

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

PREVIO MUNDIAL FÓRMULA 1



SAINZ Y ALONSO, A POR TODAS



PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 6 DE ABRIL

Nº 1.794 del 23 de marzo al 5 de abril de 2021



## ¡¡¡QUÉ LOCURA!!!

### 5 NOVEDADES

## Peugeot 308



Kia EV6



Toyota Yaris Cross



Toyota Aygo X-Prologue



MG Marvel R Electric

### 6 AL VOLANTE

Kia Sorento PHEV



Range Rover Evoque P300e



Cupra Formentor e-Hybrid



Peugeot 508 PSE



Ford Mustang Mach-E



Subaru Impreza EcoHybrid



### 6 PRUEBAS

Audi e-tron 55 Sportback



Skoda Octavia PHEV



Citroën C4 BlueHDI 130



Citroën C4 PureTech 130



Volkswagen Golf GTI



Honda Civic Type R Sport Line



# TE PAGAMOS LA PRÓXIMA ITV DE TU COCHE

SI TE VIENES CON NOSOTROS.

ES EL MOMENTO DE CAMBIARTE

917 702 787



lineadirecta.com

Reembolso de la tasa de ITV hasta un límite máximo. Solo para ITV obligatoria y para vehículos de más de 4 años de antigüedad. No acumulable con otras Campañas o descuentos. Promoción válida hasta el 30/06/2021 y sujeta a normas de suscripción de la compañía. Consulta condiciones en [www.lineadirecta.com](http://www.lineadirecta.com)

## Al detalle



### CRECEN LOS QUE NO USAN CINTURÓN

Aunque nos parezca absolutamente inconcebible, según los datos de la DGT, en la última campaña de control de uso del cinturón de seguridad crece un 7 por ciento el número de ocupantes que no utilizan este dispositivo esencial de seguridad. También crece el número de menores que viajaban sin sistema de retención infantil (pasa de 132 a 192 en la actual campaña). Un 77 por ciento de los denunciados lo ha sido en las vías convencionales –las más peligrosas– y un 80 viajaba en un turismo. Datos más que preocupantes que indican que a muchos aún no les entra en la cabeza que el cinturón salva vidas.



### BIENVENIDA, MG

En los últimos años hemos asistido a desapariciones de marcas con larga trayectoria; pero pocas veces a la vuelta de una marca con años de tradición. Así ocurre ahora con MG, el fabricante británico vuelve bajo el paraguas de SAIC Motor, con grandes ambiciones. De momento este 2021 llegan a 13 mercados, con una gama electrificada y 7 años de garantía. Bienvenidos.

## Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - [acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)

DIRECTOR: Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

Subdirector: Pedro Martín - [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)

Redacción: Gregorio Arroyo - [garroyo@motor16.com](mailto:garroyo@motor16.com)

Álvaro Gª Martins - [amartins@motor16.com](mailto:amartins@motor16.com)

Julián Gamacho - [jgamacho@motor16.com](mailto:jgamacho@motor16.com)

Bryan Jiménez - [bjimenez@motor16.com](mailto:bjimenez@motor16.com)

Montse Turiel - [mturiel@motor16.com](mailto:mturiel@motor16.com)

Diseño: Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto:jgonzalezaso@motor16.com)

Colaboradores: Federico Asensio, Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.

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

Publicidad: Gustavo Segovia - [gsegovia@motor16.com](mailto:gsegovia@motor16.com)  
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

Laura Fernández - [lfernandez@motor16.com](mailto: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](mailto:motor16@motor16.com)

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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



## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
[acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)

## Oportunidad histórica

Hay que aprovechar la oportunidad que genera el consorcio entre VW e Iberdrola, con ayuda del Gobierno para crear una fábrica de baterías.

Es notorio que la fabricación de vehículos eléctricos y baterías en España, por parte del grupo Volkswagen, está bastante encarrilada. De hecho, su consejero delegado, Herbert Diess, cifra la inversión que el consorcio alemán destinará para la transformación de Seat Martorell en su centro de vehículos eléctricos en 2.400 millones de euros. Una cantidad que representa casi la mitad de los 5.000 millones que Seat anunció que estaba dispuesta a invertir en los próximos cinco años. También Diess dejó muy claro su apuesta por nuestro país, en el que el grupo cuenta con diferentes fábricas de vehículos y componentes, además de tener unos profesionales capa-

ces de transformar sus instalaciones para la producción de coches cien por cien eléctricos en el menor tiempo posible. Así mismo, considera que tanto dentro como fuera de España existe un mercado potente para eléctricos del tipo Volkswagen Polo y T-Cross, Seat Ibiza y Arona, Audi A1 y otros que están por venir. Estos son vehículos que el grupo quiere fabricar en nuestro país, siempre, claro está, que cuente con los apoyos gubernamentales necesarios y parte de los fondos europeos para relanzar la economía tras la pandemia. En este punto, el consorcio alemán alerta que somos

sus principales candidatos, a condición de tener una fábrica de baterías, pero avisa de que Portugal y Francia también están en la parilla de salida.

Por eso, bienvenido sea el recién creado consorcio formado por Volkswagen e Iberdrola, con ayuda del Gobierno y la futura incorporación de otros socios para la creación de una gran fábrica de baterías de litio en suelo español. Especialmente si tenemos en cuenta que el litio, también llamado popularmente 'oro blanco', reposa copiosamente en el subsuelo de varias zonas de nuestro país, como son Extremadura, Galicia o Castilla y León. Por ejemplo, solo en la mina cacereña de Valdeflórez calculan que saldría litio para

El litio reposa copiosamente en el subsuelo de varias zonas de nuestro país, como Extremadura, Galicia o Castilla y León. La batalla por montar esa planta está servida. Ojalá que los habituales chalaneos políticos no lo estropeen y se valore que este país es el segundo productor de automóviles de la UE y estamos ante una oportunidad histórica.

fabricar 10 millones de baterías de coches eléctricos. Aragón, Cataluña, Extremadura, País Vasco, Galicia y la Comunidad Valenciana no sólo han mostrado interés para montar la fábrica de baterías, sino que, además, tienen razones poderosas en todos los casos para poder conseguirlo. Una cosa está clara, la batalla por montar esa planta y explotar prometedoras minas de litio está servida. Ojalá que los habituales chalaneos políticos no lo estropeen y se valore que este país es el segundo productor de automóviles de la UE y estamos ante una oportunidad histórica.

## SUMARIO

Nº 1.794 • 23 marzo al 5 abril de 2021  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- QUÉ PASA MG

Los planes de la firma británica en su vuelta al mercado contemplan dos nuevos eléctricos: Marvel R y MG5.

### 8.- EN PORTADA PEUGEOT 308

La tercera generación del 308 progresa en todos los aspectos: nace con dos versiones híbridas enchufables en su gama y presume de tecnología y de un diseño más dinámico... y aerodinámico..

### 12.- KIA EV6

El Kia EV6, con su nueva plataforma inaugura una familia de eléctricos puros en la marca.

### 14.- TOYOTA YARIS CROSS

La versión crossover del Toyota Yaris, lista para su llegada.

### 16.- CUATRO RUEDAS CUPRA FORMENTOR e HYBRID

Cupra sigue ampliando la gama del Formentor con nuevas versiones híbridas enchufables.

### 18.- KIA SORENTO PHEV

La variante más avanzada y eficiente de la gama Sorento ofrece 265 CV y puede recorrer hasta 57 kilómetros en eléctrico.

### 20.- RANGEROVER EVOQUE PHEV

El Land Rover más eficiente de la historia es también uno de los más dinámicos.

### 22.- PEUGEOT 508 PSE

El Peugeot más potente y rápido de todos los tiempos... Y también el más caro de la historia.

### 24.- SUBARU IMPREZA ECOHYBRID

El Impreza equipa ahora la mecánica híbrida autorrecargable de 150 CV del Forester y del XV.

### 26.- GAMA FORD 4WD.

De comerciales a SUV eléctricos, la gama 4x4 de Ford ofrece de todo y para todos.

### 28.- AUDI e TRON S5 SPORTBACK.

La familia e-tron se refuerza con



6



38



58



38



58



38

la carrocería Sportback, de estilo coupé.

### 32.- SKODA OCTAVIA PHEV

El Octavia híbrido enchufable un modelo racional como pocos y que prácticamente lo hace todo bien.

### 36.- CITROËN C4 PURETECH 130 CV

El compacto francés es, sin duda, la berlina de su clase más confortable del mercado.

### 40.- CITROËN C4 PURETECH FRENTE A CITROËN C4 BLUEHDI

El diésel sigue mostrando grandes cualidades para los que más kilómetros recorren.

### 42.- VOLKSWAGEN GOLF GTI

La octava generación del Golf GTI mantiene ese legendario aura de un modelo único.

### 46.- HONDA CIVIC TYPE R

Esta nueva versión Sport Line es más cómoda y utilizable en el día a día, pero sigue siendo un Type R con dinámica espectacular. Puro nervio.

### 48.- BAJOLA LUPA GAMA SEAT IBIZA Y ARONA GO2

Ibiza y Arona mejoran su oferta de equipamiento con la introducción de los nuevos paquetes 'GO2'.

### 50.- LA SEMANA

### 52.- +INTERESANTE GAMA ELÉCTRICOS DE CITROËN

Apuesta por las 0 emisiones.

### 53.- TOYOTA AYGO X-PROLOGUE

Avance del futuro Aygo.

### 54.- A LA ÚLTIMA

### 56.- DE CARRERAS ALONSO Y SAINZ

Una nueva temporada de F-1, con protagonismo español.

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

### 64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO

### 66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

LAS MEJORES  
OFERTAS DE  
COCHES NUEVOS  
DESDE  
LA PÁG. 48

#### Busca tu marca

AUDI	28
CITROËN	36, 52
CUPRA	16
FORD	26
HONDA	46
KIA	12, 18
LAND ROVER	20
MG	6
PEUGEOT	8, 22
SEAT	48
SKODA	32
SUBARU	24
TOYOTA	14, 53
VOLKSWAGEN	42

# 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  
SABRÉSSEGUI  
«En los próximos 10 años  
Hyundai va a ser la marca  
de referencia en cuanto a  
tecnología»

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

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

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

-18 coches para soñar:  
Aston Martin, Audi,  
Bentley, Brabham,  
Bugatti, Ferrari, Ford,  
Gordon Murray, Honda,  
Koenigsegg, Lamborghini,  
Lotus, Maserati, McLaren,  
Pagani, Pininfarina,  
Rolls-Royce, Touring  
Superleggera

-Pruebas: Gama Audi RS,  
Ford Explorer 3.0 PHEV,  
Kia XCeed PHEV,  
Cuatro generaciones del

Seat León  
-Reportaje:  
Así se hace el  
Hispano-Suiza  
Carmen

**PROYECTO TRINITY**

Como parte de su estrategia 'Accelerate', Volkswagen trabaja en el Proyecto Trinity, un sedán eléctrico que se fabricará en Wolfsburg a partir de 2026 que tendrá una alta autonomía y tiempos de recarga extremadamente cortos.



**EL SKODA OCTAVIA PRO... PARA CHINA**

La cuarta generación del Octavia llega al mercado chino personalizado como Octavia Pro, con 64 milímetros más de longitud –44 de ellos por su mayor batalla–, pantalla central de 12 pulgadas, aspecto exterior de estilo RS y llantas de hasta 18 pulgadas.

**El SUV Marvel R Electric y el familiar MG5**

MG anuncia **dos nuevos eléctricos** para este año

A los dos modelos de la nueva MG que ya conocíamos –el híbrido enchufable EHS y el eléctrico ZS EV, ambos de estilo SUV–, la marca británica de SAIC sumará otros dos vehículos este año, que espera cerrar con una red europea de 300 concesionarios, 200 más de los que ya operan. Y los MG ahora desvelados tienen mecánica cien por cien eléctrica. Quizás la novedad más relevante sea el Marvel R Electric, un SUV de 4.674 milímetros de largo por

1.919 de ancho y 1.618 de alto que se convertirá en buque insignia de la casa. Con una distancia entre ejes de 2.800 milímetros y rivales como el Volkswagen ID.4 en el horizonte, sus tres motores eléctricos –dos detrás y uno delante– suman 288 CV y 655 Nm de par máximo, de modo que acelera de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos y alcanza 200 km/h. Anuncia 400 kilómetros de alcance, tiene un cargador trifásico de 11 kW y admite cargas rápidas: so-

lo media hora hasta el 80 por ciento. Además, habrá otra versión de tracción trasera, dotada de los dos motores posteriores. La segunda novedad es el MG5, el primer familiar eléctrico del mercado. Mide 4.544 milímetros de largo por 1.811 de ancho y 1.513 de alto, tiene una batalla de 2.665 milímetros y un maletero de 578 litros –ampliable a 1.456–, y con su motor de 184 CV y 280 Nm puede recorrer 400 kilómetros –ciclo WLTP– entre recargas.



▲ Pantalla táctil central de 19,4 pulgadas en el Marvel R Electric. Y maletero de 357 litros ampliable a 1.396, más otro delante de 150.

**SUZUKI JIMNY PRO**

Suzuki lanza en España el Jimny Pro, la versión comercial del moderno todoterreno japonés, que recibe la homologación NI Furgón –velocidad máxima permitida de 90 km/h en vías rápidas y de 80 en carretera–. Con un precio de 20.970 euros, se distingue por su zona de carga sin

asientos traseros y dotada de suelo plano y rejilla separadora, con un volumen de 863 litros. Equipa sistema de tracción 4x4 All-grip conectable con reductora, motor 1.5 de gasolina con 102 CV y alcanza 145 km/h. El gasto, 7,7 l/100 km.



► El MG5 admite también recargas rápidas de su batería: hasta el 80 por ciento en media hora.



**PARA PENSAR**

**590**

kilómetros es la autonomía máxima WLTP del i4, el Gran Coupé eléctrico de BMW.

Desvelado días atrás en la Conferencia Anual del Grupo BMW, el i4 tiene cuatro puertas y potencias de hasta 390 kW (530 CV), para acelerar de 0 a 100 km/h en unos 4 segundos. Será lanzado durante este 2021.

**EL PUNTAZO**

Solo 90 unidades comercializará Toyota en Europa del GR Supra Jarama Racetrack Edition, serie especial con pintura Azul Horizon, llantas negras de 19 pulgadas y motor de 340 CV.



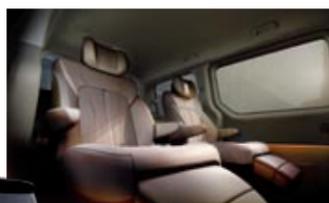
También desvela el Kona N Hyundai empieza a mostrar el **MPV Staria**

Hyundai cree que todavía hay hueco para los vehículos polivalentes MPV, o monovolumen, y tiene ya lista su nueva gama Staria, con diseño futurista y aerodinámico, interiores muy acristalados e inspirados en salas de estar, y acabados de calidad, especialmente en el Staria Premium, que estará disponible en configuraciones de 7 y 9 plazas, esta última dotada de asientos giratorios 180 grados en la segunda fila. Y la gama Staria ofrecerá versiones más dirigidas a la carga y al uso pro-

fesional, con aforo a partir de tres plazas. El puesto de conducción cuenta con una instrumentación digital sobreelevada, y el tablero cuenta con pantalla de 10,25 pulgadas, mandos táctiles.

cambio controlable por botones y numerosos portavasos, puertos USB y espacios para objetos. De paso también se han desvelado las líneas del Kona N, que la casa coreana define como 'hot SUV' y

que será el primer todocamino deportivo de la marca Hyundai N. Equipa llantas de 19 pulgadas, suspensión



◀▶ No se conoce aún la potencia del Kona N, el primer SUV de la división deportiva Hyundai N.



rebajada, grandes tomas de aire frontales, alerón trasero de doble ala, una salida de escape en cada extremo, luz de freno

trasera triangular, detalles exteriores en rojo... Pero sobre el motor, el rendimiento o el chasis, nada se dice por ahora.

e-Hybrid de 204 CV y nuevos TSI Cupra **multiplica la gama** León

Conocíamos ya el Cupra León e-Hybrid de 245 CV, disponible con las carrocerías de cinco puertas y familiar Sportstourer, pero la firma española refuerza ahora su oferta de híbridos enchufables con la variante mecánica e-Hybrid de 204 CV, asociada también a ambas carrocerías y con etiqueta 0 Emisiones. Como en la versión de 245 CV, la de 204 CV y 35,7 mkg de par combina el motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV con uno eléctrico de 85 kW (115 CV), la batería de iones de litio de 13 kWh –podemos cargar-

la en tres horas y media con un wallbox de 3,6 kW– y el cambio automático DSG de seis marchas. Acelera de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos, alcanza 220 km/h, homologa una autonomía eléctrica de 63 kilómetros y tiene emisiones de CO2 entre 26 y 29 g/km. Asimismo, Cupra añade a la gama León dos nuevas versiones de gasolina de altas prestaciones, ambas con motor 2.0

TSI de 40,8 mkg de par, caja DSG de siete relaciones y 250 km/h de velocidad punta. En el León de cinco puertas –7,4 l/100 km– anuncia 300 CV, la tracción es delantera con diferencial autoblocante VAQ y acelera de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos, mientras que en el León Sportstourer –8,1 l/100 km– el rendimiento sube a 310 CV, incorpora tracción total 4Drive y el paso de 0 a 100 km/h se resuelve en 4,9 segundos.



◀▶ Los nuevos 2.0 TSI y las mecánicas e-Hybrid de 204 y 245 CV se ofrecen con ambas carrocerías.



# Juventud perpetua

A la venta en España desde el próximo otoño, la tercera generación del 308 progresa en todos los aspectos, pues el compacto francés es más grande y amplio, nace con dos versiones híbridas enchufables en su gama y presume de tecnología y de un diseño más dinámico... y aerodinámico.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Los más de 7 millones de unidades vendidas entre las dos primeras generaciones del 308 –la de 2007 y la de 2014, esta aún a la venta y que ganó en su día el premio europeo ‘Car of the Year’– son la mejor prueba del éxito del compacto galo, cuya tercera entrega ve ahora la luz y podría

▼ Faros LED en toda la gama, y en las versiones GT o que equipen Pack GT son Full LED, con tecnología Peugeot Matrix LED.

estar en los concesionarios españoles en octubre o noviembre. Primero con la carrocería de cinco puertas, aunque en pocos meses conoceremos también el nuevo 308 SW, para el que se anuncia una línea más dinámica, pero que no resta amplitud ni funcionalidad.

El nuevo 308, que se fabricará en la planta francesa de Mulhouse, se asienta sobre una evolución de la plataforma EMP2, común al DS4 recién presentado o al futuro Opel Astra, que no tardará en llegar. Y frente a los 4,28 metros del primer 308 o los 4,25 del segundo, esta tercera generación se va a 4,367 milímetros, pues crece 11 centímetros de longitud, de los que exactamente la mitad –5,5 centímetros– se deben al estirón de la distancia entre ejes, que ahora mide 2.675 milímetros y debería traducirse en más espacio para piernas en la segunda fila que en el modelo actual. La anchura es algo mayor –1.852 milímetros–, mientras que la altura disminuye 20 milímetros, hasta 1,44 metros. Y como el parabrisas se retrasa un poco para incrementar la impresión de morro afilado, la imagen general es más deportiva. Y más aerodinámica, con un Cx de 0,28.

En cuanto a las ópticas, desde el acabado básico usará tecnología LED, mientras que para las versiones GT o equipadas con Pack GT se reservan los faros Full LED, dotados de tecnología Peugeot Matrix

LED. Y si las luces diurnas muy verticales recuerdan a los últimos productos de la marca –208, 2008, 508, 3008, 5008...–, la firma luminosa trasera es también muy personal, con las tres garras Full LED bien diferenciadas a cada lado. Y reseñable es también que estrene el nuevo logotipo de Peugeot o que emplee llantas de 16, 17 y 18 pulgadas, según motorización o nivel de equipamiento. Así, por ejemplo, los neumáticos de perfil más deportivo serán unos 225/40 R18.

El apartado de la funcionalidad se ha cuidado de manera especial, y Peugeot anuncia un maletero de 412 litros ampliable a 1.323 litros si abatimos el respaldo posterior divisible –ambas cifras corresponden a litros de agua–, mientras que el volumen de las versio-



▲ La capacidad del maletero es de 412 litros –361 en las versiones Hybrid–, ampliable a 1.323 si abatimos el respaldo trasero –medición en litros de agua, y no según la más realista norma VDA–. Los huecos repartidos por el habitáculo para colocar objetos suman 34 litros.

nes Hybrid queda reducido a 361 litros. Y en el habitáculo, el compacto francés suma 34 litros entre sus numerosos espacios para colocar objetos, destacando los 10,8 litros de capacidad de la guantera principal, los 2,84 litros del cofre central delantero o el generoso volumen de las bolsas de las cuatro puertas: 2,74 litros en las delanteras y 2,66 en las traseras.

El 308, como su antecesor, recurre a un puesto de conducción i-Cockpit, pero modernizado porque ya incluye el sistema de infoentretenimiento i-Connect y adopta sensores en el volante que perciben si el conductor lo sujeta o no, de cara al funcionamiento de algunos de los asistentes de seguridad. Como en otros modelos de la marca, el volante multifunción es de pequeño tamaño y puede ser calefactable en opción, y la instrumentación es una pantalla digital de 10 pulgadas –configurable y capaz de mostrar hasta los mapas de navegación–, que en las versiones GT será de efecto tridimensional.

Y el salpicadero, que ve reubicadas las salidas de aireación para que su acción

sea más efectiva, está presidido por una pantalla táctil central de 10 pulgadas que sigue quedando muy a mano del conductor. Además, a partir del acabado Allure los mandos tradicionales de la climatización ceden su espacio bajo la pantalla grande a un panel alargado –en una disposición que recuerda a un libro abierto– con mandos virtuales táctiles desde los que se accede más intuitivamente a las funciones clave.

Más abajo, en la zona casi horizontal de la consola, los diseñadores han reorganizado los mandos esenciales, con un pequeño selector para elegir la posición del cambio automático (R, N y D), más dos botones para las posiciones P (Parking) y M (Manual); así como el pulsador de los tres modos de conducción, que según la mecánica que incorpore el coche permite activar los programas Electric, Hybrid, Eco, Normal y Sport. Se completa este refinado panorama con la plataforma para la recarga inalámbrica del smartphone o la posibilidad de personalizar la luz ambiental LED con ocho tonos distintos.



