñado por el ingeniero británico. Una tecnología que utiliza esta versión del ligerísimo T50s –pesa 852 kilos– para generar, junto con el enorme alerón trasero, una carga aerodinámica de 1.500 kilos. Un 'hipercar' diseñado para circuitos en una serie limitada de 25 unidades, dotado de un motor V12 que puede rendir 735 CV.



GAMA 2021 DEL MAZDA MX-5

El Mazda MX-5 2021 amplía sus opciones de equipamiento y añade a la gama la versión especial Blue&Red Edition, que incluye faros Smart Full LED, llantas BBS de 17 pulgadas y la pintura especial Deep Crystal Blue Mica, con la capota de lona roja. Y en el interior, tapicería en cuero blanco perfora-

do, equipo audio Bose y navegador con pantalla de 7 pulgadas. Se ofrece solo con carrocería Soft Top y motor de 184 CV.

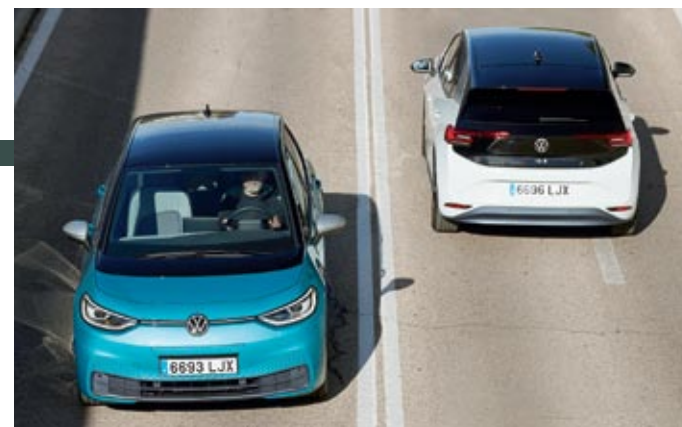


EL KARMA GS-6, POR 83.900 DÓLARES

Karma Automotive lanza en Estados Unidos la nueva serie GS-6, que conserva el diseño del Revero GT y su mecánica eléctrica de 536 CV con autonomía extendida pero reduce el precio y se ofrece en tres versiones: Standard, Luxury y Sport, este con llantas de 22 pulgadas.

NUEVAS VERSIONES DEL VOLKSWAGEN ID.3

Volkswagen aumenta la oferta del ID.3 con dos nuevas versiones sobre la batería de 45 kWh y el motor de 110 kW (150 CV): Pure Performance y City, con autonomía de 348 kilómetros, aceleración de 0 a 100 km/h en 9,0 segundos y desde 32.245 euros. Y también incorpora una nueva motorización de 107 kW (145 CV) con la batería intermedia de 58 kWh, disponible en tres terminaciones: Pro, Life y Business, con precios desde 34.985 euros. Su autonomía es de 425 kilómetros y completa el '0-100' en 9,5 segundos.



Con potencias de 170 a 313 CV

Nueva generación del Mercedes-Benz Clase C

El nuevo Clase C ahora desvelado, disponible también con carrocería berlina y familiar Estate, muestra una imagen en sintonía con las últimas realizaciones de la marca, renovando totalmente su estilo. Respecto a su antecesor, crece ligeramente en longitud –hasta los 4,75 metros– y anchura, pero es algo más bajo. Con ello ofrece más espacio interior y volumen de maletero en la variante Estate –490 litros, 30 más que antes–, aunque

la berlina ofrece la misma capacidad: 455 litros. El diseño interior se ha renovado totalmente, adoptando soluciones estrenadas en el Clase S, como la distribución de las pantallas en el salpicadero, con el sistema multimedia MBUX de segunda generación. En cuanto al chasis también hay importantes novedades, incorporando una suspensión diferente y ofreciendo la posibilidad de montar eje trasero direccional.

En cuanto a motores, Mercedes apuesta por la electrificación total. Todos los propulsores son de cuatro cilindros y sobrealimentados, con potencias entre 170 y 313 CV, y por primera vez con un alternador arrancador integrado (ISG) de segunda generación que les permite una hibridación suave, o mild hybrid. También incluye una variante plug-in hybrid, con una autonomía eléctrica de hasta 100 kilómetros. El cambio es siempre automático, de 9 velocidades.

► En el interior dispone de dos pantallas flotantes: la instrumentación, de 10,25 o 12,3 pulgadas, y la pantalla central, disponible con 9,5 y 11,9 pulgadas.



► Como en anteriores generaciones, carrocería sedán y familiar, y tracción trasera o total.



► Para su lanzamiento dispone de tres motores gasolina, dos diésel y un híbrido enchufable.

PARA PENSAR

3,4

segundos necesita el nuevo nuevo Porsche 911 GT3 Coupe para pasar de 0 a 100 km/h.

Dotado de un 4.0 bóxer de seis cilindros con 510 CV, alcanza 320 km/h –318 con el cambio PDK–, tiene un precio de 192.134 euros y sus entregas comenzarán en mayo. Consume 13,3 l/100 km, o 12,4 con caja PDK.

EL PUNTAZO

Visceral, ruidoso... el Morgan Plus

8 GTR representa lo que la imaginación de los ingenieros de la marca pueden crear cuando vuela su imaginación. Sólo se fabricarán nueve.



Versiones TFSIe de Q5, A6 y A7

Más autonomía para los Audi híbridos enchufables

La marca de los aros ha dotado a las versiones TFSIe de Q5, A6 y A7 Sportback de una nueva batería de iones de litio de mayor capacidad, con 14,4 kWh netos y 17,9 kWh brutos. Esto les permite ofrecer una autonomía en modo eléctrico de hasta 73 kilómetros en el ciclo WLTP. Y gracias a su mayor densidad de energía, las dimensiones de la batería no varían. Además incluye un modo de funcionamiento adicional que se añade a los programas EV, Auto y Hold. Este nuevo modo, denominado Charge, permite cargar la bате-

ría en marcha utilizando el motor de combustión. Los modelos Q5, A6 y A7 Avant están disponibles con las dos variantes mecánicas: 50 TFSIe, con una potencia de 220 kW (299

► Las variantes híbridas TFSIe están disponibles tanto para Q5 como para el Q5 Sportback.

►► El A6 está disponible en las dos

versiones: 50 TFSIe y 55 TFSIe, con 299 y 367 CV respectivamente. El A7 Sportback, solo en la superior.

CV), y 55 TFSIe, con 270 kW (367 CV). Pero el A7 Sportback solo se ofrece con la más potente de las dos. En todos los casos se

combina el 2.0 TFSI de gasolina con un motor eléctrico de 105 kW integrado en el cambio automático S tronic de siete marchas.

La potencia máxima de carga es de 7,4 kW, lo que permite recargar por completo la batería en unas dos horas y media.



Formentor VZ E-Híbrido

Cupra ya ofrece su primer crossover electrificado

Cupra ha iniciado la comercialización del Formentor VZ 1.4 e-Híbrido DSG, que es el primer crossover electrificado de la joven marca española. Un versátil y eficiente modelo, pero con todo el ADN deportivo de Cupra en lo que se refiere a dinamismo. Utiliza el motor turboalimentado de gasolina 1.4 TSI de cuatro cilindros que ofrece 150 CV (110 kW) de potencia y 250 Nm de par máximo, combinado con un propulsor eléctrico de 115 CV (85 kW) y 330 Nm de par, valor que prácticamente mantiene en todo

momento. Ofrece una potencia máxima conjunta de 245 CV y un par máximo de 400 Nm, estando asociado a una caja de cambios automática DSG de seis velocidades. El motor eléctrico está alimentado por una batería de 13 kWh de capacidad, que le permite una autonomía en modo eléctrico de hasta 55 kilómetros. En cuanto a sus prestaciones,

alcanza una velocidad máxima de 210 km/h, pudiendo acelerar de 0 a 100 km/h en solo 7 segundos. Y el consumo combinado según el ciclo WLTP va de 1,4 a 1,6 l/100 km, con unas emisiones de CO₂ entre 31 y 35 g/km. Su precio es de 45.350 euros.

►► Lleva de serie un cable Schuko, con el que necesita 5 horas (AC 2,3 kW) para su recarga. Y 3 horas y 33 minutos en un wallbox (AC 2,3 kW)



PORSCHE TAYCAN CROSS TURISMO

Porsche presenta el Taycan Cross Turismo, variante todo-terreno de su primer deportivo eléctrico dotada en todos los casos de la batería de 93,4 kWh. Y hay cuatro versiones: Taycan 4 Cross Turismo, con 380 CV que momentáneamente suben a 476 CV; Taycan 4S Cross Turismo, con 490 CV que pueden llegar a ser 571; Taycan Turbo Cross Turismo con 625 CV que llegan a ser 680 CV; y Taycan Turbo S Cross Turismo, con 625 CV que suben hasta 761.



► La puesta a punto del Taycan Cross Turismo ha totalizado 998.361 kilómetros.

Más grande, deportivo y seguro

Skoda da más pistas sobre el nuevo Fabia

La cuarta generación del Skoda Fabia ya está preparada, y está previsto que vea la luz en mayo y llegue al mercado antes de mediados de año. Está realizado sobre la plataforma MQB-A0, utilizada también en el Scala y el Kamiq, y aumentan sus dimensiones exteriores para ofrecer, como es habitual en la firma checa, unas cotas interiores amplísimas. Estéticamente adopta el ADN más actual de la marca, conjugándose con la última tecnología en asistentes a la conducción para elevar su seguridad, ofreciendo un amplio abanico de sistemas de serie. Para su lanzamiento, está previsto que la oferta de motores se articule sobre cinco variantes, todas de gasolina y gran eficiencia, con potencias entre 65 y 150 CV, y un consumo mixto en torno a los 5 l/100 km en todos los casos.

Todas las versiones adoptarán de serie faros LED, que podrán ser full LED opcionalmente. En el interior monta instrumentación digital con el Virtual Cockpit del Grupo Volkswagen, pero con el diseño y la configuración diseñados para Skoda.



◀ El nuevo Skoda Fabia crece en tamaño y promete unas cotas interiores de récord para el segmento B. Su aerodinámica mejora, con un Cx que pasa de 0,32 a 0,28.



FOTOS ESPÍA

Skoda Kushaq, un SUV para la India

El Kushaq, otro Skoda más dirigido al mercado indio

Skoda ha mostrado en una serie de bocetos cómo será el SUV en formato compacto que está desarrollando para India, y que se denominará Kushaq. Su diseño está inspirado en el atrevido concept Skoda VISION IN. Utiliza la plataforma modular MQB-A0-IN del Grupo Volkswagen, con un desarrollo específico para las exigencias del país asiático. El Kushaq, nombre que significa 'rey o emperador', será el primero de los cuatro modelos que Skoda y Volkswagen tienen previsto fabricar en territorio indio



dentro de la campaña de productos INDIA 2.0. Su desarrollo técnico se está llevando a cabo en el Centro de Tecnología que la marca tiene en la ciudad de Pune, en el centro oeste de India, y su presentación mundial tendrá lugar en breve, pues la marca ha marcado su puesta de largo para el próximo 18 de marzo.

FOTOS ESPÍA



EL DFSK SERES 3, EN ESPAÑA

El primer modelo cien por cien eléctrico del gigante chino llega al mercado español, pues este versátil SUV de 4,39 metros de longitud estará a la venta a finales del mes de marzo. Está movido por un motor que rinde 163 CV (120 kW), y se alimenta mediante una batería de litio-ferrofosfato de 53,6 kWh de capacidad, que le proporciona una autonomía de 329 kilómetros de acuerdo al ciclo WLTP, y 405 con el ciclo NEDC.

► El DFSK Seres 3 es un SUV eléctrico y puede acelerar de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos.



Hasta 59 kilómetros en eléctrico

Híbridos enchufables para Tiguan y Arteon

El exitoso SUV mediano de Volkswagen, el Tiguan, amplía su oferta con su versión más eficiente, el eHíbrido de mecánica híbrida enchufable. Monta una motorización eléctrica de 85 kW (115 CV) que combina con un motor de gasolina 1.4 TSI de 110 kW (150 CV) de potencia. Conjuntamente ofrecen 180 kW (245 CV) y 400 Nm de par máximo, estando asociados a una transmisión automática DSG de seis marchas. Anuncia una velocidad punta de 205 km/h, o 130 km/h en modo eléctrico, y acelera de 0 a 100 km/h en solo 7,5 segundos. Incorpora una batería de 13 kWh –la capacidad neta es de 9,2 kWh– y homologa una autonomía eléctrica de hasta 59 kilómetros en ciclo WLTP, lo cual le convierte en ideal para los trayectos de corta duración del día a día. El consumo combinado es de solo de 1,6-1,8 l/100 km de gasolina, con un nivel de emisiones combinadas de solo 39-42 g/km de CO₂. Ya está a la venta desde 43.860 euros. También llega el Arteon híbrido enchufable en sus dos variantes de carrocería, con una autonomía eléctrica de hasta 59 kilómetros para el Arteon normal y 57 para el Arteon Shooting Brake. Con 218 CV y 400 Nm de par, combina excelentes prestaciones –222 km/h de velocidad y 7,8 segundos en el '0-100'– con un bajísimo consumo: 1,1-1,5 l/100 km.



◀ El Volkswagen Tiguan eHíbrido con el acabado Life está disponible a partir de 43.860 euros.



◀ Los nuevos Arteon híbridos enchufables pueden conducirse a velocidades de hasta 130 km/h en modo eléctrico. Rinden 218 CV de potencia.





PODRÁ ELEGIRSE ENTRE TAPIZADO TRADICIONAL O TAPICERÍA P ULS, PROCEDENTE DEL RECICLAJE: 26 BOTELLAS DE 1,5 LITROS POR COCHE



Audi tiene otro eléctrico más en la recámara: el Q4 e-tron, un SUV de 4,59 metros. Y a falta de contarnos algo sobre la parte mecánica, la firma germana desvela su innovador interior, con avances en funcionalidad, aprovechamiento del espacio y sistemas de control.

Revolución interior

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Será probablemente en abril cuando Audi desnude de camuflaje el Q4 e-tron y nos muestre en su plenitud cómo es su nuevo SUV eléctrico de tamaño medio –4.590 milímetros de largo por 1.865 de ancho y 1.613 de alto– creado sobre la plataforma MEB, común a los Volkswagen ID.3 e ID.4, y al Skoda Enyaq iV. Pero hasta entonces, caldea el ambiente descubriendo cómo es por dentro, pues la firma de Ingolstadt dice haber dado un gran salto en

cuanto al aprovechamiento del espacio, por ejemplo. Como la batalla es de 2,76 metros y el voladizo delantero se reduce a 86 centímetros, la amplitud interior está optimizada respecto a modelos de su talla, brillando los 183 centímetros de cota longitudinal o un suelo totalmente plano en la segunda fila, cuya banqueta se sitúa siete centímetros más elevada que las de las plazas delanteras. Y según Audi, sin que afecte a la cota de altura al techo.

También están orgullosos los diseñadores de la funcionalidad, destacando los

24,8 litros que suman los espacios donde colocar cosas y, por supuesto, los 520 litros de maletero –mismo volumen que el Q5, que es 9 centímetros más largo–.

En cuanto al puesto de conducción, plenamente digital, puede dividirse en cuatro elementos: la instrumentación configurable Audi Virtual Cockpit de 10,25 pulgadas –hay una variante Plus con modos Classic, Sport y e-tron–, la pantalla central táctil MMI Touch de 10,1 pulgadas con respuesta acústica, el control por voz con reconocimiento de lenguaje natural –se



▲► Incluyendo la guantera, los huecos de almacenamiento suman 24,8 litros. Destaca la guantera central, que integra dos portavasos, un cofre con tapa de 4,4 litros y dos –cuatro en opción– tomas USB tipo C. Y las cuatro puertas disponen de alojamientos a mano para botellas de hasta un litro.



◀◀ Asentado sobre la plataforma eléctrica MEB, el Q4 e-tron tiene una distancia entre ejes de 2,76 metros, y su longitud habitable es de 1,83 metros. El suelo detrás es plano.

activa mediante el comando verbal «Hey Audi»– y, por último, el innovador Head-up Display opcional con realidad aumentada –no se habla de precio todavía–, que

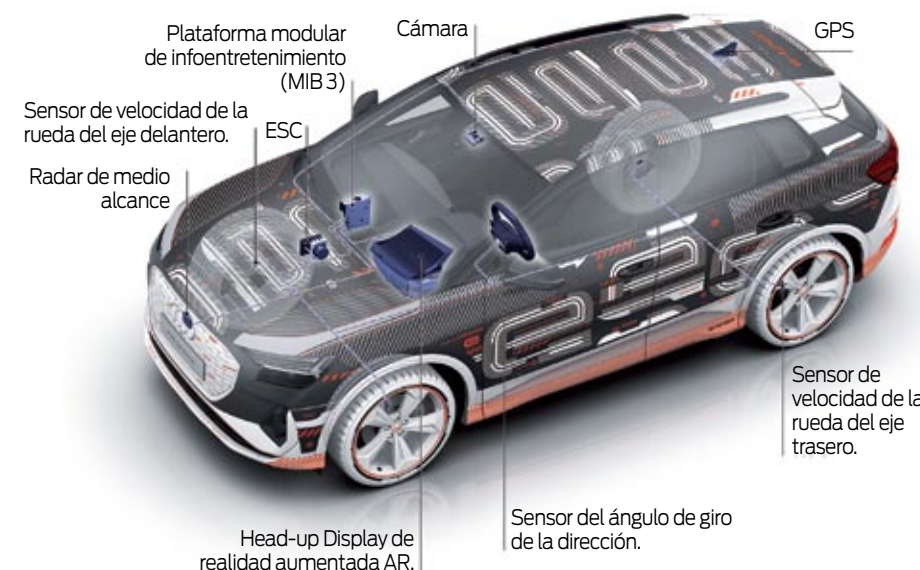
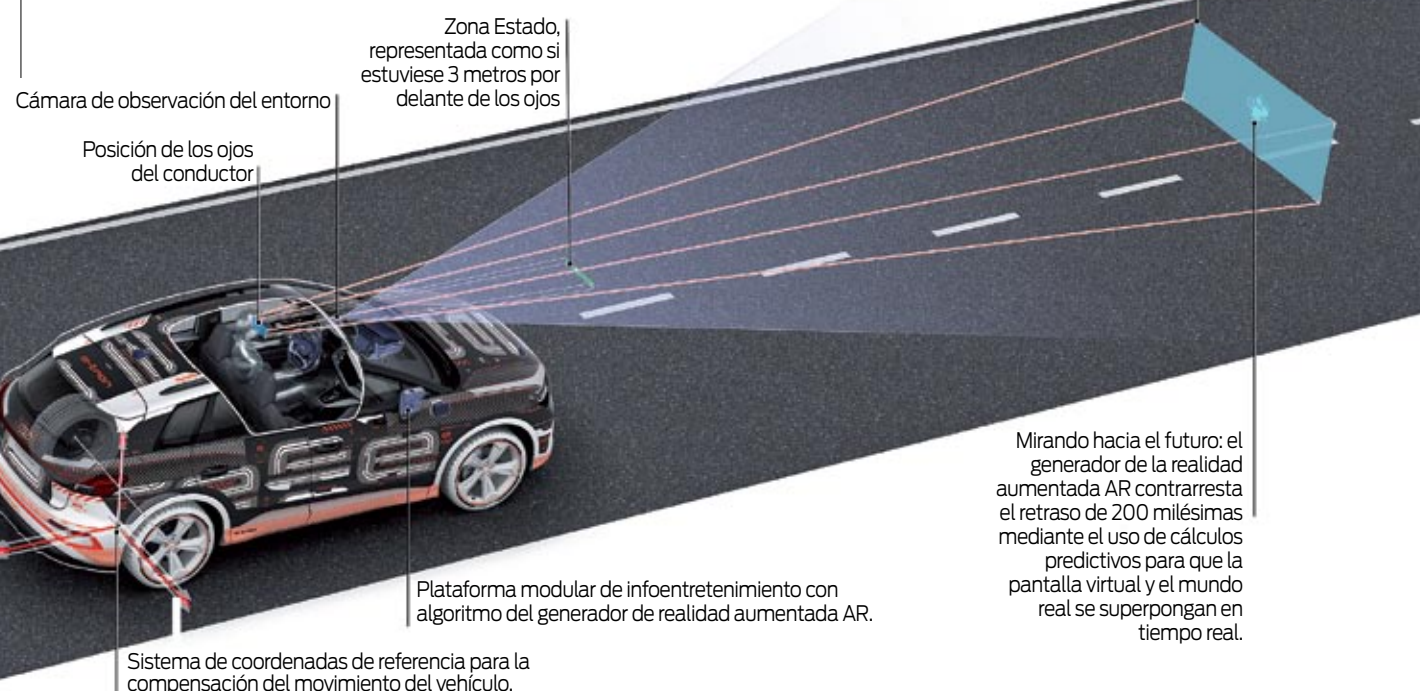
supone una revolución porque, además de mostrar a baja altura las informaciones habituales en estos sistemas –velocidad, señales de tráfico o símbolos de asisten-

►► Un maletero de coche más grande: 520 litros que pasan a ser 1.490 cuando abatimos por completo el respaldo posterior 40:20:40.



cia y navegación–, proyecta más arriba, y como si estuviesen 10 metros por delante, indicaciones como flechas de cambio de dirección del navegador, puntos de inicio y de destino, e informaciones relativas a asistentes de conducción. Eso permite interpretar rápidamente las advertencias y con menos riesgo de confusión o distracción, algo muy útil con baja visibilidad. Porque desde la perspectiva del conductor, el contenido informativo de la realidad aumentada, o AR, se muestra en un espacio similar al de una pantalla de 70 pulgadas. Además, el generador de realidad aumentada, o AR Creator, refresca las imágenes 60 veces por segundo, y las proyecta valorando el entorno, que reconoce al combinar datos de la cámara frontal, el sensor de radar y la navegación GPS. E incluso compensa las vibraciones o los movimientos provocados por los baches o las frenadas –los detecta mediante la cámara, el radar y los sensores del ESC– para que la imagen sea estable. Suenan muy bien.

HEAD-UP DISPLAY DE REALIDAD AUMENTADA Zona AR, representada 10 metros por delante.



▲ El Head-up Display con realidad aumentada refleja información relevante en el parabrisas en dos niveles: uno inferior, llamado Zona Estado, con indicaciones que parecen estar a 3 metros, y otro superior, la Zona AR o de realidad aumentada propiamente dicha, que parece flotar a 10 metros, o incluso más, dependiendo de la situación.

► Son muy originales el lateral con forma de cuña y el pilar C en forma de flecha. El Bayon está disponible con llantas de 15, 16 o 17 pulgadas, y hay nueve colores exteriores de carrocería.



La familia SUV de Hyundai crece con este Bayon de llamativo aspecto, dimensiones similares a las del Kona y una gama de motores más sencillos para poder rematar la fórmula con un precio más popular que conquiste a nuevos clientes.

SUV a la conquista

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El segmento de los SUV urbanos es uno de los más activos del mercado, y en él Hyundai estaba representada por el i20 Active, un simple ejercicio de estética sobre la base del anterior i20. Con la nueva generación del i20 esa estrategia cambia ahora, y aquí está el Bayon para demostrarlo. Un modelo que apuesta por un diseño mucho más SUV y más cercano al Kona que al i20, aunque comparte plataforma, desarrollo y gran parte de los elementos mecánicos o sistemas de propulsión con este.

Mide 4.180 milímetros de longitud, 1.775 y 1.490 de altura, lo que significa que es solo dos centímetros más corto que un Kona y su distancia entre ejes, de 2.580 milímetros, también es dos centímetros menor que en el Kona. Además, cuenta con un maletero de 411 litros, mayor que el del Kona, que ofrece 374 litros. Unas dimensiones que podrían poner en duda la estrategia de Hyundai de colocar dos modelos en el mismo segmento. Pero la idea de la marca está clara. El Kona apuesta por una gama de motores más potentes y también con un mayor grado de electrificación –mild hybrid, híbrido clásico y eléctrico–, lo que aumen-

ta el precio, mientras que en el Bayon la gama de motores cuenta con versiones de combustión clásica –sin diésel– y opciones híbridas ligeras con tecnología de 48 voltios. Eso permitirá ajustar más los precios y llegar a un mayor número de personas.