## COMPACTOS DE PEUGEOT Referentes en un segmento clave

Nos podríamos remontar a modelos como el 305, sin apenas presencia en España, o incluso al Talbot Horizon, uno de los míticos pioneros en este segmento de mercado, pero iniciaremos el repaso de los antecesores del nuevo 308 por el 309, gestado inicialmente como Talbot y que finalmente lució el emblema del león.

► El Peugeot 309 medía 4,05 metros y ofrecía carrocerías de tres y cinco puertas. Su versión 1.9 GTi 16V rendía 160 CV.



► Los 306 de tres y cinco puertas medían 4,03 metros. Y hubo también familiar, sedán y cabriolet.



► Elegido ‘Car of the Year’, el 307 medía 4,21 metros –con tres y cinco puertas–, y tuvo sedán, familiar y el CC coupé-cabriolet.



► El primer 308 medía 4,28 metros –con tres y cinco puertas–, y también hubo sedán, familiar y descapotable CC.



► El segundo 308, todavía a la venta, mide 4,25 metros –con cinco puertas– y se ofrece también en variante familiar.



▲ El 308 es el primer modelo que luce el recién estrenado emblema de la marca. Inicialmente se ofrecerán siete colores de carrocería.

# EL PUESTO DE CONDUCCIÓN I-COCKPIT VUELVE A EVOLUCIONAR, Y LA MAYOR DISTANCIA ENTRE EJES MEJORA LA AMPLITUD TRASERA



En lo que respecta a materiales, el interior no renunciará a acabados de calidad con Alcantara, cuero repujado o piel nappa coloreada, y para las versiones GT se reservan inserciones específicas, más refinadas, en tablero o paneles de puertas. Además, los asientos delanteros han sido certificados por el organismo alemán AGR, pueden incorporar calefacción y reglajes eléctricos con memorias, e incluso ofrecen un sistema de masaje basado en ocho bolsas neumáticas por butaca. Y en

cuestión de terminación, Peugeot destaca otras novedades como el mayor grosor de las ventanillas laterales y la utilización de paneles acústicos para optimizar el aislamiento, el parabrisas delantero térmico o el retrovisor interior sin marco desde el nivel Allure, que en las versiones Hybrid cuenta con un LED de luz azul, visible desde el exterior, que se activa cuando el coche circula sin generar emisiones.

Asimismo, podremos personalizar el sistema de infoentretenimiento de acuer-

do a ocho perfiles diferentes, de forma que cada usuario del coche pueda tener preconfigurado su diseño de instrumentación, su iluminación interior o sus preferencias de puesta a punto. Moverse entre los diferentes menús de la pantalla será sencillo, desplazándolos a derecha o izquierda con el dedo como si de una tablet se tratase, y en el terreno de la conectividad, dos móviles podrán conectarse al coche a la vez mediante Bluetooth. Además, el sistema obedece órdenes habladas que



## HÍBRIDOS ENCHUFABLES CON 180 Y 225 CABALLOS

Peugeot no pone límites a la futura electrificación del nuevo 308, pues anuncia que habrá versiones MHEV –con hibridación suave– e incluso con mecánica cien por cien eléctrica; pero en la gama inicial el protagonismo en cuestión de eficiencia es para las dos variantes híbridas enchufables, el Hybrid 180 y el Hybrid 225, que comparten algunas características técnicas como la tracción en el eje delantero, el cambio automático e-EAT8, el motor eléctrico de 81 kW –110 CV– o la batería de iones de litio de 12,4 kWh de capacidad; pero mientras que la versión con 180 CV totales –1.603 kilos de peso en vacío– incorpora un 1.6 PureTech de gasolina que rinde 150 CV, la parte térmica de la versión con 225 CV en total –1.633 kilos– es más ambiciosa, pues se trata de ese

pero sí de emisiones contaminantes o autonomía eléctrica. Así, el 308 Hybrid 180 anuncia 25 g/km de CO<sub>2</sub> y un alcance eléctrico medio –según el ciclo WLTP– de 60 kilómetros, mientras que la versión Hybrid 225 anuncia 26 g/km y una autonomía libre de emisiones de 59 kilómetros.

En cuanto a la recarga de la batería, garantizada por 8 años o 160.000 kilómetros –para un 70 por ciento de su capacidad–, podemos

realizar la operación en un enchufe doméstico, lo que llevaría 7 horas y 5 minutos, o en un wallbox de 3,7 kW, reduciendo el tiempo a 3 horas y 50 minutos. Y si pedimos el cargador embarcado opcional de 7,4 kW, la recarga se completa en 1 hora y 55 minutos. Además, los usuarios de los 308 Hybrid disfrutarán de servicios específi-

cos, como Peugeot Easy Charge, que facilita el acceso a distintas soluciones de recarga; Peugeot Easy-care, que procura al cliente una mayor tranquilidad de cara al mantenimiento o la asistencia en ruta; o la aplicación MyPeugeot, que permite el control remoto para gestionar las recargas eléctricas o preclimatizar el habitáculo.



▲ Las versiones híbridas enchufables pueden recargarse a 3,7 kW de potencia, pero en opción se ofrece un cargador embarcado de 7,4 kW que reduce a la mitad el tiempo de la operación: 1 hora y 55 minutos.

mismo 1.6 PureTech pero con 180 CV. Curiosamente, el par máximo total es idéntico en ambas versiones PHEV: 360 Nm. Y también en los dos el depósito de combustible se ve reducido a 40 litros, 12 menos que en los 308 de mecánica convencional. No se conocen los datos de prestaciones o consumos, pendientes aún de homologación,



▲ Los dos 308 Hybrid comparten el motor eléctrico de 81 kW y la batería de 12,4 kWh, y ambos tienen tracción delantera.

activaremos iniciando la conversión con un ‘OK Peugeot’.

Esa generosa presencia de la tecnología en el 308 se ve también en su arsenal de asistentes de conducción, con ejemplos como el paquete Drive Assist 2.0, disponible desde fin de año y que incluye control de crucero adaptativo –con función Stop & Go para las versiones EAT8–, mantenimiento de trayectoria en el carril, cambio de carril semiautomático –entre 70 y 180 km/h es capaz de proponer al conductor un adelantamiento y realizarlo con seguridad–, recomendación de velocidad anticipada de acuerdo a las señales de limitación –tanto para acelerar como para reducir la velocidad– y adaptación de velocidad en curvas –disponible hasta 180 km/h–. Y no echaremos de menos otros dispositivos de seguridad como la frenada automática de emergencia con aviso de colisión –detecta peatones y ciclistas, tanto de día como de noche, cuando circulamos entre 7 y 140 km/h–, el aviso de salida involuntaria del carril o de la calzada, la alerta por falta de atención o fatiga, el cambio automático entre luces de carretera y cruce, el reconocimiento de señales de tráfico, la cámara de visión perimetral y de marcha atrás, la llamada de emergencia E-call...

En lo que se refiere a la parte mecánica, hay que decir que la gama irá reforzándose con el paso del tiempo, pues la firma francesa ha desvelado que en el futuro



▲ Las ópticas traseras, de LED, tienen una nueva disposición de la clásica ‘triple garra’. Y para conseguir el coeficiente aerodinámico Cx de 0,28, el diseño de la zaga ha sido clave.

este 308 contará también con motores MHEV –dotados de hibridación suave– e incluso con una variante cien por cien eléctrica –la plataforma EMP2 ya ofrece esa posibilidad en el caso de vehículos comerciales o polivalentes como el Peugeot e-Rifter o el Citroën ë-Berlingo–, aunque la oferta inicial será algo más limitada, estando encabezada por las dos versiones Hybrid con mecánica PHEV –ver cuadro en página anterior–, a las que se añaden los 308 de motor térmico turboalimentado. Por un lado encontramos el tricilindri-

co 1.2 PureTech de gasolina, que da lugar a tres opciones: las versiones de 110 y 130 CV con cambio manual de 6 marchas, y la de 130 CV con transmisión automática EAT8 de 8 velocidades. Por otro, el motor diésel 1.5 BlueHDi de cuatro cilindros y 130 CV, desdoblado en una versión con caja manual de 6 marchas y en otra con el cambio automático EAT8. No hay datos todavía sobre prestaciones o consumos, pero Peugeot sí adelanta que las emisiones de la gama de combustión interna empezarán en 117 g/km de CO<sub>2</sub>.

► El EV6 muestra los rasgos de diseño de la nueva familia de eléctricos, que se abre camino con este crossover.



# Una nueva era

Kia ha desvelado las imágenes de su primer modelo desarrollado sobre la nueva plataforma E-GMP, diseñada para la nueva familia de eléctricos puros y que aporta beneficios por espacio y por las tecnologías aplicables en esta nueva fase de la marca hacia un futuro más sostenible.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

Kia ha desvelado su primer eléctrico creado sobre la nueva plataforma E-GMP (Electric Global Modular Platform), desarrollada junto a Hyundai. Diseñada para la nueva familia de modelos con propulsores cien por cien eléctricos, no estará accesible para coches con motor de combustión, como sí sucede con las actuales plataformas. Y permitirá que cada modelo disponga de versiones con tracción en un eje o en los dos, e incluso que el vehículo opere como fuente de energía para alimentar temporalmente una vivienda.

El EV6 estrena, además, la nueva denominación que Kia ha creado para sus futuros modelos específicos de batería y el primero de la nueva familia de eléctricos. EV serán las siglas para distinguir la nueva gama eléctrica, seguidas del número que corresponde a la posición del coche dentro de la misma, buscando simplicidad y coherencia en todos los mercados internacionales. Y en contra de lo que esperábamos, no se trata de una berlina como había filtrado Kia a través del Imagine en 2019, un 'concept' que anticipaba el primer eléctrico de la marca con la nueva plataforma E-GMP, sobre la que Hyundai ha creado el Ioniq 5. No, el EV6 es un crossover que pondrá su objetivo en rivales como el Volkswagen ID.4, el Skoda Enyaq iV o el Tesla Model Y.

Kia no ha dado a conocer datos técnicos hasta el momento, pero ha mostrado las primeras imágenes del EV6, haciendo hincapié en el lenguaje de diseño de la firma coreana para la nueva familia de eléctricos, inspirado en el contraste entre la naturaleza y lo artificial, que denomina 'Opposites United' (opuestos unidos). Una línea de diseño inspirada, según sus creadores, sobre la base de cinco pilares: 'Audacia por naturaleza', 'alegría desde la razón', 'poder del progreso', 'tecnología para la vida' y 'tensión para la serenidad'.

Karim Habib, vicepresidente senior y director del Centro Global de Diseño de

Kia, explica así esta nueva estrategia estilística: «nuestro objetivo es diseñar la experiencia física de nuestra marca y crear vehículos eléctricos audaces, originales e innovadores».

Ese nuevo estilo vanguardista resulta especialmente llamativo en la vista trasera, con el pilar en 'V' invertida. Y la inclinación de la luneta flanqueada por un doble spoiler, reflejo del profundo estudio aerodinámico al que ha sido sometido para mejorar al máximo el flujo del aire. Delante, las características luces diurnas muestran un aspecto refinado y moderno, donde desaparece la parrilla clásica y símbolo de la marca, 'Tiger Nose', dando



◄ Desaparece la clásica parrilla delantera de la marca, innecesaria en un vehículo eléctrico, dando lugar a la nueva identidad 'Kia Tiger Face'.



▲ Los leds traseros crean una clara huella identificativa en este original Kia EV6.

lugar a una nueva identidad que Kia denomina 'Digital Tiger Face'. Unas ópticas que incluyen un patrón de luz dinámico 'secuencial' como nueva señal de identidad.

La apuesta por el diseño también se refleja en un interior tecnológico y refinado,

▼ Ambiente vanguardista también en su interior, con una amplia pantalla curvada hasta el centro del salpicadero.



► El Kia Imagine fue presentado en el Salón de Ginebra en 2019, y anunciaba la nueva estrategia eléctrica de la marca.



## KIA IMAGINE Un eléctrico de alto rendimiento

En 2019 Kia presentaba el Imagine, un sorprendente 'concept car' que marcaba las líneas de la futura gama de eléctricos puros de la marca. Y anunciaba la nueva estrategia sobre una plataforma eléctrica desarrollada para los siguientes modelos cien por cien eléctricos de Kia y Hyundai. En su presentación, Emilio Herrera, director general de Operaciones de Kia Europa, confirmaba la producción en 2021 del primer eléctrico de esa nueva familia, el EV6 que ahora se acaba de desvelar. El Imagine era un deportivo eléctrico que recurría a una carrocería compacta de estilo hatchback, con tics del nuevo lenguaje

de diseño. Y para gestarlo se contó con la colaboración del fabricante croata de hiperdeportivos Rimac, con gran experiencia en el desarrollo de motores eléctricos. Y es que el fabricante coreano ha realizado una inversión de 80 millones para colaborar en la concepción conjunta de dos deportivos eléctricos de altas prestaciones.

La presentación técnica del Imagine giró en torno a tres significativas cifras: 5 por la autonomía que podría alcanzar -500 kilómetros-, 4 por los minutos que necesitaba de recarga para disponer de un alcance de 100 kilómetros, y 3 por el tiempo que necesitaba para acelerar de 0 a 100 km/h.

donde destaca su gran pantalla curvada que aglutina el sistema de audio y la navegación (AVN), además de la instrumentación y el sistema de infoentretenimiento en la parte lateral de la misma, encima de la consola central. Apenas hay botones, sustituidos por pulsadores hápticos. El EV6 aprovecha la nueva plataforma para ofrecer un amplio habitáculo, en donde los guarnecidos de las puertas y la tapicería están revestidos con tejidos modernos, visualmente atractivos y creados a partir de plásticos reciclados.

El EV6 empezará a comercializarse en breve, antes del verano.



**LAS VERSIONES AWD-i TIENEN UN MANDO CIRCULAR PARA CONFIGURAR LA RESPUESTA DE LA TRACCIÓN TOTAL:  PARA NIEVE O CAMINOS**

Reconocen en Toyota que son de los últimos en llegar al segmento de mercado más boyante en Europa, cuando algunos rivales ya van, incluso, por su segunda entrega. Más vale tarde que nunca. Además, el Yaris Cross vendrá en los próximos meses para hacerse un hueco con argumentos muy lógicos y otros realmente exclusivos.



◀▶ El diseño de zaga y frontal son completamente distintos a los del Yaris normal. Y aunque la distancia entre ejes no varía, el Yaris Cross es 24 centímetros más largo: 6 centímetros más en el voladizo delantero y 18 más en el trasero.



◀▶ Maletero de unos 400 litros en los Yaris Cross de tracción delantera. Pero la unidad que pudimos conocer era AWD-i, que reduce el volumen de carga entre 60 y 70 litros. Hay respaldo trasero 40:20:40, y en las plazas traseras se va bien. El airbag delantero central será de serie.

Sense: asistente precolisión con detección de vehículos, de peatones –de día y de noche– y de ciclistas –solo de día–, detección de obstáculos en intersecciones –vehículos y peatones– con asistencia a la dirección de emergencia, control de cruce adaptativo inteligente, reconocimiento de señales de tráfico, avisador de cambio involuntario de carril con asistente activo y mantenimiento de la trayectoria y control inteligente de luces de carretera.

Toyota espera fabricar 150.000 unidades al año del Yaris Cross en su planta francesa de Valenciennes, de donde sale también el Yaris normal; aunque parte de la producción de éste se realizará desde ahora en Chequia, donde también será producido el sucesor del Aygo.

visto en el Yaris, aunque este Yaris Cross que acabamos de conocer en Madrid –una unidad de preserie con todo ya definido, salvo algún material que todavía podría modificarse– estrenará una pantalla central multifunción específica, con posibilidades nuevas sobre las que Toyota no suelta prenda por ahora.

Sí dejan claro, en cambio, que este nuevo modelo SUV derivado del Yaris se ofrecerá exclusivamente con la mecánica híbrida autorrecargable de 116 CV, que asocia el 1.5 de gasolina –de ciclo Atkinson– con el cambio automático CVT y dos motores eléctricos –tres en los Yaris Cross AWD-i– y una pequeña batería que almacena energía de frenadas y deceleraciones. Y aunque las cifras de consumo están pendientes aún de homologación, la firma nipona dice que los promedios WLTP estarán entre 4,6 y 5,0 l/100 km, y que las emisiones de CO2 oscilan entre 103 y 110 g/km para las versiones de tracción delantera, y entre 107 y 112 gramos para las de tracción total.

Este último sistema, que le aporta exclusividad en el segmento, es idéntico al que incorporaba el Prius Electric Hybrid AWD-i comercializado hasta octubre del pasado año, pues el eje trasero da apoyo constante en las aceleraciones de 0 a 10 km/h para evitar la más mínima

pérdida de tracción, mientras que si se detectan pérdidas de motricidad –provocadas por nieve o cualquier otro firme deslizante– la acción de la tracción total se mantiene hasta los 70 km/h.

Y la organización de los acabados será similar a la del nuevo Yaris, compartiendo también el conjunto de sistemas de seguridad Toyota Safety



# Aún llega a tiempo

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El nuevo Yaris, elegido Coche del Año en Europa 2021, refuerza su gama con el Yaris Cross, un SUV de 4,18 metros que podrá empezar a reservarse desde primavera, aunque las primeras entregas en España no se producirán hasta final de año. Ambos comparten la moderna plataforma GA-B, e incluso se mantiene inalterada la distancia entre ejes de 2.560 milímetros, pero el resto de cotas exteriores han crecido al desarrollarse este nuevo SUV-B de concepción europea –más adelante llegará a Japón–, pues mide 1.560 milímetros de altura –90 más–, 1.765 de anchura –20 más– y los citados 4.180 de longitud –240 más, de los que 60 corresponden al voladizo delantero y 180 al trasero–. Y la distancia al suelo crece 30 milímetros, lo que, llegado el



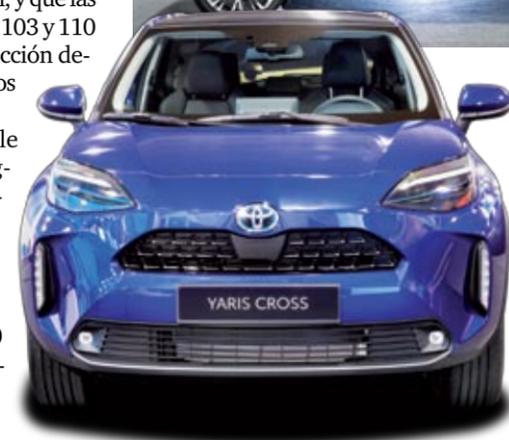
▲ La unidad que pudimos ver en la sede madrileña de Toyota era de preserie. El coche será exactamente así, aunque algún material cambiará.

caso, le habilitará para circular con más tranquilidad fuera del asfalto; además de optimizar la accesibilidad, pues los asientos quedan a mejor nivel.

Puede que en la segunda fila el avance en términos de amplitud sea relativo –dos

adultos se acomodan ahí bien, aunque no sobra espacio para piernas y no hay salidas de aire centrales–, pero en el maletero hay un mayor progreso: de los 286 litros del Yaris pasamos a los 400 del Yaris Cross, si bien las variantes con tracción total AWD-i podrían ceder entre 60 y 70 litros por la ubicación de un pequeño motor eléctrico junto al eje posterior. La zona de carga es bastante versátil, pues el respaldo de la segunda fila se abate por secciones 40:20:40, y en las versiones con tracción delantera habrá un suelo móvil –la marca lo llama Smart Cargo– que podremos situar a dos alturas: o abajo del todo o más arriba para crear un doble fondo y que haya un área de carga plana si tumbamos la segunda fila.

En el puesto de conducción, bastante ergonómico, todo es muy similar a lo



◀▶ Arriba, el prototipo mostrado en 2020, cuyo acabado exterior bitono inspirará el programa de personalización del Yaris Cross definitivo, que incluirá tonos específicos, más llamativos, y carrocerías en dos colores. Otra de las novedades afecta a la parte mecánica: habrá versiones AWD-i, con tracción total.



# Doble identidad

Ya se pueden hacer pedidos del Cupra Formentor más eficiente, el e-Hybrid, con un precio desde 38.640 €. Con un motor híbrido enchufable en dos escalones de potencia, 204 y 245 CV, combina la máxima eficiencia con el carácter dinámico que imprime la marca en sus productos.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

Cupra va configurando poco a poco la gama de su modelo estrella, el Formentor. En su estreno llegó con la versión 2.0 TSI de 310 CV, al que se unió luego el TSI 1.5 de 150 CV. Y anunció que a finales de este año ampliará su oferta con la opción más deportiva, el VZ5, con un 2.5 TSI de cinco cilindros y 390 CV. Pero antes es el turno de la variante electrificada e-Hybrid. El primer híbrido enchufable de la gama, que se articula en dos escalones de potencia, 204 y 245 CV, sobre el mismo motor 1.4 TSI de 150 CV, asociado a un propulsor eléctrico de 116 CV (85 kW). Ambos asociados a una caja DSG de 6 relaciones y con tracción delantera. La diferencia de rendimiento viene marcada por la electrónica, y se traduce en prestaciones aún superiores en el VZ, de 245 CV. En ambos casos, el motor eléctrico está alimentado por una batería de iones de litio de 13,0 kWh, que en la variante de 204 CV supone una

autonomía eléctrica de hasta 59 kilómetros, y de hasta 55 en la versión más potente. La primera homologa un consumo medio WLTP de 1,2-1,4 l/100 km, y el VZ anuncia un gasto de 1,4-1,6 l/100 km.

Para nuestro primer contacto teníamos disponible la versión más potente, con la que salimos desde el centro de Madrid con la batería cargada, por lo que nos movimos todo el recorrido urbano en modo eléctrico, la forma en que siempre arranca cuando dispone de carga. Respuesta instantánea y silenciosa, y sin consumir gasolina. Al salir a carretera el motor de combustión toma protagonismo al acelerar, siempre con asistencia del sistema eléctrico en nuestro recorrido mixto. En modo eléctrico, cuyo funcionamiento podemos priorizar desde la pantalla central, alcanzamos 140 km/h en eléctrico, como anuncia la marca. A través de la pantalla, como hemos dicho, se puede gestionar la energía, seleccionando el funcionamiento con el mo-



▲ La batería se puede recargar en 3 h. 33 m. con un Wallbox de 3,6 kW, o en poco menos de 5 horas con un enchufe doméstico de 2,3 kW.

PRECIO DESDE <b>38.640 €</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : DE 26 A 35 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Comportamiento y equilibrio de chasis.</li> <li>Prestaciones y gestión del modo eléctrico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Capacidad de maletero frente a algunos rivales.</li> <li>Menú de la pantalla central poco intuitivo</li> </ul>

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	E-HYBRID	E-HYBRID VZ
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c)	1.395	1.395
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.550-3.500	25,5 mkg / 1.550-3.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	116 CV (85 kW)	116 CV (85 kW)
Par	330 Nm	330 Nm
Potencia máxima total	204 CV (150 kW)	245 CV (180 kW)
Par máximo total	35,7 mkg	40,8 mkg
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut. DSG, 6 vel.	Aut. DSG, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Peso (kg)	1.681	1.704
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.450 / 1.839 / 1.510	4.450 / 1.839 / 1.510
Maletero (l)	345	345
Capacidad del depósito (l)	40	40
Tipo de batería	iones-litio	iones-litio
Capacidad de la batería	13,0 kWh	13,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,8	7,0
Velocidad máx. (km/h)	205	210
Vel. máx. en eléctrico	140	140
Consumo mixto (l/100 km)	1,2-1,4	1,4-1,6
Emissiones CO <sub>2</sub>	26-32 g/km	31-35 g/km
Alcance en eléctrico (km)	53-59	52-55
Tiempo de recarga	3,33 horas (a 3,6 kW)	3,33 horas (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	<b>38.640</b>	<b>45.350</b>

tor gasolina, el modo híbrido o solo con propulsión eléctrica: el e-MODE. También podemos gestionar la carga eléctrica.

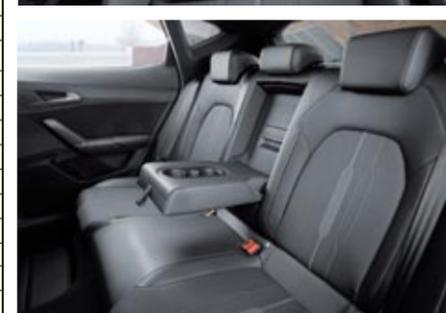
En la ruta realizamos una conducción decidida en las zonas de curvas por las que transitamos, aprovechando las bondades de un chasis excelen-

te—con suspensión adaptativa DCC y diferencial electrónico XDS—, que transmite confianza absoluta. Y disfrutamos también de la respuesta decidida e inmediata al acelerar, con unas prestaciones sobresalientes, que pausamos en los tramos de autopista, pa-

ra volver a funcionar solo en eléctrico al volver a la ciudad. La batería dispone aún de un 10% de carga, sin que el motor 1.4 TSI haya funcionado prácticamente nunca sin la asistencia del eléctrico, marcando un consumo mixto real de 5,9 l/100 km.

El Formentor e-Hybrid es un coche para todos los días, que nos permite viajar y disfrutar al volante, con un comportamiento y unas prestaciones destacadas y con la eficiencia de su rango de funcionamiento en eléctrico. Un crossover versátil desde 38.640 euros.

◀ Las versiones híbridas enchufables del Formentor solo se distinguen del resto de la gama en pequeños detalles, como los embellecedores en color 'cooper' en los escapes o, por supuesto, la trampilla de recarga eléctrica, situada sobre la aleta delantera izquierda.



◀ Versatilidad interior y un ambiente deportivo, que rompe la gran pantalla central, de 12,5 pulgadas de serie en el VZ. Ofrece información específica para la gestión de recarga.



El Sorento completa su gama con la variante más avanzada y eficiente gracias a la tecnología híbrida enchufable. Presume de 265 CV y puede recorrer hasta 57 kilómetros de manera exclusivamente eléctrica, aspecto que conlleva la etiqueta 0. Refinado, avanzado y confortable, convence de verdad.

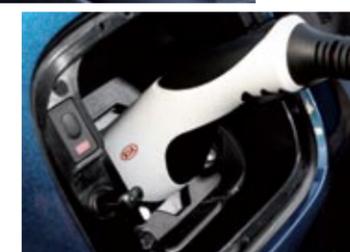


## FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR TÉRMICO</b>	<b>1.6 T-GDI</b>
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máxima/rpm	180 CV / 5.500
Par máximo (mkg)/rpm	27,0/1.500-4.500
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia	66,9 kW (91 CV)
Par (rpm)	304 Nm (31,0 mkg)
Potencia máxima total	265 CV / 5.500
Par máximo total	35,7 mkg / 1.500
Tracción	Total
Caja de cambios	Automát. 6 vel.
Frenos delanteros/tras.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.982
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.810/1.900/1.700
Maletero (l)	175/809/1.988
Capacidad del depósito (l)	47
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,7
Velocidad máx. (km/h)	193
Vel. máx. en eléctrico	140
Consumo mixto (l/100 km)	1,6 (18,4 kWh)
Emissiones CO <sub>2</sub> (WLTP)	38 g/km
Alcance en eléctrico (km)	57 (70 en ciudad)
Tiempo de recarga	Entre 3:25 h y 5h
Precios desde... (euros)	<b>56.890</b>



◀▶ El interior se remata con calidad y con siete plazas de serie. No hay mermas en habitabilidad. Se ofrecen 1.700 euros de ayuda para el cargador doméstico si se financia el vehículo.



# Marcha a bajo coste

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Para 2025 Kia pretende convertirse en un referente en cuanto a electrificación se refiere. Para ello tiene previsto lanzar hasta 11 modelos exclusivamente eléctricos. De hecho, a día de hoy toda su gama está electrificada, salvo el Picanto. Y aquí cobra especial protagonismo el nuevo Sorento PHEV, el tercer híbrido enchufable de la actual gama junto a los exitosos Niro y XCeed.

El Sorento ha pasado de ser un SUV 'rudo' y campero a un vehículo mucho más refinado, avanzado y un tanto 'americanizado' por su tamaño y porte. Su sistema híbrido 'plug-in' recurre a un motor 1.6 T-GDI de gasolina –con turbo e inyección directa– de 180 CV y a un motor eléctrico que rinde 91 CV. La potencia total es de 265 CV y presume de una autonomía exclusivamente eléctrica de hasta 57 kilómetros –70 si nos movemos sólo en ciudad– gracias a una batería de iones de litio de 13,8 kWh de capacidad.

El cargador embarcado es



de 3,3 kW y los tiempos de recarga oscilan entre las 3 horas y 25 minutos, usando un wall-box, y 5 horas en una toma doméstica convencional.

El Sorento PHEV siempre se comercializa con cambio automático de seis relaciones con convertidor de par, tracción total e interior de siete plazas. No hay mermas en cuanto a habitabilidad o modularidad, pues la nueva plataforma fue desarrollada en su día para alojar la batería bajo el piso de la segunda fila, que sólo pierde un centímetro en espacio para las piernas y conserva la función de desplazamiento longitudinal de la banqueta por secciones 60/40.

Tampoco es un drama la

'pérdida' de capacidad del maletero, que cede 4 litros respecto a la versión híbrida autorrecargable y 12 frente al diésel. Así, ofrece 175 litros con las siete plazas montadas, y hasta 809 con cinco.

El SUV más poderoso y

◀▶ El logo

Eco plug-in, la toma de carga en la parte trasera derecha y la etiqueta 0 del parabrisas nos revelan su naturaleza híbrida enchufable. El maletero apenas pierde 4 litros frente al HEV.



PRECIO DESDE <b>56.890 €</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>38 G/KM</b>	
PRIMERAS IMPRESIONES	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
 Calidad y habitabilidad. Dotación generosa y avanzada. Eficiencia. Confort de marcha.	 Inercias provocadas por tamaño y peso. Dirección algo lenta. Acceso a la tercera fila. Depósito.

avanzado de la gama Kia en España contempla tres perfiles de conducción –Eco, Sport y Smart–, y desde ese mismo mando giratorio la función Terrain Mode ofrece los programas Nieve, Barro y Arena, ideal para superar superficies con baja adherencia o realizar alguna aventura 'off road'.

Iniciamos la toma de contacto sobre un trayecto de 125 kilómetros, mayoritariamente por autovía y carretera sinuosa con perfil 'rompepiernas'. Nuestra unidad tiene un 80 por ciento de la batería cargada y nos anuncia que la autonomía eléctrica es de 32 kilómetros. En 20 minutos de conducción exclusivamente eléctrica –activamos el mando EV–, bajo un fuerte aguacero y lanzados por autopista,



la batería nos ha permitido recorrer 35 kilómetros. Nos desplazamos en el modo Eco.

Sin reserva ya en la batería, comienza a funcionar en modo híbrido, con el motor térmico asumiendo el mayor protagonismo. Llegan las curvas, apostamos por el modo Sport, le exigimos y buscamos su lado más dinámico, aunque es un vehículo enfocado

al ámbito familiar. Son evidentes sus inercias por su elevado peso, y la dirección, con 2,6 vueltas, no ayuda, pero se mantiene firme. El consumo se dispara hasta 13,5 litros.

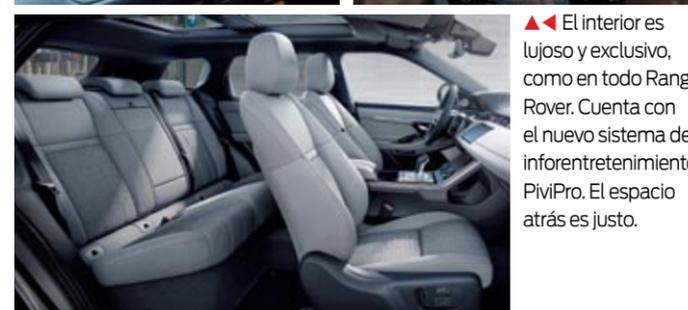
No te asustes. Hemos ido 'de carreras'. Volvemos al modo Eco en carretera y con alguna travesía urbana, en conducción eficiente, y el consumo refleja 5,0 l/100 km. Y

finalizamos el recorrido con una media de 7 litros exactos. Con la batería cargada esa cifra se hubiera rebajado.

Destacar, por último, que la dotación en asistentes de conducción y conectividad es muy avanzada y generosa. Eso, unido a la calidad y tecnología, dispara un tanto el precio, pero el descuento suaviza la factura: desde 45.500 euros.



**ES EL LAND ROVER MÁS EFICIENTE DE LA HISTORIA: SOLO 2 L/100 KM. Y MÁS REFINADO QUE NUNCA**



▲ El interior es lujoso y exclusivo, como en todo Range Rover. Cuenta con el nuevo sistema de infotretenimiento PiviPro. El espacio atrás es justo.



**LAND ROVER DISCOVERY SPORT P300e**  
Con las mismas armas

La familia híbrida enchufable de Land Rover no solo aumenta con el Range Rover Evoque; también con el Discovery Sport, el modelo de siete plazas de la firma británica. Aunque en este caso, y debido a la ubicación de las baterías bajo los asientos traseros, esta versión solo estará disponible con cinco plazas. El Discovery Sport P300e, disponible a partir de 55.800 euros, ofrece la misma configuración mecánica que el Evoque –1.5 de 200 caballos más un motor eléctrico de 109, con cambio automático de ocho velocidades– y los mismos consumos homologados pese a su mayor peso –casi 300 kilos más– y tamaño.

# Lujo electrificado

La tecnología híbrida enchufable le va como anillo al dedo al Range Rover Evoque. El SUV de acceso a la gama brilla por suavidad de funcionamiento y por eficiencia, pero también por carácter. Y esa suavidad de la electrificación casa a la perfección con su estilo distinguido.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La tecnología híbrida enchufable es claramente el presente de la electrificación. Combinar lo mejor de dos mundos –la máxima autonomía gracias a su motor de gasolina y las mínimas emisiones gracias a su motor eléctrico– es la solución perfecta para estos tiempos. Y cuando a eso se une el mayor refinamiento de conducción y las máximas capacidades –pese a ser el Land Rover más enfocado a la carretera– el resultado es más que satisfactorio. Así es este Range Rover Evoque P300e, un SUV de lujo para utilizar a diario. Sin perder ninguna característica clásica de la marca, pero añadiendo otras nuevas, esas que tienen que ver con la electrificación.

Está basado en la nueva



▲ Cuenta de serie con un cable Tipo 2 que permite recargar la batería en 6 horas y 42 minutos usando un toma doméstica.

<b>PRECIO</b>		<b>52.800 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 44 G/KM		
<b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>		
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prestaciones. Suavidad de marcha. Consumo homologado. Etiqueta 0. Exclusividad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Precio elevado. Habitabilidad trasera justa. Lista de opciones interminable.</li> </ul>	

arquitectura transversal Premium de Land Rover, que tiene como objetivo conseguir el máximo nivel de electrificación, pero sin perder la capacidad todoterreno clásica de Land Rover.

El conjunto propulsor se basa en un motor tricilíndrico 1.5 de gasolina de la familia Ingenium, que desarrolla 200 caballos de potencia, al que en el eje trasero se suma un motor eléctrico de 109 CV que funciona gracias a una batería de iones de litio de 15 kWh, que va alojada bajo los asientos traseros. Cuenta con un cambio automático de ocho velocidades y, por supuesto, con tracción total.

Con estas características estamos ante un Evoque de máxima agilidad, y también ante el Land Rover más frugal de la historia, pues sus 2,0 l/100 km homologados o

en el tráfico urbano, con 0 emisiones y una suavidad sobresaliente. Ese es otro de los puntos clave del nuevo Evoque: la suavidad y el refinamiento habituales en un Range suben un peldaño aquí. Un recorrido entre Lérida y Andorra nos lo confirma. Nos sorprende en marcha la finura del motor de tres cilindros –sin una vibración de más ni nada que delate su construcción–, también el cambio –suave, rápido y preciso– y la dirección, con una dureza perfecta que nos permite trazar curvas a buen ritmo en algunas zonas del recorrido. Las suspensiones son perfectas para que todos los ocupantes disfruten confortablemente del trayecto y para que el conductor sienta con seguridad cómo se transmiten los 309 caballos al suelo gracias a la tracción total.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5 INGENIUM
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (cc)	1,498
Potencia máxima/rpm	200
Par máximo/rpm	N.d.
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	80 kW (109 CV)
Par	N.d.
Pot. máx. total	309 CV
Par máx. total	55,1 mkg
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del/tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	2.082
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.371/1.904/1.649
Maletero (l)	472 / 1.156
Capacidad del depósito (l)	56
Tipo de batería	Ion litio
Capacidad de la batería	15,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,4
Velocidad máx. (km/h)	213
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	2,0
Emisiones CO <sub>2</sub>	44 g/km
Alcance en eléctrico (km)	55
Tiempo de recarga	6 h 42' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	<b>52.800</b>

en el tráfico urbano, con 0 emisiones y una suavidad sobresaliente.

Contamos con tres modos de conducción con los que ajustar el rendimiento del coche al escenario o las exigencias de cada momento. En el modo Hybrid es el sistema el



▲ Cuando trabajan en conjunto los dos motores salen los 309 caballos, que dotan al Evoque de una gran agilidad.

que elige en cada momento de los motores. Si optamos por el modo EV circularémos en modo totalmente eléctrico –y ahí la suavidad solo se puede definir como suprema– y en el modo Save se da prioridad a guardar la carga de la batería y a circular con el motor de combustión como fuente de energía principal.

Será el modo híbrido donde más provecho saquemos a esos 309 caballos, pues es cuando los dos propulsores suman sus fuerzas. Y entonces, los adelantamientos son fulgurantes con solo hundir

el pie en el acelerador –lástima que nuestra unidad no disponía de levas en el volante–, tal como hacemos unas cuantas veces durante el trayecto. Y cuando entras en núcleos urbanos y decides poner el modo EV, de repente el Evoque se convierte en una alfombra mágica.

Con esto, el SUV británico entra en el mundo electrificado por la puerta grande; claro que para cruzar esa puerta hay que pagar un precio que no es precisamente barato, pues parte de los 52.800 euros y puede situarse por encima de los 74.000.



**1.200 EUROS MÁS ES LO QUE CUESTA AÑADIR UN EXTRA DE FUNCIONALIDAD AL SENSACIONAL 508 PSE, COMO ES ELEGIR LA CARROCERÍA SW**



# El más de todo

Ante tus ojos tienes el Peugeot más potente y rápido de todos los tiempos. Desarrollado por el departamento Peugeot Sport Engineered, hablamos de una berlina que te emocionará conducir todos los días. Pero atención, porque también es el modelo más caro de la historia en la marca.

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Podrían ser multitud aquellos que digan que por 62.200 euros se comprarían un Audi, un BMW, un Mercedes-Benz... Y razón no les faltaría, hasta el punto de que si 'arriman' 3.328 euros más les daría para un Porsche 718 Cayman.

Y es que este nuevo 508 PSE –abreviatura de Peugeot Sport Engineered– no es barato, pero justifica hasta el último céntimo de lo que cuesta. Para hacernos una idea te diré que se puede 'merendar' a cualquier modelo que cueste lo mismo en las tres marcas Premium alemanas citadas al principio. Y también al 718 Cayman, porque en su coupé biplaza los de Zuffenhausen anuncian 3,2 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h y este 508 requiere dos décimas menos. Y lo que casi es más importante, homologando de media oficial 2,0 l/100 km y pudiendo entrar en cualquier escenario de contaminación decretado en las grandes

ciudades, porque disfruta de la etiqueta '0 Emisiones'.

Pero nos vamos a dejar de chácharas, pues con solo mirarlo ya sabrás que no es un 508 'del montón'. Sus apéndices aerodinámicos, sus llantas de 20 pulgadas o sus acentos en color Kryptonita –el tono elegido por PSE– le delatan. Ahora bien, solo te ofrecen tres colores de carrocería: blanco, gris o negro.

En su interior, más de lo mismo, con acentos en color Kryptonita, pedales metálicos y unos sensacionales asientos vestidos en cuero napa y tejido



▲ Berlina y SW calcan las prestaciones, con 5,2 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h o una velocidad punta limitada a 250 km/h.

Alcántara. Pero cierto es que el diseño del nuevo 508 condiciona su habitabilidad. Mejor apostar por el familiar SW.

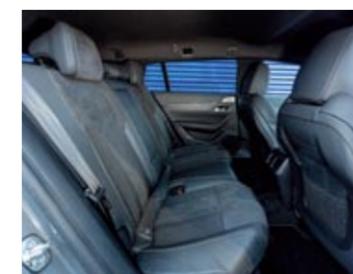
Nos ponemos en marcha y acomodarse es pan comido. Hay mucho detractor del i-Cockpit de Peugeot, pero es cuestión de gustos. Arrancamos con 30 kilómetros de autonomía en modo eléctrico –homologa 42– y ponemos rumbo por autovía activando el programa Hybrid, donde su cerebro decide qué motor funciona para minimizar el gasto. En modo Comfort ocurre lo mismo, pero con un plus de comodidad por el tarado de las suspensiones. En nada te das cuenta que podrías viajar al fin del mundo, porque

<b>PRECIO DESDE</b>		<b>62.200 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>46 G/KM</b>		
<b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>		
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
Prestaciones. Dinámica. Etiqueta 0. Tecnología. Imagen personal. Consumo. Equipamiento.	Precio alto. Plazas traseras justas. Depósito pequeño. Sonido del propulsor térmico.	



no es una berlina incómoda y se comporta como cualquier otro 508. Bien insonorizado, su cambio de ocho velocidades hace girar al motor térmico muy bajo de revoluciones, y entonces caes en que lo único mejorable es que tuviese un depósito de gasolina algo más grande.

Mientras, nos hacemos a sus pantallas, con gráficos especiales para este 508 PSE. Pero pronto abandonamos la autovía y aparecen curvas y más curvas. Su mecánica híbrida enchufable muestra una energía envidiable, y su batería siempre guarda un remanente para ofrecer los 360 CV cuando se le pidan.



▲ Hay cinco modos de conducción para este 508 PSE, que está equipado hasta arriba. Unas molduras de carbono le irían mejor que las de madera, pero todo no se puede tener. Los asientos son muy cómodos.

Empuja de maravilla, y en modo Sport el motor eléctrico trasero funciona hasta 195 km/h, y no hasta 135 como en otros híbridos enchufables de Peugeot. Además, la entrada en escena de éste se nota menos por un reparto de pesos magnífico y un bajo centro de gravedad.

La dirección es muy preci-

sa, y sus frenos, con discos delanteros de 380 milímetros y pinzas de cuatro pistones, lo detienen con solvencia, a pesar de que el conjunto acaricia las dos toneladas.

Sorprende que incluso en el programa Sport saque su lado cómodo, y solo si el asfalto está muy roto se enturbiará esa paz por el bajo perfil de sus

puesta a punto y con un chasis que se aguanta de maravilla, ayudado por un eje multibrazo posterior. Y aunque no es un purasangre, puedes ir rápido. Muy rápido. Y sin sobresaltos

De vuelta apostamos por el modo Electric para apurar la batería. En ese programa alcanza 135 km/h, y al comple-



▲ Los acentos en negro brillante y en Kryptonita delatan al 508 PSE, que estrena una parrilla delantera fabricada con impresión 3D.

Michelin Pilot Sport 4S en medida 245/35 R20, que se agarran como lapas.