En su gama de motores nos encontramos propulsores de gasolina con y sin hibridación mild hybrid de 48 voltios. La estrella de estos propulsores es el tricilíndrico 1.0 T-GDi, que se ofrece con 100 o 120 CV y tecnología de 48 voltios. Puede disponer del nuevo cambio manual inteligente de seis velocidades (6iMT) o una transmisión de doble embrague de siete marchas (7DCT). Además, en el caso de la variante menos potente, con 100 CV, también está disponible sin tecnología de 48V y con un cambio manual clásico de seis velocidades. En las tres versiones del motor 1.0 T-GDi, el Bayon dispone de un selector de modos de conducción –Eco, Normal y Sport– para ajustar el rendimiento del coche a las necesidades de cada momento. Además, habrá una versión de acceso con el motor de cuatro cilindros 1.2 MPi de 84 CV, que está gestionado por una caja de cambios manual de cinco velocidades.

Más allá de los motores, el apartado

tecnológico es uno en los que Hyundai ha apostado muy fuerte. Y aunque hablemos de un coche popular en sus pretensiones, eso no impide que cuente con un equipamiento realmente exhaustivo.

En el apartado de la conectividad, incorpora de serie una pantalla táctil central de 8 pulgadas, que puede ser de 10,25 con el sistema integrado de navegación AVN. Además, puede ofrecer cuadro de instrumentos digital también de 10,25 pulgadas. Por supuesto, la conectividad con Apple CarPlay o Android Auto inalámbricos está presente. Los pasajeros cuentan con dos puertos USB para los delanteros y uno para los de las plazas traseras, y con ellos se pueden cargar hasta tres dispositivos a la vez. Y uno de los puertos delanteros también acepta la transferencia de datos, lo que permite a los ocupantes conectar sus teléfonos al sistema de infoentretenimiento del vehículo. Remata la lista de dispositivos un sistema de carga inalámbrica y un equipo de audio Bose de alta calidad.

A esta conectividad se unen los servicios conectados con la última generación del sistema BlueLink, que incluye servicios como rutas conectadas y una nueva función de perfil de usuario o la integración del calendario, con lo que su



► El interior ofrece una pantalla táctil central de hasta 10,25 pulgadas, la misma medida que el cuadro de instrumentos digital. El espacio para ocupantes parece amplio, pues la distancia entre ejes es solo dos centímetros menor que en el Kona. Acabados de aspecto y calidad visual notables.



calendario de Google o Apple se puede visualizar en el sistema de infoentretenimiento del vehículo, mandar la ubicación de la cita al navegador... A esas funciones se suman otras más clásicas, como localizar, bloquear y desbloquear el coche a distancia, conocer datos de mantenimiento y nivel de combustible...

Y en cuanto a seguridad y ayudas a la conducción, el programa Hyundai SmartSense aglutina las mismas funciones de otros modelos de la gama mucho más caros y de mayor tamaño. Cuenta con características de conducción semiautónoma como el asistente de seguimiento de carril y el asistente para evitar colisiones frontales con detección de coches, peatones y ciclistas, así como una nueva función para el giro en intersecciones que puede frenar para evitar la colisión con el coche que viene en sentido contrario al girar a la izquierda en un desvío. Añade control de crucero inteligente basado en la navegación, que gracias al sistema GPS puede ajustar la velocidad de forma autónoma cuando circulamos por autopista o autovía.

En pocas semanas el Bayon, cuyo nombre viene inspirado por la localidad francesa de Bayona, estará listo para empezar a conquistar ciudades.

► En el frontal, el sistema de iluminación se dispone en tres zonas, con las luces diurnas en horizontal por encima de la línea del capó. Atrás, luces con forma de flecha unidas por una línea de led que las conecta.



MG, la marca con pasado británico que desde hace años milita en el gigante chino SAIC, regresa a España para iniciar una nueva era caracterizada por la electrificación. Y su primer modelo, el eHS, es un SUV híbrido enchufable de talla media con 258 CV que anuncia 52 kilómetros sin emisiones y arrancará en 34.000 euros.



Tu marca me suena

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Ha llovido desde que MG, la entonces división deportiva de la británica Rover, dejó de comercializarse en nuestro país. Hace 15 años el grupo SAIC se hizo con esta histórica marca para encargar 'otra vida', y en 2007 reanudaba ya la producción, aunque inicialmente en China. Solo dos años después volvía a fabricar en el Reino Unido, mercado al que MG abastecía de nuevo, y esta vez con vehículos inéditos que nada tenían que ver con los anteriores productos, basados casi siem-

pre en coches de Rover. Tras más de una década centrada a nivel europeo en Gran Bretaña, la nueva MG da el salto al resto del continente, ofensiva que se inició hace meses en los mercados más 'eléctricos', como Noruega, Islandia, Dinamarca, Países Bajos, Bélgica, Luxemburgo, Francia y Austria, pues en este tiempo MG se ha especializado en vehículos electrificados, con los que está logrando aumentar sus ventas a buen ritmo. De hecho, esa expansión llega ahora a Portugal, Italia o España, donde el primer MG lanzado será el EHS Plug-in Hybrid, prácticamente idéntico

al HS PHEV que ya se vende en las islas británicas desde 2020.

Aún no conocemos datos clave sobre la vuelta de MG a España, como la composición de su red de concesionarios y talleres, pero sí se han dado a conocer los precios de arranque del citado EHS: 34.000 euros con acabado Confort y 36.500 con el Luxury. Y también se anuncia para nuestro país el ZS EV, un SUV totalmente eléctrico -263 kilómetros de alcance WLTP y 3,1 segundos para acelerar de 0 a 60 km/h- que llegará algo más tarde.

Pero volviendo al EHS Plug-in Hybrid, o EHS PHEV, se trata de un SUV de 4,57 metros de largo por 1,88 de ancho y 1,66 de alto -el tamaño de un Citroën C5 Aircross o un Ford Kuga- con interior para cinco plazas -la distancia



▶▶ El puesto de conducción presenta rasgos originales y no renuncia a las últimas tecnologías: instrumentación digital, pantalla central táctil, 64 colores para configurar la luz ambiental...

entre ejes es de 2.720 milímetros-, maletero de 448 litros y un diseño exterior bastante 'clásico' nacido en los centros de estilo de MG en Reino Unido y China. Logró cinco estrellas en las pruebas de seguridad de EuroNCAP, máxima nota posible, y en su dotación hay ayudas de conducción como mantenimiento de carril LKA, control de crucero adaptativo ACC, asistente para congestiones de trá-



fico, frenada automática de emergencia, visión de 360 grados o control de ángulos muertos. Y el moderno interior incluye instrumentación digital de 12,3 pulgadas,



una pantalla central táctil de 10,1 pulgadas con navegador o luz ambiental con 64 colores a elegir. En cuanto a la mecánica, asocia un 1.5 Turbo de gasolina con 162 CV y 25,5 mkg a uno eléctrico de 90 kW -122 CV- y 23,5 mkg, totalizando 258 CV de potencia total y 37,8 mkg de par máximo, que se transmiten al eje delantero a través de una caja de diez velocidades -cuando funciona el motor de gasolina operan seis, mientras que cuando lo hace con el motor eléctrico usa solo las otras cuatro- y le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos. Y con su generosa batería de iones de litio de 16,6 kWh -más grande que la de sus rivales- anuncia 52



◀◀ El MG EHS tiene una batería de 16,6 kWh que podemos recargar en tomas de hasta 3,7 kW, de manera que la operación completa llevaría cuatro horas y media. La autonomía es de 52 kilómetros.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5 TURBO
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	N.d.
Potencia máx. (CV/rpm)	162 / 5.500
Par máximo/rpm	25,5 / 1.700-4.300
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	90 kW (122 CV)
Par	230 Nm
Potencia máxima total	258 CV
Par máximo total	37,8 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 6+4 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.737
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.574/1.876/1.664
Maletero (l)	448 / 1.375
Capacidad del depósito (l)	37
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	16,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,9
Velocidad máx. (km/h)	190
Consumo mixto (l/100 km)	1,9
Consumo EV (kWh/100 km)	24,0
Emisiones CO2	43 g/km
Alcance en eléctrico (km)	52
Tiempo de recarga	4 h 30' (a 3,7 kW)
Precios desde... (euros)	34.000

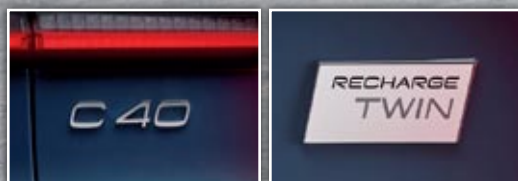


kilómetros de autonomía en ciclo combinado WLTP, de manera que las emisiones medias de CO2 se quedan en 43 g/km y el consumo en ciclo mixto es de solo 1,9 l/100 km. La recarga se puede realizar en tomas de hasta 3,7 kW, de modo que reponer por completo la energía de la batería llevaría cuatro horas y media.

La firma china, que tiene su sede europea en Amsterdam, anuncia también que esto es solo el inicio, y que tras el EHS PHEV y el ZS EV llegarán otros cuatro o cinco modelos, muchos de ellos SUV e incluso pertenecientes a segmentos más altos del mercado. Veremos...



EL EHS PLUG-IN HYBRID COMBINA UN 1.5 TURBO DE GASOLINA QUE RINDE 162 CV CON UN MOTOR ELÉCTRICO DE 122. Y TIENE DIEZ MARCHAS



Un XC40 coupé

Volvo desvela su C40 Recharge, un SUV con perfil coupé, y exclusivamente eléctrico en toda su gama, que toma como base el XC40 Recharge. Contempla tracción total, 408 CV de potencia y una autonomía de hasta 420 kilómetros. Será una realidad a finales de año.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Antes de comenzar, un dato: en 2020, en el mercado europeo, uno de cada tres vehículos vendidos estaba electrificado. Está claro hacia dónde se dirige el negocio. Y Volvo, ante un futuro que parece cada vez más claro, reveló sus planes y desveló, de paso, una primicia en forma del nuevo C40 Recharge, un SUV de corte coupé y totalmente eléctrico.

La marca sue-

ca apostó en su día por la seguridad, hasta convertirse en un referente. Ahora la apuesta pasa porque toda la gama que venda en 2030 sea totalmente eléctrica. Ya en 2025 pretende que la mitad de sus modelos matriculados en todo el mundo sean cero emisiones.

Si el XC40 Recharge ha sido el primer modelo eléctrico puro de Volvo, el nuevo C40 Recharge presume de ser el primero cuyo desarrollo y venta no con-

templará motores térmicos en su gama. Comparte la plataforma CMA con el SUV conocido hasta ahora, pero rebaja algo la altura y remata la zaga con una pronunciada caída de techo que le otorga dinamismo, fuerza y deportividad. Y en el frontal estrena una sofisticada iluminación por pixels que va un paso más allá de lo ya visto en la firma escandinava.

Comenzará a fabricarse en otoño en Bélgica, compartiendo línea de montaje con el XC40, su hermano con silueta más aventurera, y podría ser una realidad por nuestras carreteras antes de que finalice el año. Los dos comparten sistema eléctrico en



◀ El interior está totalmente digitalizado, y se anuncia que portará el sistema multimedia más avanzado del momento. Será el primer Volvo libre de cuero de origen animal.

sus entrañas, compuesto por dos motores: uno delantero y otro que da vida al eje trasero para dotar al conjunto de tracción total. La batería de iones de litio se ubica bajo el piso, entre ambos ejes, y tiene una capacidad de 78 kWh, suficiente para homologar una autonomía media de hasta 420 kilómetros en ciclo WLTP. Volvo asegura que en una toma trifásica puede almacenar hasta un 80 por ciento de la energía en tan sólo 40 minutos.

Hasta aquí los datos facilitados por el fabricante. Sin embargo, no parece muy osado pensar que sus cifras no serán diferentes a las del XC40. Éste presume de 408 CV de potencia total –204 CV cada motor eléctrico–, admite cargas de hasta 150 kW y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos, aunque la mejor aerodinámica del C40 Recharge mejoraría las prestaciones. Y tampoco es muy aventurado pensar que en su gama el nuevo modelo contará con varias opciones de potencia y autonomía.

El interior, totalmente digitalizado, no difiere de lo ya conocido en los últimos lanzamientos de Volvo, que combinan calidad, buena insonorización, confort y una generosa pantalla táctil vertical en el salpicadero que se gestiona como una tablet. Además, la marca anuncia que dispondrá del «mejor sistema de infoentretenimiento» del mercado, basado en el sistema Android y desarrollado codo con codo con Google. Los datos serán ilimitados en el caso del C40 Recharge y las actualizaciones serán inalámbricas. Otro punto destacable es que será el primer modelo de la marca libre de cuero de origen animal.

Y ahora otra de las grandes sorpresas. El C40 Recharge, como el resto de los futuros vehículos eléctricos puros, sólo se podrá adquirir de manera 'online'. El

mundo y las tendencias cambian, y este tipo de venta gana adeptos. Parece que esa apuesta de experiencia 'online' convivirá durante unos años con los concesionarios

◀ El C40 Recharge se remata con una atractiva zaga de corte coupé. Comparte casi todo con el XC40 Recharge.

que, si es así, parecen condenados a desaparecer en unos años en Volvo. Por este motivo, y para facilitar la adquisición 'online', se va a simplificar al máximo la gama del nuevo modelo sueco y del resto de los eléctricos que vayan apareciendo.

Se incluirán, como es normal, fáciles y comprensibles paquetes de mantenimiento, garantía, asistencia en carretera o asesoramiento a la hora de instalar el punto de recarga en casa. Todo esto traerá consigo una mayor rapidez en la adquisición del vehículo. Y quizás un precio también más accesible.

De momento sabemos que el XC40 Recharge ya se puede adquirir por 54.624 euros. Lo que parece claro es que modelos como el Mercedes EQA, el Ford Mustang Mach-E, el Jaguar I-Pace, el Lexus UX 300e... ya no 'dormirán' tan tranquilos.

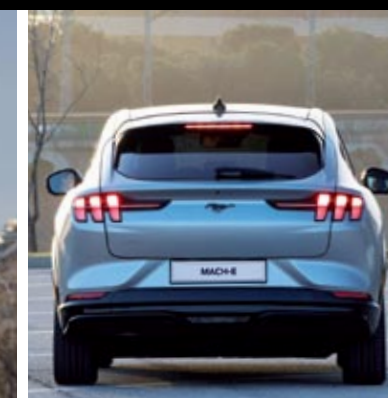
Contempla una batería de 78 kWh de capacidad y ofrece hasta 420 kilómetros de autonomía.



ADIÓS AL CONCESIONARIO EL C40 RECHARGE, COMO LOS FUTUROS ELÉCTRICOS DE VOLVO, SÓLO SE PODRÁ ADQUIRIR DE MANERA 'ONLINE'



LA PRIMERA VERSIÓN QUE PROBAMOS COMBINA TRACCIÓN TOT AL, 351 CABALLOS Y BATERÍA DE 98,7 KWH... ¿IRÁN TODOS ASÍ DE BIEN?



◀ Con los postes de la red IONITY, recargar la batería del 10 al 80 por ciento lleva 38 minutos. Porque la batería grande carga a 150 kW, y a 115 kW la pequeña.

central que incordie detrás. Y el maletero se desdobra en dos espacios: el posterior, con 402 litros ampliables a 1.420 si abatimos el respaldo 60:40, y el delantero, con 81 litros muy aprovechables. En cualquiera de ellos podremos guardar los dos cables de recarga, pues Ford ha decidido que seamos nosotros los que decidamos cómo cargar las baterías: en



Galopada eléctrica

En abril o mayo los primeros clientes españoles del Mustang Mach-E recibirán su coche, pero Motor 16 lo ha conducido ya... ¿Impresiones? Pues, resumiendo, que el crossover eléctrico de Ford se convierte en la nueva referencia en su clase, porque va de maravilla y tiene un precio imbatible.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Si alguien está a punto de poner en su garaje un crossover premium y eléctrico, quizás debiera 'congelar' la operación hasta subirse en un Mustang Mach-E y comparar lo que cuesta el modelo de Ford con lo que pensaba pagar por alguno de sus rivales. Porque arranca en los 48.473 euros de la versión básica con motor de 269 CV, tracción trasera y batería Rango Estándar de 75,7 kWh, y el tope está por ahora –hasta que llegue el GT– en los 64.903 de la variante ahora conducida, con dos motores –uno delante y otro detrás– que suman 351 CV, tracción total y batería Rango Extendido de 98,7 kWh. Y como Ford combina las dos baterías con los dos tipos de

tracción, en medio hay otras dos opciones mecánicas –ver ficha en página 22–. Precios mucho más bajos que los de la competencia, pues un Jaguar I-Pace AWD de 400 CV arranca en 80.570 euros y un Mercedes-Benz EQC, también con tracción total y 408 CV, cuesta 80.550. De hecho, el inminente BMW iX3 –tracción trasera

y 286 CV– anuncia una factura básica de 72.300 euros.

Aclarado que el Mustang Mach-E es asequible, vayamos con nuestras primeras sensaciones, acumuladas durante una mañana por Madrid y alrededores con todo tipo de carreteras... y ritmos. Pero la prueba se inicia horas antes de ver el coche, porque descarga-

mos en el smartphone la app Ford Pass que permite conocer todo sobre la unidad que nos espera: dónde está, qué nivel de carga de batería tiene... Incluso podemos preclimatizar el habitáculo o hacer que nuestro teléfono móvil sirva de llave, de modo que el mando remoto clásico pasa a ser un elemento prescindible, pues hasta se puede configurar el acceso para abrir las puertas pulsando un código en una pantallita camuflada sobre el pilar central.

Ya junto al Mach-E, impone su corpulencia y esos rasgos tomados de los deportivos clásicos de Mustang, como el morro afilado o el techo con una fuerte caída hacia la zaga. Pero la talla es suficientemente compacta para culebrear por el aparcamiento subterráneo



▶ Pantalla central de 15,5 pulgadas en toda la gama, más grande que la de Tesla. Pero junto a la rueda del cambio vendría bien algún mando.



o, ya en superficie, por las calles de la ciudad: 471 centímetros de largo, 188 de ancho y 160 de alto. Y como la distancia entre ejes (2.984 milímetros) es generosa, al acceder encontramos un interior amplio, con cinco plazas de verdad y ausencia de un túnel

un enchufe doméstico, en un wallbox de hasta 11 kW o en postes de carga rápida con potencias de hasta 150 kW.

Al acomodarnos, nos sorprende que el asiento del conductor sea un poco plano. No incómodo, pues la firmeza es idónea, pero se agradecería que recogiesen mejor los muslos o la espalda, pues hablamos de una versión capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos y eso puede traducirse en ritmos de marcha 'vivos'. Y muchas funciones de control se centralizan en la enorme pantalla vertical

MUSTANG MACH-E GT EN ESPAÑA A FINAL DE AÑO

No serán pocos los que digan que un eléctrico, y encima con carrocería SUV, no debería usar el nombre Mustang... Pero los tiempos cambian, e igual que no se exige a Porsche que siga haciendo sus coches con un motor bóxer colgado por detrás del eje trasero, a Ford hay que concederle al menos la oportunidad de demostrar que han sabido trasladar el espíritu 'mustang' a un vehículo con la tecnología, funcionalidad, eficiencia y respeto al entorno exigibles en el 2021. Por si alguien tiene aún dudas, a finales de año el Mach-E coronará su gama con la versión GT, desarrollada por Ford Performance y decididamente deportiva, pues en este caso sus dos motores –que garantizan la tracción total AWD– suman 487 CV y entregan un par máximo brutal: 860 Nm. De ahí que se anuncie una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos. Equipará batería de 98,7 kWh, amortiguación activa MagneRide y llantas de 20 pulgadas con discos de freno más grandes dotados de pinzas Brembo, y su imagen se personalizará por dentro –asientos Performance– y por fuera –estrenará los colores azul eléctrico y naranja cibernético cobrizo–.



PRECIO DESDE 48.473 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Rendimiento y agrado. Comportamiento y tracción. Amplitud. Precios. Gama lógica. Etiqueta 0.	- Demasiadas funciones agrupadas en pantalla central. Altura libre justa. Asientos delanteros.



4,71 METROS DAN PARA MUCHO: AMPLITUD Y DOS MALETEROS



Las cuatro versiones ya disponibles son fruto de combinar dos tallas de batería con dos tipos de tracción: trasera –un solo motor, ubicado en ese eje– y total –un motor en cada eje–. Delante hay un maletero de 81 litros con desagüe.

de 15,5 pulgadas, más intuitiva que las de los Tesla porque Ford reserva una zona inferior para controlar la climatización, y también ha integrado una gran rueda de volumen.

En el volante hay mandos, y también en el lado izquierdo del tablero, pero junto a la rueda del cambio habría cabido algún botón más, para evitar acudir tanto al pantallón. Por ejemplo, un mando selector de los modos de conducción Active, Whisper y Untamed –deberían haberse traducido, respectivamente, por Normal, Confort y Sport– y otro para el e-Pedal, función que acrecienta la retención al desacelerar y que nos gustó mucho tanto en



carretera y autovía como en ciudad, pues evita tener que usar el freno en la mayoría de las situaciones; aunque al maniobrar a bajísima velocidad

–estacionando en línea, por ejemplo–, el coche se clava en seco si levantas el pie del acelerador bruscamente. Callejeas y el Mach-E te va

enganchando. Es silencioso hasta en su modo deportivo, pues el conductor puede decidir qué tipo de sonido genera el coche, y lo notamos manio-brable y cómodo de suspensión, aunque no blando. Y al salir a autovía también apreciamos que los 351 CV de esta versión con doble motor están ahí para procurar mucho empuje, pues las reacciones al acelerar son instantáneas y con sensación de control.

Pero lo mejor está por llegar, porque en carreteras de curvas el comportamiento es intachable, con un equilibrio soberbio entre confort, estabilidad y facilidad de manejo. Tracciona, frena, parece más ligero de lo que dice la báscula... Es un verdadero Mustang. Y el consumo pone la guinda: ¿entre 16 y 20 kWh/100 km a ese ritmo? Si el ordenador no mentía, enhorabuena Ford.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	RWD RANGO ESTÁNDAR	RWD RANGO EXTENDIDO	AWD RANGO ESTÁNDAR	AWD RANGO EXTENDIDO	GT AWD
Potencia máxima	198 kW (269 CV)	216 kW (294 CV)	198 kW (269 CV)	258 kW (351 CV)	358 kW (487 CV)
Par máximo	430 Nm (43,9 mkg)	430 Nm (43,9 mkg)	580 Nm (59,2 mkg)	580 Nm (59,2 mkg)	860 Nm (87,8 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos
Peso en vacío (kg)	1.993	2.111	2.086	2.218	n.d.
Largo / Ancho / Alto (mm)	4.712 / 1.881 / 1.597	4.712 / 1.881 / 1.597	4.712 / 1.881 / 1.597	4.712 / 1.881 / 1.597	4.712 / 1.881 / 1.597
Maletero (l)	402 / 1.420 +81	402 / 1.420 +81	402 / 1.420 +81	402 / 1.420 +81	402 / 1.420 +81
Neumáticos	225/60 R18	225/60 R18	225/55 R19	225/55 R19	n.d.
Tipo de batería	lones de litio	lones de litio	lones de litio	lones de litio	lones de litio
Capacidad de la batería	75,7 kWh	98,7 kWh	75,7 kWh	98,7 kWh	98,7 kWh
Peso de la batería (kg)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
De 0 a 100 km/h (s)	6,1	6,2	5,6	5,1	3,7
Velocidad máxima (km/h)	180	180	180	180	n.d.
Consumo mixto (kWh/100 km)	17,2	16,5	19,5	18,7	n.d.
Emissiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	440	610	400	540	500
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Potencia máxima de carga	115 kW	150 kW	115 kW	150 kW	150 kW
Tiempo de recarga (del 10 al 80 %)	38 minutos (a 115 kW)	38 minutos (a 150 kW)	38 minutos (a 115 kW)	38 minutos (a 150 kW)	38 minutos (a 150 kW)
Precios desde... (euros)	48.473	56.278	55.773	64.903	N.D.

► El diseño del DS 3 Crossback Ines de la Fressange incluye un discreto logotipo en el exterior, las llantas de 18 pulgadas diamantadas...



PRECIO DESDE 33.150 €

EMISIONES OFICIALES: DESDE 126 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Acabados y calidad de materiales. Estilo diferente. Rendimiento dinámico. Equipamiento.