PSE hace los deberes con su

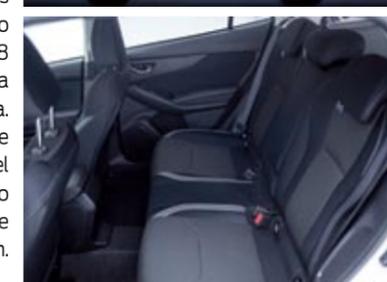
tar casi 100 kilómetros firma un gasto real de 7,7 l/100 km. Nada para una deportiva berlina tan rápida como eficiente.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 PURETECH (BERL.)	1.6 PURETECH (SW)
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	200 CV / 6.000	200 CV / 6.000
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 3.000	200 CV / 6.000
MOTORES ELÉCTRICOS		
Potencia (delantero + trasero)	81+83 kW (110+113 CV)	81+83 kW (110+113 CV)
Par (delantero + trasero)	32,6 + 16,9 mkg	32,6 + 16,9 mkg
Potencia máxima total	360 CV	360 CV
Par máximo total	53,0 mkg	53,0 mkg
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática e-EAT8	Automática e-EAT8
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.925	1.950
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750 / 1.860 / 1.410	4.778 / 1.860 / 1.420
Maletero (l)	487 / 1.537	530 / 1.780
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,5 kWh	11,5 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,2	5,2
Velocidad máxima (km/h)	250	250
Velocidad máxima en eléctrico (km/h)	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	2,0	2,0
Emisiones CO <sub>2</sub>	46 g/km	46 g/km
Alcance en eléctrico (km)	42	42
Tiempo de recarga	1 h 45' (a 7,4 kW)	1 h 45' (a 7,4 kW)
Precios desde... (euros)	<b>62.200</b>	<b>63.400</b>



**NO HAY NADA MÁS BARATO CON MECÁNICA HÍBRIDA AUTORRECARGABLE Y TRACCIÓN TOTAL. PERO SU MODO ELÉCTRICO ES MUY LIMITADO**



# Un híbrido especial

Tres años después de su lanzamiento, la quinta generación del Impreza evoluciona un poco a nivel estético. Pero lo más importante no es realmente eso, sino que la única versión a la venta a partir de ahora equipa la mecánica híbrida autorrecargable de 150 CV procedente del Forester y del XV.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

La llegada de esta nueva versión 2.0i ecoHybrid de 150 CV que acabamos de probar se lleva por delante el motor 1.6i anterior, también bóxer –los cuatro cilindros van colocados en horizontal, opuestos dos a dos– pero con solo 114 CV en cualquiera de sus dos variantes a la venta: la de gasolina y la que podía usar GLP, lo que le dotaba de etiqueta ECO. El mismo distintivo ecológico del que presume la variante ahora lanzada, ligada a un nivel de equipamiento único bautizado Urban y que trae prácticamente de todo: tracción total permanente Symmetrical AWD, cambio automático Lineartronic, el completo sistema de seguridad EyeSight –frenada precolisión, control de crucero adaptativo, aviso de salida de carril...–, siete air-



▲ Hay ligeros cambios estéticos exteriores, que afectan sobre todo a frontal, ópticas y llantas; y a esta nueva versión se la distingue bien por los emblemas laterales 'e-boxer' y el trasero 'eco hybrid'. Maletero de 340 litros.



<b>PRECIO</b>		<b>33.250 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>174 G/KM</b>		
<b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>		
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Comportamiento y tracción. Robustez general.</li> <li>Dotación de seguridad.</li> <li>Espacio. Etiqueta ECO.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sólo con tracción total.</li> <li>Nivel de equipamiento único. Consumo. Precio.</li> <li>Rumorosidad. Maletero.</li> </ul>	

bag, luces largas automáticas, ópticas delanteras y traseras LED, asientos delanteros calefactables, levas en el volante, climatizador bizona o la nueva pantalla central de 8 pulgadas, compatible con Android Auto y Apple CarPlay.

Eso ayuda a justificar en parte los 33.250 euros del precio –31.250 con el descuento actual–, aunque se agradecería que tuviese navegador

o que existiera otro nivel de equipamiento algo más básico y asequible.

Y Subaru ha introducido algún cambio estético. Por fuera, por ejemplo, destaca la toma de aire inferior que recorre el frontal, los faros antiniebla reubicados en los extremos, las ópticas LED rediseñadas o unas nuevas llantas de 17 pulgadas. Y dentro, ligero 'lavado de cara' que afecta a los paneles de las puertas e incluye la nueva pantalla central táctil de 8 pulgadas con cámara posterior y nuevas funciones de conectividad.

Pero lo más importante tiene que ver con la mecánica, pues el Impreza adopta por fin

–estaba previsto para 2020, pero la pandemia retrasó los planes– el 2.0 e-bóxer de inyección directa y 150 CV, asociado a un motor eléctrico de 16,7 CV y 65 Nm que va dentro de la caja Lineartronic, y que se alimenta de una batería de 0,6 kWh situada bajo el maletero. Un embrague se ocupa de acoplar o desacoplar el motor eléctrico, que teóricamente permite circular en modo EV hasta 1,6 kilómetros, siempre que no demandemos más de sus 16,7 CV o que no rebasemos los 40 km/h. Y decimos 'teóricamente' porque durante la toma de contacto no percibimos nunca funcionamiento 'solo eléctrico' en fase de ace-

El interior se ha actualizado un poco, pues son nuevos los paneles de puertas o la pantalla táctil, de 8 pulgadas y vinculada a la cámara de visión trasera. Detrás se viaja bastante bien, aunque el túnel central es voluminoso y no hay salidas de aireación.

leración, aunque ésta fuese suave. Las prestaciones son satisfactorias, pero más por progresividad y agrado que por reacciones puras, pues si queremos ir deprisa hay que recurrir a regímenes altos, y eso se traduce en rumorosidad.

Los 7,7 l/100 km de consumo WLTP que anuncia no dejan muy fríos, por más que el 1.6i de 114 CV gastase 7,9. Sobre todo porque el Hyundai Ioniq 1.6 HEV de 140 CV homologa 4,5 l/100 km, y los Toyota Corolla 125H y 180H anuncian respectivamente 4,5 y 5,2 l/100 km. De acuerdo, ninguno tiene tracción total, pero el cliente debe saber que esa motricidad extra... pasa factura. Y en un modelo que muchos usarán en la urbe, eso es relevante. Porque, además, no hay un botón que permita forzar el uso eléctrico, aunque sea unos pocos segundos.

No obstante, en la práctica le hemos medido unos consumos algo más comedidos: 7,3 l/100 km reales en ciudad y 6,9 en autovía a 120 km/h.

Y si afrontamos vías de curvas, el Impreza muestra equilibrio y seguridad por la eficacia de frenos, suspensión, una dirección precisa... El cambio no enamora, ni siquiera usando las levas, pero es amplio y robusto, y como compacto 'todo uso' –lástima que el maletero no sea mayor– cumple bien.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.0 BÓXER
Nº de cilindros	4, horiz. y opuestos
Cilindrada (cc)	1.995
Potencia máx. (CV/rpm)	150/5.600-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	19,8 / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	12,3 kW (16,7 CV)
Par	65 Nm
Potencia máxima total	150 CV
Par máximo total	19,8 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 7 vel.
Frenos del/tra.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	215/50 R17
Peso (kg)	1.590
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.475 / 1.775 / 1.515
Maletero (l)	340 / 919
Capacidad del depósito (l)	45
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	0,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,0
Velocidad máx. (km/h)	194
Vel. máx. eléctrica (km/h)	40
Consumo mixto (l/100 km)	7,7
Emisiones CO <sub>2</sub>	174 g/km
Alcance en eléctrico (km)	1,6
Precios desde... (euros)	<b>31.250</b>



▲ El Impreza es uno de los coches más largos en el segmento de los compactos: 4.475 milímetros.



▲ La batería de iones de litio de 0,6 kWh del sistema híbrido va debajo del maletero. Permite recorrer hasta 1,6 kilómetros, a un máximo de 40 km/h.



▲ El Explorer es capaz de rodar con el máximo refinamiento en carretera o comportarse como un todoterreno fuera de ella. En la nieve, el Kuga demostró una gran agilidad y generó mucha diversión al volante. La misma agilidad que nos ofreció en el recorrido sobre una pista de hierba.



▲ Nada se le resiste al Ranger Raptor, un auténtico TT capaz de todo con sus 213 CV o sus neumáticos BF Goodrich para uso todoterreno puro.



◀ En el recorrido sobre la nieve, el Mustang Mach-E ofrece sensaciones parecidas a las de ir esquiando, pues se desliza con total suavidad.



### MUSTANG MACH-E 'Esquiador' eléctrico

El Mustang Mach-E, el nuevo SUV eléctrico de Ford, nos espera en el circuito preparado sobre la nieve de la estación de Astún. Es la primera vez que ese coche se va a probar en estas condiciones, y la experiencia merece la pena. Con 351 caballos y 580 Nm de par máximo instantáneo, promete grandes sensaciones. Y sobre la nieve, la verdad es que no defrauda. Se desliza sobre la nieve, con una cierta sensación de ir 'esquiando'. Pura suavidad pero carácter máximo en cuanto insinuamos presión sobre el acelerador. Pero es noble y seguro, y en cuanto aflojamos la presión inmediatamente se coloca y obedece. Con el control de tracción desactivado damos varias vueltas al circuito de lado y con una diversión máxima. Solo un ejemplo de lo que este Mustang Mach-E va a ser capaz de hacer a partir de ahora.

# 4x4 para todos

Casi sin hacer ruido, Ford ha creado la gama de tracción total más completa del mercado. Todo tipo de carrocerías, soluciones de propulsión, niveles de electrificación y potencias. De un comercial como el Transit a un SUV eléctrico y deportivo como el Mustang Mach-E.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La apuesta de Ford por la tracción total inteligente ha llevado a la marca del óvalo a crear la gama de modelos con mayor variedad de alternativas con esta tecnología de tracción. Porque ha combinado este tipo de tracción con diferentes carrocerías, tecnologías de propulsión o grados de electrificación. Hay sedanes como el Mondeo, o familiares como el Mondeo Sportbreak, un monovolumen clásico como el Galaxy o su versión más 'crossover', el S-Max. Por supuesto modelos SUV como el Kuga, el Explorer o el Mustang

Mach-E. O todoterrenos puros como el Ranger y el imponente Ranger Raptor. Y para rizar el rizo, el comercial Transit en su versión Trail. Y desde el punto de vista de la tecnología de propulsión y los grados de electrificación, el sistema AWD lo encontramos con motores de gasolina y diésel, híbridos autorrecargables como el Kuga o híbridos enchufables como el Explorer. Y también eléctricos puros, como es el caso del Mustang Mach-E.

Y a eso añadimos que los niveles de potencia ofrecidos cubren todo lo imaginable. Entre los 130 caballos que desarrolla la versión de tracción total

del Transit y los 487 del Mustang Mach-E GT podemos hacer concursos para ver quién acierta las cifras de su rendimiento: 170, 190, 213, 269, 351, 457... Lo dicho, para todos.

La clave de esta apuesta está en el sistema de tracción inteligente, común para todos pero adaptado a las especificaciones de cada uno de ellos. Un sistema que mide el agarre de los neumáticos a la superficie de la carretera, y ajusta la entrega de par entre el eje delantero y el trasero para una mayor seguridad. Cuenta con un sistema de desconexión de la tracción a las cuatro ruedas

que automáticamente pasa a la tracción delantera en condiciones de conducción favorables. O vuelve a conectar la tracción total cuando las circunstancias lo vuelven a exigir. Con ello ajusta al máximo el consumo.

Con la estación de esquí de Astún como destino, hemos tenido una intensa toma de contacto con cinco de los modelos de tracción total de Ford. Empezamos con el Kuga FHEV de 190 caballos y tecnología híbrida autorrecargable, que en el viaje de Zaragoza a Astún nos muestra sus virtudes como vehículo familiar. Y en un recorrido 'off road', su agilidad,

maniobrabilidad y capacidad de tracción en un eslabon sobre una zona de hierba muy húmeda.

En ese mismo circuito 'off road' nos espera el Ranger Raptor, un pick-up de brutal capacidad con el que un ejercicio de subir y bajar una pendiente en una zona encharcada se convierte en un 'coser y cantar'. Una bestia capaz de comportarse con total delicadeza y confort cuando conducimos en carretera.

Con el Transit Trail, en versión de 170 caballos, hacemos un recorrido por pistas, y pese a su volumen descubrimos un modelo ágil, con una capacidad de tracción sobresaliente

que, salvo por la altura, se conduce como un turismo cualquiera.

El Explorer se muestra como un auténtico tanque con capacidad para todo lo imaginable. Tanto viajar a pleno confort y lujo con la familia –las siete plazas son muy reales– como adelantar en carretera en un santiamén –los 457 CV, listos en cuanto se pisa el acelerador, parecen estar dispuestos a hacerlo despegar–, o atreverse con el mismo recorrido del Ranger Raptor sin ningún rubor... Y lo mejor, con capacidad para circular sin emisiones por ciudad, o incluso con un consumo más que contenido para las dimensio-



◀ Potencias de 130 y 170 caballos son las que pueden mover a un Transit Trail que carga con todo y llega a lugares difíciles de imaginar.

nes, peso y potencia del coche –en la ruta de vuelta, de Jaca a Zaragoza, con batería agotada desde el inicio, gastó 9,3 l/100 km, sorprendente para un motor de gasolina de 363

CV–. Y aún nos queda margen para la sorpresa al ver que ha sido capaz de regenerar energía suficiente para recorrer en eléctrico 34,7 de los 145,2 kilómetros de ese recorrido.



# Con 'e' de exclusivo



► En la aleta delantera izquierda va la toma eléctrica, válida para la carga doméstica o CA –hasta 22 kW– y la rápida o CC –hasta 150 kW–. Y por 560 euros se puede pedir otra toma en el lado derecho, aunque esa vale sólo para corriente alterna.



## LAS CIFRAS

MOTORES	ELÉCTRICOS 300 KW
Disposición	Delante y detrás, transversal.
Potencia máxima modo Boost (del.+tras.)	408 CV (184 + 224)
Potencia en modo D	360 CV
Par máximo	67,8 mkg en Boost (57,2 en D)
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo / Peso	Iones de litio / 700 kg
Fabricante	LG Chem
Capacidad total / útil	95,0 kWh / 86,5 kWh
Potencia máxima de carga (C.C. - C.A.)	150 kW - 22 kW
Tiempo de recarga mínimo	50 minutos (a 150 kW)
Tiempo de recarga máximo	47 horas (a 2,3 kW)
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	12,2
Frenos. Sistema (Del./Tra.)	Discos vent. / Discos vent.
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de cinco brazos, con amortiguación neumática y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente, de cinco brazos, con amortiguación neumática y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	255/50 R20 - 9,0J x 20"
Neumáticos en el test - Marca	265/45 R21 - Continental
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.595
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.901/1.935/1.618
Distancia entre ejes (mm)	2.928
Capacidad de los maleteros (l)	Del: 555 / 1.665. Tras: 60
Coefficiente aerodinámico Cx	0,25
Relación peso/potencia (kg/CV)	6,26
PRESTACIONES (oficiales)	
VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
De 0 a 50 km/h	2,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,6 (5,7)
RECUPERACIÓN (en segundos)	
De 80 a 120 km/h	3,2
CONSUMO Y AUTONOMÍA	
Ciclo mixto real (Ciclo mixto WLTP)	31,0 kWh/100 km (23,4)
Autonomía real (Autonomía WLTP)	306 km (47)

Con 'e' de exclusivo y eléctrico. Pero también de europeo, pues el e-tron se está llevando la palma de las ventas en nuestro continente dentro del segmento de los lujosos crossover sin emisiones. Y su poder se refuerza ahora con la carrocería Sportback, de estilo coupé y similares capacidades.

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

El primer cien por cien eléctrico de Audi fue el e-tron, un crossover con tracción Quattro –un motor por eje– disponi-

ble en versiones 50 y 55 –313 y 408 CV– que poco después derivó en el e-tron Sportback que hoy viene a nuestras páginas, y que con su perfil coupé aporta un extra de dinamismo. Aunque para dinamis-

mo, lo que se ha visto después –aún no los hemos conducido–, como los e-tron S y e-tron S Sportback de 503 CV –con tres motores ya–, o el fabuloso e-tron GT de hasta 646 CV, respuesta de la firma de In-

golstadt al Taycan de sus 'primeros' de Zuffenhausen.

Pero centrémonos en este e-tron Sportback 55 Quattro, a la venta desde 87.980 euros pero que nosotros hemos probado en su versión S line, que

arranca en 98.480 euros. Ahí es nada. Y ojo, porque como marquemos aspas en muchas opciones al configurarlo, la cosa se nos puede ir de las manos. Un ejemplo: nuestra unidad de pruebas montaba 25.725 euros en opciones, lo que llevaba el total a 124.205 euros.

Y es que el e-tron Sportback tiene 'e' de exclusivo y de eléctrico, pero también de excesivo. Por el precio, pues hablamos de un eléctrico y nosotros creemos necesario acompañarlo en el garaje de algún vehículo con más 'libertad' de acción. No obstante, si no hay normas sobre gustos, tampoco sobre la cuenta corriente de cada uno.

El e-tron Sportback es tan rotundo como el e-tron 'normal', pues respeta su longitud –4,90 metros– y anchura, y solo redefine algo la forma de techo y zaga. No

llega a parecer un coupé deportivo porque es muy alto –1.618 milímetros–, pero transmite menos sensación de coche familiar o crossover, y sin ceder apenas nada a cambio. Porque dentro es amplísimo, brillando de modo especial su segunda fila, donde tres adultos se acomodarán bien: 138,5 centímetros a lo ancho, 93,5 de altura al techo, 76 de espacio longitudinal con un conductor de 1,75 al volante... Y el suelo es casi plano. Lástima que las salidas de aire posteriores sean tan prominentes.

La calidad general es de sobresaliente por materiales, ajustes, insonorización, tacto de cada mando... En cuanto a la dotación, de serie trae todo lo necesario y más, aunque extraña –alguno diría 'cabrea'– que en un producto tan caro sean opcionales los faros



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Nunca vendería mi Audi A6, mi Q7 o mi A7 Sportback para tener un e-tron como único coche. La red de recarga en España es la que es, y los eléctricos siguen siendo opciones básicamente urbanas. Pero si pudiera tener el e-tron y uno de los otros modelos, usaría más el 'de pilas'.

PRECIO	98.480 €	NUESTRA VALORACIÓN	
	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> <b>0 G/KM</b>	COMPORTAMIENTO	*****	Etiqueta 0. Calidad general. Prestaciones y sensación de potencia. Equipo de serie. Confort y amplitud. Frenada. Seguridad total.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	Precio alto. Opciones caras. Gasto de energía elevado. Autonomía real. Mueble del climatizador trasero grande. Sin 'limpia' trasero. Peso.	



◀ El maletero principal tiene 555 litros, ampliables a 1.665 si abatimos el respaldo 40:20:40. Y delante hay otro, con 60 litros.



◀ Retrovisores Audi Virtual Mirrors por 1.480 euros. Según Audi mejoran la aerodinámica, pero nos parece una opción prescindible, pues las cámaras sobresalen mucho, no se pliegan al cerrar el coche y se echa de menos el espejo normal.



◀ DE 360 A 408 CABALLOS CON EL SOFISTICADO MANDO DEL CAMBIO EN POSICIÓN 'D' ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN 6,6 SEGUNDOS, PERO BAJA A 5,7 EN MODO 'S' PANORAMA DIGITAL LA INSTRUMENTACIÓN ES UNA GRAN PANTALLA CONFIGURABLE, Y EN EL CENTRO DE LA CONSOLA VAN DOS PANTALLAS MÁS: DE 10,1 Y 8,6 PULGADAS



◀ La pantalla central superior –a la izquierda, dos vistas– es la más grande y agrupa gran cantidad de funciones, mientras que la inferior es exclusiva para el climatizador.



◀ El cuadro de instrumentos Audi Virtual Cockpit Plus de 12,3 pulgadas es una gozada. Completísimo y muy visual, tiene diversos diseños.



◀ Detrás se viaja realmente bien, pues va sobrado de anchura y hueco para piernas, e incluso de altura –93,5 centímetros– pese al estilo coupé del techo. Además, el suelo es prácticamente plano; aunque el mueble del climatizador trasero sobresale bastante. Y delante, confort y asientos perfectos.



Matrix LED –hablamos de seguridad–, los asientos delanteros deportivos S –deberían incluirse en esta versión S line–, la calefacción de las butacas delanteras o el cargador inalámbrico del smartphone. E igual que no pediríamos los retrovisores por cámara –cuesta habituarse al principio, no creemos que sean mejores en términos de visibilidad y habríamos preferido que fuese 'virtual' el espejo interior–, la opción de una segunda toma de recarga en el lado derecho sí nos parece práctica.

nen su utilidad. Aunque a un español medio, hoy por hoy, le cuesta imaginar un largo viaje en familia con todo su equipaje... y visitando/buscando cargadores públicos. Todo llegará, pero aún es pronto.

Si el e-tron Sportback apabulla por corpulencia, calidad, confort o tecnología, también lo hace por mecánica. Sus dos motores eléctricos suman 360 CV y 57,2 mkg en condiciones normales –durante un máximo de 60 segundos seguidos, todo sea dicho–, y eso da para acelerar de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos las 2,6 toneladas que pesa el conjunto en orden de marcha –en 6,2 lo hace el Volkswagen Golf GTI DSG–; pero si mediante el futurista



▲ En vez de los 255/55 R19 que calza el acabado básico, la versión S line monta unos 255/50 R20. Y esta unidad traía los 265/45 R21 opcionales.

selector del cambio pasamos de la posición D a la S, al acelerar a tope dispondremos durante 8 segundos de la función

Boost, que eleva la potencia a 408 CV y el par a 67,8 mkg, de forma que las reacciones son furiosas: de 0 a 100 km/h en

5,7 segundos –le hemos medido 5,6– y de 80 a 120 km/h en 3,2 segundos. Es decir, adelantamientos fugaces.

De acuerdo, no es un 'GTI' porque kilos y altura influyen, y Audi no ha elegido tarados muy firmes en la amortigua-

ción neumática, que es de serie, pero podemos ir verdaderamente rápidos con seguridad y sensación de control, ayudados por la eficacia de la tracción, la nobleza de las reacciones incluso al límite, el trabajo discreto de los asistentes de conducción o, en este caso, el agarre de los 265/45 R21 que montaba nuestra unidad, por más que los 255/50 R20 de serie ya se nos antojen idóneos. Y si por equilibrio estabilidad/comfort o por dirección –precisa y con solo 2,3 vueltas de volante– le damos una nota alta, en cuestión de frenada aún seguimos boquiabiertos: 49,6 metros para detenerse desde 120 km/h. Clavar semejante masa en una

distancia tan corta es como para quitarse el sombrero.

En cuanto a ecología, autonomía o recargas, mezcláremos las de cal y las de arena. Porque nos gusta que podamos cargar la batería de 95 kWh –700 kilos– en postes de 150 kW, pero conviene menos que el gasto WLTP sea de 23,4 kWh/100 km; y no digamos las de cal y las de arena. Porque nos gusta que podamos cargar la batería de 95 kWh –700 kilos– en postes de 150 kW, pero conviene menos que el gasto WLTP sea de 23,4 kWh/100 km; y no digamos las de cal y las de arena. Porque nos gusta que podamos cargar la batería de 95 kWh –700 kilos– en postes de 150 kW, pero conviene menos que el gasto WLTP sea de 23,4 kWh/100 km; y no digamos las de cal y las de arena. Porque nos gusta que podamos cargar la batería de 95 kWh –700 kilos– en postes de 150 kW, pero conviene menos que el gasto WLTP sea de 23,4 kWh/100 km; y no digamos las de cal y las de arena.