DEBE MEJORAR

- Habitabilidad trasera justa. Solo versiones de combustión. Manejo de algunos mandos. Precio.

Aún más exclusivos

DS refuerza la distinción de su SUV urbano con dos nuevas versiones, Ines de la Fressange y Connected Chic II, todavía más especiales.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

DS sigue apostando por diferenciar su gama lo más posible de todo lo disponible en el mercado... y también en su grupo. Y por si sus modelos ‘base’ no fueran ya suficientemente exclusivos, el DS 3 Crossback estrena nuevas versiones especiales: la Connected Chic II y otra firmada por Ines de la Fressange que, con solo 50 unidades a la venta en España, se convierte en el modelo más especial de la familia.

El DS 3 Ines de la Fressange es un nuevo fruto de la colaboración entre la marca francesa y la diseñadora parisina. Cuenta con un color especial –y único en toda la gama DS–, el Azul Encre (azul tinta) que se combina con un te-

cho en Negro Perla Nera. Y detalles en rojo Rojo Inesen en carcasas de retrovisores y llantas. Dentro, el trabajo artesanal se ve en una confección específica para la banqueta y el respaldo de los asientos, en un tejido multimaterial en color azul con piezas en Alcantara o un volante en cuero guarnicionero. Una sola alternativa mecánica se ofrece para este modelo, y es el motor BlueHdi 130 con caja de cambios automática EAT8 de ocho velocidades; junto a la dotación más exclusiva, pues parte del nivel Performance Line+ para añadirle elementos como llantas de 18 pulgadas Nice, DS Wings con acabado cromado o decoración exclusiva Ines de la Fressange. Y el Pack



► Exclusivo Azul Encre para el Ines de la Fressange y el Connected Chic II tiene más alternativas



Safety con los más avanzados sistemas de seguridad.

Por su parte, el Connected Chic 2 parte de la inspiración Bastille para ofrecer asientos de cuero. Incluye avanzadas ayudas a la conducción y ofrece el PureTech 130 de gasolina y el diésel BlueHdi 130. Y suma equipamientos como el

ga los tiradores de las puertas al acercarse el conductor.

Estas dos versiones están ya a la venta, desde 33.150 euros el Connected Chic 2 y por 38.000 el Ines de la Fressange, con un monedero de diseño exclusivo realizado en piel de becerro para los 50 compradores de esta versión.



► El interior del Ines de la Fressange combina materiales en los asientos y el color azul con toques en rojo. La pantalla central es de 10,3 pulgadas.



▶▶ Excepto el de motor 1.2 Turbo de 100 CV, todos los Mokka se ofrecen con este deportivo acabado GS Line.



Una gran opción

Opel ofrece una gran variedad de vehículos por debajo de los 4,40 metros, pero este nuevo Mokka dará la sorpresa. Comedido en tamaño, presume de la amplitud de un Astra pero con el toque SUV tan de moda y sin el más aburrido aspecto de un Crossland. Y su versión eléctrica apetece.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Tras nueve años en activo –en ese tiempo se han vendido más de un millón de unidades en Europa–, Opel lanza un nuevo Mokka. Ahora bien, este solo comparte nombre con su antecesor, porque, para comenzar, nace bajo

el paraguas de PSA y sobre la plataforma CMF, que de entrada ahorra 120 kilos y lo hace un 15 por ciento más rígido. De él conocíamos ya todos sus detalles, pero ahora nos hemos podido poner al volante de este interesante SUV, que se las tendrá que ver con

muchos rivales, incluso dentro de casa. Hablamos del Crossland, más asequible y funcional, pero sin la personalidad de este Mokka, que seguramente atraerá clientes de Astra, porque su interior nada tiene que envidiar en espacio. En cuanto a calidad no podemos decir lo mismo, porque

aunque este Mokka está bien ensamblado, no usa ningún plástico de tacto blando. Llega con tres opciones térmicas, de las que tuvimos ocasión de conducir el más potente de la gama, un 1.2 Turbo de gasolina con 130 CV y cambio automático de 8 velocidades, opción que lo encarece 1.800 euros. No es poco dinero, pero te olvidas de cambiar y te llevas una transmisión realmente agradable y

efectiva, que además no eleva en exceso el consumo. Esta versión del Mokka corre más que de sobra, y la nueva plataforma se agradece, pues se traduce en más agilidad que la de su antecesor. Ciertamente es que se trataba de un GS Line, que además de tener ciertos detalles estéticos que acentúan su deportividad equipa un tarado específico de suspensiones y conlleva neumáticos 215/55 R18.



▶ Tiene 350 litros de maletero, que no está nada mal. El Mokka eléctrico no puede equipar rueda de repuesto por la ubicación de sus componentes mecánicos.



◀▶ Todos los Mokka tienen cuadro digital y pantalla táctil. El espacio interior es bueno, pero el acceso a la segunda fila no es del todo cómodo, como el selector del cambio en los automáticos.



No obstante, la sorpresa la protagoniza el Mokka-e, su versión eléctrica, que hereda la tecnología usada tanto por un Corsa-e como por un Citroën ë-C4. La posición de sus baterías de 50 kWh le confiere una dinámica aún más aplomada por su bajo centro de gravedad, mientras que los 136 CV que ofrece su motor cunden de sobra tanto en ciudad como fuera de ella. Si abusamos de la carretera, los 324 kilómetros de auto-

nomía que homologa en ciclo WLTP se reducirán drásticamente – rondará los 200 reales a velocidades entre 100 y 120 km/h –, pero circulando por ciudad y M-30, en modo Normal – ofrece además los programas Eco y Sport, que varían la entrega de potencia y par –, con el climatizador en 21 grados y sin escatimar con el acelerador obtuvimos un gasto de 15,7 kWh/100 km, lo que se traduce en unos 318 kilómetros reales.

No estaría de más un botón ‘B’ – aumenta la retención al desacelerar – que estuviera más a mano, mientras que sus pantallas – todos los Mokka tienen doble pantalla digital – nos mantienen informados del estado de su mecánica y de sus baterías, que admiten recargas de hasta 100 kW. Gracias a ello, en 12 minutos puede acumular energía para recorrer 100 kilómetros. Mejorable en todos es el acceso a sus plazas traseras, porque el diseño de sus puertas limita la altura. Pero este nuevo Mokka, promete.

DESDE **21.000 €**

 **EMISIONES OFICIALES: DE 0 A 134 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+

Variedad mecánica. Imagen. Agrado mecánico. Versión eléctrica interesante. Ergonomía interior.

DEBE MEJORAR

-

Acceso a las plazas traseras. Botón ‘B’ en los Mokka-e. Versatilidad interior. Sin versiones con etiqueta ECO.

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	MOKKA-E
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. / Discos
Peso (kg)	1.598
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.150 / 1.790 / 1.515
Maletero (l)	310 / 1.060
Neumáticos	215/65 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería (útil)	46 kWh
Capacidad de la batería (total)	50 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,0
Velocidad máxima (km/h)	150
Consumo mixto (kWh/km)	14,7
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	324
Cargador a bordo	11 kW
Tiempo de recarga (del 0 al 80 %)	30 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	35.400

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 TURBO 100	1.2 TURBO 130	1.5 DIÉSEL
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.499
Potencia máxima/rpm	100 CV / 5.500	130 CV / 5.500	110 CV / 3.750
Par máximo/rpm	20,9 mkg / 1.750	23,5 mkg / 1.750	25,5 mkg / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man. 6v. 6 Aut. EAT8	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Tambor	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Tambor
Neumáticos	215/65 R16	215/60 R17	215/65 R16
Peso (kg)	1.270	1.275 (EAT8: 1.295)	1.295
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.150 / 1.790 / 1.515	4.150 / 1.790 / 1.515	4.150 / 1.790 / 1.515
Volumen maletero (l)	350 / 1.105	350 / 1.105	350 / 1.105
Capacidad depósito (l)	44	44	44 + 15 AdBlue
De 0 a 100 km/h (s)	10,6	9,1 (EAT8: 9,2)	10,8
Velocidad máxima (km/h)	189	202 (EAT8: 200)	190
Consumo mixto (l/100 km)	5,5	5,6 (EAT8: 5,9)	4,4
Emisiones CO2 (g/km)	125	125 (EAT8: 134)	114
Precios desde... (euros)	21.000	24.400	22.500



324 KILÓMETROS ES LA AUTONOMÍA QUE HOMOLOGA EL MOKKA -E, AUNQUE EN USO REAL PUEDES SUPERARLO... O QUEDARTE MUY LEJOS



EL MIRAI SOLO GENERA AGUA AL CIRCULAR: UNOS 7 LITROS CA DA 100 KILÓMETROS. Y NORMALMENTE LOS EMITE EN FORMA DE VAPOR



Máquina de vapor

Si el siglo XIX creó su revolución industrial sobre la máquina de vapor, en el XXI la pila de hidrógeno podría ser la que marque el ritmo de la tecnología y la lucha contra las emisiones contaminantes. Porque los vehículos Fuel Cell como este Mirai fabrican energía limpia y solo emiten vapor de agua.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Hace dos meses nos poníamos al volante por vez primera del nuevo Mirai, y aunque se trataba de una unidad 'preserie', aún parcialmente camuflada, ya sacábamos las primeras y estupendas conclusiones; muchas motivadas por su innovadora tecnología FCEV –es un coche eléctrico que no necesita cable de recarga ni una batería enorme porque crea su propia energía durante la marcha haciendo reaccionar hidrógeno y oxígeno– y otras muchas provocadas por los decisivos cambios introducidos respecto al primer Mirai.

Porque es un coche nuevo de arriba abajo, tanto en la forma como en el contenido.

PRECIO (CON DESCUENTO) 65.000 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Confort excepcional. Agrado de conducción. Eficiencia y autonomía. Mejoras frente al Mirai I.	- Solo una estación de carga en España. Precio actual del hidrógeno. Maletero y segunda fila.

Y ahora, por fin, lo tenemos a la venta en España: 69.000 euros con acabado Vision y 76.000 si elegimos el Luxury, aunque ambas facturas bajan 4.000 euros con el descuento de Toyota. La firma japonesa, además, ha multiplicado por diez la capacidad de pro-

ducción, y si antes se fabricaban 3.000 unidades anuales –desde 2015 se han hecho solo 11.000 Mirai I–, ahora saldrán de la planta 30.000 al año. No es previsible que lleguen muchos a nuestro país por la escasez –ver cuadro adjunto– de hidrogeneras, y los

coches que se vendan quedarán probablemente en manos de clientes ligados al sector energético o del transporte.

El nuevo Mirai es cómodo hasta decir basta. Pulsas el botón de encendido y no se escucha nada, salvo si activas la climatización o el equipo de sonido JBL con 14 altavoces. Pero apetece apagar ambos para escuchar eso: nada. Tanto en parado como si empiezas a circular. De hecho, a 100 km/h acaricia el silencio absoluto. Y los confortables asientos o la suave amortiguación ayudan a redondear esa virtud. Si entras luego en un tramo de curvas cerradas y avivas el ritmo echas de menos un chasis más firme, pero más por el movimiento de la

HIDROGENERAS JAPÓN, ALEMANIA, COREA Y CALIFORNIA, EN CABEZA

Todo es de color de rosas en esta tecnología hasta que tocas 'el tema': ¿dónde cargar hidrógeno? Porque, a día de hoy, España solo cuenta con cuatro estaciones, pero como tres de ellas –Albacete, Huesca y Puertollano– suministran a solo 350 bares de presión, el número de hidrogeneras válidas para el nuevo Mirai –recarga a 700 bares– se reduce a uno: Madrid. Y no se trata realmente de un punto público de abastecimiento, pues habría que solicitar y reservar una cita. No obstante, Toyota insiste en que hay proyectos en marcha para que esa red crezca en poco tiempo, al estilo de lo que ya ocurre en otros países. Por ejemplo en Alemania, que solo en 2020 amplió la red con 14 estaciones y tiene ya un centenar de puntos de recarga en servicio –la mitad de los existentes en Europa–, mientras que en Francia son ya 34 y están planeados otras 38.

Además, el pasado año se batió un récord de aperturas a nivel mundial, al inaugurarse un total



▲ En líneas generales, cargar hidrógeno es una operación tan sencilla y rápida como la de cualquier carburante tradicional, aunque recuerda más al repostaje de gas natural: conectas el boquerel, pulsas el botón de inicio y aguardas al aviso final. El precio del kilo ronda los 10 euros, pero en poco tiempo podría bajar radicalmente.

de 107 hidrogeneras: 29 en Europa, 72 en Asia –28 de ellas en Japón, 26 en Corea del Sur y 18 en China– y 6 en Norteamérica. Así las cosas, al

concluir el 2020 había 553 estaciones de repostaje de hidrógeno repartidas por el planeta, con territorios tan bien cubiertos como Japón,

con 142 hidrogeneras; Corea, con 60; o California, que concentra 49 de las 75 estaciones que ya operan en Norteamérica.

carrocería que por falta de eficacia, pues el Mirai es seguro y aplomado, y se beneficia de suspensión multibrazo en ambos ejes para garantizar la mejor pisada a todo confort.

La mejor forma de sacar todo el partido a los 182 CV me-

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	134 kW
Potencia máxima	134 kW (182 CV)
Par máximo	300 Nm (30,6 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	1.900
La./An./Al. (mm)	4.975 / 1.885 / 1.480
Maletero (l)	273
Neumáticos	235/55 R19 (245/45 R20)
Pila de combustible	128 kW (174 CV)
Depósitos de hidrógeno	142,2 litros (5,6 kg)
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	4,0 Ah
Peso de la batería (kg)	44,6
De 0 a 100 km/h (s)	9,2
Vel. máxima (km/h)	175
Consumo medio WLTP (kg/100 km)	0,79 (llanta 19") 0,89 (llanta 20")
Alcance máximo medio WLTP (km)	650
Emisiones de CO ₂	0 g/km
Tiempo de recarga en hidrogenera	5 minutos (aprox.)
Precios desde... (euros)	65.000



▲ El nuevo Mirai, creado sobre la plataforma GA-L del Lexus LS, es 85 centímetros más largo que el anterior –ronda los cinco metros– y homologa cinco plazas en vez de cuatro. Pero detrás no sobra espacio y el túnel central es muy voluminoso.



▲ A la izquierda, la pantalla central de 12,3 pulgadas muestra la función de purificación de aire, pues el Mirai lo limpia antes de extraer el oxígeno necesario para generar electricidad. En el centro, la instrumentación digital, de 8 pulgadas, y a la derecha, el retrovisor inteligente del acabado Luxury.



RETO LA GAMA DE COMERCIALES DE PEUGEOT ESTARÁ ELECTRIFICADA AL COMPLETO EN 2021



►► El Furgón eléctrico ofrece ahorros de hasta tres plazas, y el volumen de carga no varía respecto a las versiones térmicas.



◀◀ El e-Traveller es la versión destinada a un uso más familiar. Ofrece hasta nueve plazas y se rodea de un equipamiento más refinado. Debajo, el e-Expert Furgón, con un enfoque ya profesional. Las puertas laterales eléctricas cuentan con un práctico sistema de apertura manos libres.



►► El e-Boxer –foto superior– ofrece hasta 340 kilómetros de autonomía y monta un motor eléctrico de 96 CV. El e-Rifter –sobre estas líneas– tiene un enfoque más familiar, rinde 136 CV y llegará a finales de año.

Limpio y silencioso

Hemos conducido el Peugeot e-Expert, la variante comercial totalmente eléctrica que eroga 136 CV y ofrece dos capacidades de batería, con una autonomía homologada de hasta 330 kilómetros. La gama se completa por arriba con el e-Boxer y por abajo con el e-Partner.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Peugeot ha sido líder el pasado año en el canal de empresas de vehículos comerciales. Y eso obliga a no dormirse en los laureles. Por ello potencia en tiempo récord su gama, que estará totalmente electrificada a finales de año.

Ya dispone del e-Expert y de su variante e-Traveller, destinada al transporte de personas. También contempla el e-Boxer, y a finales de año llegará el e-Partner y su alma gemela, el e-Rifter –ver cuadro adjunto–.

Tuvimos ocasión de probar el e-Expert a lo largo de un recorrido urbano. Disponible con tres longitudes diferentes –460, 495 y 530 centímetros– y varias versio-

nes –Furgón, Doble Cabina, Plataforma Cabina, Combi y Traveller con hasta nueve plazas–, el primer mandamiento pasa por no perder volumen de carga respecto a las variantes térmicas; y lo ha conseguido. La estratégica ubicación de las baterías de iones de litio bajo el piso es clave en este

sentido. Sí se resiente el peso de la carga útil –hasta 1.200 kilos–, que se reduce en torno a los 200 kilos de media. Es lógico, porque las baterías pesan lo suyo: hasta 534 kilos.

El motor eléctrico rinde 136 CV, el cambio es automático de una velocidad y la tracción siempre es delantera.

Pero podemos elegir entre dos capacidades de batería: una de 50 kWh, con hasta 230 kilómetros de autonomía, y otra de 75 kWh, que incrementa el radio de acción hasta los 330 kilómetros –la grande no está disponible con la carrocería compacta–.

El cargador de a bordo es de 7,4 kW –se ofrece otro trifásico de 11 kW en opción– y admite cargas de hasta 100 kW. En este caso, en apenas 32 minutos la batería se cargaría al 80 por ciento –48 minutos si la batería es de 75 kWh–. Los tiempos varían en función de la toma, pero, como referencia, en un cargador de 7,4 kW se cargaría completamente en 7 horas y media –11 horas y 20 minutos la de 75 kWh–.

PRECIO DESDE		42.500 €
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
 Autonomía urbana. Dotación tecnológica. Confort y tacto general muy agradable. Gama.	 Sensible al viento lateral. Mando para incrementar la frenada regenerativa pequeño.	

Destacar, asimismo, su avanzado equipamiento, con hasta 15 asistentes de conducción y una amplia oferta en conectividad gracias a las aplicaciones My Peugeot y Free2Move, que permiten localizar puntos de recarga o

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	E-EXPERT COMPACTO	E-EXPERT ESTÁNDAR	E-EXPERT LARGO
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)	1.932	1.969 (75 kWh: 2.140)	1.989 (75 kWh: 2.167)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.609 / 1.920 / 1.900	4.959 / 1.920 / 1.900	5.306 / 1.920 / 1.900
Volumen de carga (m³)	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)	13,1	13,1	13,1
Vel. máxima (km/h)	130	130	130
Consumo mixto (Wh/km)	28,2	28,2 (75 kWh: 29,9)	28,2 (75 kWh: 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 %)	32 minutos	32 minutos (50 kWh) / 48 minutos (75 kWh)	32 minutos (50 kWh) / 48 minutos (75 kWh)
Precios desde... (euros)	42.500	42.990	43.490

E-BOXER Y E-RIFTER Máxima capacidad o multiusos

La gama eléctrica de vehículos comerciales de la marca francesa se completa con el e-Boxer, el e-Partner y la variante gemela de ésta, denominada e-Rifter y enfocada ya a un uso más familiar o mixto. Los dos últimos llegarán al mercado en la recta final del año.

El e-Boxer es la máxima expresión en cuanto a tamaño y volumen de carga de la gama comercial de Peugeot. Se impulsa con un motor eléctrico de 70 kW (96 CV) y dispone de dos tamaños de autonomía en ciclo WLTP, disponible en las versiones más cortas L1 y L2, mientras que las carrocerías L3 y L4 montan otra de 70 kWh que alarga su radio de acción hasta los 340 kilómetros. Contempla un cargador embarcado trifásico de 22 kW y tiene limitada la velocidad a 110 km/h.

Por su parte, los mencionados e-Partner y e-Rifter presumirán del mayor volumen de ventas. En ambos casos se ofrecen dos longitudes de carrocería diferentes, mantienen el mismo volumen de carga que las variantes térmicas –hasta 4,4 metros cúbicos– y contemplan hasta 800 kilos de carga útil. El motor eléctrico eroga 136 CV, y la batería de iones de litio de 50 kWh que presenta homologa una autonomía de hasta 280 kilómetros en ciclo WLTP. En una toma de 11 kW se carga en 5 horas. El cuadro de mandos i-Cockpit y la dotación en seguridad es similar a la gama de turismos, y la modularidad permite jugar entre una y siete plazas.

programar de manera remota funciones como la climatización o la propia recarga.

Tuvimos ocasión de hacer un recorrido por ciudad con el e-Expert de carrocería estándar con batería de 75 kWh. Ofrece perfiles de conducción

Eco Normal y Power, y activando el más eficiente, que limita la potencia a 60 kW, y sin lastre, consumió 20,4 kWh de media a una velocidad también media de 29 km/h. Y todo con un refinamiento y tacto general muy agradables.



EL YARIS FUE EL MÁS VOTADO POR 13 DE LOS 59 PERIODISTAS, Y SE IMPUSO SOLO EN 5 DE LOS 22 PAÍSES



Las cuatro generaciones del Yaris se han metido hasta ahora en la final del 'Car of the Year', y dos de ellas, la primera y la última, lo han ganado.

El Yaris, vencedor por segunda vez

Como ya ocurriera en el año 2000 con el primer Yaris, la cuarta generación del utilitario de Toyota se ha adjudicado el premio 'Car of the Year' en su edición 2021, un reconocimiento al progreso global que supone su nueva plataforma GA-B y a la eficiencia de su optimizada mecánica híbrida.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Casualidad o no, lo cierto es que el Yaris era el único de los siete candidatos a CotY (Car of the Year) que no presentaba en su gama ni una sola

versión necesitada de cable de recarga. Toyota no ofrece ni un eléctrico puro ni un híbrido enchufable en su nuevo Yaris, pues ha llegado a la final con una oferta mecánica, alimentada siempre de gaso-

lina, compuesta por un 1.5 de 125 CV que constituye el escalón de acceso por precio—desde 15.200 euros—, un enérgico 1.6 turboalimentado de 261 CV para la versión GR Yaris de tracción total y, como es-

trella de la familia, un 1.5 híbrido autorrecargable de 116 CV que lleva el ahorro de combustible a límites inéditos en un 'no enchufable'. Y la utilización de la nueva plataforma GA-B reporta otro buen puña-

do de virtudes, como mayor seguridad y agrado, un comportamiento que recuerda a coches más grandes, un mejor aprovechamiento del espacio o tecnologías de asistencia al más alto nivel.

El Yaris sumó puntos de 58 de los 59 periodistas que componen el jurado, y aunque solo se impuso en 5 de los 22 países europeos con representación—Francia, Hungría, Polonia, Turquía y Portugal, ex aequo en este caso—, fue el coche con más victorias parciales, pues 13 votantes le dieron como ganador. Y, más importante aún, sumó 266 puntos, 26 más que el segundo clasificado.

Esa plaza siguiente fue para el Fiat 500, o 500e, pues sólo lo está disponible en versiones eléctricas con 95 y 116 CV, cada una ligada a un tamaño de batería distinto. Votado por la totalidad de los jurados, el utilitario turinés fue el mejor de los finalistas para 10 periodistas, se impuso en 3 países—Holanda, Italia y Suiza—y totalizó 240 puntos, solo 1 por delante de los 239 del Cupra Formentor, un dinámico crossover 'made in Spain' con valores de potencia entre 150 y 390 CV al que votaron 58 de los 59 jurados, y que fue el modelo preferido de 11 periodistas. Además, venció en cuatro países: Bélgica, Eslovenia, España y Finlandia.

Que la votación estuvo bastante igualada se comprueba analizando al cuarto clasificado, el Volkswagen ID.3, un compacto eléctrico de hasta 204 CV que para algunos partía como favorito y al que dieron puntos—224 en total—absolutamente todos los jurados. Fue el más valorado por

10 periodistas, y el coche que ganó en más países: 6. En concreto, Dinamarca, Grecia, Irlanda, Noruega, Alemania y Portugal, aunque en los dos últimos ese triunfo parcial fue ex aequo.

La quinta posición—199 puntos—fue para el Skoda Octavia, berlina con plataforma MQB Evo—idéntica a la del Cupra Formentor—disponible como sedán, familiar y Scout, y a la que votaron 54 de los 59 periodistas. Y 7 de ellos escogieron al modelo checo como su favorito, mientras que por países se anotaba el triunfo en 3: Austria, Chequia y Suecia.

Sexto, con 164 puntos, se clasificó el Land Rover Defender, que ofrece variantes 90 y 110—corta y larga, respectivamente—y recibió puntos de 51 de los 59 jurados, obteniendo la mayor puntuación en 7 casos. Y por países, el todoterre-

no británico vencía en Gran Bretaña y Rusia.