### ► SUS RIVALES



**FORD MUSTANG MACH-E AWD RANG. EXTEND. 351 CV**

Aunque es menos potente, su ligereza le permite ofrecer parecidas prestaciones. Mide solo 4,71 metros, pero está muy bien de amplitud. Es más barato y consume menos.

Precio	64.903 €
Maletero	402+81 litros
Consumo	18,7 kWh/100 km
0 a 100 km/h	5,1 seg.



**JAGUAR I-PACE EV400 AWD AUTO S 400 CV**

Una reciente actualización le ha sentado bien en cuestión de calidad general. Y es la referencia por comportamiento. Pero es caro y el más corto, y su consumo real es elevado.

Precio	80.570 €
Maletero	505 litros
Consumo	22,0 kWh/100 km
0 a 100 km/h	4,8 seg.



**MERCEDES-BENZ EQC 400 4MATIC 408 CV**

También es más compacto que el Audi –mide 4,76 metros–, pero es amplio y por prestaciones o consumo es otro rival directo. Y es más barato que el e-tron.

Precio	78.600 €
Maletero	500 litros
Consumo	22,2 kWh/100 km
0 a 100 km/h	5,1 seg.

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

No es casual que el Octavia fuese en 2020 el séptimo modelo más vendido en Europa y, de paso, el líder en el segmento de las berlinas. Además de convertirse en el 'best seller' de Skoda, el Octavia se labró una sólida reputación con sus tres primeras entregas que esta cuarta generación redondea ahora con virtudes que, más que nunca, permiten hablar de 'cochazo'. Porque sigue siendo tan amplio y funcional como siempre, continúa presumiendo de una relación precio/producto superior a la de sus directos rivales y mantiene una gama variada como pocas –por carrocerías, motores y acabados–; pero experimenta un progreso evidente en puntos donde la firma checa necesitaba mejorar. Así, se ha apostado por una imagen exterior más emocional y ae-

La de veces que habremos oído ese debate sobre la diferencia entre ser listo o inteligente. Y siempre aplicado a las personas. Pero estamos aquí para hablar de coches, y en concreto de este Octavia híbrido enchufable, racional como pocos y que prácticamente lo hace todo bien.

rodinámica –con un cierto toque coupé en el sedán–, por un interior de aspecto más elegante y refinado, por tecnologías al máximo nivel ligadas a su avanzada plataforma MQB Evo –usada también por las nuevas generaciones de Audi A3, Seat León y Volkswagen Golf, y por el Cupra Formentor– o por mecánicas electrificadas que ya todos esperamos encontrar en un concesionario. Y aunque ahí entran los motores 1.0 TSI y 1.5 TSI con hibridación suave mHEV –110 y 150 CV, respectivamente–, las estrellas de la gama son los Octavia iV, híbridos enchufa-

bles con 204 CV en el caso de la versión básica aquí probada –disponible con acabados Ambition y Style– y 245 CV si se trata de la terminación deportiva RS. Ambos con etiqueta 0 de la DGT, por supuesto.

En realidad, y a pesar de esos 41 CV de diferencia –logrados a base de programar la gestión electrónica del sistema híbrido de modo distinto–, el esquema mecánico es similar, protagonizado por un motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV –turboalimentado y de inyección directa– y una transmisión automática DSG de doble embrague con seis marchas

adaptada para la ocasión, y complementada por una parte eléctrica formada por un motor eléctrico de 116 CV –también va delante– y una batería de 13 kWh –la capacidad útil es de 10,4 kWh–. Y cuando todo eso trabaja a la vez este Octavia iV Style rinde hasta 204 CV y 35,7 mkg durante un máximo de 15 segundos –los 245 CV y 40,8 mkg del RS 'duran' 8 segundos, por ejemplo–. Y no hay que temer una caída del empuje al concluir ese 'cuarto de minuto', pues en nuestras mediciones en circuito vimos que apenas hay bache, y que sigue habiendo potencia de sobra, pues durante los siguientes 25 segundos hay 190 CV en vez de 204. No está mal.

O dicho de otra forma: corre bastante. Porque homologa 7,7 segundos en el '0-100' y obtuvimos 7,5. Y clava los 220 km/h de velocidad punta que anuncia. Además, no creemos

**LA CLAVE**  
pmartin@motor16.com

*Insistimos: para un español/medio –en otros países que hagan lo que quieran–, la forma más lógica de tomar contacto con el coche eléctrico es hacerlo mediante un híbrido enchufable, porque te permite circular buenas distancias con electricidad y sin emisiones, y te habitúa al uso del cable de recarga; pero sin trastocarte la vida...*

<b>PRECIO</b>		<b>37.920 €</b>
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 22 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	*****
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>
Carrocería perfecta: aerodinámica, amplia y funcional. Maletero. Aspecto y dotación de serie. Rendimiento. Confort. Etiqueta 0.	Pérdida de maletero frente a otros Octavia. Depósito algo justo. Frenada (con gomas de invierno). Diseño y manejo de mandos.	

que con los 4,6 segundos que tarda en recuperar de 80 a 120 km/h vaya a dejar insatisfecho a nadie en los adelantamientos. Por comparar, el Octavia Combi 2.0 TDI 150 DSG, que no era lento, resolvía ese '80-120' en 6,1 segundos.

Podemos circular en tres

modos eléctricos de conducción distintos, pero arranca siempre en e-Mode, cien por cien eléctrico, y ahí continuará hasta que se agote la batería, hasta que aceleremos con mucha fuerza o hasta que rebasemos 140 km/h, que es su tope eléctrico. Y decimos 'tope' con

<b>LAS CIFRAS</b> (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
<b>MOTOR</b>	<b>1.4 TSI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.550-3.500
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia máxima	85 kW (116 CV)
Par máximo	330 Nm (33,7 mkg)
Autonomía máx. modo eléctrico	60 kilómetros (WLTP)
<b>BATERÍA</b>	
Tipo - Capacidad total (útil)	iones de litio - 13,0 kWh (10,4)
<b>SISTEMA HÍBRIDO</b>	
Potencia conjunta / Par máx.	204 CV / 35,7 mkg
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática DSG, 6 velocidades
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente, de rueda tirada por elemento torsional, con muelles y amortiguadores	
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	225/45 R18 - 7,5x18"
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.608
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.689 / 1.829 / 1.477
Capacidad maletero - depósito (l)	450 / 1.405 - 39,5
<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>220 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	15,4
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,5 (7,7)
Recorriendo (metros)	115
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	13,4
1.000 m desde 40 km/h en D	26,0
De 80 a 120 km/h en D	4,6
<b>FRENADAS (en metros)</b>	
Desde 60 km/h	14,9
Desde 100 km/h	41,3
Desde 120 km/h	59,1
<b>CONSUMOS</b>	
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,7 km/h de promedio	5,2
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	3,4
En conducción dinámica	8,3
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	4,3
A 140 km/h de cruceo	5,1
Consumo medio (porcentaje de uso 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera) l/100 km	4,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	897
<b>CONSUMOS OFICIALES WLTP</b>	
Media de velocidad baja / velocidad media	8,4 / 5,1
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	4,8 / 5,9
Ciclo combinado / combinado ponderado	5,7 / 1,0

# Inteligente y listo





**MÁS APLOMADO RESPECTO A UN OCTAVIA 2.0 TDI 150 DSG, LA VERSIÓN PHEV PROBADA PESA 143 KILOS MÁS. POR ESO ADOPTA UNA SUSPENSIÓN ALGO MÁS FIRME... Y POR ESO VA MEJOR. DETALLES DE JUVENTUD DURANTE LA PRUEBA, LA PANTALLA CENTRAL SE FUE A NEGRO EN ALGUNA OCASIÓN. Y EN OTRA UNIDAD, EL BOTÓN PARA ELEGIR EL MODO DE CONDUCCIÓN FALLABA**



▲ Sobre estas líneas, dos vistas de la instrumentación digital configurable Virtual Cockpit, de 10,2 pulgadas. Más arriba, otras dos de la pantalla central, de 10 pulgadas.

▲▲ Si pensamos en los 600 litros de maletero de un Octavia 'normal', los 450 de esta versión iV pueden parecer pocos. Pero entra mucho equipaje, el espacio es muy regular y el portón facilita las cosas. Bajo el suelo cabe el cable de recarga, pero no hay rueda de repuesto.



▲▲▲ El avance protagonizado por esta cuarta generación del Octavia en cuanto a confort, aspecto o materiales es sensacional. Y, como en sus antecesores, hay mucha amplitud y prima la funcionalidad.



▲ El mando del cambio de la consola solo sirve para seleccionar las posiciones. Pero hay levas en el volante para el manejo secuencial.

toda la intención, pues el coche se resiste en exceso a superar esa cota antes de arrancar el motor de gasolina, obligán-

donos a pisar el acelerador con tal brío que el 'despertar' del 1.4 TSI no será 'dulce'. A partir de ese momento,

o si lo activamos en la pantalla, pasamos a Hybrid Auto, modo en el que el coche elige qué motor o motores usar. Y el tercer programa es Hybrid, en el que también tira de ambos motores pero podemos reservar batería para usar más adelante. Y si pedimos tener más porcentaje de carga del que hay en ese momento, intensifica la recarga en marcha para ir acumulando energía.

Todo eso está muy bien, pero nos gustaría que la elección de esos modos pudiera hacerse desde botones, y no accediendo a la pantalla central táctil de 10 pulgadas, por más que en la vista donde aparecen los tres modos citados también se seleccionen los cin-

co modos de conducción clásicos: Eco, Normal, Confort, Sport e Individual. Porque demasiadas funciones dependen de esa pantalla, lo que exige tiempo de aprendizaje y a veces roba demasiada atención. Por ejemplo, resetear el ordenador de viaje requiere una secuencia de órdenes tediosa; y graduar 'bien' la climatización lleva su tiempo.

Y es una lástima, porque nos gusta mucho el interior en general por su instrumentación digital configurable, el diseño funcional, sus buenos acabados, el confort que procuran sus asientos, el silencio de marcha... O, desde luego, su amplitud, pues si delante viajamos bien detrás iremos



▲ El nuevo Octavia es muy aerodinámico y tiene una zaga de perfil coupé... sin 'limpia' trasero. Nuestra unidad llevaba neumáticos de nieve.

aunque con 218 CV-, y circulando por ciudad en e-Mode registramos 19,2 kWh/100 km –daría para cubrir 54 kilómetros en ciclo urbano–, no lejos de la energía requerida por eléctricos puros en ese entorno: 19,0 gasta el Mazda MX-30, 18,5 el Lexus UX 300e, 18,3 el Peugeot e-2008, 15,6 el Citroën ë-C4...

Y en contra de lo que sucede en otros modelos PHEV potentes y de cierta talla, aquí el gasto de gasolina es razonable tras agotarse la batería, con 6,3 l/100 km por autovía a 120 km/h de cruce. Así las cosas, en nuestro exigente recorrido mixto, iniciado con batería a tope, se conformó con 4,4 l/100 km, que es poco –a

eso hay que sumar el coste de la electricidad–. Y la batería no nos planteó problema alguno en las recargas, que podemos hacer a un máximo de 3,6 kW de potencia en poco más de tres horas, o en un enchufe doméstico en cinco horas.

Lo bueno es que el peso extra del conjunto no pasa factura, pues ha obligado a usar una suspensión más firme –si podemos permitirnos el chasis adaptativo DCC, opcional por 1.010 euros, mejor– que da aplomo al coche en tramos de curvas donde otros Octavia pecan de 'blandos'. Y eso que nuestra unidad venía con neumáticos para nieve, que restaban agarre en seco y, sobre todo, alargaban la frenada.

**SUS RIVALES**

<b>MERCEDES-BENZ A 250 E SEDÁN 218 CV</b>	<b>PEUGEOT 508 HYBRID 225 CV E-EAT8 ALLURE</b>	<b>VOLKSWAGEN PASSAT GTE 1.4 TSI E-POWER DSG 218 CV</b>
Es más corta, y por eso no es tan amplia y tiene peor maletero. Y no tiene portón. Pero anda más y gasta menos, y su batería puede cargarse incluso a 22 kW. Muy buena calidad.	Es mucho más caro que el Skoda, pero el descuento actual le deja en 40.950 euros. La segunda fila es peor, pero el maletero es más grande porque en el 508 no se pierde volumen.	Se queda en 43.815 euros con el descuento, pero sigue siendo mucho más caro que su 'primo' Octavia. Y no tiene portón y el maletero es más justo. Más calidad... y más gasto.
Precio <b>40.150 €</b>	Precio <b>46.850 €</b>	Precio <b>49.925 €</b>
Maletero <b>345 litros</b>	Maletero <b>487 litros</b>	Maletero <b>402 litros</b>
Consumo <b>0,9 l/100km</b>	Consumo <b>1,3 l/100km</b>	Consumo <b>1,1 l/100km</b>
0 a 100 km/h <b>6,7 seg.</b>	0 a 100 km/h <b>8,1 seg.</b>	0 a 100 km/h <b>7,4 seg.</b>

# El rey del confort

Del nuevo C4 se podrá decir que está a medio camino entre un turismo y un SUV, que cumple sobradamente en el aspecto dinámico, que es amplio y se remata con rigor, que está bien dotado tecnológicamente... Pero, sobre todo, es la berlina compacta más confortable del segmento. El conocido motor de gasolina de 130 CV y el cambio automático redondean el producto.

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

Cuando mi grupo de amistades no se pone de acuerdo sobre qué es el Citroën C4, parece claro que la marca ha logrado su objetivo: la originalidad. Y es que el modelo francés, nacionalizado español –se fabrica en la planta madrileña de Villaverde para todos los mercados–, pica en dos sitios. Por un lado, su habitabilidad es de berlina compacta; por otro, su altura e imagen son más de SUV, y el resultado final le define como crossover.

Tras algunos años sin un representante claro y clave en el segmento C, regresa con fuerza con este C4, que combate bien en todos los frentes, aunque lo borda en materia de confort. Ninguno de sus competidores brilla como él en este último aspecto.

El mullido de los asientos, sobre todo en las butacas delanteras, y, sobre todo, los amortiguadores progresivos hidráulicos obran el milagro. No es una solución complicada, pero el resultado es soberbio.

En marcha, el nuevo C4 es

un vehículo agradable que filtra cualquier irregularidad sin despeinarse. Es una gozada neutralizar 'guardias tumBADOS', badenes, pequeñas zanjas y baches cuando circulamos por ciudad. En ese instante los amortiguadores ofrecen un primer recorrido suave.

Ya, pero... ¿qué pasa en carretera? Pues que la segunda parte del recorrido del amortiguador se endurece para mejorar la dinámica. También lo consigue en gran parte, aunque no evita ciertos balanceos de la carrocería, que son me-

nos evidentes de lo esperado. Ya hemos dicho que en confort nadie le gana, pero si buscamos una opción más dinámica hay rivales de mayor calado, como un Seat León o un Ford Focus. No es su guerra.

En cualquier caso, en marcha su personalidad es más de turismo que de SUV. Y eso que es alto. Pero hay truco. La altura al suelo apenas se incrementa con respecto a sus rivales de tipo berlina. Y tampoco se traslada al interior, como veremos más tarde. ¿Entonces?

En parte la explicación es-

tá en que utiliza la plataforma más pequeña del grupo, pero estirada respecto a modelos como el Peugeot 208 o el Opel Corsa. Además de ser más económica permite la electrificación pura, como es el caso del e-C4, que ubica la batería bajo el piso.

La oferta mecánica se completa con versiones turboalimentadas tanto diésel como de gasolina, como este PureTech de 130 CV que, al menos por ahora, marca el punto de partida de la gama. Se trata del conocido tricilíndrico de 1,2 litros, que cumple con garantías. Y lo asociamos en este caso a la transmisión automática de 8 velocidades con convertidor de par, solución que, hablando de confort, nos facilita la vida día a día. También dispone de una caja manual que reduce la tarifa en 2.750 euros –baja de tramo impositivo–, algo a tener en cuenta.

Es curioso que haya toda-

**PRECIO** **27.668 €**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:**  
**130 G/KM**

## NUESTRA VALORACIÓN

### NOS GUSTA

**+** Confort de marcha excelente. Comportamiento dinámico. Tacto general agradable. Habitabilidad y maletero. Rendimiento del motor. Diseño original.

### DEBE MEJORAR

**-** Cuadro de mandos algo pequeño. Visibilidad trasera. Ausencia del limpiaviento trasero. Sujeción lateral butacas delanteras. Consumo en conducción 'alegre'.

## NUESTRAS ESTRELLAS

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



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Con los límites de velocidad cada vez más restrictivos y los radares acechando en cada esquina, quizás cobre más sentido un vehículo en el que prima el confort por encima de todo. Esa es la mejor cualidad del nuevo C4. Pero no la única. Va bien, es amplio, el motor cumple y se rodea de tecnología avanzada.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.2 PURETECH 130</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.000
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	54,8 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	195/60 R18
Marca	Goodyear

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.353
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355 / 1.800 / 1.525
Capacidad del maletero (l)	380 / 1.250
Capacidad del depósito (l)	50

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>210 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,8
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,6 (9,4)
Recorriendo (metros)	161

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,0
1.000 m desde 40 km/h en D	29,2
De 80 a 120 km/h en D	7,0
Recorriendo (metros)	200
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%

## CONSUMOS

<b>EN CIUDAD</b>	
A 23,9 km/h de promedio	7,5
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,6
En conducción dinámica	9,5
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,4
A 140 km/h de cruceo	8,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	781
<b>CONSUMOS OFICIALES WLTP</b>	
Promedio de velocidad baja / velocidad media	7,2 / 5,9
Promedio de velocidad alta / velocidad muy alta	4,9 / 5,9
Consumo combinado	5,8





▲ El maletero ofrece 380 litros de capacidad y el piso puede situarse a dos alturas. Debajo se ubica el subwoofer del equipo de sonido HI-FI opcional. Las llantas de 18 pulgadas sí forman parte de la dotación de serie.



BUENA DINÁMICA  
A SU AGRADABLE TACTO GENERAL AÑADE UN COMPORTAMIENTO MÁS QUE DIGNO, AUNQUE DONDE BRILLA DE VERDAD ES EN CONFORT INTERIOR  
EL HABITÁCULO SE REMATA CON RIGOR Y ESTÁ TOTALMENTE DIGITALIZADO, AUNQUE EL CUADRO SE NOS ANTOJA ALGO PEQUEÑO



▲ El cuadro de mandos digital se configura con cinco presentaciones diferentes, pero su tamaño es muy pequeño y cuesta consultarlo.



▲ El Head-up Display se ofrece de serie y alivia en parte la información del cuadro.



▶ La guantera es muy profunda, y por encima hay un cajón para guardar una tablet. En un 'tercer piso' hay un soporte escamoteable para colocarla. El interior es realmente amplio, aunque la plaza central penaliza, y las butacas delanteras son muy cómodas.



▲ La palanca del cambio es diminuta, pero podemos cambiar secuencialmente entre sus ocho relaciones mediante las levas del volante.

vía quien ponga en duda el rendimiento de este tipo de motores, cuando comparte la potencia con modelos que hace décadas eran 'pepinos', como el Peugeot 309 GTI, y supera incluso al primer Citroën BX GTI. Lo que no puede disimular nuestro protagonista es su naturaleza impar en frío o al acelerar bruscamente, pero que mueve con soltura y el conjunto es de ley.

Sus prestaciones, y los datos reflejados por el correvit en nuestro circuito, así lo avalan. Ciertamente su rango de acción no es excesivamente amplio, pues 'muere' a 5.900 rpm, aunque no hace falta forzar tanto porque a 5.000 ya da lo mejor de sí mismo.

Acelera bien, es muy voluntarioso al recuperar y, si realizamos un adelantamiento, pasar de 70 a 110 km/h se tra-

duce en 6,3 segundos y 160 metros de pista libre.

El cambio, de ocho relaciones, no es el más rápido ni el

más refinado de su segmento, pero aprueba con nota y resulta agradable. Es de lo que se trata. Confort por encima de todo. También tiene una función manual-secuencial que podemos activar en las levas del cambio, aunque llegado el caso saltará a una relación superior por sí solo para proteger la mecánica.

El asistente de conducción Drive Mode nos permite elegir entre los perfiles Eco, Normal y Sport. No son diferencias radicales, pero sí perceptibles en el cambio, la asistencia de la dirección o en la inmediatez del acelerador. En Sport todo es más 'vivo', y retiene algo más a la hora de reducir.

No monta unos neumáti-

cos excesivamente generosos -195/60 R18- para las llantas de 18 pulgadas asociadas al nivel Shine, pero contribuyen a un buen agarre en curva. Además, la electrónica actúa a la mínima. Incluso si lo desconectamos, cuando supera 50 km/h el control de tracción se activa de nuevo. Si analizamos los frenos, cumplen sin más. Las distancias registradas están dentro de lo esperado, pero no batan récords: 37,9 metros necesita para detenerse desde 100 km/h.

El consumo, como es habitual en este tipo de bloques tricilíndricos de baja cilindrada, convence mucho a ritmo sosegado, pero se dispara demasiado si lo forzamos. En cualquier



▲ Los amortiguadores progresivos hidráulicos son suaves al principio de su recorrido y más firmes después para controlar en parte los balanceos.

caso, la media de 6,4 l/100 km durante nuestra prueba es una cifra muy asumible.

Nos falta por analizar su interior, donde hay luces y sombras. Nos gustan los nu-

meros huecos repartidos por el interior, su buena habitabilidad en general -aunque la cota de altura detrás se queda algo más justa-, las salidas de aire traseras, el generoso

portón, los 380 litros del maletero y la buena apariencia y remate de los acabados. Pero nos gusta menos el minúsculo cuadro de mandos digital o la visibilidad trasera, penalizada por la luna partida en dos por el alerón, y que prescinde del 'limpia'.

Y se remata con una dotación de serie muy completa con el acabado Shine, como frenada de emergencia autónoma, reconocimiento de señales, alerta de cambio de carril, control de los ángulos muertos, cámara trasera, control de crucero adaptativo, climatizador bizona, control por voz, navegador, Apple CarPlay y Android Auto... por 26.070 euros con descuentos.

### SUS RIVALES



**FORD FOCUS ACTIVE X 1.0 ECOBOOST 125 CV AT8**  
Eleva su altura al suelo para brindar ciertas opciones camperas. El motor es tricilíndrico y el cambio, automático de 8 relaciones. Su dinámica es muy ágil.

Precio	28.798 €
Maletero	375 l
Consumo	6,1 l/100km
0 a 100 km/h	11,7 seg.



**KIA XCEED 1.0 T-GDI 120 CV EMOTION**  
El motor también es tricilíndrico, pero en versión de 120 CV sólo se asocia a una caja manual. En automático hay que subir a 160 CV, con hibridación ligera de 48V.

Precio	29.501 €
Maletero	426 l
Consumo	6,1 l/100km
0 a 100 km/h	11,3 seg.



**SEAT LEÓN 1.5 TSI 130 CV XCELLENCE**  
El motor es de cuatro cilindros y el cambio, manual. Es el mejor por dinámica y prestaciones, y ofrece el menor consumo. Bueno por habitabilidad, maletero... y precio.

Precio	27.120 €
Maletero	380 l
Consumo	5,6 l/100km
0 a 100 km/h	9,4 seg.



# El duelo eterno

¿Gasolina o diésel? Analizamos la eterna duda de muchos conductores a la hora de adquirir un vehículo, en este caso sobre el original Citroën C4. Misma potencia y transmisión, aunque diferencias significativas en rendimiento y consumo. Un avance: que nadie entierre el diésel...

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

Con tanta electrificación por medio y con los modelos de gasolina disparados a nivel de ventas frente a unos diésel injustamente tratados durante los últimos años, hemos decidido enfrentar ambas tecnologías térmicas del C4 asociadas a sus respectivos motores de 130 CV y con cambio automático de ocho relaciones.

Y es que este duelo eterno vive sus horas más bajas. Sin embargo, para los que hagan muchos kilómetros al año –alrededor de 17.000– la opción del gasóleo, limpio tras la in-

troducción del AdBlue, sigue siendo más que atractiva.

No hay diferencias entre ellos, como es lógico, en aspectos de habitabilidad, maletero, calidad o equipamiento, muy generoso en ambos con el acabado Shine analizado.

Pero bajo el capó sí comienza el pulso. El motor tricilíndrico 1.2 PureTech de gasolina vibra algo más por su naturaleza impar, pero resulta más silencioso hasta 90 km/h que el ‘refinado traqueteo’ del diésel. Luego la cosa ya se iguala por el viento y el ruido de rodadura, aunque los cuatro cilindros del 1.5 BlueHDI giran siempre más redondos.

Diferenciar aspectos dinámicos tampoco tiene demasiado sentido, salvo que tengas la licencia de superpiloto. En ese caso quizás podrías detectar que el diésel pesa 46 kilos sobre el eje delantero por su motorización menos ligera.

El cambio automático de ocho relaciones con convertidor de par es el mismo en ambos, aunque la relación en sus desarrollos es bastante más cerrada en la versión de gasolina. Y eso le obliga a ‘trabajar’ algo más a similar velocidad.

Los dos comparten potencia, 130 CV, pero hay gran diferencia en el valor de par máximo: 23,5 mkg en el Pu-

reTech frente a los 30,6 del BlueHDI. Curiosamente, ambos entregan ese valor al mismo régimen de giro, pero la variante de gasolina ofrece un abanico de utilización del motor más amplio.

Con estos datos iniciamos el pulso en cuanto a rendimiento. Hubiéramos apostado a que el diésel tendría más tirón, sobre todo a la hora de recuperar. Sorpresa. El 1.2 PureTech es más rápido en todas las mediciones, realizadas en nuestro circuito.

Al acelerar desde parado, el diésel sólo aguanta el tirón hasta los 50 km/h. A partir de ahí se mantiene una diferen-

cia entre tres y cinco décimas de segundo al medir el paso de 0 a 100 km/h, o los 400 y 1.000 metros desde parado.

Algo similar ocurre a la hora de analizar las recuperaciones, con diferencias que rondan las dos décimas de segundo a favor del gasolina. Eso no es crítico al adelantar, pero al César lo que es del César... Está claro que el desarrollo del cambio juega a su favor.

Y sí, todo esto repercute en la tabla de consumo, como es lógico. El PureTech homologa un gasto medio WLTP de 5,8 l/100 km, mientras que en el BlueHDI son 4,6 litros. Durante nuestra prueba las cifras han sido de 6,4 y 5,1 litros, respectivamente.

En este caso el diésel saca pecho, y más cuanto más circulemos en ciudad. Las cuentas son claras: cada 100 kilómetros, con el 1.5 BlueHDI nos ahorraremos 2,43 euros porque gasta menos y de un carburante algo más barato.

El precio con la campaña de descuentos es de 26.070 euros en el 1.2 PureTech; y su rival diésel cuesta 26.620 euros.

Son sólo 550 euros de diferencia. Y eso se traduce en que amortizaremos esa diferencia de precio con sólo 22.633 kilómetros. Muchos conductores cubrirán ese kilometraje en apenas un año.

La diferencia de precio entre ambas versiones es escasa porque el diésel no tributa en el impuesto de matriculación –120 g/km de CO<sub>2</sub>–, mientras que su ‘rival’ lo hace al 4,75 por ciento –130 gramos–.

Si al menor consumo y mayor autonomía añadimos una dotación de serie que es un calco, volvemos a la casilla de salida: ¿se está tratando injustamente al diésel?

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

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

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	67,8 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	195/60 R18
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.399
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355 / 1.800 / 1.525
Capacidad del maletero (l)	380 / 1.250
Capacidad del depósito (l)	50

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	210 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,1 (9,5)
Recorriendo (metros)	172

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,2
1.000 m desde 40 km/h en D	29,4
De 80 a 120 km/h en D	7,4
Recorriendo (metros)	212
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%

## CONSUMOS

	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 23,9 km/h de promedio	5,6
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,0
En conducción dinámica	8,0
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	5,3
A 140 km/h de cruceo	7,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,1
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	980
<b>CONSUMOS OFICIALES WLTP</b>	
Promedio de velocidad baja / velocidad media	5,2 / 4,5
Promedio de velocidad alta / velocidad muy alta	3,9 / 5,0
Consumo combinado	4,6

▲ Tres cilindros en gasolina y cuatro en diésel, con idéntica potencia, más par máximo en el BlueHDI y una diferencia de peso de apenas 46 kilos a favor del PureTech. Está claro que el 1.5 BlueHDI consume menos que el 1.2 PureTech, pero... ¿sabrías cuál se lleva el duelo por rendimiento y prestaciones?



# Objeto de deseo

Todos los compactos 'sueñan' con llamarse Golf, como todos los deportivos ansían apellidarse 'GTI'. Pero solo hay un vehículo que aúne ambas premisas: el Golf GTI. Admirado por todos, la octava generación mantiene ese legendario aura, combinado con la última tecnología aunque también con un precio casi prohibitivo.



Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com  
Fotografía: Bryan Jiménez

La leyenda 'GTI' comenzó a gestarse casi de forma clandestina en 1975. Un puñado de ingenieros de la firma de Wolfsburg se reunían después del trabajo para desarrollar una emocionante versión del primer Golf, lanzado justo un año antes. Tras mostrarlo a la cúpula, en el Salón de Fráncfort de 1976 se presentaba el

primer Golf GTI, del que querían fabricar 5.000 unidades para 'cubrir gastos'... ¿5.000? Eso decían los contables de la época, quienes solo pensaban en la rentabilidad del proyecto, pero el mundo ha hablado en estos 45 años, hasta el punto de demandar más de 2,3 millones de GTI, unas siglas que han acompañado a cada generación del Golf... Y vamos ya por la octava.

No necesita presentación,

porque los detalles en color rojo, unos paragolpes específicos, una parrilla en forma de panal de abeja que integra los faros antiniebla –hubiéramos preferido que ahí fueran las luces diurnas–, la doble salida de escape o las míticas letras 'GTI' delatan a esta versión, exclusivamente disponible con carrocería de cinco puertas... la antítesis del GTI original.

En su interior, con idéntica

funcionalidad y el mismo espacio que cualquier otro Golf 8, ocurre básicamente lo mismo, con detalles que le hacen sobresalir por encima de cualquier otra versión. Muestra de ello son sus deportivos asientos, vestidos con el legendario tapizado a cuadros, pero aderezado con otros toques del siglo XXI. No lo decimos por su sistema Innovision Cockpit compuesto por un cuadro de 10,25 pulgadas y una

pantalla central de 10 pulgadas, sino porque en los DSG se dice adiós al pomo con la mítica pelota de golf. Si la quieres, deberás apostar por el GTI manual –seis marchas–, con el que además te ahorras 2.020 euros.

Ya puestos a darnos el capricho, casi mejor este automático de siete velocidades, que incluso añade función Launch Control. Nos ponemos en marcha y ese cambio nos facilita la vida en ciudad, donde este Golf GTI se comporta como cualquier otro. No es brusco ni incómodo. Y hay que decir, además, que la evolución del motor EA888 le sienta de maravilla al consumo, porque ha bajado muy considerablemente respecto a su antecesor. Ahora ya no



## LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

*a octava generación del Golf GTI es la más equilibrada de la historia. Tan rápido como comfortable, tan dinámico como eficiente, podría ser tu coche para todos los días. Y dudo que te cansaras de ello. Yo no lo haría. Pero el aura que rodea al Golf se paga a precio de oro, y hay detalles de ergonomía que habría que revisar.*

hay excusas para que este GTI pueda ser tu Golf de diario.

Cierto es que si hubieran apostado por la microhibridación la cosa mejoraría, sobre todo porque conseguiría la etiqueta ECO de la DGT. Pero todo no se puede...

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TSI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Inyección directa e indirecta, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	245 CV / 5.000-6.200
Par máximo/rpm	377 mkg / 1.600-4.300

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Aut. de doble embrague, 7 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantero: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasero: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7.5x17"
Marca	Goodyear

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.463
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.287 / 1.789 / 1.478
Capacidad del maletero (l)	374 / 1.230
Capacidad del depósito (l)	50

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>250 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	14,9
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,5 (6,2)
Recorriendo (metros)	94

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	12,2
1.000 m desde 40 km/h en D	23,4
De 80 a 120 km/h en D	3,4

<b>FRENADA (en metros)</b>	
Desde 60 km/h	14,0
Desde 100 km/h	37,8
Desde 120 km/h	64,8

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	9,4
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,9
En conducción dinámica	13,1
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,5
A 140 km/h de cruceo	7,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,1
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	704
<b>CONSUMOS OFICIALES (WLTP)</b>	
Promedio de velocidad baja / velocidad media	11,3 / 7,4
Promedio de velocidad alta / velocidad muy alta	6,2 / 6,9
Consumo combinado	7,4



<b>PRECIO</b>	<b>45.355 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 168 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		<b>NOS GUSTA</b>
	<b>COMPORTAMIENTO</b>	*****	Imagen. Prestaciones. Compromiso entre deportividad y confort. Consumo. Tecnología. Calidad. Equipamiento.
	<b>ACABADO</b>	*****	
	<b>PRESTACIONES</b>	*****	
	<b>CONFORT</b>	*****	
	<b>SEGURIDAD</b>	*****	
<b>CONSUMO</b>	*****		
<b>PRECIO</b>	*****	<b>DEBE MEJORAR</b>	
		Precio elevado. Fallos de ergonomía. Modo secuencial solo desde levas. Solo con cinco puertas. Chasis DCC opcional.	



▲ Mantiene el maletero del resto de Golf. Y en opción ofrece rueda de repuesto de emergencia.

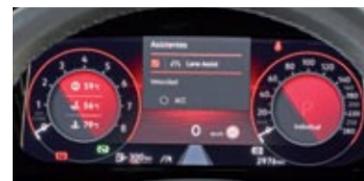


◀ De serie equipa llantas de 17 pulgadas. Estas Richmond de 18 son opcionales por 685 euros.



◀ **SOLO CON CINCO PUERTAS EL PRIMERO DE LA HISTORIA SIN VERSIÓN DE TRES, PERO NO PIERDE ATRACTIVO Y SÍ GANA MUCHA FUNCIONALIDAD ¿ALGÚN PROBLEMA? CALIDAD, CON COSAS A MEJORAR LOS MATERIALES Y AJUSTES SON CASI PERFECTOS. NO ASÍ SU ERGONOMÍA, PORQUE FALTAN BOTONES FÍSICOS PARA ALGUNAS FUNCIONES, Y LOS DEL CLIMATIZADOR...** ▼

► Su cuadro digital de 10,25 pulgadas tiene diferentes pantallas de visualización. Ofrece una gran información y es muy claro. Los 'botones' táctiles de la climatización, justo debajo de la pantalla central, carecen de iluminación, y de noche no se ven y resulta sencillo tocarlos sin querer.



► Los asientos son sensacionales. Como cualquier otro Golf, ofrece un interior muy espacioso.

◀ El Golf GTI muestra un equilibrio perfecto entre confort y deportividad. Su paso por curva es magnífico. El escape le delata.



▲ Adiós a la pelota de golf por pomo. Los DSG tienen este selector, sin modo secuencial –obliga a usar las levas del volante–.

Tampoco le tiene miedo a largos viajes por carretera. Muestra de ello es que a 120 km/h su consumo se queda en apenas 6,5 l/100 km; una cifra irrisoria, que le permite estirar mucho los 50 litros que caben en su depósito.

Para conseguirlo se beneficia de un modo de conducción Eco, además de la cada vez más común función 'inercia', que ahora entra en acción en cualquier modo de conducción, siempre que el cambio no esté en el programa Sport o en secuencial.

Pero también se puede seleccionar el programa Comfort, que, como el anterior, modifica parámetros como la dirección, el cambio o el sonido del motor –artificial,

pero muy conseguido–. O incluso la suspensión, siempre que hayamos desembolsado los 900 euros que Volkswagen pide por el chasis DCC, algo un poco surrealista viendo el precio del nuevo Golf GTI.

Surrealista es también que el DCC tenga 15 'set up' entre el ajuste más confortable y el más deportivo, de forma que deberás ser Fernando Alonso para intuir diferencias de uno en uno... Yo me pierdo. Y lo que es mejor, él lo hace perfectamente en los modos predeterminados. Y es que si lo quieres hacer de forma personalizada, deberás seleccionarlo desde el modo Individual.

Pero, como buen GTI, la octava entrega también tiene su carácter. Además de ser el

más lógico de la historia, también es el más deportivo, porque entre otras cosas también es el más potente. Y es que su 2.0 TSI ahora entrega 245 CV, que es lo que antes ofrecían los GTI Performance y que son 25 más que uno 'normal' de séptima generación, al que medimos un gasto medio de 7,3 l/100 km en su día.

Pero eso hay que comprobarlo, y para ello ponemos rumbo a nuestro circuito de pruebas. Allí corroboramos que este Golf GTI corre más que de sobra, porque aunque requirió tres décimas más de lo homologado para acelerar de 0 a 100 km/h, los 6,5 segundos que le medimos ya son extraordinarios. A ello ayuda el mencionado Launch

Control, aunque pierde demasiada rueda desde parado. Y eso que esta unidad equipaba neumáticos 225/40 R18... Igual con otro compuesto la cosa mejoraría.

Te diré que el primer kilómetro lo cubre en 25,9 segundos y que de él sale a 212 km/h, que se dice pronto. Y, claro está, recupera como un auténtico deportivo, de forma que adelantar se convierte en un juego de niños.

Pero este Golf GTI no solo corre, sino que además corre muy bien. Se sustenta sobre la moderna plataforma MQB Evo, con suspensiones independientes en ambos ejes. Ciertamente es que pesa unos 100 kilos más que su antecesor, pero los disimula de mara-

villa. Y más en modo Sport, donde nos deleita con un paso por curva realmente efectivo. Hay muy pocas oscilaciones de su carrocería y la dirección

muy directa termina de rizar el rizo en un memorable conjunto que te sacará una sonrisa constantemente. Todo roza la perfección, porque in-

cluso su diferencial VAQ –que, ya puestos, debería ser mecánico– se combina con el nuevo Gestor de Dinámica de Marcha, una especie de cerebro que adapta todos sus sistemas electrónicos para que disfrutes como un niño. Y, lo más importante, sin sobresaltos. Nunca detectarás que sus ruedas delanteras pierdan adherencia al salir de las curvas, como tampoco sacará a relucir un carácter subvirador, propio de los coches de tracción delantera muy potentes.

Este Golf GTI es sensacional, pero no perfecto. ¿Quién ha quitado el modo secuencial de la palanca? Aunque su dirección es muy directa, a veces 'pierdes' sus levas en curvas cerradas. Y esta unidad

en concreto tampoco brilló en cuestión de frenos, que nos llegaron maltratados porque el coche venía de un evento en el circuito del Jarama. No os asustéis por las largas distancias medidas, porque no pasa en todos. Además, el tacto del pedal es muy bueno.

Y como en otros Golf de esta octava generación, su ergonomía deja que desear, ya que casi todo se controla desde su pantalla central. Resulta algo incomprensible, sobre todo porque Volkswagen siempre ha promulgado la lógica a lo largo de la historia. Y, de remate, su precio es muy alto, pues lo que comenzó en 1976 como un deportivo asequible, ahora se ha convertido en un auténtico artículo de lujo.

### ► SUS RIVALES

FORD FOCUS ST	SKODA OCTAVIA RS	VOLKSWAGEN GOLF GTI
Esconde un sensacional 2.3 EcoBoost, pero solo lo hay con caja manual. Corre de sobra, suena de maravilla, tiene un chasis magnífico, está bien equipado... Con descuento se queda en 31.000 euros.	Bajo esta carrocería, más grande y amplia –600 litros de maletero–, se esconde un Golf GTI: tecnología, chasis, cambio... Todo es igual. Y lo hay familiar. Con descuento, 33.490 euros.	Otra forma de entender la deportividad, por el mismo precio y con etiqueta '0 Emisiones'. Es híbrido enchufable y tiene buenas prestaciones, pero no es tan dinámico. Pesa más y pierde maletero.
Precio <b>36.812 €</b>	Precio <b>37.490 €</b>	Precio <b>45.810 €</b>
Potencia <b>280 CV</b>	Potencia <b>245 CV</b>	Potencia <b>245 CV</b>
Consumo <b>8,0 l/100km</b>	Consumo <b>6,8 l/100km</b>	Consumo <b>1,1 l/100km</b>
0 a 100 km/h <b>5,7 segundos</b>	0 a 100 km/h <b>6,7 segundos</b>	0 a 100 km/h <b>6,7 segundos</b>

# El día de la bestia



Esta nueva versión Sport Line es más 'cauta' estéticamente y hasta más confortable en el día a día, pero no te dejes engañar por las apariencias. Sigue siendo un Type R, con 320 CV, tracción delantera, unas prestaciones de infarto y una dinámica espectacular. Puro nervio.

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

El Honda Civic Type R es un vehículo de culto en el segmento de los compactos más deportivos y radicales. De hecho, nadie es tan 'osado' de ofrecer 320 CV y distribuirlos en el eje delantero exclusivamente. Hemos probado su última puesta al día, que conlleva mejoras en rendimiento, dinámica, equipamiento...

Y lo hacemos al volante de la versión Sport Line. A diferencia del GT Line y del Limited Edition, se desmarca por montar un alerón trasero más discreto y llantas de 19 pulgadas con neumáticos de perfil más blando, además de estar mejor insonorizado. Digamos que es la variante más 'dulcificada' de todas.

Y para algunos saltará de inmediato la alarma. ¿A cambio de qué? Pues de casi nada, porque cede apenas una décima de segundo en la aceleración de 0 a 100 km/h respecto al radical Limited Edition, 45 kilos más ligero al prescindir de elementos como la climatización. Parece un peaje asumible para vivir más placidamente en el día a día.



▲ La suspensión es adaptativa para incrementar algo el confort, pero el conjunto apenas balancea y tracciona de maravilla.

La suspensión adaptativa también ayuda en su perfil más amable para desplazarnos a diario, aunque sigue

siendo dura, no nos engañemos. Además, el Type R no es un vehículo para 'desplazarse'; está desarrollado para correr y

<b>PRECIO</b>		<b>45.750 €</b>
<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	

<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
Rendimiento del motor. Prestaciones. Dinámica. Tacto del cambio. Frenos. Calidad y exclusividad.	Autonomía. Radio de giro. Visibilidad trasera. Gráficos del navegador sencillos. Estor cubre-equipaje. Cuatro plazas.

disfrutar al volante. El propulsor 2.0 turbo es una locura por su generoso par máximo a bajo régimen y la 'patada' a partir de 4.000 vueltas que catapulta el conjunto hasta el corte, a 7.000 rpm. Antes, un aviso luminoso nos alertará para subir de marcha sin 'machacar' el motor.

En cualquier caso no hay vacíos de potencia nunca y siempre que pisemos el acelerador habrá una contundente respuesta. El cambio, con una relación muy cerrada, es una gozada por el tacto y la rapidez de movimientos de su pequeña palanca. En eso los nipones son unos grandes maestros.

Si activamos el modo Comfort en el asistente de conducción viviremos algo más tranquilos. En Sport se 'enfada' y en +R se desmelenan, pues es un perfil orientado a disfrutar en circuito. Y en esta actitud de máxima exigencia es increíble comprobar cómo tracciona, sin dejarse apenas nada por el camino gracias al eficaz trabajo del autoblocante, y cómo gira, prácticamente plano y sin necesidad de manotear en el volante—solo hay 2,1 vueltas entre topes—.



▲▲ El interior se remata con calidad y deportividad. El tacto del cambio es una gozada.



▲▲ Las butacas delanteras sujetan de maravilla y detrás sólo homologa dos plazas. La información general es muy completa.



▼ El alerón trasero es más pequeño y las llantas son de 19 pulgadas en esta versión Sport Line. El maletero, que ofrece 420 litros, pierde algo debido a la triple salida de escape central.



más ligeros—. Se detiene por completo en solo 34,1 metros desde 100 km/h.

Y todo este parque de atracciones se combina con una dotación generosa, sobre todo en materia de seguridad gracias al avanzado conjunto de sistemas Honda Sensing.