El jurado de este premio europeo relegó a la séptima plaza al Citroën C4, a caballo entre compacto y crossover, y único

de los candidatos disponible con mecánicas diésel, de gasolina y eléctrica. Fue votado por 53 de los 59 periodistas europeos, siendo designado como ganador por uno de los votan-

'MEJOR COCHE DEL AÑO' EN ESPAÑA El Seat León gana el premio de ABC

El Seat León es el ganador del premio al 'Mejor Coche del Año ABC 2021', al imponerse a los otros 11 finalistas en el recuento de los votos de los suscriptores del periódico—tienen un peso del 20% en el resultado—, de los lectores—suponen el 5% de la valoración—y del jurado profesional—aportan el 75% de los puntos totales—formado por 36 periodistas especializados representantes de otros tanto medios de comunicación, entre ellos Motor 16. En la votación, el nuevo León consiguió el 15,87% de los votos emitidos, lo que le otorgó la primera posición por delante del Renault Captur, que recibió un 12,16%, y del Volvo XC40 Recharge, con un 10,34%.

ASÍ VOTÓ EL JURADO ESPAÑOL



	Pedro Martín (Motor 16)	Félix Cerezo (El Mundo)	Rafa Guitart (Highmotor)	Juan Carlos Payo (Autopista)	Xavi Pérez (El Periódico)	Pere Prat (La Vanguardia)
TOYOTA YARIS	4	4	4	5	3	1
FIAT 500	2	3	3	2	1	1
CUPRA FORMENTOR	7	5	4	7	10	10
VOLKSWAGEN ID.3	1	4	4	3	1	2
SKODA OCTAVIA	6	4	6	3	0	2
LAND ROVER DEFENDER	1	2	2	2	3	2
CITROËN C4	4	3	2	3	7	7



TOYOTA YARIS

266



FIAT 500

240



CUPRA FORMENTOR

239



VOLKSWAGEN ID.3

224



SKODA OCTAVIA

199



LAND ROVER DEFENDER

164



CITROËN C4

143

tes; aunque no se impuso en ningún país. Los 143 puntos de este 'madrileño' universal cerraban la lista.

Con su victoria, el Toyota Yaris se convierte en el tercer coche que repite título desde la creación del premio en 1964, sumándose al Renault Clio (1991 y 2006) y al Volkswagen Golf (1992 y 2013).

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

Hay que felicitar al gigante nipón por dos motivos: el primero, ganar de nuevo con un Yaris el premio europeo 'Car of the Year'; el segundo, coronar esta cuarta entrega de su utilitario con el GR Yaris, una de esas máquinas que se hacen fuertes en la memoria de quien las conduce, y que nos ha hecho recordar míticos 'carerras cliente' como los Mitsubishi Lancer Evo o los Subaru Impreza WRX. Porque, para empe-

El Toyota Yaris ha sido elegido Coche del Año en Europa por la racionalidad de su carrocería, la extrema eficiencia de su mecánica híbrida y el tacto de conducción que logra su moderna plataforma. Pero, sin duda, la presencia del brutal GR Yaris en la gama ha puesto la guinda.

zar, responde a un desarrollo independiente, ya que no deriva del Yaris convencional sino que fue creado desde cero y en paralelo con el Yaris WRC que debía debutar esta temporada en el Mundial –al final se optó

por seguir con el coche del año pasado porque la pandemia retrasó su puesta a punto–. El GR Yaris –GR de Gazoo Racing– emplea su propia carrocería –mucho más larga y ancha pero algo más baja, de

solo tres puertas y aligerada con aluminio en puertas, capó y portón, y el techo de plástico CFRP–, que aumenta la rigidez con 259 soldaduras adicionales y 14,6 metros extra de adhesivo estructural. Ni siquiera comparte la plataforma, pues en lugar de usar la moderna GA-B del Yaris 'normal' recurre a una fórmula personalizada: la parte frontal sí es GA-B, suspensión McPherson incluida, mientras que la parte trasera es GA-C –la del C-HR y el Corolla–, lo que permite montar una suspensión específica



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Con dos palabras puedo resumirlo que siento después de probar el GR Yaris: 'quiero uno'. La versión más brutal del flamante Coche del Año en Europa es un auténtico regalo para quienes pensamos que conducir no es solo unir un punto A con un punto B manejando un coche. Más que una compra, una inversión en felicidad...

Un japonés con mucho genio



PRECIO 34.500 €

	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
EMISIONES DE CO ₂ : 186 G/KM		CONSUMO *****
		PRECIO *****

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Coche de carreras matriculable. Precio justificado. Motor y cambio. Tracción y comportamiento. Seguridad. Asientos.	 Diseño del cuadro de instrumentos poco deportivo. Maletero más pequeño. Altura en plazas traseras. Sin limpiaviento trasero.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.618
Alimentación	Inyección mixta (directa e indirecta), turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	261 CV / 6.500
Par máximo/rpm	36,7 mkg / 3.000-4.600

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	38,6 km/h
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,36
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 356 / Disc. vent. 297

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	225/40 R18 - 8,0J x 18"
Marca	Dunlop Sport Maxx
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.355
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.995 / 1.805 / 1.460
Capacidad del maletero (l)	174
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	230 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,4
De 0 a 50 km/h	1,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,2 (5,5)
Recorriendo (metros)	87
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	14,5 / 16,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	17,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	26,6 / 29,2
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	30,7
De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª	3,8 / 5,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	7,6
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 1%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,3 km/h de promedio	9,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,2
En conducción dinámica	13,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,4
A 140 km/h de cruce	9,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	588
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	9,3 / 6,7
Ciclo mixto (NEDC)	7,7
Ciclo mixto (WLTP)	8,2

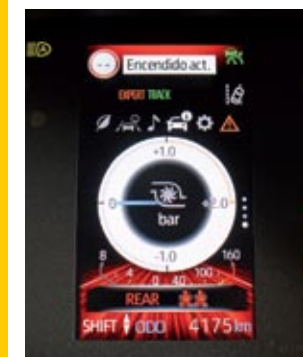
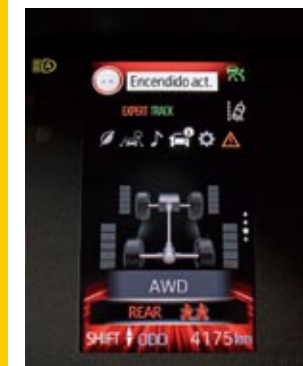




▲ Maletero 112 litros más pequeño que el del Yaris normal, pues bajo su suelo va la batería. Es para equilibrar masas y porque el motor 'llena' todo.



◀ MÁXIMA AUTOLIMITADA A 230 KM/H, CON EL MOTOR GIRANDO EN SEXTA A CASI 6.000 VUELTAS, EL YARIS GR DEJA DE GANAR VELOCIDAD. PERO AUNQUE EN AUTOPISTA VA COMO UN RAYO, LO SUYO SON LAS CURVAS. AHÍ, SE AGIGANTA. CIERTA AUSTERIDAD PANTALLA DE 8 PULGADAS, PERO SIN NAVEGADOR NI EN OPCIÓN. Y TAMPOCO HAY 'LIMPIA' TRASERO



▲ La instrumentación no tiene un diseño muy deportivo, pero sí ofrece muchas informaciones mediante un pequeño display.



▲ Nuestra unidad de pruebas era la 'básica', pero si pedimos el Pack Circuit –5.000 euros– cambian muchas cosas y es aún más eficaz.



▲▲ Una placa entre los asientos delanteros nos recuerda que ha sido desarrollado pensando en el WRC. Detrás solo hay dos plazas, y muy bajas.



▲ Cambio manual de seis marchas prácticamente perfecto: rápido, preciso, con recorridos cortos y desarrollos muy 'racing'...

de doble triángulo, en vez del eje torsional de las variantes 'turísticas', más una vía trasera 36 milímetros mayor.

Sumemos a eso la tracción total permanente GR-Four con embrague central multidisco –puede pasar del reparto 100:0 al 0:100–, frenos con pinzas fijas en ambos trenes y enormes discos –ventilados y de 356 milímetros delante, más grandes que los de un Porsche 911 Carrera S de 450 CV, y de 297 milímetros detrás, mayores que los del Alpine A110–, un cambio manual de seis marchas que Lotus usó en sus últimos biplazas y, por supuesto, un motor de fábula: el tricilíndrico más potente del mercado, un 1.6 con admisión y escape variables, turbo e inyección mix-

ta –indirecta a bajo régimen, directa a alto régimen y con ambas operando en la zona intermedia–. Sus 261 CV significan que cada litro de cilindrada genera 161,3 CV. Y ha sido ubicado 21 milímetros más atrás para equilibrar mejor el reparto entre ejes de los 1.355 kilos que pesa el conjunto.

Desglosamos todo porque da gusto repasar semejante 'obra', aunque pensar tanto en los rallies ha tenido también sus costes, pues respecto a las otras versiones pierde una plaza y muchísima altura al techo en la segunda fila –hay solo 82 centímetros, insuficiente para adultos de talla media– y ve reducido su maletero a 174 litros. En su dotación, además, se echa de menos algún ele-

mento importante, como el limpiaviento trasero o el navegador. Tampoco hay marcos en las ventanillas de las puertas, aunque eso nos parece un punto realmente exclusivo.

Al entrar te reciben unos asientos estupendos por sujeción y confort, y aunque van un poco altos, al final hallas una buena postura. Pero salvo el volante firmado por GR, los pedales metálicos o mínimos detalles decorativos en rojo, todo lo que hay a la vista es poco 'racing'. Por ejemplo el cuadro de instrumentos, aunque su display central ofrece datos útiles como presión y temperatura del aceite, soplado del turbo o distribución del par entre ejes.

Y la pantalla central de 8 pulgadas, con prácticos mandos

de acceso rápido a cada lado, pone el toque refinado.

Pero lo mejor está por llegar. Pulsas el botón de arranque y cobra vida el tricilíndrico, que al ralentí ni suena ni vibra mucho. Al meter primera ya ves que el cambio es una delicia y que el embrague no va duro, buenos ingredientes para hacer del GR Yaris nuestro utilitario de uso diario si nos gusta ir con un coche del WRC a todas partes. Porque el motor, además, es más dulce de lo esperado, y empuja progresivamente desde bajo régimen. También la dirección es precisa y rápida, y relativamente suave, y los frenos tienen buen tacto.

Vamos por ciudad y ya hay quien mira intrigado, cómo diciendo "qué demonios es eso"

pese a su relativa discreción. Y sales a autovía camino de territorios más propicios y te das cuenta de que, pese a no medir ni cuatro metros, avanza con

aplomo de coche más grande. Y cada vez que aceleras... ¡hiperespacio! No corre mucho, sino lo siguiente... Sobre todo si lo mantienes entre 3.500 y

6.500 vueltas, régimen en el que te sientes Ogier, Evans o su nuevo jefe Latvala.

¿Suficientes los 5,5 segundos anunciados para alcanzar 100 km/h? pues le hemos medido 5,2... Y 1,7 para pasar de 0 a 50 km/h, ya que sale como un disparo ayudado por su tracción perfecta y el agarre de los Dunlop Sport Maxx 225/40 R18 que lleva de serie. Incluso en sexta, los adelantamientos son pan comido gracias a unos desarrollos cortitos que realzan el brío salvaje de este Yaris montado casi artesanalmente en Japón, a un ritmo de 25.000 unidades anuales.

Pero, al mismo tiempo, es muy fácil de conducir; incluso a ritmos inconfesables. Apuntas, aceleras y se mete en la cur-

va; y si ésta se cierra, giras más el volante, aceleras más fuerte y el GR Yaris entra. Hasta diríamos que da igual si vamos en el modo Normal –60 por ciento de par delante–, Sport –30 por ciento delante– o Track –reparto 50:50–, pues la tracción GR-Four varía la distribución por sí sola si es necesario. Y frena siempre, por más que abusos del pedal; aunque las distancias no sean de récord: 54,6 metros desde 120 km/h.

Además, podemos radicalizarlo con el Pack Circuit: Michelin Pilot Sport 4S en medida 225/45 R18, diferenciales delantero y trasero tipo Torsen, suspensión GR más firme, llantas BBS forjadas más ligeras... Pero nos gastaríamos 5.000 euros y perderíamos confort.

► SUS RIVALES



FORD FOCUS ST 2.3 ECOBOOST 280 CV

Podríamos pensar en el Fiesta ST de 200 CV como rival directo, pero se queda 'corto'. Y aunque el Focus ST no tiene tracción total, se acerca al empuje del Yaris. Ahora, 31.039 euros.

Precio	36.812 €
Maletero	375 litros
Consumo	8,0 l/100km
0 a 100 km/h	5,7 seg.



MINI JOHN COOPER WORKS 3P 231 CV

Por talla y concepto tiene un aire, y el Mini alcanza 246 km/h, gasta menos y tanto sus plazas traseras como el maletero son algo mejores. Y aún así, nada que hacer frente al Yaris...

Precio	35.900 €
Maletero	211 litros
Consumo	6,6 l/100km
0 a 100 km/h	6,3 seg.



RENAULT MÉGANE R.S. TCE 300 CV

Otra opción similar al Focus ST, pues es más grande y potente que el GR Yaris pero carece de tracción total. Y el precio es tentador. Por empuje se acerca también al nipón.

Precio	31.395 €
Maletero	384 litros
Consumo	8,1 l/100km
0 a 100 km/h	5,7 seg.

Comienza su reinado

El Seat León estrena el galardón de Mejor Coche del Año 2021 en España, y nosotros aprovechamos la ocasión para destacar sus numerosas virtudes. Y entre ellas encontramos esta variante Sportstourer 1.5 eTSI DSG de 150 CV, asociada a un eficiente sistema híbrido ligero de 48V que limita el consumo sin lastrar su rendimiento ni su excelente dinámica. Y presume de etiqueta ECO.



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

El Seat León acaba de estrenar el prestigioso galardón de Mejor Coche del Año en España 2021. Y lo hace por sus múltiples atributos, incluyendo entre ellos su amplia gama. Y en ella encontramos esta eficiente versión 'mild hybrid', que aunque no sea la panacea en cuanto a consumo, sí conle-

va virtudes como la etiqueta medioambiental ECO. Y eso se traduce en ventajas en cuanto a las limitaciones de movilidad por el centro de las ciudades, además de descuentos en la zona de aparcamiento regulada, impuesto de circulación más asequible... Y combinamos esa tecnología con la carrocería Sports-tourer, que gana adeptos día a día. Y es lógico. Más allá de

cuestiones estéticas, que juegan cada vez más a su favor, nos beneficiamos de un maletero que presume de 620 litros, uno de los más generosos de la clase, ideal para sacarle provecho en familia o de cara al ocio. Y tranquilos, pues salvo que seamos Fernando Alonso no notaremos diferencias dinámicas con respecto al León de cinco puertas. Todo parte desde el conoci-

do bloque 1.5 eTSI de 150 CV, que recibe el apoyo eléctrico de un pequeño generador que se alimenta desde una batería de iones de litio que funciona a 48V. Asiste en fases de aceleración y recuperación, pero el motor eléctrico nunca mueve el vehículo por sí mismo. La batería se recarga por efecto de la frenada regenerativa y se ubica debajo del asiento del copiloto. Por lo

tanto, no resta habitabilidad ni volumen de carga. Esta tecnología sólo se asocia a la transmisión automática DSG7, ahora con una gestión totalmente electrónica, más rápida y refinada en su funcionamiento. El cambio manual secuencial sólo podemos realizarlo con las levas del volante –la palanca es minúscula–, y cuenta con un programa deportivo. Si echamos un vistazo a las prestaciones, no defraudan lo más mínimo. Acelera bien, recupera mejor todavía y se mostrará solvente a la hora de realizar adelantamientos. En esta maniobra, pasar de 70 a 110 km/h en carretera se traduce en 5,3 segundos y solo 135 metros de pista libre.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

a 'marca España', bajo el paraguas del Grupo Volkswagen, tiene en el Seat León uno de sus productos más exportables. Eso, fuera. Aquí estrena el galardón de Mejor Coche del Año, y argumentos no le faltan. Hemos probado esta atractiva variante familiar, amplia, confortable, dinámica y eficiente gracias al sistema 'mild hybrid' de 48V que porta, y que limita en parte el consumo, además de conquistar la etiqueta medioambiental ECO.

Pero se trata de la variante eTSI, con hibridación ligera, y cobra especial interés el consumo. Es una solución sencilla, pero que permite firmar un consumo medio durante la prueba de 6,4 litros –homolo-

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 eTSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler. Hibridación de 48V.
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	51,8 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7,5J x 17"
Neumáticos en el test	225/40 R18 (Bridgestone)
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.411
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.642 / 1.799 / 1.437
Capacidad del maletero (l)	620 - 1.600
Capacidad del depósito (l)	45

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	221 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,3
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,8 (8,7)
Recorriendo (metros)	146
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	28,1
De 80 a 120 km/h en D	6,1
Recorriendo (metros)	174
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h	13,2
A 100 km/h	35,5
A 120 km/h	50,9

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,0 km/h de promedio	7,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,0
En conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,4
A 140 km/h de cruce	7,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	703
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja / velocidad media	7,5 / 5,5
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	4,9 / 5,9
Consumo combinado	5,7



PRECIO		33.196 €	NUESTRA VALORACIÓN		
 EMISIONES DE CO₂: 131 G/KM (WLTP)	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****		Dinámica ágil y estable. Tacto agradable de motor y cambio DSG. Calidad general. Dotación de serie. Etiqueta ECO. Consumo.	 Mandos de luces y algunas funciones de la pantalla táctil poco intuitivos. Conducción predictiva algo intrusiva. Túnel central.
	ACABADO	*****			
	PRESTACIONES	*****			
	CONFORT	*****			
	SEGURIDAD	*****			
	CONSUMO	*****			
	PRECIO	*****			



▲▲ El maletero, enorme, ofrece 620 litros, ampliables hasta los 1.600 si se abate el respaldo trasero, divisible en secciones 60:40. La rueda de repuesto minimizada cuesta 103 euros.



►► Las butacas delanteras ofrecen un gran confort, pero sorprende aún más el gran espacio disponible para las piernas en las plazas traseras, pese a que el túnel central es demasiado voluminoso.



DINÁMICA EFICAZ
EL ACABADO FR
PRESUME DE UNA PUESTA
A PUNTO MÁS DEPORTIVA.
LA SUSPENSIÓN
ADAPTATIVA DCC SE
MONTA DE SERIE
INTERIOR
EL CONJUNTO SE REMATA
CON UNA CALIDAD
EXCELENTE. ESTA
VARIANTE 'MILD HYBRID'
SÓLO SE OFRECE CON
CAMBIO DSG



◀◀ La pantalla táctil de 10 pulgadas del salpicadero ofrece una gran resolución y es muy completa. Pero quizás hubiera sido bueno apoyarse en mandos físicos 'fuera' para conseguir un manejo más intuitivo.



◀◀ El cuadro de mandos Digital Cockpit es de serie, y ofrece varias configuraciones para adaptarse al gusto o a las necesidades que requiera el conductor en cada momento.



▲ La transmisión DSG de siete relaciones cuenta ahora con una gestión totalmente electrónica. La minúscula palanca obliga a recurrir a las levas para cambiar 'a mano' secuencialmente.

ga 5,7-, y eso son casi 0,4 litros menos que la variante manual con la misma potencia, pero sin 'hibridar'. E importante: sin ceder prestaciones.

Para calmar la 'sed', el bloque 1.5 eTSI también cuenta con un eficaz sistema de desconexión automática de dos de los cuatro cilindros cuando la carga del motor lo permite. Un aviso en el cuadro informa de ello, porque si no sería casi imposible detectarlo por la suavidad con que lo hace. Algo similar ocurre cuando se activa la función de avance por inercia. Si notaremos algo de retención extra cuando actúa la frenada regenerativa que carga la batería.

Dinámicamente, el León siempre ha sido uno de los

referentes de su segmento. Y mantiene esa condición, beneficiado por la nueva plataforma MQB Evo. Si a eso añadimos el acabado deporti-

vo FR, con una puesta a punto más firme y una dirección progresiva, la cosa pinta bien.

Se muestra ágil en curva, tracciona bien, balancea lo jus-

to—monta de serie suspensión adaptativa DCC—, la dirección es rápida y precisa—apenas 2,2 vueltas de volante entre topes—, frena en 35,5 metros desde 100 km/h... Su generoso arsenal tecnológico permite apostar por una conducción predictiva, que en ocasiones resulta algo intrusiva.

Desde el asistente Drive Profile podemos elegir entre los perfiles de conducción Eco, Comfort, Normal, Sport e Individual. De esta forma se puede variar la personalidad del vehículo al modificar parámetros del cambio, del acelerador, de la dirección y de la amortiguación. Ojo, que esta última cuenta con ¡15 niveles de ajuste! Quedará bien para presumir con el cuñado, pe-

ro quizás sea excesivo para un coche de calle.

Lo bueno, y malo, es que los asistentes de conducción, como muchas funciones, se activan desde la pantalla táctil del salpicadero de 10 pulgadas. Y la falta de mandos físicos en el salpicadero provoca que no sea demasiado intuitivo porque hay que realizar varios pasos. Algo similar ocurre con la climatización. Otra cosa es la resolución y el completo sistema multimedia que lleva.

El conjunto se remata con una calidad excelente, la ergonomía es buena, las butacas delanteras son confortables y detrás nos encontramos con una habitabilidad que sorprende por el enorme espacio que ofrece para las piernas.



▲ Esta variante 1.5 eTSI cuenta con un sistema híbrido ligero de 48V y desconexión automática de dos cilindros cuando la carga del motor lo permite, dos aliados vitales a la hora de rebajar el consumo.

El acabado FR GO XL dispara la factura hasta los 33.196 euros—30.096 con descuentos promocionales—, pero a cambio disfrutaremos de una dotación excepcional: clima-

tizador de tres zonas, aparcamiento automatizado Park Assist, cámara trasera, alerta y mantenimiento de carril, control de crucero adaptativo con función de atascos, faros

Full LED, asistente de luces de carretera, control del ángulo muerto, frenada de emergencia, navegador, reconocimiento de señales, conectividad Full Link...

► SUS RIVALES



FORD FOCUS SPORTBREAK ST LINE X 1.0 MHEV 155 CV

Es el único que monta un motor tricilíndrico y el sistema híbrido ligero de 48V sólo se asocia con el cambio manual. Consume algo menos y resulta más barato.

Precio	29.811 €
Maletero	608 l
Consumo	5,4 l/100km
0 a 100 km/h	9,0 seg.



HYUNDAI i30 CW 1.5 T6DI 48V 7DCT 160 CV N-LINE X

Muy equilibrado en todos los frentes y confortable en marcha, pero dinámicamente no es tan ágil. La solución 'mild hybrid' es muy similar al León y Golf.

Precio	34.560 €
Maletero	602 l
Consumo	6,1 l/100km
0 a 100 km/h	8,8 seg.



VW GOLF VARIANT R-LINE 1.5 eTSI 150 CV DSG7

Es el alma gemela del Seat León y comparte plataforma y toda la tecnología con el modelo español. Es la referencia del segmento y por eso más caro...

Precio	38.045 €
Maletero	611 l
Consumo	5,9 l/100km
0 a 100 km/h	8,7 seg.

Especialidad de la casa

El Sorento siempre ha sido un escaparate donde Kia mostraba su potencial y su progreso en tecnología, calidad o diseño. Pero, sin desmerecer a sus antecesores, con esta nueva entrega lo borda de verdad, pues el SUV coreano, una gran opción de siete plazas, es un conjunto redondo que se lo pone difícil tanto a los fabricantes generalistas como a los premium. Y el híbrido, más.



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

Comencemos por una de esas cosas que apetece contar: actualmente, si pensamos adquirir un Sorento 1.6 T-GDi HEV 4x4 –con acabado Emotion, pues el más asequible y ya bien equipado nivel Drive se reserva a la variante 4x2– Kia nos aplica un descuento de 8.956 euros –sí, casi un millón y medio de las antiguas pesetas– que deja la factura en 47.844 euros; o en 51.444 si pedimos el Pack Luxury que montaba nuestra unidad de pruebas. Y eso no es tanto dinero si valoramos el tamaño del SUV co-

reano, sus 230 CV, la completa dotación de serie o esa etiqueta ECO que facilita la vida en ciudad, y que otras marcas generalistas no ofrecen aún en modelos todocamino de siete plazas como Hyundai Santa Fe, Peugeot 5008, Seat Tarra- co, Skoda Kodiaq o Volkswagen Tiguan Allspace. Una excepción sería el recién llegado Toyota Highlander, con tracción total y mecánica hí- brida de 248 CV, que arranca en 52.000 euros. De hecho, para hallar una oferta amplia de SUV con pegatina ECO en su parabrisas hay que apuntar a fabrican- tes premium, y o bien los ele-

gimos más pequeños para no disparar el precio o maneja- mos un presupuesto mayor. Pero es que, además, el nuevo Sorento se mueve có- modamente entre genera- listas y premium, pues esta cuarta generación es un pro- ducto muy serio, un auténti- co muestrario rodante de las capacidades de Kia a la hora de crear productos con empa- que. Porque si del primer So- rento (2002-2009) al segundo (2009-2015) ya hubo un sal- to radical al pasar del chasis de largueros al monocasco, el ahora lanzado también pro- gresa en el sentido adecuado, pues estrena una nueva pla-

taforma cuyo bastidor es 21,3 kilos más ligero pero un 4 por ciento más rígido, y tiene 35 milímetros extra de distancia entre ejes, de modo que con parecida longitud –crece un centímetro, hasta los 4,81 me- tros– gana amplitud, robustez, calidad de pisada... Es la teoría, pero se cumple en la práctica. Porque cuando accedes al interior aprecias una atmósfera refinada y que muchos ya calificaríamos de premium. No es solo una per- cepción, sino que luego ana- lizas todo y ves que está bien hecho de verdad: estupendos materiales salvo alguna pieza concreta de plástico duro, un

ajuste magnífico y originali- dad en el diseño –por ejemplo, esos ocho aireadores reparti- dos por el salpicadero– que no resta funcionalidad. Aun- que si tuviésemos que desta- car algo sería la ergonomía, esa parcela donde décadas atrás los alemanes eran refe- rentes pero que ahora pare- ce liderada por las dos firmas coreanas del grupo Hyundai. Todo está donde parece más lógico, prima el orden y pese a que hay múltiples funciones disponibles se conserva el ma- nejo intuitivo. Y se ve en deta- lles como la distribución de los botones en el volante, la pre- sencia de bastantes mandos

de acceso rápido en torno a la pantalla táctil central de 10,25 pulgadas –dotada del innova- dor sistema UVO Connect– o selectores tan imaginativos, y prácticos, como la rueda que permite elegir entre los mo- dos de conducción Eco, Sport y Smart –este último ‘aprende’ del conductor para adaptarse a su estilo–, pues pulsándola sirve también para escoger el programa de uso ‘off road’ del sistema Terrain Mode: Nieve, Barro o Arena. Nos gustaría que hubiese cuentavueltas, al menos en el modo Sport, pero la instru- mentación digital se ve bien y estrena una función muy útil:

al activar el intermitente de di- rección, parte de la pantalla se convierte en un monitor retro- visor que abarca una amplia zona del ángulo muerto late- ral, de forma que ganamos se- guridad al cambiar de carril o girar en los cruces. Pero el habitáculo conven- ce también por espacio, con- fort y versatilidad. Las plazas delanteras, por ejemplo, son estupendas por sus cotas –151 centímetros de anchura al ni- vel de los hombros– y el di- seño de los asientos; aunque para amplitud, la de la segun- da fila, que carece de un túnel de transmisión que incordie al ocupante central, permite

ajustar su banqueta 13 centí- metros a lo largo por seccio- nes asimétricas y cuenta con 137,5 centímetros de anchura al nivel de las caderas y mucho hueco para las piernas. O sea, que tres adultos se acoplan ahí de cine. Por contra, la tercera fila parece más una solución pa- ra emergencias o viajes cortos por sus 83 centímetros de altu- ra al techo. Pero dos chavales no muy crecidos caben bien, pues hay 108 centímetros de anchura y los 59 centímetros de espacio longitudinal pue- den convertirse hasta en 72 si avanzamos la segunda fila. En cuanto al maletero,



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Puede parecer mucho dinero, pero es que nos llevamos un amplio y equi- padísimo SUV de siete pla- zas con tracción total y una mecánica híbrida de 230 CV que aparece etiqueta ECO, de modo que admite usos en ciudad, viajando en familia por carretera y circulando por pistas o sobre nieve, aunque sea poco ‘todoterreno’.

PRECIO		56.800 €
EMISIONES DE CO ₂ : 168 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
PRECIO		*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Calidad y agrado de uso. Garantía. Precio y equipamiento. Confort. Amplitud y versatilidad. Frenos. Etiqueta ECO.	- Poca altura en la tercera fila. Prestaciones para su potencia. Consumo sensible al uso. Aptitudes ‘off road’.



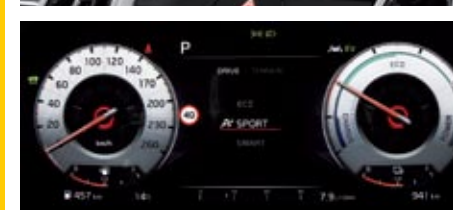
▲ Con cinco plazas en uso, el volumen del maletero oscila entre 608 y 813 litros, según movamos la segunda fila.



◀ La tercera fila cuenta con sus propias salidas de aire y mandos de climatización.



PARA BUENAS PISTAS ES BUEN 'CAMINERO', PERO CUANDO LA COSA SE COMPLICA... PORQUE TIENE SOLO 174 MILÍMETROS DE ALTURA LIBRE Y SUS ÁNGULOS 'OFF ROAD' SON JUSTOS. UN INTERIOR DE NIVEL POR CALIDAD DE AJUSTE Y MATERIALES, PERO TAMBIÉN POR ERGONOMÍA, DOTACIÓN, TECNOLOGÍA...



◀ Tanto el acabado básico Drive –una lástima que no esté disponible si queremos tracción total– como el Emotion probado equipan pantalla central táctil de 10,25 pulgadas con navegación y todo tipo de funciones; algunas muy innovadoras.

◀ Toda la gama incluye el cuadro de instrumentos Supervision de 12,3 pulgadas, que se configura según el modo de conducción, aunque no tiene cuentavuelvas ni en Sport. El Head-up Display es opcional.



▲▲ La tercera fila es solo apta para chavales; y no por falta de espacio para piernas, sino por la escasa altura –83 centímetros es poco– y la elevada posición del suelo. En cambio, las dos primeras filas son magníficas por amplitud y confort.



▲▲ Junto a la rueda de selección del cambio, que es más grande, va otra con la que elegimos los modos de conducción y, pulsándola, los programas 'off road'. Todo fácil.

cuando se alza eléctricamente el portón encontramos un compartimento regular y generoso, cuyo volumen va de los 179 litros si están las tres filas en uso a los 1.996 si solo necesitamos dos plazas. Y cuando utilizamos cinco plazas, 608 litros con la banqueta atrás y 813 si la avanzamos. En todos los casos, además, son solo 8 litros menos que en las versiones 'no híbridas', lo que se ha logrado situando la batería de 1,49 kWh bajo la segunda fila. Y ojo, porque tenemos hasta rueda de repuesto de uso temporal.

Puestos a criticar algo señalaríamos la política de op-

ciones, pues al margen de la pintura metalizada solo se ofrece el ya citado Pack Luxury –ver cuadro de equipamiento en página 44–, que cuesta 3.600 euros pero junta elementos que muchos querían elegir por separado 'a la carta', como tapicería de piel, Head-up Display, asientos de ajuste eléctrico, pedales metálicos, estribos laterales...

En lo que se refiere al capítulo mecánico, aunque Kia contempla un moderno motor diésel 2.2 CRDi de 202 CV ligado al nuevo cambio automático DCT de ocho marchas, hemos optado –le vemos más futuro– por el 1.6 T-GDi HEV

con etiqueta ECO, un híbrido autorrecargable de 230 CV –180 de gasolina más 60 del motor eléctrico– que se asocia también a una caja automática, pero de convertidor y con seis marchas. Con buen criterio, la marca permite elegir entre tracción 4x2 –delantera– y 4x4, que es la aquí probada.

La parte de gasolina ya es particularmente avanzada, pues se trata de un 1.6 turboalimentado y de inyección directa dotado de distribución variable CVVD: regula el tiempo de apertura de las válvulas de admisión y escape en función de las condiciones de conducción, en lugar de funcionar

con tiempos de apertura fijos, lo que favorece el rendimiento a regímenes bajos y medios, además de optimizar la eficiencia de carburante.

Sobre la carretera eso se traduce en un empuje muy progresivo, y aunque podría esperarse algo más de sus 230 CV –la velocidad punta está limitada a 193 km/h y le hemos medido una aceleración de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos, una décima mejor de lo anunciado–, al final lo que prevalece es el agrado de uso y la seguridad rutera. Y que no sea un 'misil' no significa que no ande muy bien, pues recupera de 80 a 120 km/h en 6



▲▲ Hablar de deportividad sería excesivo, pero el nuevo Sorento va mucho mejor que el anterior al límite; y su frenada es antológica.

segundos exactos, lo que no está nada mal. Y por debajo de 120 km/h es relativamente frecuente verle funcionar en modo eléctrico, lo que optimiza el confort acústico y reba-



ja el consumo. En ese sentido, los 8,4 l/100 km de media real en nuestro exigente recorrido mixto no quedan tan lejos de los 7,4 homologados, y nos parece un valor adecuado pa-

ra un SUV de siete plazas con su talla, peso y potencia.

En viajes por autovía a ritmo legal ronda los 9 litros, y como el tanque admite 67 disfrutamos de una autonomía

suficiente entre repostajes. Y disfrutaremos también de sus bondades dinámicas, pues el nuevo Sorento va mucho mejor que el anterior por estabilidad, precisión y rapidez de la dirección, motricidad y, sobre todo, frenada, ya que los 49,0 metros que ha necesitado para detenerse desde 120 km/h son de matrícula de honor.

En cuanto al rendimiento fuera del asfalto, cumple bien por tracción –el Terrain Mode ayuda a dosificar mejor el par según el agarre– pero tiene poca altura libre al suelo –174 milímetros– y sus ángulos de ataque –16,8 grados– y salida –21,3– son un poco justos.

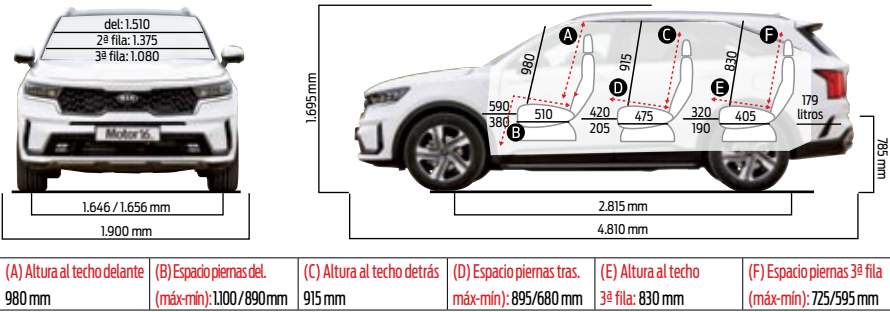
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR DE COMBUSTIÓN	1.6 T-GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros / Válvulas	4 en línea / 16
Combustible	Gasolina
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Compresión	10,5 a 1
Potencia máxima (CV/rpm)	180 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	270 / 1.500-4.500
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imán permanente
Posición	Delantera
Tensión nominal (V)	270
Potencia máxima	44,2 kW (60 CV)
Par máximo	264 Nm (26,9 mkg)
BATERÍA	Iones de litio
Voltaje nominal (V)	270
Peso de la batería (kg)	55
Capacidad (kW/h)	1,49 kWh
Autonomía en modo EV (km)	N.d.
POTENCIA MÁX. CONJUNTA PAR MÁXIMO CONJUNTO	230 CV
TRANSMISIÓN	35,7 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,53
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 325 mm / Discos 305 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/55 R19 - 7,5Jx19"
Marca	Continental
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.922
Capacidad del depósito (l)	67
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,35
Maletero (7 pla./ 5 pla./ 2 pla.)	179 / 608-813 / 1.996



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla de 10,25" y navegador	▲		
Head-up Display			▶
Asientos del./tras. calefactados	▲		
Volante calefactado	▲		
Respaldos posteriores partidos	▲		
Cargador inalámbrico smartphone	▲		
Tapicería en piel Nappa			▶
Techo panorámico eléctrico	▲		
Faros de LED	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Selector modos de conducción	▲		
Amortiguación regulable		▼	
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag central delantero	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Lector de señales de tráfico	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Aviso colisión y frenada automática	▲		
Control ángulos muertos y monitor	▲		
Detector de fatiga	▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero	▲		
Control cruceo adaptat. y Stop&Go	▲		
Asistente de colisión intersecciones	▲		
Cámara trasera y cámara de 360º	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Sensores aparcamiento del./tras.	▲		
Rueda de repuesto temporal	▲		
Sensor presión de neumáticos	▲		
Llamada de emergencia eCall	▲		

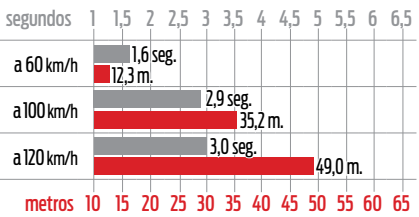
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 500. Pintura Clear White: 250. Pack Luxury (estribas laterales, Head-up Display, estacionamiento remoto desde el mando, pedales deportivos, tapicería en piel Napa, asientos delanteros regulables eléctricamente y ventilados, asiento del conductor con ajuste lumbar y función de memoria): 3.600.

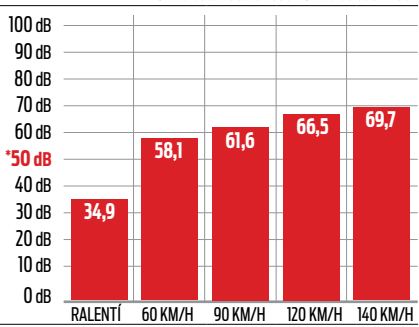
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	193 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,5
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,9 (9,0)
Recorriendo (metros)	146
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	28,0
De 80 a 120 km/h en D	6,0
Recorriendo (metros)	168
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	8,1
A 21,9 km/h de promedio	
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,3
Conducción dinámica	12,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,0
A 140 km/h de cruceo	10,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,4
AUTONOMÍA MEDIA	797
Kilómetros recorridos	
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja / media	7,2 / 6,3
Media de velocidad alta / muy alta	6,2 / 9,2
Ciclo combinado	7,4

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	KIA SORENTO 1.6 T-GDI HEV EMOTION 4X4 7 PLAZAS	AUDI Q5 40 TDI QUATTRO-ULTRA S TRONIC	MERCEDES-BENZ GLC 200 4MATIC	TOYOTA HIGHLANDER ELECTRIC HYBRID 2.5 ADVANCE
Precio	56.800 euros (47.844 con dto.)	52.930 euros	53.600 euros	59.000 euros (52.000 con dto.)
Cilindrada	1.598 cc	1.968 cc	1.991 cc	2.487 cc
Potencia gasol.	180 CV / 5.500 rpm	204 CV / 3.800-4.200 rpm	197 CV / 5.500-6.100 rpm	190 CV
Potencia electr.	60 CV	2 CV	14 CV	54 CV + 182 CV
Potencia total	230 CV	204 CV	197 CV	247 CV
Par máximo	35,7 mkg	40,8 mkg	32,7 mkg	N.d.
Cambio	Automático, 6 velocidades	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático, 9 velocidades	Automático de variador CVT
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumo	7,4 l/100 km (WLTP)	6,3 l/100 km (WLTP)	8,0 l/100 km (WLTP)	7,0 l/100 km (WLTP)
Emisiones	168 g/km CO2	166 g/km CO2	183 g/km CO2	158 g/km CO2
Autonomía	905 kilómetros	1.111 kilómetros	825 kilómetros	928 kilómetros
Vel. máxima	193 km/h	222 km/h	215 km/h	180 km/h
0 a 100 km/h	9,0 segundos	7,6 segundos	7,9 segundos	8,3 segundos
Maletero	179 / 608-813 / 1.996 litros	550 / 1.550 litros	550 / 1.600 litros	268 / 579 / 1.909 litros
Dimensiones	4.810 / 1.900 / 1.695 mm	4.682 / 1.893 / 1.662 mm	4.658 / 1.890 / 1.644 mm	4.966 / 1.930 / 1.755 mm
Depósito comb.	67 litros	70 litros (+24 litros AdBlue)	66 litros	65 litros
Peso	1.922 kilos	1.880 kilos	1.800 kilos	2.015 kilos
A favor +	Se beneficia de un descuento que le convierte en el más asequible del cuarteto, y tiene la mejor garantía. Es amplio, muy cómodo y tiene un gran maletero, y presume de calidad y un equipo de serie completísimo. Frena de cine y ha evolucionado muy bien.	Gracias a su mecánica diésel con hibridación suave de 12V combina la etiqueta ECO con un gasto muy bajo y una autonomía enorme. Y con menos potencia, el Audi anda más que el Sorento híbrido. Disfruta de una calidad excepcional y tiene un rendimiento algo más deportivo.	De los cuatro SUV con etiqueta ECO comparados es el menos potente, pero el segundo mejor por prestaciones, solo superado por el Audi. Es el más compacto –eso es útil en ciudad– y el más ligero, y presume de un comportamiento bastante dinámico.	Ofrece siete plazas y un buen maletero, destacando sus 268 litros con las tres filas en uso. Y gasta ligeramente menos que el Sorento HEV. El precio de partida es alto pero se beneficia de un importante descuento. Y el equipamiento de seguridad es muy completo.
En contra –	Su tamaño y peso lastran un poco las prestaciones puras, como velocidad punta y aceleración desde parado. Y a la tercera fila le falta altura al techo. El gasto es sensible al tipo de uso y la agilidad 'off road' es justa.	Por un dinero 'similar' a lo que cuesta el Sorento probado, en Audi hay que conformarse con un Q5, que es 13 centímetros más corto y tiene solo cinco plazas. El equipamiento de serie es menos generoso y hay que recurrir a opciones bastante caras.	No es híbrido autorrecargable, sino un Mild Hybrid como el Audi. Pero como el motor del GLC es de gasolina –el Q5 es diésel–, es el que más gasta. Es 15 centímetros más corto que el Kia, lo que se nota en la amplitud; y tiene cinco plazas.	Es el más pesado de los cuatro y, como sucede en el Kia, tiene unas prestaciones más moderadas de lo que haría pensar su potencia. El cambio automático de variador es el de tacto menos deportivo. Y su talla es muy grande para la ciudad.

EL DETALLE

SORENTO PHEV Mucho más eléctrico

El Sorento HEV probado nos parece una opción muy racional, pero si pensamos hacer mucha ciudad o mucho trayecto casa-trabajo-casa, el Sorento Plug-in Hybrid que llega ahora será aún me-

jor idea. Porque mantiene el 1.6 T-GDi de 180 CV pero añade un motor eléctrico de 91 CV –totaliza 265 CV– y una batería de 13,8 kWh que podemos recargar a 7,2 kW y da para cubrir 57 kilómetros de media WLTP en modo eléctrico, o 70 en ciudad. Por eso el gasto medio de gasolina baja a 1,7 l/100 km. Y acelera algo mejor: de 0 a 100 km/h en 8,7 segundos.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,20 euros/km. Coste financiero: 1,16 euros/km. Coste km total: 1,36 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 206 euros/año. Seguro a todo riesgo: 405 euros/año con franquicia de 290 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

KIA

Kia Motors Iberia, S.A.U. C/Anabel Segura, 16. 28108-Alcobendas (Madrid.) Tlf: 91 579 466.

GARANTÍA

7 años o 150.000 kilómetros (3 primeros años sin límite de kilometraje)

RED DE POSVENTA

122 puntos de asistencia en España.

www.kia.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 60.650 EUROS

44 MOTOR16 | MOTOR16 45

Citius, altius, fortius

Se trata de una expresión latina que significa "más rápido, más alto y más fuerte", y además de ser el lema de los Juegos Olímpicos, se ajusta como un guante a la poderosa imagen del Audi RS Q8, un aparato de 600 caballos y 2,4 toneladas que cuesta 160.000 euros.

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

Bienvenidos al mundo de los SUV con motor V8 de alta cilindrada y potencia, a un territorio en el que peso, consumo y precio dejan de ser determinantes en la decisión de compra en aras de otras cifras que cobran mayor protagonismo, como la de los caballos, el número de cilindros o las prestaciones. Hace años que este tipo de vehículos existe, pero pare-

ce que la moda SUV en Europa ha disparado las novedades en este segmento, además de convertirlos en modelos casi de culto. Aunque para culto el que se profesa a estos 'tanques de carreras' en Estados Unidos, una paradoja en un país con los límites más estrictos de velocidad. Sólo por recordar algún detalle, en 1998 el Jeep Grand Cherokee Limited 5.9 V8 desarrollaba 237 CV y aceleraba de 0 a 100 km/h en 8,2 segundos. Y era un fuera de

serie. Ahora, Dodge acaba de presentar en aquel mercado su Durango SRT Hellcat, con motor V8 6.2, para convertirse en el SUV no eléctrico más potente del mundo, con 710 CV y 875 Nm de par máximo. La marca estadounidense asegura que el 'angelito' acelera de 0 a 97 km/h en 3,5 segundos, el mejor dato frente a sus rivales europeos. Pero al margen de la potencia o las prestaciones, en Europa el planteamiento es otro. Por ejemplo, en España

se venden alrededor de 60 alternativas con carrocería SUV y motores de más de 500 CV, pero en casi todos se ha cuidado de manera especial el tema del consumo, sobre todo obligados por una normativa de emisiones mucho más exigente. Sin ir más lejos, nuestro protagonista, el Audi RS Q8, además de tener derecho –por ahora– a la etiqueta ECO gracias a la tecnología Mild Hybrid de 48 voltios, añade sistema de desconexión de ci-

lindros, función Stop/Start y conducción 'a vela' por inercia cuando levantamos el pie del acelerador. También un modo de conducción Efficiency muy eficaz. Con estas inestimables ayudas el RS Q8 ha conseguido homologar un consumo



LA CLAVE
amas@motor16.com

Se codea de tú a tú con lo más granado de marcas como Porsche, BMW, Lamborghini o Mercedes-Benz. Pero los 600 CV llegan en este caso asociados al estilo, calidad, agrado y efectividad habituales en la marca de los cuatro aros. El RS Q8 combina la deportividad de cualquier RS, pero en formato XXL. ¡Brutal!

PRECIO	160.470 €
 EMISIONES DE CO ₂ :	312 g/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
	Etiqueta ECO por su hibridación suave. Prestaciones imponentes. Comportamiento. Calidad total. Espacio y versatilidad. Agrado de uso y comodidad en modo Comfort.
DEBE MEJORAR	
	Consumo muy elevado en ciudad. Sin rueda de repuesto. Demasiados sistemas de seguridad con sobreprecio. Salpicadero poco diferenciado del resto de Q8.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	4.0 V8
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	8, en V / 32
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	3.996
Alimentación	Inyección directa, doble turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	600 CV / 6.000-6.250
Par máximo/rpm	81,6 mkg / 2.050-4.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	68,1 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	12,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de paralelogramo deformable, con sistema neumático y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con sistema neumático y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	295/40 R22
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.390
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.012 / 1.998 / 1.694
Capacidad del maletero (l)	605 / 1.755
Capacidad del depósito (l)	85

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	12,0
De 0 a 50 km/h	1,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	3,9 (3,8)
Recorriendo (metros)	62
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,0
1.000 m desde 40 km/h en D	21,0
De 80 a 120 km/h en D	2,5
Recorriendo (metros)	69
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,6 km/h de promedio	25,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,5
En conducción dinámica	24,0
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	11,0
A 140 km/h de cruceo	13,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	15,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	566
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja / velocidad media	23,7 / 14,1
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	11,3 / 12,0
Ciclo combinado	13,7





▲▲ El motor V8 de gasolina con 600 CV es el mismo bloque utilizado, entre otros, por el Lamborghini Urus. El maletero tiene un tamaño muy generoso; aunque no esconde rueda de repuesto.