El morro entra siempre, y si levantas el pie del acelerador en pleno apoyo desliza ligeramente para 'colocarnos'. En nuestro circuito de pruebas es ideal, pero con asfalto en mal estado se pierde con frecuencia el contacto con el piso.

Otra gozada es el efecto punta-tacón que la gestión electrónica del motor reproduce al reducir de marcha. Los acompañantes se creerán que somos un piloto cualificado, cuando realmente no hacemos nada. Sí podemos regular la frenada, que es impresionante—los discos delanteros flotantes son de dos piezas y

**LA CLAVE**

garroyo@motor16.com

*Siempre que nos ponemos al volante del Civic Type R se nos disparan las pulsaciones. Es literalmente un coche de carreras, incluso en el caso de esta nueva versión Sport Line, que 'dulcifica' algo el confort. Pero que no te engañe su aspecto, pues no cede un ápice en rendimiento, dinámica y sensaciones. Como debe ser...*

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 T</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.996
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	320 CV / 6.500
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.500-4.500

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	39,7 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	12,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	245/35 R19
Marca	Michelin Pilot Sport 4S
<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.395
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.557 / 1.877 / 1.434
Capacidad del maletero (l)	420 / 1.209
Capacidad del depósito (l)	46

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>270 KM/H</b>
-------------------------	-----------------

<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	13,9
De 0 a 50 km/h	2,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,9 (5,8)
Recorriendo (metros)	89

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	13,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	16,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	25,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	27,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	29,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	3,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	4,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	6,7

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 23,1 km/h de promedio	10,5
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruce	6,3
En conducción dinámica	16,0
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruce	8,3
A 140 km/h de cruce	9,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,6
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	534
<b>CONSUMOS OFICIALES WLTP</b>	
Media de velocidad baja / velocidad media	10,7 / 8,0
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	7,2 / 8,4
Consumo combinado	8,3

## SUS RIVALES



**CUPRA LEÓN 2.0 TSI 300 CV DSG7**  
Como sus rivales, recurre a la tracción delantera, pero sólo se asocia con la caja automática DSG. Excelente dinámica y prestaciones; y, a la vez, un menor consumo.

Precio	<b>43.680 €</b>
Consumo	<b>7,6 l/100km</b>
Vel. máxima	<b>250 km/h</b>
0 a 100 km/h	<b>5,7 seg.</b>



**RENAULT MÉGANE RS 300 CV**  
El propulsor es un 1.8 turbo que eroga 300 CV. Tiene un sistema de dirección en las cuatro ruedas 4Control y posibilidad de elegir entre cambio manual o el automático EDC.

Precio	<b>41.815 €</b>
Consumo	<b>8,1 l/100km</b>
Vel. máxima	<b>260 km/h</b>
0 a 100 km/h	<b>5,7 seg.</b>





**LAS VERSIONES 'GO2' ESTÁN DISPONIBLES PARA TODOS LOS NIVELES DE ACABADO DEL IBIZA, Y PARA LOS ARONA STYLE, XCELLENCE Y FR**



# Equipadísimos

Tanto el SEAT Ibiza como el SEAT Arona acaban de ver mejorada su oferta de equipamiento con la introducción de los nuevos paquetes 'GO2', que ofrecen al cliente un mayor número de elementos tecnológicos de seguridad, conectividad y confort por precios que arrancan en solo 250 euros.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Comenzando por el SEAT Ibiza, las nuevas versiones 'GO2', disponibles para todos los niveles de acabado, aportan un equipamiento tecnológico más completo desde 250 euros –410 en las versiones FR GO2 y FR GO2 GNC–, y se ofrecen con los motores de gasolina de 80 y 110 CV –manual y DSG–, el nuevo 1.5 TSI de 150 CV y el eficiente 1.0 TGI de 90 CV, que emplea GNC y recibe la etiqueta ECO.

Respecto al acabado de acceso Reference, la versión Reference GO2 –16.620 euros– añade a la oferta el control de velocidad de cru-

zero, detector de fatiga, sensor de aparcamiento trasero, faros antiniebla delanteros, elevalunas eléctricos traseros y asientos plegables. En el caso de las versiones Style GO2 –desde 18.190 euros–, a la dotación del acabado Style suma Full Link, sistema de navegación con pantalla de 8 pulgadas, SEAT Connect con función Info-entretenimiento online, sensor de aparcamiento trasero, Comfort Pack –climatizador bizona, retrovisores plegables y calefactables, función Coming & Leaving Home, sensor de lluvia y luces, elevalunas traseros eléctricos y espejo interior antideslumbrante. Y si escalamos al si-

guiente acabado de la gama, el Xcellence, las versiones Xcellence GO2 del SEAT Ibiza –desde 20.830 euros– incorporan a su dotación Full Link, sistema de navegación con pantalla de 8 pulgadas, SEAT Connect con función Info-entretenimiento online, Vision Plus Pack –sensores de aparcamiento delanteros y cámara de visión trasera–, Luxe Pack –asientos Velour y salpicadero en piel– y cristales traseros oscurecidos. Por último, en comparación con el acabado FR, las versiones FR GO2 –desde 22.336 euros– incluyen en su equipamiento Full Link, sistema de navegación con pantalla de 8 pulgadas, SEAT

Connect con función Info-entretenimiento online, Vision Plus Pack –sensores de aparcamiento delanteros y cámara de visión trasera–, cuadro de mandos Digital Cockpit y cristales traseros oscurecidos.

Además, si el cliente financia la compra del Ibiza con la financiera de SEAT, se beneficiará sin coste alguno del paquete Confianza SEAT –5 años de garantía más 5 años de mantenimiento–, mientras que por 100 euros más incluye el seguro a todo riesgo durante el primer año.

En cuanto al SEAT Arona, las nuevas versiones 'GO2' están disponibles para los acabados Style, Xcellence y FR, que



Los Ibiza y Arona con motor 1.0 TGI de GNC disfrutan de la etiqueta ECO. El primero ofrece una versión Reference GO2 por solo 19.500 euros.

Navegación con pantalla de infoentretenimiento de 8 pulgadas, SEAT Connect, sensores de aparcamiento trasero, Comfort Pack –incluye climatizador bizona, retrovisores plegables y calefactables y sensor de lluvia y luces– y Storage Pack –con elementos de confort como el reposabrazos delantero y otros destinados a guardar objetos–. Si preferimos el acabado Xcellence,

Pack –asientos Dinámica y salpicadero y paneles de puerta en piel– y cristales traseros oscurecidos. Por último, los FR GO2 –desde 25.180 euros– suman a la dotación de serie del acabado FR los faros Full LED, cuadro de mandos Digital Cockpit, sistema Kessy de apertura y arranque sin llave, Storage Pack –reposabrazos delantero y varios elementos destinados a guardar objetos– y Red Pack –cinturones y pinzas de freno en rojo–.

Asimismo, si el cliente financia la compra del Arona con la financiera de SEAT, se

Si el cliente de un Ibiza GO2 o un Arona GO2 financia, se beneficia del paquete Confianza SEAT gratuito –5 años de garantía más mantenimiento–, y seguro a todo riesgo por un año, por solo 100 euros.



Los SEAT Ibiza GO2 se ofrecen con los motores de gasolina de 80 y 110 CV –manual y DSG–, el 1.5 TSI de 150 y el 1.0 TGI de GNC con 90 CV.



El SEAT Arona, líder de ventas de su clase en 2020, ofrece versiones GO2 con motores de gasolina de 110 y 150 CV, y con el 1.0 TGI de 90.

añaden más tecnología por solo 250 euros –260 según el tipo impositivo–; permitiendo al cliente optar, además, entre los motores de gasolina de 110 CV –manual y DSG–, el más potente 1.5 TSI de 150

CV DSG, y el 1.0 TGI de 90 CV de gas natural, que disfruta de la etiqueta ECO.

En el caso de los Arona Style GO2 –desde 21.560 euros–, respecto al acabado Style añaden sistema de

las versiones Xcellence GO2 –desde 23.920 euros– añaden el cuadro de mandos Digital Cockpit, faros Full LED, Winter Pack –asientos delanteros calefactables y limpia-parabrisas calefactado–, Luxe

beneficiará, también sin coste alguno, del paquete Confianza SEAT –5 años de garantía más 5 años de mantenimiento–; y, por 100 euros más, incluye el seguro a todo riesgo durante el primer año.



BAJAN UN 17 POR CIENTO

## Balance 2020 de AEA: la velocidad, presente en dos de cada tres multas

Automovilistas Europeos Asociados ha publicado su balance anual sobre las infracciones de tráfico 2020. El año de la pandemia, con las limitaciones de movilidad que todos hemos sufrido, se ha saldado con una disminución de un 17,25 por ciento de las denuncias -3.877.297 frente a 4.685.599 en 2019-. Una bajada que es inferior a la de la movilidad, pues los desplazamientos se redujeron un 25 por ciento el pasado año.

El análisis más detallado de las infracciones pone de relieve que la velocidad sigue siendo la infracción

más denunciada -dos de cada tres multas son por velocidad y las denuncias por un radar móvil sin parar al infractor crecen un 14,5 por ciento- seguidas de las sanciones por no haber pasado la ITV, o ser desfavorable; del uso indebido del móvil, conducir sin carné o sin cinturón.

Prácticamente todos los apartados reducen el número de denuncias, siendo muy significativa la caída de un 55 por ciento en las de haber consumido alcohol y un 48 por ciento de reducción en las impuestas por consumo de drogas al volante. También

y descanso (-40,%) o las multas por exceso de velocidad con radares móviles en los que se para al infractor (-44,6).

Y entre las multas que aumentan, las impuestas por radares móviles de la Guardia Civil sin detención de los infractores (14,4%); la conducción negligente (2,6%), o no utilizar el casco (17%). Y otra multa que crece es la impuesta por no identificar al conductor, que aumenta un 27,6%.

En el análisis territorial, en todas las autonomías se reducen las denuncias, excepto Aragón y Castilla y León, que cre-

cen un 25,6% y 23,5%, respectivamente. Andalucía acumula el mayor número de denuncias (858.631), en Madrid la mayor concentración de denuncias por kilómetro (143), y en La Rioja, en función de su parque de vehículos (0,21 denuncias por vehículo).

En el lado opuesto, en Ceuta y Melilla fue donde se produjeron menos denuncias, tanto en números absolutos (8.372 denuncias) como en función del parque de vehículos (0,06 denuncias por vehículo), y Castilla y León y Extremadura tienen la menor tasa por kilómetro (11 denuncias/km).

TIPO DE INFRACCIÓN	2019	2020	Dif.%
1.- Velocidad radar fijo (Pórtico)	2.234.411	1.771.091	-20,74
2.- Velocidad radar móvil (sin parada)	450.512	515.620	14,45
3.- Velocidad Radar Móvil (con parada)	259.188	143.345	-44,69
4.- ITV (no someterse / desfavorable)	576.331	434.479	-24,61
5.- Teléfono móvil	97.769	96.181	-1,62
6.- Conducir sin permiso o licencia	112.254	94.457	-15,85
7.- No utilizar el cinturón	115.572	94.417	-18,30
8.- Carecer de seguro	75.475	66.672	-11,66
9.- Circular sin seguro	80.636	62.966	-21,91
10.- No identificar al conductor	47.318	60.418	27,69
11.- Paradas / Estacionamientos	39.151	41.112	5,01
12.- Alcoholemia positiva	83.184	37.069	-55,44
13.- Comportamiento indebido	33.220		-9,06
14.- No respetar señal ceda el paso / stop	26.154	26.513	1,37
15.- Alumbrado	22.611	21.857	-3,33

Los puntos se ganan día a día.



no hacer uso de estos sistemas de forma adecuada.

• Unifica en un plazo de **dos años el tiempo que tendrá de transcurrir sin cometer infracciones para recuperar el saldo inicial de 12 puntos** cuando un conductor se haya quedado sin ellos.

• **Sustituye la infracción grave consistente en "utilizar" mecanismos de detección de radares o cinemómetros por el mero hecho de "llevar en el vehículo" esos dispositivos.** El nuevo tipo infractor

mantiene la pérdida de 3 puntos.

• Los **turismos y motocicletas ya no podrán rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad en carreteras convencionales en adelantamientos.**

• **La superación de cursos de conducción segura, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo de puntos, se compensará con dos puntos adicionales,** hasta un máximo de quince y con una frecuencia

máxima de un curso cada dos años. La recuperación de esos puntos no será efectiva hasta que entre en vigor la regulación de las condiciones que deben cumplir esos cursos.

• Tipifica como **muuy grave la utilización de dispositivos de intercomunicación no autorizados en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos** o licencias de conducción o asistir con la utilización de dichos dispositivos, que será sancionada con multa de 500 euros y la imposibilidad de que el aspirante pueda volver a presentarse en el plazo de seis meses. Este es el fraude más habitual en esta clase de pruebas.



### LA FOTO

Renault: nuevo logo y nuevos proyectos

La marca Renault, que esta misma semana presentará su nuevo plan industrial para España, ya luce nuevo logo en sus redes sociales. Un emblema que no cambia en lo esencial -sigue siendo un rombo-, pero que ahora se moderniza y ha sido diseñado para adaptarse a todo tipo de soportes. Según Gilles Vidal, director de diseño, el nuevo logo estará presente en todos los vehículos que se lancen desde el próximo año. Renault fabrica en España más del 12,21% de la producción anual de vehículos del Grupo, más del 29,76% de las cajas de cambio y casi el 32,9% de los motores.

### la cifra

17

Es el número de proyectos que ha recibido la comisión de trabajo para la reindustrialización de las plantas de Nissan Motor Ibérica en la Zona Franca de Barcelona. La mayoría de las propuestas van encaminadas a utilizar esas factorías para ensamblar vehículos electrificados o fabricar baterías. La decisión sobre cuál será el destino de las mismas no se conocerá hasta el próximo mes de octubre, aunque habrá una fase previa en la que las opciones elegidas deberán demostrar su viabilidad.

### Opinión

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

## ¿Pagaremos por el uso de las vías de gran capacidad?

La red de carreteras del Estado, que administra el ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, es de 26.403 km y recoge el 53% del tráfico total y más del 63% del tráfico pesado. De toda esta red hay más de 12.000 km de vías de gran capacidad, autopistas, autovías y vías multicarril. De ello, y según fuentes solventes, algo más de 3.000 km son las vías de gran circulación de pago en España.

En Europa no existe un modelo de gestión único de este tipo de infraestructuras, algunos países tienen la red de gran capacidad de pago y otros tienen una parte de ella gratuita. Desde el ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana se ha dicho que la asunción de la titularidad por el Estado de autopistas que hoy operan bajo concesión darán lugar a un incremento notable en los gastos de conservación, que hoy afrontan los gestores privados, y en un nuevo escenario tendría que afrontarse desde el Estado. Ello significaría un incremento de gasto en el Presupuesto que, como se acepta de forma general, tiene que asumir el gran peso que significan los gastos sociales; como sanidad, dependencia, discapacidad y paro, entre otros, que siempre son prioritarios en cualquier gobierno de nuestra democracia al margen de ideologías.

Esta nueva tensión en el gasto público pudiera afrontarse con un pago por uso que, según el Ministerio, representaría un cambio estructural de calado y por ello requeriría un amplio consenso político.

Quizás antes de nada convendría responder a dos preguntas:

- ¿Es oportuno en este momento incrementar el nivel del gasto público y por ello exigir una mayor aportación a los contribuyentes?  
- ¿Cuál es la razón por tanto en este momento, para eliminar el sistema de concesiones, que asegura una comunicación segura y fluida, con vías alternativas sin peaje y que evita el incremento del gasto público?  
Según Seopan, desde el sector de construcción de infraestructuras cobrar por uso obligaría a la tarificación de todas las vías de gran capacidad del país y, según noticias aparecidas en medios de comunicación, cobrando 9 céntimos por kilómetro

### Seguridad Vial

## La Fiscalía protegerá mejor a las víctimas de accidentes

El Fiscal Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha anunciado que los fiscales velarán para reforzar la protección a las víctimas de tráfico. Desde la Fiscalía se ha remitido un escrito a las policías de tráfico detallando los supuestos en los que, ante una infracción, se debe levantar ates-

tado y dar traslado a la jurisdicción penal. En la lista figuran colisiones por alcance, adelantamientos arriesgados, saltarse stop, ceda el paso o semáforos, cambios de dirección indebidos, atropellos en pasos de cebría o arceñas para ciclistas, etc. Según Vargas, esto protegerá mejor los derechos de las víctimas en el proceso penal, ya que los atestados policiales darán inicio a un procedimiento por el que se logrará el justo resarcimiento económico para las personas que hayan padecido las consecuencias de un siniestro en la vía pública.

### Tráfico

## Adiós a los triángulos de emergencia

Los triángulos de emergencia, que nos acompañan desde 1999 y que indican que un vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada, tienen los días contados. El Consejo de Ministros ha aprobado su sustitución por un dispositivo luminoso de color amarillo que se colocará en la parte más alta del vehículo y evitará que los conductores tengan que salir del coche. Será obligatorio desde el 1 de enero de

2026, pero podrá comenzar a utilizarse este mismo verano. Este dispositivo lanza destellos y también podrá incorporar un sistema que comunica su activación, desactivación y geoposicionamiento al Punto de Acceso Nacional en materia de Tráfico y Movilidad, de forma que, desde aquí, se pueda alertar a otros conductores de la presencia del vehículo inmovilizado.

La modificación de esta señalización V-16 (denominación oficial que le da el Reglamento General de Vehículos), se ha incluido en el Real Decreto que regula los servicios de auxilio en la vía



pública y su cambio trata de evitar los accidentes ocurridos cuando los conductores salen de su vehículo para colocar los triángulos, que han causado más de 30 fallecidos entre 2019 y 2021. Además, la nueva norma crea la señal V-27, un 'triángulo virtual' que se activará en el vehículo para advertir la presencia de un peligro próximo, aunque su incorporación será voluntaria.



## El gobierno espera que entre en vigor este año la reforma del carné por puntos, más cerca

El Consejo de Ministros aprobó la pasada semana el proyecto de ley elaborado por el Ministerio del Interior para reformar el permiso por puntos, que ha sido remitido a las Cortes para su tramitación parlamentaria y se prevé entre en vigor este mismo año. Esta norma modifica la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, agravando las sanciones previstas para los comportamientos que generan mayor riesgo, a la vez que reforma el mecanismo de los cursos de conducción segura. Estas medidas tie-

nen como objetivo alinearse con la política de la Unión Europea para reducir en un 50% los fallecidos y heridos graves en accidentes para el año 2030, y avanzar hacia una cifra próxima a cero en el año 2050. Estas son sus principales medidas:

• Aumentan **de 3 a 6 los puntos que se restan por conducir utilizando el móvil.**

• Suben **de 3 a 4 los puntos que se quitan por no usar el cinturón**, los sistemas de retención infantil o el casco. Además, incorpora como causa de la pérdida de esos puntos el hecho de



## Eléctricos para todos

Citroën sigue ampliando su gama de vehículos eléctricos con una oferta cada vez más diversificada, inspirada en dar servicio a las personas.

Citroën ha configurado una amplia gama de modelos electrificados para todos los gustos y necesidades. Una oferta que no deja de crecer, creando soluciones innovadoras para sus clientes como siempre ha mostrado una marca diseñada para dar servicio a las personas, considerando sus modos de vida como su primera fuente de inspiración. Así, en el actual escenario medioambiental, con nuevos paradigmas de movilidad, está conformando una completa gama de vehículos electrificados de nueva generación –cien por cien eléctricos e híbridos enchufables–, o ‘Inspiréd by You All’. Y tiene el objetivo de incorporar versiones electrificadas en el 80 por ciento de su gama en los próximos dos años, hasta extenderlas a toda su oferta de turismos en 2025.

Y España se ha convertido en un país esencial para Citroën en su ofensiva de electrificación, pues aquí se producen, en exclusiva mundial, las versiones eléctricas de modelos clave: el polivalente Berlingo, el vehículo comercial Berlingo Van y la nueva generación del C4, que se fa-



▲ El AMI es la original propuesta eléctrica de Citroën para la ciudad, con la ventaja de que no necesita carnet de coche para conducirse.



▲ El C5 Aircross Hybrid ofrece versatilidad y compromiso máximo entre prestaciones y eficiencia, con 55 kilómetros de autonomía eléctrica.



▲ Los ë-Berlingo Van, ë-Jumpy y ë-Jumper forman una gama versátil, con hasta 800 kilos de carga y dos niveles de autonomía, hasta 275 km.

brican en Vigo y Madrid, respectivamente.

Ya dispone de vehículos comerciales con alternativas ‘cero emisiones’ en todas sus gamas con el lanzamiento de los ë-Berlingo Van, ë-Berlingo y Citroën ë-Jumper. Una gama versátil que ofrece dos niveles de autonomía, tres longitudes y un elenco de versiones con diferente capacidad de carga y las funciones de ayuda a la conducción más avanzadas.

Y una oferta cada vez más diversificada de turismos: el nuevo ë-C4, cien por cien eléctrico, que ofrece una autonomía WLTP de 350 kilómetros, y los ë-SpaceTourer y ë-Berlingo, también eléctricos, que disponen de un gran volumen interior y la practicidad habituales. Cuenta asimismo con un SUV, en este caso híbrido enchufable, como es el C5 Aircross Hybrid, que ofrece unas prestaciones destacadas gracias a la combinación del motor de gasolina PureTech 180 y un propulsor eléctrico de 80 kW, con una potencia conjunta de 225 CV y 320 Nm de par. Y un modelo diseñado para moverse como pez en el agua en zonas urbanas y rurales como es el AMI. Un cuadriciclo ligero que no requiere permiso de conducir de coche, con 75 kilómetros de autonomía y que se recarga completamente en sólo 3 horas utilizando un enchufe estándar de 220 V.

Para su ofensiva eléctrica, hacer más accesible y funcional su oferta y la adaptación a las nuevas tecnologías, Citroën ha creado un amplio catálogo de servicios a través de ‘Free2Move Services’ con numerosas aplicaciones. Además de un amplio abanico de opciones de financiación o formas de adquisición, desde 195 euros al mes, con el punto de carga de regalo gracias a la promoción de los ‘E-Days’.



▲ Este concept, desarrollado en el centro de diseño europeo ED2 de Toyota, podría avanzar el futuro Aygo.

## Explorador de ciudad

Toyota avanza su futuro Aygo, que si es como anuncia este concept, revolucionará el segmento con su aire de crossover urbano.