◀ SILUETA COUPÉ
A PESAR DE SUS CINCO METROS Y DOS TONELADAS Y MEDIA, EL RS Q8 SE MUEVE CON EFECTIVIDAD DISCRECIÓN
QUIZÁ HUBIÉSEMOS DESEADO UN SALPICADERO MÁS DIFERENCIADO DEL RESTO DE VERSIONES DE LA GAMA Q8
▶



◀▲ En el RS Q8 abundan las pantallas con información profusa y muy interesante. Como la temperatura de los diferentes sistemas mecánicos, de cara a exigirle el máximo rendimiento al coche. La pantalla inferior se centra en todo lo referente al climatizador automático.



◀▲ Entre las muchas opciones del RS Q8 encontramos un climatizador de cuatro zonas o una banqueta trasera plus que permite desplazar el asiento a lo largo, inclinar los respaldos o abatirlos en una proporción 40:20:40.



▲ En el volante hay una tecla de acceso directo a dos modos RS extremadamente divertidos y deportivos.

medio inferior a 14 litros cada 100 kilómetros, y a 120 km/h nosotros hemos conseguido medir unos más que razonables 11,0 l/100 km, aunque lo que no puede ser, no puede ser y además es imposible, y en ciudad la cifra de gasto ha llegado a los 25 litros. Pero sería injusto centrar la prueba del RS Q8 en el consumo, porque no es ni mucho menos la clave del coche.

El RS Q8 es un portento por potencia, prestaciones, agrado de uso, eficacia en curva, amplitud, versatilidad, estética y tecnología. Su motor es el mismo que utilizan, entre otros, el Lamborghini Urus o el Bentley Bentayga; pero en este caso la potencia anunciada es de 600 CV, asociados a un cambio automático de 8 relaciones y convertidor de



▲ La suspensión neumática permite variar la altura hasta 9 centímetros entre su posición más baja –en la foto– y más alta. Eso permite acceder mejor al coche y reducir el gasto en autovía al optimizar la aerodinámica.

par. Y todo eso permite que este imponente SUV de cinco metros de largo y casi 2,5 toneladas de peso acelere de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos –3,9 en nuestras mediciones–.

Eso es lo mismo que decir que esta mole acelera más rápido que un Alpine S, 1.200 kilos más ligero; o que se queda a tan solo 4 décimas de segundo de la marca de un Porsche 911

GT3, 880 kilos más ligero. Durante las mediciones de aceleración en el INTA, en circuito cerrado, el equipo de nuestro Centro Técnico ha destacado la confianza que transmite el

coche a alta velocidad, ya que en la aceleración de 0 a 1.000 metros el RS Q8 llega al primer kilómetro, saliendo desde parado, a nada menos que 240 km/h.

Pero hay más. Si el SUV ale-

mán va equipado con todo lo que lleva de serie más alguna opción extra del tipo diferencial deportivo o estabilizadoras activas del balanceo, el comportamiento en curva del RS Q8 es tan eficaz y sorpren-

dente que uno se olvida del tamaño y peso del coche hasta que las leyes físicas hacen de las suyas y las dos toneladas y media dicen aquí estamos... Pero incluso sin esas ayudas opcionales, la suspensión neumática de serie del RS más grande de Audi unida a la dirección a las cuatro ruedas, también de serie, convierten al Q8 más potente en un eficaz y manejable deportivo con un aplomo magnífico y una solidez destacable. El RS Q8 ofrece ocho modos de conducción, entre los que destacan dos para fuera del asfalto y tres para sacarle todo el jugo al par y la potencia. Entre ellos los programas RS1 y RS2, que se pueden activar desde el volante y ofrecen un plus de deportividad que no va a decepcionar al cliente de este coche. Pero

el RS Q8 también puede ser el compañero más dócil en modo Auto o el antes citado Efficiency. En este último, el RS Q8 es capaz, saliendo desde parado a punta de gas, de engranar hasta quinta en menos de 100 metros, y la insonorización está tan lograda que no tiene nada que envidiar a la mejor limusina.

Una de las pocas pegas que se le pueden poner al 'muscle car' alemán es la cantidad de ayudas a la conducción que ofrece con sobreprecio, algo que no cuadra con un coste de 160.000 euros; por cierto, bastante competitivo en su clase y en Europa aunque lejos de los precios del otro lado del charco, ya que un Dodge Durango SRT Hellcat, muy avanzado tecnológicamente, cuesta al cambio unos 70.000 euros.

► SUS RIVALES



BMW X6 M

No cuenta con la etiqueta ECO que sí tienen el Audi o el Mercedes-Benz, y no acelera mejor que el RS Q8. Su maletero es algo menor. Pero su carácter es más deportivo.

Precio	151.100 €
Potencia	600 cv
Consumo	13,0 l/100km
0 a 100 km/h	3,9 seg.



MASERATI LEVANTE TROFEO

El italiano es un producto más exclusivo, pero también mucho más caro, y carece de la etiqueta ECO. Anda menos y gasta más que el resto... pero suena a gloria.

Precio	196.900 €
Potencia	580 cv
Consumo	18,8 l/100km
0 a 100 km/h	4,1 seg.



MERCEDES-AMG GLE 63 S COUPÉ

Gasta menos y acelera igual que el RS Q8. Aunque es bastante más caro. Tiene hibridación ligera y mucha calidad, pero pesa 55 kilos más que el SUV de Audi.

Precio	183.600 €
Potencia	612 cv
Consumo	12,2 l/100km
0 a 100 km/h	3,8 seg.



NUEVO TEST GREEN NCAP

Máxima puntuación para Hyundai Nexo y Volkswagen ID.3

Green NCAP, el programa europeo que evalúa el impacto ambiental de los automóviles, ha analizado 25 nuevos modelos. El Hyundai Nexo, propulsado por hidrógeno, y el eléctrico Volkswagen ID.3 obtienen cinco estrellas, la máxima puntuación. A estos coches les sigue con cuatro estrellas el Toyota Prius híbrido enchufable, una tecnología en la que Green NCAP advierte que no todos los modelos son iguales, ya que mientras el Prius se alza con las cuatro estrellas, el Kia Niro o el Mitsubishi Outlander se quedan con tres estrellas y media, a pesar de su mecánica, obtiene una calificación menor que coches de gasolina o diésel equipados con motores que cumplen la normativa Euro 6 (ver cuadro). En este aspecto, destacan las tres estrellas y media obtenidas por el Skoda Octavia Combi 2.0 TDI y el Volkswagen Golf 1.5 TSI, un diésel y un gasolina de última generación, los mejores resultados logrados hasta ahora por coches no electrificados.

MODELO	EMISIONES CALIDAD DEL AIRE	EFICIENCIA ENERGÉTICA	GASES EFECTO INVERNADERO	MOTOR	ESTRELLAS GREEN NCAP
Hyundai Nexo	10/10	7,3/10	10/10	Hidrógeno	★★★★★
Volkswagen ID.3	10/10	9,6/10	10/10	Eléctrico	★★★★★
Toyota Prius	6/10	8,3/10	7/10	Híbrido enchufable	★★★★★
Kia Niro	4,9/10	7,6/10	6,0/10	Híbrido enchufable	★★★★★
Skoda Octavia	6,7/10	7,7/10	4,6/10	Diésel	★★★★★
Toyota Yaris	6,3/10	7,4/10	5,9/10	Híbrido	★★★★★
Volkswagen Golf	5,6/10	0,6/10	0/10	Gasolina	★★★★★
Audi A3	6,4/10	5,5/10	4,8/10	Gasolina	★★★★★
Citroën C3	4,8/10	5,7/10	5,0/10	Gasolina	★★★★★
Seat León	6,7/10	6,5/10	3,6/10	Diésel	★★★★★
Skoda Fabia	6/10	6,5/10	5/10	Gasolina	★★★★★
BMW Serie 1	4,5/10	5,6/10	4,7/10	Gasolina	★★★★★
BMW X1	4,5/10	5,6/10	4,7/10	Gasolina	★★★★★
Dacia Sandero	4/10	5,7/10	4,9/10	Gasolina	★★★★★
Fiat Panda	4,3/10	5,7/10	4,8/10	Gasolina	★★★★★
Ford Kuga	4,7/10	5,8/10	1,8/10	Diésel	★★★★★
Honda Civic	3,1/10	5,1/10	4,3/10	Gasolina	★★★★★
Mazda CX-30	4,6/10	4,7/10	4/10	Gasolina	★★★★★
Mercedes-Benz Clase A	4,4/10	6,2/10	3/10	Diésel	★★★★★
Mini Cooper	4,2/10	4,6/10	3,8/10	Gasolina	★★★★★
Opel/Vauxhall Corsa	3,7/10	5,9/10	4,6/10	Gasolina	★★★★★
Mitsubishi Outlander	3,9/10	3/10	4/10	Híbrido enchufable	★★★★★
Volvo XC60	6,7/10	2,5/10	0/10	Diésel	★★★★★
Hyundai Tucson	2,6/10	2,8/10	3,4/10	Gasolina	★★★★★
Land Rover Discovery Sport	5,8/10	2/10	0,6/10	Diésel	★★★★★

El dinero se repartirá en Aragón, Cataluña, Madrid, Navarra y Valencia

El Plan Moves II se amplía con 20 millones más

La vicepresidenta y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera, ha anunciado que se destinarán 20 millones de euros adicionales para las comunidades autónomas que han agotado el 100% del presupuesto del Plan Moves II. Ribera

ha realizado este anuncio durante una visita realizada junto al presidente de la Generalitat Valenciana, Ximo Puig, a las instalaciones de la empresa Power Electronics. Precisamente, Valencia era uno de los territorios que había agotado los fondos de ayuda para la adquisición de vehículos eléctricos junto con Aragón, Cataluña, Madrid y Navarra.

La ampliación de presupuesto permitirá que la Comunidad Valenciana reciba 4 millones adicionales (se suman a los 10,6 anteriores); Madrid obtendrá 7,5 millones más (se



▲ La vicepresidenta y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera, junto al presidente valenciano, Ximo Puig, en su visita a Power Electronics.

añaden a los 14 millones anteriores); Cataluña contará con 5 millones extra (ya consumió 16 millones), Aragón tendrá 2,5 millones adicionales (se añaden a

los 2,8 iniciales) y Navarra recibirá 830.000 euros (se unen a los 1,4 millones anteriores).

Asimismo, se confirma la puesta en marcha de un

nuevo Plan Moves III a partir del verano, que estará dotado con 400 millones de euros, ampliables a 800.

Desde Anfac, la asociación de fabricantes, se ha



▲ El Rey Felipe VI y el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, visitaron la fábrica barcelonesa de Martorell coincidiendo con el 70 aniversario de Seat.

El Gobierno, Seat, Grupo VW e Iberdrola, entre otros

Gran alianza público-privada para impulsar la movilidad eléctrica

Seat celebró su 70 aniversario con la presencia en su planta de Martorell (Barcelona) del Rey Felipe VI y el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez. Al acto asistieron directivos del Grupo Volkswagen, de la marca Seat y la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, que un día antes había anunciado la creación de un consorcio público-privado en el que participarán Seat-Volkswagen e Iberdrola, entre otras empresas, para poner en marcha la primera fábrica de baterías para coches eléctricos en España.

Esta planta podría situarse en el entorno de Martorell (algunas voces ven en ello una salida a las plantas de producción de Nissan, que se encuentran actualmente en proceso de reindustrialización) o en una ubicación que permita hacer llegar con rapidez las baterías a las factorías de construcción de automóviles. Y son varias las autonomías que quieren optar a acoger esta factoría.

Este consorcio formará parte del primer PERTE (Programa Estratégico para la Recuperación y la Transformación Económica) que tiene como objetivo la transición hacia el vehículo eléctrico y conectado. En el proyecto no se descarta a otros socios como Telefónica, Caixabank, el centro tecnológico Asti o proveedores del mundo del automóvil como Gestamp o Antolin.

Según la ministra, este proyecto «va a permitir desarrollar un conjunto de actuaciones que garanticen que existan en España las infraestructuras, instalaciones y mecanismos necesarios para fabricar de forma autónoma y competitiva un vehículo eléctrico conectado completo».

En este sentido, el Grupo Volkswagen reiteró su compromiso de producir coches eléctricos en Martorell –invertirá en España 5.000 millones en España hasta el año 2025– y contempla la posibilidad de construir un vehículo eléctrico de pequeño tamaño, por lo que la fábrica de baterías sería vital para el abastecimiento. «España puede convertirse en un centro de movilidad eléctrica de Europa. La modernización de las estructuras industriales y la creación de puestos de trabajo orientados al futuro pueden ser un plan de acción poderoso para toda la región. Esperamos que la Comisión Europea tenga la voluntad política de permitir que este proyecto estrella y de importancia histórica para España se haga realidad», explicó Herbert Diess, presidente del Grupo Volkswagen y del Consejo de Administración de Seat.

valorado positivamente la ampliación de presupuesto del Moves II. Su director general, José López-Tafall, explicó que esto “permite hacer una transición positiva hasta la aprobación del plan MOVES III, reactivando y apoyando la demanda de vehículos electrificados e híbridos, tan necesaria para cumplir los objetivos de descarbonización del parque. Las marcas de automoción están ampliando sustancialmente la oferta y la demanda ha de acompañar este impulso, con lo que estas iniciativas son imprescindibles”.

Nombramientos MAURIZIO ZUARES

Será el máximo responsable de Stellantis para España y Portugal. La compañía, fruto de la fusión entre Fiat Chrysler Automobiles (FCA) y PSA (Peugeot, Citroën, Opel y DS) ha nombrado a este italiano de 56 años Country Manager Iberia. Zuares comenzó su trayectoria profesional en la división de Automoción de Fiat en 1999 y actualmente era responsable de Business Centers Operations para la región EMEA, incluyendo todos los mercados fuera de Italia.

EVA VICENTE

Suma la marca Skoda a su responsabilidad al frente de la dirección de Comunicación y Relaciones Externas del Grupo Volkswagen España Distribución y de las marcas Volkswagen y Volkswagen Vehículos Comerciales. Además, en el Grupo se crea una nueva área de Producto, de la que será responsable **Javier Arenas** para Skoda y **Joaquín Torres** tanto para para Volkswagen como para Volkswagen Vehículos Comerciales. Por otro lado, **Mariano Collado** se pone al frente del área de Prensa Corporativa de Skoda y el Grupo Volkswagen mientras que **Ana Rivas** será la Jefa de Prensa Corporativa de las marcas Volkswagen y Volkswagen Vehículos Comerciales. El hasta ahora director de Comunicación de Skoda, **Daniel Barro**, asume nuevas funciones dentro del área de Customer Experience Management (CEM) de la marca.



▲ Maurizio Zuarez



▲ Eva Vicente

CUPRA FORMENTOR, POLESTAR 2, RENAULT ARKANA Y LEXUS UX 300E

Cuatro nuevos 5 estrellas en seguridad

El Cupra Formentor, primer vehículo diseñado y desarrollado por la marca, y el eléctrico Polestar 2 logran cinco estrellas en las pruebas de seguridad Euro NCAP. El organismo europeo otorga idéntica calificación al Renault Arkana, el SUV que llegará al mercado en breve, y al Lexus UX 300e, al considerar que tienen la misma nota que los modelos de los que derivan, el Captur y el UX, probados en anteriores años.



CUPRA	FORMENTOR
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	88%
PEATONES	68%
S. SEGURIDAD	80%



POLESTAR	2
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	89%
PEATONES	80%
S. SEGURIDAD	86%



▲► La instalación de Nokian Tyres en Santa Cruz de la Zarza será la tercera de este tipo de la marca. En ella han invertido 60 millones de euros, y cuenta con 300 hectáreas de terreno y 10 pistas de configuración muy variada para desarrollar cualquier clase de neumático.

Laboratorio sobre ruedas

Nokian Tyres, compañía finlandesa de neumáticos, ultima la construcción de un centro de desarrollo en la localidad toledana de Santa Cruz de la Zarza. Más de 300 hectáreas de terreno con 10 pistas de prueba para testar neumáticos durante todo el año.

Montse Turiel || mturiel@motor16.com

Cuando se habla de Nokian Tyres se asocia habitualmente su imagen a los neumáticos de invierno, porque esta empresa con más de 80 años de experiencia fue pionera en el lanzamiento de esos neumáticos. Pero sus productos abarcan todo tipo de gomas. Y para el desarrollo de los diferentes modelos que pone en el mercado ha buscado un centro de pruebas en el que poder testar con todas las garantías sus productos. Por eso este año abrirá sus instalaciones del nuevo centro de pruebas que está construyendo en Santa Cruz de la Zarza (Toledo), a 60 kilómetros de Madrid.

Situado en un terreno de 300 hectáreas, cuenta con 10 pistas de pruebas, donde



◀ La pista ovalada mide siete kilómetros de longitud, y en ella se pueden alcanzar velocidades superiores a 300 km/h.

se ensayarán neumáticos durante todo el año. La compañía ha invertido 60 millones de euros en su construcción. En este centro de pruebas, los neumáticos serán sometidos a los test de simulación más exigentes para garantizar la máxima seguridad y también el mejor rendimiento y eficiencia. Se testarán tanto neumáticos de invierno como de verano o de altas prestaciones, ya que las instalaciones cuentan con un anillo oval de 7 kilómetros de longitud que

permite realizar pruebas a velocidades superiores a los 300 km/h.

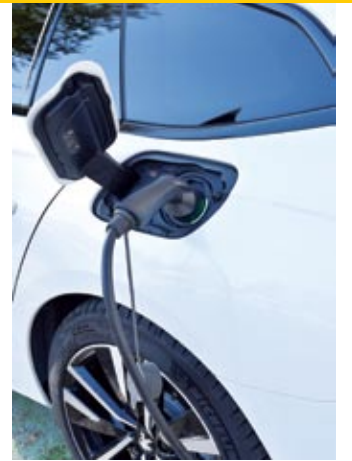
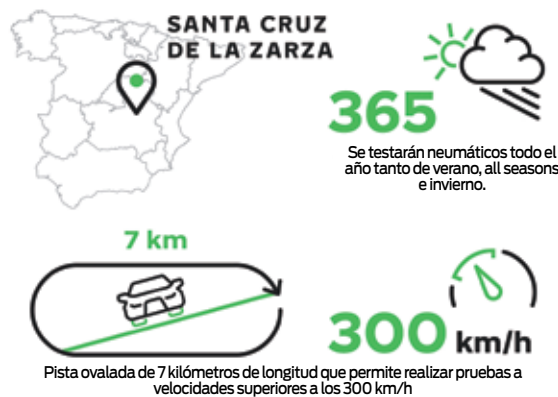
Además de esa pista ovalada, en el centro que ultiman en Toledo cuentan también con otros trazados más pequeños para estudiar el comportamiento de los neumáticos en seco y mojado. También se utilizarán para pruebas de homologación como, por ejemplo, exámenes de ruido.

El nuevo centro de pruebas también cuenta con un área de visitantes, con zonas para

la realización de presentaciones de productos, cursos de formación y hasta una sauna con madera tradicional típica finlandesa, el país origen de la empresa.

Las instalaciones de Toledo son el tercer centro de pruebas en el mundo de Nokian Tyres, y en las mismas también se llevará a cabo una investigación sobre la utilización del guayule –una planta que produce látex natural– como una posible materia prima para la producción de neumáticos más sostenibles y con un menor impacto ambiental. Para este proyecto se cuenta con la colaboración de agricultores de la zona, que se encargarán de esta plantación. Además, las universidades de la zona participarán en los resultados de este proyecto.

La preocupación por el medioambiente también ha llevado a la empresa a reservar 25 hectáreas de terreno para la protección de la fauna. En ellas se ha construido una casa de anidación para halcones y búhos, que se estudiarán durante los próximos tres años.



◀◀▲ La información que ofrecen los eléctricos –y PHEV– es más exhaustiva que en los de combustión. Y con las apps, todo se controla desde el smartphone.

Todo bajo control

Para facilitar el acceso a la movilidad eléctrica, Peugeot pone a disposición de los clientes no solo una gama adaptada a sus necesidades. También herramientas y aplicaciones para entender, conocer y controlar tu nuevo coche eléctrico... o tu híbrido enchufable.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

No hay duda de que el cambio en los sistemas de propulsión que estamos viviendo genera inquietudes y preguntas. Y muchas dudas. Dudas que hay que responder ya para buscar las soluciones. Por eso Peugeot, una de las marcas más avanzadas en su estrategia electrificada, acompaña y asesora a sus clientes en todo momento, ofreciendo las soluciones necesarias para cada situación. Además de contar con una gama que combina versiones cien por cien eléctricas e híbridos enchufables ofrece a sus clientes soluciones y servicios especiales para que estos entren con absoluta confianza en esta época.

La marca ha desarrollado un programa que pone a disposición todo el conocimiento. Asesoran no solo en el coche que mejor se adapte a las necesidades, sino también con las soluciones de carga más idóneas para el uso o el acceso a una red de recarga pública que se pueda gestionar a través del móvil del usuario.

Una vez elegido el coche, la recarga doméstica es la gran decisión, pues va a ser la más utilizada por el comprador tanto de un eléctrico como de un híbrido enchufable. Con el programa Easy-Charge Peugeot busca soluciones de carga a domicilio con un diagnóstico para evaluar la instalación eléctrica necesaria y la mejor opción para que 'repostar' sea

tan sencillo como cargar un teléfono móvil.

El sistema a implantar en el domicilio puede ser tanto trifásico para cargar a 11 kW –5 horas y 15 minutos para cargar eléctricos como el e-208 o el e-2008–, como monofásico de 7,4 kW –carga en 8 horas– gracias a las amplias posibilidades de recarga que ofrecen los modelos del león. Y por supuesto, se puede optar por un cable convencional y un enchufe doméstico reforzado, con lo que la carga se realizaría en 16 horas.

Con esto, además, se puede acceder a las mejores tarifas y aprovechar las horas en las que la energía es más asequible, para cargar el coche en esas horas y conseguir cos-

tes irrisorios en los trayectos. Y cuando hay que cargar fuera de casa, por medio de la app Free2Move la marca francesa también tiene la solución gracias a su función Charging Pass. Con ello el conductor de un eléctrico o híbrido enchufable de Peugeot tiene acceso a más de 200.000 puntos de recarga en Europa. Desde el móvil puede visualizar el tipo de cargador, si está libre u ocupado, el precio y puede pagar la carga. Y tiene función Trip Planner, para organizar el viaje según las estaciones de carga disponibles en la ruta.

Pero hay más, porque la aplicación MyPeugeot –disponible también para clientes de modelos de combustión– permite, en el caso de los eléctricos, funciones como programar la carga del coche para que se inicie en horas en las que la energía es más barata, comprobar el nivel de la batería y la autonomía disponible, o climatizar el coche mientras está enchufado para que no gaste la energía de la batería y nos lo encontremos a la temperatura ideal al iniciar el trayecto.

Los servicios para los clientes electrificados están disponibles tanto para los modelos eléctricos como para los híbridos enchufables de Peugeot.



▲ Con las aplicaciones que propone Peugeot se puede controlar el estado del coche, programar la recarga, precalentar el habitáculo antes de iniciar el viaje... O cargar en los más de 200.000 puntos en Europa incluidos en Free2Move, organizar la ruta entre puntos de carga, reservarlos, pagar... Todo un mundo de servicios.

DAS WELTAUTO



SOLIDARIOS CON LOS NIÑOS

Das WeltAuto, la marca de V.O. del Grupo Volkswagen, cederá a Aldeas Infantiles SOS siete vehículos para que los 300 niños a los que acoge la ONG en España puedan desplazarse. En concreto, la entidad podrá disponer durante un año de dos Volkswagen Touran, dos Seat Tarraco, un Volkswagen Sharan, un Skoda Kodiaq y un Volkswagen Caravelle. Los vehículos prestarán servicio en varias comunidades y se renovarán por otros de similares características pasado un año.

ATENTOS A...

DEL 6 AL 13 DE ABRIL

RM Sotheby's subasta el **Porsche Taycan Artcar** creado por el artista americano **Richard Phillips**, que en 2019 colaboró con el piloto oficial de Porsche Jörg Bergmeister en el diseño del coche de competición con el que la marca hizo historia en las 24 Horas de Le Mans.



PEUGEOT ESTRENA LOGOTIPO

Peugeot acaba de estrenar su nuevo logotipo, un escudo adornado con una cabeza de león, que lucirá por primera vez la nueva generación del 308. Es el undécimo emblema de la compañía y ha sido creado por su estudio de diseño Design Lab. Con la presentación



de este emblema, el fabricante ha lanzado también una nueva campaña de comunicación global, la primera en diez años, bajo el lema 'The lions of our time'.

ANIVERSARIO DEL RENAULT 4

► A nuestro país llegó la versión 4L.



▲ En España, el R4 comenzó a fabricarse en 1963, y se construyó hasta 1991.

60 AÑOS DEL 'CUATROLATAS'

«Con Renault 4. ¡Viva la diferencia!» Era el lema con el que la publicidad de la marca mostraba las bondades del modelo a comienzos de los años 60 del pasado siglo. Y es que este coche, que ahora cumple 60 años, era diferente. Contaba con soluciones tecnológicas que no se habían visto hasta el momento, era robusto, ofrecía un generoso espacio interior y un maletero también muy amplio al que se accedía a través

de un portón trasero con un gran ángulo de apertura, una solución que era bastante innovadora para la época. Por si esto fuera poco, el R4 era el primer modelo compacto que montaba motor y tracción en el eje delantero desde el final de la II Guerra Mundial. A esto se añadía una suspensión independiente en el tren delantero.

Se lanzó en 1961 y en nuestro país comenzó a fabricarse en 1963, en

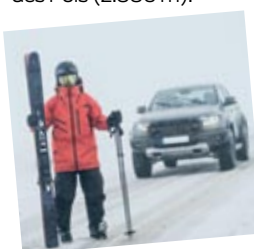
la Factoría de Montaje de Valladolid, donde se construyeron 800.000 unidades del turismo hasta 1989, y de la versión furgoneta hasta 1991.

La presentación oficial en España fue en 1964, donde llegó el modelo en su versión 4L; y con él, su inseparable apodo: 'Cuatrolatas'. Tenía un motor de 845 cc que generaba 30 CV, y costaba unas 84.000 pesetas de la época. Esta versión dejó de fabricarse en 1993.

FORD

UN RANGER RAPTOR EN LA NIEVE

Aymar Navarro, el primer esquiador español que forma parte del Freeride World Tour, se ha convertido en embajador de Ford y colabora con la marca en un nuevo reto –The Check Project by Ford–, en el que afrontará descensos de esquí inéditos en el valle de Arán. Para llegar a las localizaciones más complicadas se ayu-



COCHE OFICIAL

Lexus fue vehículo oficial de los **Premios Goya**. La marca cedió una flota compuesta por el NX 300h, el RX 450h, el LS 500h y el ES 300h para trasladar a los participantes hasta el teatro Soho, donde se celebró la gala.

LAND ROVER DEFENDER

WORKS V8 TROPHY: PREPARADO PARA LA AVENTURA

Land Rover Classic fabricará 25 unidades del Defender Works V8 Trophy como homenaje a la tradición aventurera de este modelo. Los clientes que se hagan con uno de estos exclusivos coches accederán también a la competición Land Rover Trophy, que se celebrará en el castillo de Eastnor (Reino Unido), el escena-

rio de los test de desarrollo de la marca. El rediseñado Works V8 Trophy incorpora un motor de gasolina V8 5.0 con 405 CV y transmisión automática ZF de 8 velocidades. Su carrocería es de tono Eastnor Yellow, el interior está revestido en piel Windsor de color negro e incorpora asientos deportivos Recaro.



►► El modelo ahora presentado, del que Land Rover Classic producirá 25 unidades, se basa en el Defenfer Works V8 fabricado entre 2012 y 2016.

LA MARCA CEDE SUS VEHÍCULOS DESDE 2003

EL REAL MADRID ESTRENA SUS NUEVOS AUDI

La marca de los cuatro aros acaba de hacer entrega a la plantilla del Real Madrid C.F. de los coches que conducirán esta temporada. Los SUV Q7 y Q8, y la gama RS están entre los preferidos.

La gama SUV, los RS y algunos modelos electrificados han sido los vehículos elegidos este año por la plantilla del Real Madrid C.F. Mariano, Isco, Rodrygo y Courtois han vuelto a decantarse por el Q7, mientras que Modric, Militao, Mendy, Kroos y Hazard se quedan con el Q8 y Benzema opta por el Q5.

Varane y Vinicius apuestan por

la sostenibilidad con el nuevo Audi e-tron Sportback 55 quattro, y Marco Asensio se pasa al A7 Sportback híbrido enchufable.

Zidane y el capitán Ramos se pondrán al volante de uno de los modelos más prestacionales, el Audi RS 6 Avant, mientras que Casemiro y Valverde disfrutarán de un RS 7 Sportback y un RS Q8, respectivamente.



◀◀ Casemiro ha optado por el RS 7, mientras que Carvajal conducirá el Q7.



►► Son muchos los jugadores que han elegido la gama Q de la marca. Benzema se pone al volante de un Q5.



TERCER ANIVERSARIO DE CUPRA NUEVOS PROPÓSITOS

Cupra acaba de celebrar su tercer aniversario desvelando sus planes de futuro, que pasan por la electrificación de su gama o la oferta de nuevas experiencias a sus clientes. En este sentido, ha anunciado la colaboración con De Antonio Yachts, una firma de yates de diseño de alto rendimiento de Barcelona, con la que ha trabajado para dar forma al D28



Fernando Belastegui, en el World Padel Tour. Además, la marca ha 'fichado' a Natalia Reyes ('Terminator') Eduard Fernández ('30 monedas') y Juana Acosta para una serie de ciencia ficción ambientada en el año 2101, que tiene al Cupra e-Racer como protagonista.

KIA

MARÍA VICENTE, NUEVA EMBAJADORA

La atleta María Vicente, que se acaba de proclamar Campeona de España de pentatlón, se suma a la familia de embajadores de Kia, en la que figuran deportistas de todas las disciplinas como los tenistas Rafa Nadal, Daniel Caverzaschi o Jaume Munar, el jugador de baloncesto José





EL SECRETISMO ES INTRÍNSECO A LA FÓRMULA 1, PERO EN EL ESTRENO DE LOS NUEVOS COCHES SE HA OCULTADO AL MÁXIMO CADA DETALLE



Arranca la F1 con su vacuna contra el coronavirus

El Gran Premio de Bahrein abre una temporada repleta de incertidumbres técnicas y competitivas a pesar de la congelación que la pandemia impuso en 2020. También de numerosos alicientes desde el punto de vista humano, con la vuelta de Fernando Alonso a Alpine y la primera temporada de Carlos Sainz con Ferrari.

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

“Lo que no enseñamos son los bordes del suelo del coche, esta área ha sido más afectada por el nuevo reglamento, donde se ha intentado eliminar rendimiento del monoplaza”. El responsable técnico de Mercedes, James Allison, explicaba en la presentación del W12 la misma actitud en todos los equipos durante la pretemporada: mostrar al mínimo las novedades introducidas en las máquinas de 2021. Alpine recortaba las fotografías en pista en la jornada del ‘shakedown’ para mostrar sólo el habitáculo y el casco de Esteban Ocon. McLaren alteraba las distribuidas a la prensa para maquillar algunas soluciones en el lateral del monoplaza. Red Bull

solo ofrecía algunas fotografías donde resultaba imposible conocer las soluciones del equipo austríaco al cambio reglamentario. Ferrari esperaba

hasta el día 10 para dar a conocer el nuevo SF21...

“Hay un puñado de cambios que no estamos listos para mostrar, no porque no

estén aquí, sino porque no queremos que nuestros rivales los vean, no queremos que pongan cosas similares en sus túneles de viento. Nos da un

Según James Allison, responsable técnico de Mercedes, si la evolución no es la acertada, un coche puede pasar este año de la pole al último puesto.



◀ Otro de los atractivos de la temporada es el paso de Sebastian Vettel a Aston Martin, antiguo Racing Point, donde el alemán pilotará el AMR21, como su compañero Lance Stroll. La firma británica regresa a la Fórmula 1 después de 60 años de ausencia.



par de semanas extra. Todos nos vigilamos detenidamente, y sabemos que todos nos miran”. El secretismo es intrín-

seco a la Fórmula 1, y la nota dominante de toda pretemporada, pero ¿por qué semejante paranoia cuando la pandemia

ha forzado la congelación de los monoplazas de 2020, que han sido trasvasados al campeonato que comienza en Bahrein? “El cambio en su forma cruda y no optimizada, simplemente recortando cosas, haría que nuestro monoplaza pasara de la pole a la última posición tranquilamente”, explicaba el propio Allison para significar el alcance de las modificaciones impuestas por la FIA a los monoplazas del pasado año.

Teóricamente, en 2021 en-

traba en vigor el cambio técnico más radical en la historia de la Fórmula 1. Pero la pandemia trastocó los planes. En un contexto de incertidumbre sanitaria y económica, cuando ni siquiera se conocía en verano el número de grandes premios, resultaba imposible trabajar en un proyecto de semejante envergadura. La FIA y los equipos decidieron congelar las máquinas de 2020. “Si ves esta nueva temporada y piensas que va a ser continuidad de lo que vimos en 2021, no te dejes engañar



Lewis Hamilton luchará este año por su octavo título. Y todos le señalan como el gran favorito.



Mercedes enseñó lo mínimo posible del W12 al presentar su nuevo coche, sobre todo las innovadoras soluciones integradas en los laterales.



HAY TRASVASES DE PILOTOS ENTRE EQUIPOS COMO RICCIARDO, V ETTTEL, PÉREZ O SAINZ. Y UNO DE LOS QUE DEBUTA ES MICK SCHUMACHER



▲ El McLaren MCL35M que pilotarán Daniel Ricciardo y Lando Norris supone el retorno de la escudería de Woking a los motores de Mercedes-Benz. Pero como ocurre con el resto de monoplazas, se trata de una evolución del coche del año pasado.

por cualquiera que te diga algo así. Las reglas son muy, muy diferentes, y el trabajo que hemos tenido que hacer abarca muchas áreas. Posiblemente, lo más intenso y difícil para nosotros ha sido reaccionar a los cambios que llegan en 2021». El propio Allison confirmaba este invierno la paradoja de una Fórmula 1 que no cambia, pero que se transforma.

La congelación de los elementos básicos del monoplaza no se extiende a las superficies aerodinámicas. Pero la FIA y los equipos determinaban una lista de partes homologadas que se refieren al esqueleto básico de la máquina. Un sistema de dos comodines permitía modificar algunas de esas partes, con diferente valor y peso específico. Cada equipo se ha centrado en aquellas zonas que han considerado estratégicas para su evolución. Pero los cambios a los que se refería Allison, y que los equipos querían mantener bajo llave, son los forzados por la FIA para retrotraer la carga aerodinámica a 2019 y paralizar la teórica evolución de los ac-

tuales monoplazas, que imprimían una carga y exigencias a los neumáticos que llevaban al límite su integridad. Además, este estrés se acentuaba con el incremento de peso mínimo de los coches para 2021, pasando de 746 a 752 kilos, y de los motores de 145 a 150.

La FIA, de acuerdo con los equipos y Pirelli, decidió recortar la carga aerodinámica, prestaciones y paso por curva de los monoplazas de 2020. Para ello, se recortaba el fondo plano en la parte anterior de las ruedas, eliminando en esta zona todos los elementos y ranuras horizontales y verticales que ayudaban a sortear el 'drag' que suponen los neumáticos, y canalizaban el aire hacia el difusor trasero sellando sus laterales a través de los vórtices que creaban para acentuar el efecto suelo. Igualmente se ha recortado la altura de los apéndices del difusor y dimensiones de los elementos aerodinámicos incorporados a los frenos traseros, que generaban carga y contribuían a gestionar con sus flujos la temperatura del neumático. En definitiva, las

medidas han supuesto aproximadamente un diez por ciento de carga aerodinámica y casi un segundo por vuelta que los técnicos se han esmerado en recuperar durante este invierno. De aquí ese secretismo, porque con monoplazas tan similares a los de 2020, la respuesta puntual de cada equipo en este terreno podría marcar importantes diferencias.

Pirelli responde a la situación introduciendo también sus propios cambios en 2021. En principio estaba prevista la entrada en funcionamiento de las llantas de 18" en paralelo a los nuevos monoplazas, pero la continuidad de los actuales ha forzado su reacción. En 2020 se recogieron las mayores cargas en curva en la historia de la Fórmula 1, por lo que el fabricante italiano reforzará la construcción de sus compuestos, un factor de incidencia técnica y aerodinámica respecto al pasado año, que podría afectar de forma desigual a los equipos, que solo contarán con tres días de pretemporada para conocer su comportamiento antes

de arrancar el campeonato. Además, la pandemia ha forzado que todos los equipos cuenten con los mismos neumáticos en cada gran premio, cuando en el pasado podían elegir diferente número de cada compuesto disponible para cada fin de semana. En 2021 serán dos juegos de duros, tres de medios y ocho de blandos para cada gran premio.

Solo en los entrenamientos de pretemporada en Bahrein se conocerán las primeras versiones de los monoplazas de 2021, a diferencia del ocultismo de las presentaciones. Todos los ojos estarán nuevamente puestos en la referencia de Mercedes, que anunciaba cambios significativos en su monoplaza y en su nuevo motor, incorporado a McLaren en 2021. Las dudas iniciales sobre el nivel del equipo alemán y sus rivales encontrarán respuestas en las tres o cuatro primeras carreras, con visitas a circuitos de diferente configuración. Por ejemplo, podrá confirmarse o no si Red Bull logrará acercarse al equipo alemán

como sucedió a final de temporada. O si Ferrari saldrá de su marasmo con la remodelación aerodinámica y de motor introducidas en el SF21. La clase media se antoja igualmente espectacular a 2020 y su jerarquía oscilará según el tipo de trazado. Aston Martin acentúa su 'filosofía' Mercedes incorporando elementos -cambio y suspensiones- del W12 para pugnar nuevamente por convertirse en el tercer monoplaza de parrilla con permiso de McLaren, Alpine y, por supuesto, Ferrari. La pista de Bahrein ofrecerá las primeras respuestas.

Pero estos monoplazas tendrán un recorrido limitado en términos de evolución durante la temporada. Porque los esfuerzos y los recursos se concentrarán en el gran desafío de 2022. Mattia Binotto, responsable de Ferrari, anticipaba la tendencia para la mayoría de los equipos: la esperanza de que la versión inicial de 2021 ofrezca un buen nivel de competitividad para tirar el resto del año. De lo contrario, el foco técnico, humano y económico se concentrará muy pronto en los nuevos monoplazas de 2022. De aquí el valor de las primeras carreras de una temporada de transición deportiva y financiera.

Porque en 2021 entra en juego un nuevo y desconocido factor en la Fórmula 1:

ble según la posición de cada equipo en el pasado campeonato. Mercedes es el que dispondrá de menos tiempo este año, y Williams el que más. Por tanto, los monoplazas tendrán poco recorrido de evolución técnica, aunque las respuestas aerodinámicas puedan aportar un valor diferencial comparativamente superior al de otras temporadas. De aquí también el secretismo generalizado a pesar de unos monoplazas similares a los de 2020.

El formato de la Fórmula 1 también varía ligeramente en la presente temporada. Las dos primeras sesiones del viernes se reducen en media hora cada una, lo que supondrá un inferior tiempo de adaptación

y de obtención de datos. Además, como gran novedad en el formato tradicional de los grandes premios, en tres ocasiones este año tendrá lugar una carrera sprint el sábado, que podrá alterar el 'modus operandi' de los equipos ante el factor aleatorio que se introduce para la parrilla de salida del gran premio. Finalmente, las parrillas invertidas quedaron totalmente descartadas. Y aunque FOM confía en celebrar 22 carreras en 2020, un porcentaje de ellas se irán confirmando -o no- según las circunstancias sanitarias de cada país.

Pero la temporada ofrece otros alicientes más allá del factor técnico. Llegan pilotos nuevos como Mick Schu-

macher, Nikita Mazepin y la gran promesa japonesa Yuki Tsunoda, esperanza de Red Bull para acompañar algún día a Max Verstappen. Y se producen importantes trasvases entre equipos, como Sebastian Vettel, Carlos Sainz, Daniel Ricciardo y Sergio Pérez. Y, por supuesto, el retorno de Fernando Alonso con Alpine tras dos años de ausencia en la Fórmula 1. Está en el ADN de la especialidad reiventarse ante los mayores desafíos. En 2020 se convirtió en uno de los deportes que mejor reaccionó a la pandemia. El Campeonato del Mundo que comienza en Bahrein no parece que vaya a carecer de nuevos e inesperados alicientes.



▲ El regreso de Alonso a la

Fórmula 1 tras dos años de ausencia supone uno de los grandes atractivos de la temporada. Superado el susto de su accidente de bicicleta en Suiza, el asturiano deberá adaptarse rápidamente a un monoplaza que en 2020 mostró cierto progreso.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

SIGUE EL DESCENSO Y EL MERCADO PIERDE YA EL 44,6%

Las matriculaciones de turismos y todoterreno mantuvieron en febrero la fuerte bajada con la que comenzaron el año. Con 58.279 unidades matriculadas, el descenso de las ventas llegó el pasado mes hasta el 38,4%. Con esto, el acumulado del año –enero y febrero– registra ya una bajada del 44,6%, hasta las 100.242 unidades, e comparación con el mismo periodo del año anterior.

La caída es especialmente acusada en el segmento de particulares, que registra por primera vez desde 1996 –año desde el que existe información digitalizada– menos matriculaciones que el canal de empresas, pese a que el de los particulares debería ser un mercado de mayores volúmenes. Estos compraron en febrero un total de 23.154 unidades, lo que supone una caída del 43,8% respecto del mismo mes del año anterior, frente a 26.111 unidades (-18,7%) de las empresas.

Las principales asociaciones –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)– reclaman medidas urgentes para reactivar las ventas y califican la situación de «extrema gravedad», temiendo que el primer semestre se pierda por completo.

Por lo que se refiere a las preferencias de los consumidores, Peugeot destronó a Seat como marca más vendida, y su 2008 se colocó en primera posición como el coche más comercializado en febrero. Precisamente, la marca del león situó nada menos que a cuatro de sus modelos –2008, 208, 3008 y 308– en el ‘top 10’ de los más demandados.

Por combustibles, las matriculaciones de vehículos electrificados, híbridos y de gas crecieron un 10,6% en febrero (18.062 unidades) y las ventas de turismos electrificados duplicaron su cuota de mercado y superaron a los coches diésel.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS	
Febrero	Enero-Febrero
PEUGEOT 6.172	PEUGEOT 9.804
SEAT 4.923	SEAT 9.447
TOYOTA 4.533	TOYOTA 8.064
VW 4.515	RENAULT 7.229
RENAULT 3.746	VW 6.312
CITROËN 3.240	CITROËN 5.202
KIA 3.034	KIA 4.823
BMW 2.679	HYUNDAI 4.678
AUDI 2.629	AUDI 4.644
HYUNDAI 2.505	BMW 4.468

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Febrero	Enero-Febrero
2008 1.798	LEÓN 2.868
CLIO 1.519	2008 2.828
LEÓN 1.390	SANDERO 2.505
208 1.386	CLIO 2.396
C3 1.291	COROLLA 2.365
COROLLA 1.238	208 2.309
QASHQAI 1.226	TUCSON 2.233
ATECA 1.158	ATECA 2.230
3008 1.148	QASHQAI 2.165
308 1.128	ARONA 2.084

HYUNDAI

Llega Mocean, primer servicio de coches por suscripción

Hyundai es la primera marca en poner en marcha un servicio de coches por suscripción. Se llama Mocean (<https://subscription.mocean.com/>) y ha arrancado en Barcelona, con la pretensión de extenderse en breve a toda Europa. Es una fórmula similar a la que ofrecen plataformas de cine o televisión, y estará operativa en otras ciudades españolas y en el resto de mercados en próximos meses.

Su funcionamiento es sen-

cillo. Los usuarios se inscriben de forma digital, eligen coche y recogen el vehículo en el concesionario de la red Hyundai. Están disponibles todos los modelos de la marca en sus diferentes tecnologías: diésel, gasolina, híbrido y eléctrico. Y los precios oscilan entre los 229 euros al mes que cuesta el Hyundai i10 5P MPI 1.0 de 66 caballos de gasolina, los 349 euros al mes de un Kona TGD 1.0 120 CV de gasolina o los 539 euros al mes que hay que

pagar por un Ioniq eléctrico de 88 kW. Mocean ofrece planes personalizados de 6, 12, 18 o 24 meses, y permite al cliente cambiar de coche cada seis meses. La tarifa incluye todos los

gastos –seguro, mantenimiento y revisiones– y el cliente solo tiene que preocuparse de llenar el depósito de combustible o recargar la batería del vehículo si se trata de un eléctrico.



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

OPEL

Crece la gama SUV con el nuevo Mokka y su variante Mokka-e

La familia SUV de Opel aumenta con la llegada al mercado del nuevo Mokka y su variante eléctrica Mokka-e, desarrollados ya bajo el paraguas de PSA y que toman como base la plataforma CMP, la misma que utiliza el Corsa y modelos como el Citroën C4 o los Peugeot 208 y 2008.

La gama de este modelo se compone de cuatro niveles de equipamiento (Edition, Business Elegance, GS Line y Ultimate) y cuatro opciones mecánicas (1.2 Turbo de 100 caballos, 1.2 turbo de 130 caballos, 1.5 D de 110 caballos y el 100% eléctrico Mokka-e). Las variantes de combus-

tible tradicional parten de 21.000 euros, que se pueden quedar en 18.800 euros con la oferta de lanzamiento ofrecida por la marca actualmente. El Mokka-e se puede quedar en 26.200 euros con el descuento.

El nuevo Mokka mide 4,15 metros de largo y ofrece un maletero de 350 litros, que se quedan en 310 en la variante eléctrica. Equipa de serie cuadro de instrumentos digital y pantalla central táctil, que dependiendo del acabado puede tener entre 10 y 12 pulgadas, aunque mantiene los botones físicos del mando del climatizador.

PRECIOS MOKKA

1.2 Turbo 100 CV Edition	21.000 €
1.2 Turbo 100 CV Business Elegance	24.000 €
1.2 Turbo 130 CV GS Line	24.400 €
1.2 Turbo 130 CV Business Elegance	25.400 €
1.2 Turbo 130 CV Ultimate	29.100 €
1.2 Turbo 130 CV EAT8 GS Line	26.200 €
1.2 Turbo 130 CV EAT8 Business Elegance	27.200 €
1.2 Turbo 130 CV EAT8 Ultimate	30.900 €
1.5 D 110 CV Edition	22.500 €
1.5 D 110 CV GS Line	24.500 €
1.5 D 110 CV Business Elegance	25.500 €
1.5 D 110 CV Ultimate	29.200 €
Mokka-e	
Edition-e	35.400 €
GS Line-e	37.400 €
Business Elegance-e	38.400 €
Ultimate-e	42.100 €

VOLKSWAGEN

Versiones eHybrid para Arteon y Tiguan

Volkswagen ya tiene en el mercado las variantes eHybrid de sus modelos Arteon y Tiguan, ambos con etiqueta 0 Emisiones de la

DGT. El primero ofrece una autonomía en eléctrico de hasta 59 kilómetros –57 kilómetros en su versión Shooting Brake– y se ofrece en los dos niveles de equipamiento más premium: Elegance y R-Line. Ambos cuentan con llantas de aleación de 19 pulgadas, faros delanteros LED

con Light Assist (control automático de la luz de carretera), intermitentes dinámicos en los grupos ópticos traseros LED y faldones frontales individuales. En el interior ofrecen tapizado de alcantara/cuero, embellecedores

de madera natural o metal, etc. Además, cuentan con un gran equipamiento en el apartado de la seguridad y la conectividad. Por su parte, el Tiguan eHybrid ofrece una potencia combinada de 180 kW (245 CV) y hasta 50 kilómetros de autonomía. La gama se compone de los acabados Life y

R-Line, que incluyen faros delanteros LED con regulación dinámica o faros LED Matrix IQ.Light –de serie en el R-Line–, la función Side Assist, Park Pilot, ACC predictivo, retrovisores abatibles eléctricamente, selector del modo de conducción y techo solar panorámico –ambos opcionales en el Life–, barras longitudinales negras y cristales tintados.

PRECIOS

Volkswagen Arteon	
eHybrid	43.960 €
Shooting Brake eHybrid	44.160 €
Volkswagen Tiguan	
eHybrid Life	43.860 €
eHybrid R-Line	49.525 €

AUDI

El Q5 estrena variantes híbridas enchufables

El renovado Audi Q5 completa su gama con las versiones híbridas enchufables 50 TFSIe, con 220 kW (299 CV), y 55 TFSIe, con

270 kW (367 CV), disponibles también para el Q5 Sportback. Ya se pueden reservar y se entregarán a los clientes a mediados de año. Todas estas variantes in-

cluyen de serie el sistema de carga compact, el cable para recargar con corriente alterna en estaciones de carga pública a una potencia máxima de 7,3 kW y la banqueta trasera plus. En el caso del 55 TFSIe también se incluye de serie la llave de confort.

PRECIOS Q5

50 TFSIe	60.210 €
50 TFSIe Advanced	63.760 €
50 TFSIe S Line	66.260 €
50 TFSIe Black Line	69.130 €
Sportback 50 TFSIe Advanced	66.810 €
Sportback 50 TFSIe S Line	69.260 €
Sportback 50 TFSIe Black Line	72.130 €
55 TFSIe S Line	70.110 €
55 TFSIe Black Line	72.980 €
Sportback 55 TFSIe S Line	73.110 €
Sportback 55 TFSIe Black Line	75.980 €





Te presentamos el **sello ASP**

En Dealerbest, llevamos más de 35 años trabajando en automoción. Y lo cierto es que a estas alturas, nos hemos dado cuenta de que, junto a vosotros, hemos visto un poco de todo... Nos ha dado tiempo a aprender un poquito de todo.

Durante este último año, hemos entendido que lo más importante es volver la vista atrás e identificar qué ha sido lo que nos ha hecho llegar hasta donde estamos hoy. Y es que este año precisamente, hay muchas cosas que no podemos dejar olvidar.

Podría parecer algo obvio, pero desde que empezamos el año 2021 decidimos que queríamos sacarle el máximo partido a todas esas claves que nos llevan funcionando en nuestro trabajo desde el primer día.

¿QUÉ ES EL SELLO ASP?

Este es un sello que pondremos a cada uno de nuestros servicios para asegurarnos de que cumpla con estas claves que ahora os vamos a enseñar. Y así, estar tranquilos sabiendo que los 35 años que vienen siguen por el mismo camino que los 35 que ya hemos dejado atrás.

SELLO ASP PARA CADA PRODUCTO DEALERBEST

Abiertas: vamos a seguir invirtiendo en dar la máxima conectividad a todas nuestras herramientas. Ya no entre ellas, sino con otras empresas del sector. Somos conscientes de que estos 35 años no los hemos caminado

solos, y lo más importante, nuestros clientes tampoco. Por eso trabajamos en abrir al mercado nuestras fortalezas y darles conexión a las fortalezas de otros servicios para seguir asegurándonos de que nuestros clientes tengan el servicio más adaptado.

Sencillas: si algo nos ha funcionado bien es no hacer las cosas complicadas. Sabemos que grandes herramientas pueden parecer mejores, pero 35 años de experiencia te enseñan que "lo bueno, si breve, dos veces bueno". Si nuestros productos aciertan a la perfección con lo que necesita nuestro cliente, entonces habremos vuelto a conseguir sacarle la máxima rentabilidad a la sencillez.

Productivas: al estar conectadas, evitamos duplicidad de datos. Al ser sencillas, evitamos pérdidas de tiempo innecesarias. En definitiva, queremos que las herramientas que usas cada día te permitan centrarte en aquello que es más importante para tu negocio: la venta.

Con este sello, cada vez que ofrezcamos un nuevo servicio o una nueva actualización, nos pararemos un momento en las oficinas de Dealerbest para verificar que efectivamente seguimos siendo abiertos, sencillos y productivos en todo lo que creamos para vosotros. Y es que cuando algo funciona ¿por qué cambiarlo?

¿BUSCAS EMPLEO?
Encuétralo en el mundo del motor.

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

f in | dealerBest

ALFA ROMEO

NUEVO STELVIO SPRINT PLUS

El Alfa Romeo Stelvio incorpora a su gama la nueva variante Sprint Plus, que se ofrece con dos motorizaciones: 2.0 gasolina de 200 CV (52.797 €) o 2.2 diésel de 190 CV (53.150 €). Ambos se asocian a un cambio automático de 8 velocidades y tracción integral Q4.

Estas versiones cuentan de serie con llantas de aleación de 19 pulgadas, tapicería mixta de tejido y cuero, volante deportivo multifunción forrado en cuero con botón de arranque y levas, pedales deportivos de aluminio, etc. Además, ofrecen un gran equipamiento de seguridad, confort e infotretenimiento, con elementos como el sistema de entrada y arranque sin llave, asientos delanteros con ajuste eléctrico en 6 posiciones, sistema de mantenimiento de carril, Alfa Connect con pantalla táctil de 8,8 pulgadas, etc.



LÍNEA DIRECTA

TE PAGA LA ITV SI CONTRATAS EL SEGURO DEL COCHE

Línea Directa pone en marcha una campaña en la que reembolsará el coste de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) a los nuevos clientes que contraten la póliza de su coche con la aseguradora. Esta promoción puede suponer un ahorro de entre 33 y 60 euros, dependiendo de la comunidad autónoma. Se aplicará a coches particulares que se aseguren durante la campaña, tengan una antigüedad mínima de 4 años y deban pasar la ITV durante la primera anualidad del seguro.



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



LOS CONSUMIDORES SON CLAVE

El 'círculo virtuoso' que transforma el **aceite usado** en **nuevos recursos**

Hasta hace poco tiempo las acciones para fomentar el desarrollo de una Economía Circular, tanto en Europa como en España, se han centrado sobre todo en el papel de las empresas e industrias y las Administraciones, dejando de lado el rol del consumidor, una pieza clave en todo el sistema si queremos emprender una transición real desde el modelo de producción lineal actual a uno verdaderamente sostenible y circular.

En 2019 el Comité Económico y Social Europeo (EESC) publicó el informe 'Los consumidores en la economía circular', un documento que pone de manifiesto la importancia de éstos en la transición hacia la circularidad y la necesidad de establecer nuevas estrategias para reorientar las actuaciones actuales, no sólo alineando a todos los actores, sino, sobre todo, situando a los consumidores en el centro de las políticas públicas. El informe se refiere a conceptos como "circularizar" la economía o "redimensionar" el sobreconsumo, pero sobre todo insiste en potenciar el rol del consumidor, precisamente por ser "los actores cotidianos del consumo y por tanto la palanca de cambio más efectiva".

Desde SIGAUS, y debido a la la-

bor que desarrollamos en relación a la gestión de un residuo peligroso como es el lubricante usado, somos conscientes del protagonismo que tiene el consumidor y su papel prioritario a la hora de provocar cambios estructurales y nuevas pautas de comportamiento a nivel social, y por tanto también económico y empresarial. Pero para que esto se produzca la información y la sensibilización son clave.

Ellos son partícipes del engranaje que ponemos en marcha desde SIGAUS para recuperar el aceite usado, y que conozcan cómo funciona este sistema es fundamental para implicarles y hacerles sentir parte de él. Cuando el ciudadano de a pie lleva su vehículo al taller para que le realicen algo tan cotidiano como un cambio de aceite, está poniendo en

marcha todo el proceso, en muchas ocasiones sin saberlo. Por eso queremos hacerles conscientes de ello, formarles e informarles de que el canon que aparece desglosado en su factura, y que apenas les supone unos céntimos de euro, es imprescindible para arrancar el proceso que hará posible que el residuo peligroso que sale del motor de su coche se transforme en nuevos productos o energía.

Precisamente la Economía Circular, tan presente en este proceso, es el pilar sobre el que se sustenta la reconstrucción que, tanto desde España como desde la Unión Europea, se ha puesto en marcha para atajar la crisis generada por la situación sanitaria y sus consecuencias económicas y sociales. La circularidad en los modelos de gestión es, por tanto,

parte fundamental de esta nueva etapa que comienza y se convierte sin duda en una aliada necesaria en la transición hacia una economía más innovadora, más inclusiva y más sostenible.

LA RAP, ESENCIAL PARA LA ECONOMÍA CIRCULAR

Junto a este nuevo paradigma, otras herramientas también serán clave en esta recuperación, como es el caso de la Responsabilidad Ampliada del Productor (RAP), el origen del nacimiento de SIGAUS y de otros sistemas integrados de gestión de residuos que comenzaron su andadura hace más de 20 años. Estos sistemas han demostrado ya, a lo largo de este tiempo, que son eficaces para fomentar cambios en el comportamiento de todos los actores involucrados en la cadena de valor del producto: fabricantes, consumidores y ciudadanos, Administraciones o gestores de residuos.

España apuesta firmemente por ellos como un instrumento esencial para avanzar hacia la Economía Circular, así como en lo que se refiere a las estrategias de eficiencia de recursos y materias primas, que también se promueven desde la UE en el marco de su Pacto Verde Europeo (Green Deal). Países de nuestro entorno como Portugal, Francia o Italia, también apuestan por este modelo, basados todos ellos en un marco global para su aplicación en Europa, pese a que se trate de modelos muy heterogéneos ya que, en última instancia, son los Estados miembros los responsables finales de la regulación de sus aspectos operativos.

El momento de transición que vivimos es una buena oportunidad para conectar con los consumidores preocupados por el entorno y poder sumarles al trabajo conjunto que ahora nos toca emprender a todos: llevar a buen puerto esa reorientación estratégica que debe producirse si queremos virar, de forma exitosa, hacia una verdadera circularidad.

INVOLUCRAR AL CONSUMIDOR, CLAVE PARA SIGAUS EN EL AVANCE DE LA ECONOMÍA CIRCULAR

El Comité Económico y Social Europeo (CESE) apuesta por una reorientación estratégica a escala europea, nacional y local que promueva un nuevo modelo económico y sitúe a los consumidores en el centro de las políticas públicas. Sin duda, la Economía Circular 2.0 se sitúa al lado del consumidor, y en este sentido, la informa-

ción y la educación son esenciales para guiarles hacia patrones de comportamiento circulares. Capacitarles y proporcionarles la información más objetiva posible es imprescindible. Por eso, desde SIGAUS damos tanta importancia a las campañas de comunicación y sensibilización, a través de instrumentos como nuestra página

web, los medios de comunicación, las campañas en redes sociales o el Aula Ambiental SIGAUS, desde la que se forma a futuros profesionales de los sectores implicados en el uso del lubricante en materia de buenas prácticas, eficiencia en el uso de los recursos y correcta gestión del residuo generado.



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



¿RENAULT CLIO E-TECH O TOYOTA YARIS?

CARTA DE LA SEMANA



J.C.A.
Tengo 30 años, vivo solo, me muevo por Madrid principalmente, aunque cuando salgamos de la pandemia espero recuperar mi talante viajero los fines de semana. Busco un vehículo ecológico, pero no me atrevo todavía con un eléctrico. He pensado en el Toyota Yaris y en el Clio E-TECH porque tampoco hay mucho donde elegir con ese formato y tamaño. Me gustaría saber su opinión. Muchas gracias.

RESPUESTA

Pues como bien dices, no hay demasiada oferta todavía en ese segmento con tecnología híbrida autorrecargable, aunque a ese dúo también podrías añadir el Honda Jazz, con un formato más tipo monovolumen y un enfoque más familiar, por habitabilidad, modularidad y maletero. En cualquier caso, tanto el Renault Clio E-TECH como el Toyota Yaris son dos magníficos candidatos por su agrado y eficiencia en ciudad, y sin desmerecer por rendimiento cuando te alejes de ella.

El modelo francés presenta un sistema híbrido más potente, con 140 CV, gracias al trabajo de un motor 1.6 de gasolina de 91 CV y dos eléctricos, de 49 y 20 CV. El Yaris, que acaba de recibir el galardón de Coche del Año en Europa 2021, hace lo propio, aunque recurre a un bloque triclíndrico de 1.5 litros que eroga 93 CV y se combina con un generador eléctrico de 80 CV. La potencia total es de 116 CV.

Los dos son grandes urbanitas, pero en la jungla de la ciudad el Yaris es más manejable debido a su menor tamaño, 3,94 metros, 11 centímetros menos que su rival. Además en ese hábitat el cambio automático con variador continuo e-CVT se muestra muy refinado y registra unos consumos muy atractivos. Ojo, que el Clio E-TECH también es superagradable en la urbe, e incluso saca mayor partido a su sistema eléctrico que el nipón cuando circula por ciudad.

No son modelos pensados para funcionar en modo eléctrico exclusivo, aunque los dos contemplan un modo EV que permite hacerlo

si la capacidad de sus respectivas baterías de iones de litio tienen carga suficiente. En este sentido el Clio E-TECH tiene más autonomía, prácticamente cinco kilómetros, debido a la mayor capacidad de la mencionada batería, 1,26 kWh, frente a 0,76 —el Yaris apenas puede rodar 1,5 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico—.

En carretera el modelo francés es más refinado y silencioso, y en gran parte se debe a su atractivo cambio multimodo. El motor eléctrico de 20 CV se encarga de arrancar el bloque térmico y de igualar la velocidad de giro del cigüeñal, resultando más agradable porque no contempla ese efecto de 'patinamiento' del variador del Yaris. Sin embargo, las prestaciones son muy similares en ambos, ya que la mayor poten-

cia del Clio se neutraliza en parte con el menor tamaño y peso del Yaris —prácticamente 200 kilos más ligero—. Y esto provoca que también el consumo sea más eficiente, con versiones que arrancan en una media de 3,9 litros, frente a los 4,4 del galo.

Los dos han dado un gran salto cualitativo en sus respectivas últimas generaciones. El Clio da sensación de más calidad, pero su habitabilidad es muy similar en las plazas traseras y el maletero es menor —254 litros frente a 286— debido a que la batería ocupa parte de esa zona. En el Yaris está debajo del asiento trasero.

Los dos están bien equipados, aunque la dotación de serie en seguridad del Yaris es superior. También presume de un precio más asequible: desde 21.800 euros frente a 23.260 de su rival.

CONSULTAS RÁPIDAS

FALLOS EN LOS SISTEMAS PREDICTIVOS

Luis Suárez

Efectivamente el futuro viene marcado por un tipo de conducción autónoma que nos permitirá realizar otras tareas mientras nos trasladamos, que no conducimos. Y mientras llega, ya hay muchos vehículos nuevos que ofrecen un cierto grado de conducción predictiva y semiautónoma. Y sí, en ocasiones dan fallos, aunque no es lo habitual. En cualquier

caso hemos contrastado en algunos modelos que no leen correctamente los límites de velocidad en autovía, frenando bruscamente, con el consiguiente susto. También hay vehículos que, en los túneles urbanos, el navegador reconoce sólo la señalización existente en las calles de la superficie, por ejemplo en la zona subterránea de la M-30 de Madrid. Son algunos de los problemas que sufren ciertos asistentes, pero es muy ocasional.

LAVAFAROS ¿OBLIGATORIOS?

Laura T.S.

Los faros de xenón ya parecen de la prehistoria, aunque hace poco más de una década eran 'lo más' en iluminación. Y efectivamente llevaban asociado un sistema lavafaros de manera obligatoria, así como una función autonivelante. Los faros LED no precisan de lavafaros obligatorio. En el Volvo S60 que has visto es una opción asociada a los Full LED que cuesta 993 euros.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿CADA CUÁNTO TIEMPO HAY QUE RENOVAR EL CARNÉ DE CONDUCIR?

El tiempo para renovar el carné siempre va a depender del tipo de permiso de conducción que se tenga. Así, para renovar el carné de conducir que permite la conducción de turismos, el permiso de la clase B, es de 10 años, mientras su titular no cumpla los 65 años. A partir de esa edad es cada 5 años.

Para renovar los permisos de las clases C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E, el tiempo será de 5 años mientras su titular no cumpla los 65 años, y cada 3 años a partir de esa edad. Para el resto de las clases de permisos y para las licencias de conducción, el plazo de renovación será de 10 años mientras su titular no cumpla los 65 años, y cada 5 años a partir de esa edad.

No obstante, hay que recordar que, en la última renovación antes de los 65 años, el plazo que nos concederían sería el restante hasta cumplir esa edad.

Del mismo modo, también hay que tener en cuenta que el período de vigencia podrá reducirse si, al tiempo de su concesión o de la prórroga de su vigencia, se comprueba que su titular padece alguna de las enfermedades o deficiencias establecidas al efecto y que, si bien, no impiden la conducción, pudieran ser susceptibles de agravarse. Por último, hay que recordar que el carné, cuya vigencia hubiese vencido, no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes. Supondrá la comisión de una infracción considerada grave, cuyo importe sería de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

LOS AGENTES DE LA AUTORIDAD O CUALQUIER PARTICULAR MEDIANTE DENUNCIA VOLUNTARIA

¿Quién es competente para denunciar una infracción en un municipio?

RESPUESTA

En primer lugar es importante distinguir entre quién puede formular una denuncia y qué organismo es el competente para tramitarla. En este sentido, conviene recordar que la formulación de una denuncia puede ser realizada por cualquier persona. Incluso son admisibles las denuncias interpuestas por particulares y que se conocen como denuncias voluntarias. Otra cosa distinta es que las denuncias formuladas por un agente de la autoridad tengan presunción de certeza, y las formuladas por un particular no tengan esa presunción y sea necesario aportar pruebas. Por el contrario, cuando ya se ha interpuesto la denuncia, sea quien sea la persona que la haya formulado, es cuando tiene que ser tramitada por el organismo que tenga la competencia.

Así, hay que destacar que los municipios son competentes para llevar a cabo la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra

administración. No obstante, cabe la posibilidad que, a su vez, los ayuntamientos deleguen sus competencias, especialmente de gestión de los expedientes en otras administraciones, como pueden ser las diputaciones provinciales o las mancomunidades de municipios. Las infracciones que tienen que ver con el estado del vehículo o la documentación del mismo son las que tienen atribuida la competencia a otra administración. Por ejemplo, son competencia de la jefatura provincial de tráfico correspondiente, aunque la denuncia la realice un policía local y se cometa en las calles de una ciudad o municipio, no tener seguro, no haber pasado la ITV, tener el carné caducado, llevar las ruedas o la matrícula en mal estado, etc.



NO SE PUEDE EN NINGÚN CASO, AUNQUE SEA TUYO

Quisiera hacerles una pregunta por algo que me ha pasado. ¿Me pueden denunciar por aparcar en mi propio vado, que sólo es utilizado por mí?

RESPUESTA

Hay que tener en cuenta que el vado es un espacio señalizado con una prohibición de estacionar en dicho lugar, pero motivado en la necesidad de permitir el acceso o la salida de los vehículos que utilicen dicho vado. Además, la propia Ley señala que está prohibido estacionar delante de un vado señalizado.

El vado no es una reserva de estacionamiento en superficie, sino simplemente es una zona que debe permanecer, en todo momento, libre para que pueda entrar o salir el vehículo o vehículos que utilicen dicho

vado. Además, cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso de vehículos en un vado señalizado correctamente se consideran paradas o estacionamientos realizados en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación, y por ello son infracciones graves.

Por tanto, no hay ninguna excepción para que el propietario de un vado pueda utilizar el mismo para estacionar su vehículo en dicho lugar sin acceder al interior y utilizar su plaza de garaje. En este sentido hay que insistir que la prohibición, además, viene dada por la existencia de la señalización que prohíbe la parada o el estacionamiento en dicho lugar. Si cualquier vehículo se encontrase interrumpiendo ese acceso, aunque sea el vehículo del propietario, estaría cometiendo una infracción considerada grave y conlleva una sanción que puede ser de 200 euros.

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



Probamos el Peugeot 406 turbodiésel

Uno de los grandes atractivos en la familia del nuevo Peugeot 406 era su tecnología diésel. Por eso probábamos esta versión con motor de 92 CV que iba a ser un enorme éxito.

Para empezar, una visita al Salón de Tokio, en el que siempre se respiraba vanguardia. Ahí, entre las novedades, veíamos, el primer Honda CR-V o un prototipo de Audi TT Roadster que acabaría

llegando al mercado casi sin cambios.

Otras novedades tenían a Mercedes como protagonista, pues la marca de la estrella desvelaba su SLK, ese descapotable biplaza con techo duro que



LA PORTADA

Nº 629

FECHA

7-11-1995

HABLAMOS DE

El Peugeot 406 turbodiésel era la principal imagen de nuestra portada. La berlina del león compartía espacio con el Nissan Almera -también probado a fondo- y con las novedades en la gama del Volvo 850 o los modelos presentados en el Salón de Tokio, donde vimos el Audi TT Roadster.

convertía al deportivo tan pronto en coupé como en cabrio.

De los modelos que conducíamos por primera vez, destacar los Volvo 850. La berlina sueca incorporaba en su gama una versión deportiva R con 250 caballos y un turbodiésel de 140 caballos. En ambas, el turbo era protagonista.

Entre las pruebas, un auténtico superventas. El nuevo Peugeot 406 estaba llamado a liderar

el segmento de las berlinas, ayudándose de sus excelentes motores diésel. Este turbodiésel de 92 caballos era una brillante versión que nos gustaba por su estabilidad, su habitabilidad y su confort.

Otra prueba tenía al Nissan Almera como protagonista. El compacto japonés, con un motor de gasolina de 100 caballos destacaba por su relación precio-equipamiento.



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

El BMW Z3 llega al mundo de los roadster

Un juguete para dos, esa era la forma de definir el nuevo modelo de BMW. El Z3 llegaba como respuesta de la marca bávara al SLK de Mercedes. Y no le fue nada mal.

Para empezar, una exclusiva, porque esta semana publicábamos unas fotos espía de la cuarta generación del Volkswagen Golf a la que aún le faltaban varios meses para llegar al mercado.

BMW, por su parte, hacía oficial su incursión en el sector de los deportivos biplaza. Lo iba a hacer con este Z3 roadster que junto al Mercedes SLK y el Audi TT Roadster iba a animar de golpe este



LA PORTADA

Nº 630

FECHA

14-11-1995

HABLAMOS DE

segmento en el que el Mazda MX-5 vivía solo en la cumbre.

Otra novedad era el nuevo Rover 200, compacto que destacaba por esa elegancia clásica tan inglesa.

Pruebas a fondo para dos alemanes. Por un lado el Volkswagen Polo, que en versión de gasolina con el nuevo motor 1.4 destacaba por su confort y calidad general.

El otro alemán probado era el Mercedes

C250 Turbodiésel con 150 caballos en el que la marca de la estrella utilizaba un turbocompresor y un intercooler para mejorar su rendimiento. De él nos gustaban sus consumos, prestaciones y comportamiento,

Y para terminar una exclusiva toma de contacto con una moto muy especial, la Honda NSR 500 con la que Mick Doohan se había proclamado campeón del mundo.

En nuestra portada, el BMW Z3 acaparaba gran espacio y lo compartía con el nuevo Rover 200, con el que la marca iba a luchar entre los compactos. Junto a ellos, las fotos espía de la cuarta generación del Volkswagen Golf. Y la prueba a fondo del Mercedes C 250 Turbodiésel.



TORRE de BARREDA



FAMILIA DE VINOS

www.bodegas-barreda.com



GASOLINA O DIÉSEL



NUEVO CITROËN C4

OPEN THE WAY



20 Ayudas a la Conducción
Smart Pad Support Citroën
Suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®

DESDE
195€
/MES⁽¹⁾
47 CUOTAS.
TAE: 7,25%.
ENTRADA: 4.707,24€.
ÚLTIMA CUOTA: 12.821,17€.

INCLUYE | **MADE**
PACK | **IN SPAIN**™

TAMBIÉN DISPONIBLE EN **100% ELECTRIC**

INSPIRED BY **YOU**

Citroën prefiere Total. (1) PVP recomendado en Península y Baleares de un Nuevo C4 PureTech 130 S&S EAT8 FEEL PACK 22.390€ (Impuestos, transportes, y oferta incluidos), para clientes particulares que financien con una permanencia mínima de 36 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A. y entreguen un vehículo propiedad del comprador al menos los últimos 3 meses. Sujeto a aprobación financiera. Cuota para una duración de contrato de 48 meses y 50.000 kms totales, por el sistema de amortización francés. Capital financiado con comisión de apertura: 18.381,23€. Comisión de apertura (3,95%): 698,47€. TIN: 5,75% Importe total adeudado: 21.986,17€. Precio total a plazos: 26.693,41€. Total intereses: 3.604,94€. Total coste del crédito: 4.303,41€. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. PVP para el cliente que no financie: 23.390€. Oferta válida para vehículos matriculados antes del: 31/03/2021. El modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. *Solo para Concesionarios adheridos a la promoción Pack Made in Spain.

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