Con el aire rompedor en el diseño iniciado con el C-HR, Toyota parece haber roto ese corsé que durante un tiempo atenazaba a sus coches: poco llamativos, simples y sin emoción en sus rasgos. Pero el éxito del C-HR, basado en gran parte en un diseño absolutamente diferente y personal, ha ‘soltado la melena’ a los diseñadores de la firma japonesa. RAV4, Corolla o Yaris –recién elegido Coche del Año en Europa 2021– han apostado por la audacia y la emoción en sus formas. Y puestos a ser audaces, ahora se lanzan al segmento donde menos revolución estilística ha habido en los últimos tiempos, el de los modelos urbanos.

Para sustituir al Aygo, un modelo que siempre ha tenido un estilo bastante rompedor e innovador, en Toyota preparan un auténtico terremoto... si es que finalmente le dotan de los rasgos de este Aygo

X-Prologue que se acaba de presentar como concept. Y nada indica que no vaya a ser así, sobre todo si tenemos en cuenta que, por ejemplo, las diferencias entre el concept del C-HR y el modelo de producción fueron mínimas.

Realizado en el ED2, centro de diseño europeo de la marca ubicado en Niza, el Aygo X-Prologue es cien por cien europeo; y cien por cien innovador. Se apuesta por rasgos de crossover en este pequeño modelo de cinco puertas, con carrocería bitono, un frontal con una gran

toma de aire con diseño de piezas hexagonales, neumáticos de gran tamaño, pasos de rueda en negro y barras en el techo para reforzar visualmente ese aspecto campero.

Aunque evidentemente no es un SUV, el gran tama-



▲ Neumáticos de gran tamaño, pasos de rueda, barras de techo... Todo recuerda en el Aygo X-Prologue a un SUV.

ño de las ruedas hará que en el interior el conductor vaya más alto, con lo que se refuerza la sensación de seguridad y una mejor visión del tráfico urbano.

Además de que el conductor vea bien, se busca que el coche sea llamativo, que destaque. Por eso esta carrocería bitono con el rojo guindilla combinado con negro; pero hay otros tres tonos: jengibre, pimienta negra y un llamativo verde wasabi. También es muy llamativo el estilo de las luces delanteras que recorren de un lado a otro la parte inferior del capó para formar una especie de ala.

Y además de estilo juvenil, también soluciones para un usuario muy activo, como el portabicicletas integrado en la parte trasera o las cámaras de acción que van insertadas en los retrovisores, y que permitirán grabar tus aventuras en la urbe.

Falta por saber fecha de llegada y si finalmente el nuevo Aygo será así. Pero todo parece indicar que Toyota inicia una revolución en la ciudad.

LAND ROVER DEFENDER



MEJOR WOMEN'S CAR 2021

El Land Rover Defender es el nuevo 'Women's World Car of the Year 2021', galardón que votan 50 periodistas especializadas en motor de 38 países. En el resto de categorías triunfaron el Peugeot 208 (urbano), Skoda Octavia (familiar), Lexus LC 500 Cabrio (coche de lujo), Ferrari F8 Spider (deportivo), Peugeot 2008 (SUV urbano), Kia Sorento (SUV grande), Kia Sorento (Mejor SUV grande), Ford F-150 (4x4 & pick-up) y Honda-e (eléctrico).

SSANGYONG

NUEVA EN LA FAMILIA

La exjugadora de baloncesto Amaya Valdemoro se suma a la familia de embajadores de SsangYong y conducirá un Korando G15T Limited en sus desplazamientos. La marca coreana apoya desde hace años a deportistas como la campeona



olímpica de halterofilia, Lydia Valentín; la medallista olímpica de natación sincronizada, Gemma Mengual, o la actual campeona olímpica en salto de altura, Ruth Beitía.

VOLKSWAGEN



▲ La clásica furgoneta de Volkswagen ha sido recreada con todo detalle por Playmobil.

LA ICÓNICA BULLI LLEGA AL UNIVERSO PLAYMOBIL

La Volkswagen Bulli es, sin ninguna duda, la furgoneta más emblemática de la marca. Símbolo de toda una época, Playmobil se ha aliado con Volkswagen Vehículos Comerciales para lanzar una versión a escala 1:18 con todo el equipamiento necesario para que pequeños y mayores disfruten por igual con solo verla. Y es que a este Volkswagen T1 Camping Bus (49,99 euros) no le falta un detalle.

En colores rojo y blanco, luce el frontal característico separado en 'V' con el logotipo rojo en el centro, el techo redondeado o el clásico parabrisas dividido. El interior nos conduce hasta los años 60, con los asientos típicos de tela a cuadros y todos los elementos necesarios para una acampada: mesa plegable, armarios para guardar comida, etc. Mide 25 centímetros de largo, 11 de ancho y 13 de alto, incluida la baca de te-

cho, y tras la tapa posterior es fácil reconocer el clásico motor bóxer de cuatro cilindros. El set se completa con dos figuras de Playmobil con todos sus accesorios para viajar: mapa, maletas, cámara, cepillos y pasta de dientes, latas de comida, etc. Este modelo está basado en el genuino T1 de 1962 'Henrik the Red', de la colección de clásicos de Volkswagen Vehículos Comerciales.

VOLKSWAGEN GOLF

POR SI TE GUSTA EL FÚTBOL

Los amantes del fútbol tienen un nuevo aliado para comprar un Volkswagen Golf, modelo en el que puedes descargar la aplicación 'We Score', que te permitirá seguir los resultados futbolísticos sin moverte del coche. Compatible con los

Golf vendidos desde 2020, esta aplicación permite añadir tres clubs favoritos y una selección nacional, y seguir su evolución en todas las competiciones.



CAMPAÑA

Dacia ha rodado en Madrid el spot de lanzamiento del Spring, el eléctrico más asequible del mercado. Además, la marca se ha aliado con varios artistas callejeros que han decorado las calles de París, Madrid o Milán.

GAMA ELÉCTRICA

DS ILUMINA LA MODA PARISINA

36 unidades de los modelos DS 7 Crossback E-Tense y DS 3 Crossback E-Tense fueron protagonistas durante la semana de la moda de París al encender sus faros a la vez para iluminar el paso de los modelos durante el desfile de la marca parisina Coperni. Los faros de la gama eléctrica de la marca son un elemento distintivo a la vez que un



▲ El Accor Hôtels Arena de París acogió el desfile de la marca Coperni en la semana de la moda de París, que contó con los faros de 36 DS para iluminar a sus modelos.

HYUNDAI PRUEBA SU TECNOLOGÍA CON EL ATLÉTICO DE MADRID

EL IONIQ 5 PONE LAS PILAS AL ENTRENAMIENTO

Hyundai pone a prueba la eficacia del sistema de carga bidireccional de su nuevo eléctrico, el Ioniq 5, alimentando las cintas de correr de los jugadores del Atlético de Madrid durante un entrenamiento.

El Ioniq 5, el más novedoso modelo eléctrico de Hyundai, cuenta con tecnología vehicle-to-load (V2L), que permite la carga bidireccional, lo que convierte al coche en un auténtico cargador con ruedas. Para demostrar la utilidad de esta tecnología, la marca, que es vehículo oficial del Atlético de Madrid, convocó a varios jugadores a un entrenamiento muy es-

pecial con el nuevo Ioniq 5 como compañero. Luis Suárez, el portero Jan Oblak y Marcos Llorente conectaron sus cintas de correr al Ioniq 5, de modo que la potente batería de 800 V del coche funcionó como una toma de corriente de 110/220 V, y los deportistas pudieron realizar sus ejercicios sobre la cinta.

El Hyundai Ioniq 5 alimentó las cintas de correr de los jugadores del Atlético de Madrid durante un entrenamiento.



▲ Luis Suárez, Marcos Llorente y Jan Oblak participaron en la prueba.



FLOTA DE LEXUS PARA LOS PREMIOS GOYA

LOS COCHES DE LAS ESTRELLAS

Los directores de cine Alejandro Amenábar y Juan Antonio Bayona, el actor José Coronado o las actrices Ángela Molina, Emma Suárez y Paz Vega fueron algunos de los invitados que disfrutaron de la gama de Lexus durante la celebración de la 35 edición de los premios Goya, los más importantes del cine español. La gala se

celebró en Málaga y contó con una flota de vehículos cedida por la marca para trasladar a los invitados desde el hotel donde se

alojaban hasta el Teatro Soho CaixaBank, donde se entregaron las estatuillas. El Lexus NX 300h, el RX 450h -también en su variante de siete plazas-, el LS 500h, el ES 300h o el LC 500 Cabrio fueron los protagonistas.



VOLVO VEHÍCULO OFICIAL DEL EUROBASKET FEMENINO

Volvo cederá 19 unidades de su gama híbrida enchufable y 'mild hybrid' a la Federación Española de Baloncesto (FEB) para el traslado de las deportistas y técnicos que participarán en el próximo Eurobasket Femenino, durante los partidos que se juegan en Valencia. Esta competición, en

la que España parte como campeona, se disputa del 17 al 27 de junio en dos sedes: Estrasburgo (Francia) y Valencia.



ATENTOS A...

DESDE EL 18/03

El Museo de la Moto de Bassella ha reabierto la exposición 'Montesa, 75 años de una aventura irrepetible', que celebra el aniversario de la mítica marca y que tuvo que ser cerrada debido a la pandemia del coronavirus.





# ALONSO VUELVE AL CERTAMEN EN PLENA REESTRUCTURACIÓN DEL REBAUTIZADO ALPINE, FRUTO DE LA NUEVA ESTRATEGIA DE RENAULT



## Nace otra edad de oro de la F1 en España

El Gran Premio de Bahrein abre una singular temporada en la Fórmula 1. Porque cierra una época, pero abre otra nueva en España que nunca ha vivido antes un escenario semejante. Fernando Alonso y Carlos Sainz vuelven a coincidir juntos, pero en circunstancias radicalmente diferentes a las del pasado. Estos son sus grandes desafíos a lo largo del presente campeonato.

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

Alfonso de Portago al margen, solo dos pilotos españoles han competido oficialmente en gran premio con Ferrari. Ambos están presentes en la parrilla de salida de 2021. Uno fue subcampeón en dos ocasiones con el equipo italiano. Tras un viaje por otras disciplinas, vuelve cargado de unos éxitos que la propia Fórmula 1 le negó durante casi quince años. Pero lo hace al friso de los cuarenta para buscar su tercer título en 2022. El segundo cuenta con solo veintiséis años, y aún no

ha saboreado la victoria. Sin embargo, Ferrari le considera una apuesta de futuro por su talento y proyección, reciente su aportación decisiva para el tercer puesto de McLaren el pasado año.

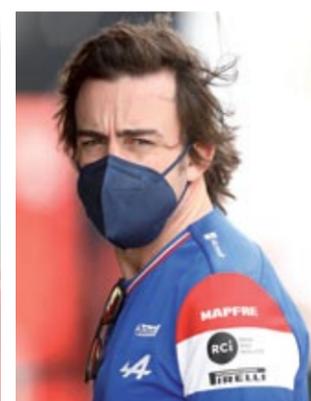
La pretemporada en Shakir ofreció los primeros pasos del campeonato actual, prolongación del anterior como respuesta defensiva de la Fórmula 1 ante la pandemia. No era el escenario previsto por Alonso cuando decidió volver. Teóricamente, con el nuevo reglamento y monoplazas radicalmente diferentes se habría revuelto la actual jerarquía, férreamente domina-

da por Mercedes. Pero Alonso vio virtud en la necesidad para engrasar su maquinaria personal en 2020. Aunque constatando la precisión a la décima en sus tandas largas en Shakir, confirmó que volvía como si nunca se hubiera marchado.

“Me he hecho un piloto más completo”, explicaba Alonso en la presentación del nuevo A521, a modo de declaración programática. “Aprendes constantemente cuando te llevas a superar nuevos límites y sales de tu zona de confort. Sin duda, soy un mejor piloto que hace dos años. Quiero mejorar incluso más,

me llevo mucho de lo que he aprendido estos dos últimos años fuera, y quiero consolidarlo y aplicarlo en la Fórmula 1. Por ejemplo, diferentes filosofías de las carreras, técnicas de pilotaje y enfoques de ética de trabajo”. Cabe que esa experiencia y visión, que ninguno de sus rivales alberga, pueda permitir que Fernando Alonso logre colocar su monoplaza allá “donde no debería estar”, en expresión de Martin Whitmarsh sobre el español en sus tiempos de McLaren.

Alonso aterriza en plena reestructuración del rebautizado Alpine, fruto de la nueva



▲ Mientras Sainz afirma que se siente mejor a nivel personal y mental, Alonso insiste en que se ha hecho un piloto más completo, y que es mejor que hace dos años.

estrategia del Grupo Renault. Llega Davide Brivio, el artífice de los éxitos de Suzuki en Moto GP, como responsable de la operatividad en pista. La pasada temporada se reestructuró radicalmente el equipo

técnico y aterrizó Pat Fry con altas responsabilidades, ingeniero en McLaren y Ferrari con Alonso. Las piezas necesitarán tiempo para encajar en el terreno operativo.

El A521 representa tam-

bién una incógnita. Renault logró tres podios en 2020. Pero las modificaciones aerodinámicas introducidas por la FIA han recibido una singular respuesta de Alpine, desmarcado de las tendencias aerodinámicas imperantes con una redistribución de pesos en la zaga y un carenado único. Una apuesta que podría reforzar las posibilidades de Alonso, pero también condicionar la temporada de no funcionar. Tras Shakir, Fernando Alonso insinuó veladamente el largo recorrido por delante. “Nos falta desbloquear en la pista prestaciones que sí vemos en la fábrica, pero poco a poco”. Además, el fabricante francés vive en solitario con su unidad de potencia. Honda cuenta con dos equipos y un prometedor arranque de temporada con su último motor. Mercedes suma McLaren

a su nómina. Ferrari comparte con Haas y Alfa Romeo. Varios equipos con el mismo motor permiten contrastar las prestaciones de la unidad de potencia italiana, como sucedió el pasado año para confirmar los problemas intrínsecos del SF1000. Este año, Alpine no tendrá referencias.

Desde el punto de vista personal, Alonso ya avisaba al fichar por Alpine del desafío personal que afronta en 2021, y lo repetía en Shakir: un calendario de 23 carreras, el más largo de la historia, con las cinco finales como colofón a un frenesí de viajes. “Otro reto para todo el mundo del equipo y del paddock, no solo para mí. Tendremos que estar pendientes de tantas carreras, e intentar ahorrar energías cuando podamos durante el año, incluso durante el mes de junio, agosto,

**SAINZ** DEPENDERÁ DE LA EVOLUCIÓN DEL SF21, PERO EN LA PRETEMPORADA SE VIÓ QUE EL FERRARI HA GANADO  **POTENCIA Y VELOCIDAD**



▶ El A521 supone una incógnita, porque las modificaciones aerodinámicas introducidas por la FIA han recibido una singular respuesta de Alpine, que se desmarca del resto de equipos. En el caso del Ferrari SF21, las mejoras se centran en la unidad de potencia, optimizada en eficiencia y regeneración.

▶ Los tres primeros grandes premios del campeonato, en Shakir, Imola y Portimao, serán suficientes probablemente para saber dónde está cada equipo. Pero estamos frente a la temporada más larga en la historia de la F1, con 23 carreras previstas y punto final el 12 de diciembre en Abu Dhabi.

septiembre... Aunque te sientas fresco, cuanto más energía conserves, más fresco estarás en noviembre y diciembre”.

Equipo reestructurado, un A521 singular, un piloto fresco y extraordinariamente motivado, como repiten Davide Brivio y Marcín Budkowskí, los responsables del equipo... “Siento que me queda algo por hacer en la Fórmula 1, ganar carreras o campeonatos”, explicaba en su primera rueda de prensa oficial en su retorno, “para ello creo que necesitas algo más que tu motivación y tus convicciones, necesitas el conjunto, la suerte, es algo que tenemos que construir con el nuevo Alpine, con el equipo. No puedo garantizarlo, pero lucharemos por esas victorias y esos campeonatos en el futuro si hace-

mos todo lo que tenemos en nuestra mente. Pero no competimos solos”.

En algunas carreras, puede que Carlos Sainz sea su rival directo. El madrileño llegó a Ferrari no como un campeón consolidado, práctica de Ferrari en el pasado –Schumacher, Alonso, Vettel– sino como gran promesa de futuro. Pero su desembarco en el equipo italiano, la máxima aspiración para cualquier piloto de Fórmula 1, empieza con desafíos inmediatos. La presencia del piloto amamantado por Ferrari en estos años, Charles Leclerc, de talento extraordinario y enorme potencial. El monegasco cuenta con cuatro años más de contrato, práctica inusual en la Scuderia. Conoce perfectamente las entrañas y mecanismos

de Maranello, y los monoplazas italianos de los dos últimos años. Sainz llega con un SF21 que en Shakir evidenció algunos avances respecto al desastre de 2020, que fue la peor temporada de Ferrari en los últimos cuarenta años. Y con tan solo un día y medio de pretemporada para hacerse a una montura totalmente desconocida.

En Shakir, Carlos Sainz se planteaba preguntas muy diferentes a las de Fernando Alonso, cuyas respuestas condicionarán este primer año en Ferrari. “Mi nivel al cien por cien, que es el que considero que estaba mostrando en McLaren una carrera y otra, pero ¿cuándo voy a conseguirlo?”. Durante la pretemporada, Sainz se sometió a una inmersión de

urgencia y comprimida para preparar con toda premura su debut dos semanas después en el Gran Premio de Bahrein. “Personalmente no tengo inseguridad, quizás lo que tengo es falta de experiencia y ese punto de confianza para saber que en las tres primeras carreras voy a sacar el cien por cien del coche. Si este fuera el tercer año con McLaren, estaría al límite en la primera carrera. Hay que tener en cuenta que con McLaren hice unas 40 clasificatorias y miles de vueltas, lo que te da una confianza y un conocimiento del coche que no las cien vueltas que llevo con el Ferrari, no tienen comparación con las diez mil de McLaren. Habrá que vivir experiencias para ir aprendiendo y conseguir cosas di-

ferentes para conocer este coche”. De momento, este es el horizonte más inmediato para Carlos Sainz en la primera parte del campeonato.

Diferentes programas para conocer los neumáticos, una simulación de carrera y de entrenamientos clasificatorios la última tarde, el español se ha emplazado a varias carreras y diferentes tipos de circuitos y configuraciones para lograr la simbiosis entre hombre y máquina. “Siempre hay experiencias y sensaciones que necesitas vivir carrera a carrera, o fin de semana tras fin de semana en los libres, clasificatorios y carrera, y siempre aprendes más ahí que en los test. Un día y medio no va a ayudar, pero a la vez voy a intentar tirar de mi experiencia en cambiar equipos, y llegar a

la primera carrera a mi máximo nivel”.

Esta podría ser una de las bazas iniciales para Sainz en tan complicado debut con Ferrari. “He cambiado de equipo cada dos años en los últimos cuatro, estoy acostumbrado a pasar por ese momento difícil de encontrarte con un coche que no tiene nada que ver con el acostumbrado a llevar, y tienes que resetear todas tus referencias y los automatismos que tienes con el volante, el freno y el acelerador...”, explicaba en Shakir ante la prensa española. Sainz confía en esa experiencia de flexibilidad forzosa tras su experiencia con Toro Rosso, Renault y McLaren, con cuatro equipos diferentes en tres años. Hasta su preparación y forma física eran diferentes. “Hice un cambio

cuando empezó la cuarentena, me dediqué a hacer más gimnasio con más peso para tener más masa muscular y ver cómo reaccionaba con tener un cuerpo más musculado. Me he notado también el cambio en la dieta, y todo me está ayudando. Peso 74 kilos frente a los 71 del año pasado. Me siento mejor a nivel personal y mental, la dieta me está ayudando, puedo comer un poco más, y más saludable”.

Pero Sainz también dependerá de la progresión del SF21, solo contrastable tras los tres primeros circuitos del calendario (Imola y Portimao, que llegan a continuación de Shakir). Mattia Binotto, Sainz y Leclerc confirmaban lo que las velocidades punta de la pretemporada evidenciaban: Ferrari ha ganado

potencia con su nueva unidad, mejorada en eficiencia de combustión, combustible y regeneración frente al motor capado por la FIA de 2020. Pero resta comprobar la efectividad aerodinámica tras los problemas de 2020. Las simulaciones de carrera en Shakir no fueron tan rápidas como la velocidad a una vuelta, pero parece que Ferrari se incorpora a la cerrada pugna de la clase media entre McLaren, Alpine, Aston Martin y quizás AlphaTauri.

2020 presenta para los aficionados españoles un escenario de ensueño, una Fórmula 1 como nunca se ha visto hasta ahora en España. Quién sabe si en diciembre tanto Fernando Alonso como Carlos Sainz habrán subido al podio, y ojalá en varias ocasiones.

## MATRICULACIONES EN EUROPA

### ESPAÑA, EL MERCADO QUE MÁS CAE DE LA UNIÓN EUROPEA

Las medidas de contención del coronavirus impuestas por los diferentes países y la interdicción sobre el futuro siguen lastimando la demanda de coches, y las matriculaciones volvieron a registrar en febrero un índice negativo. Según ACEA, la asociación europea de fabricantes de automóviles, el pasado mes se comercializaron en la UE un total de 771.486 unidades, con una caída del 19,3% respecto al mismo periodo del año anterior. Para hacernos una idea del balance negativo de la demanda, basta decir que hay que remontarse a febrero de 2013 para encontrar una cifra más baja de matriculaciones. Las previsiones de ACEA apuntan sin embargo a que, tras el año 2020 —en que se registraron mínimos históricos de ventas—, el mercado remonte en 2021, aunque este incremento no se producirá en el primer trimestre, sino que la recuperación tendrá lugar en la segunda mitad del año, a medida que avanza los programas de vacunación.

Por países, España (-38,4%) registró en febrero la mayor caída entre los principales mercados seguida por Francia (-20,9%) y Alemania (-19,0%). Ya fuera de la UE, Reino

Unido no obtuvo mejores resultados y las compras de automóviles cayeron en febrero un -35,5%. Italia fue el país con los mejores números, aunque registró una bajada en sus ventas del -12,3%, mientras que el único país del 'top diez' que tuvo un dato positivo fue Suecia: +5,3%.

Si nos fijamos en el acumulado anual, entre enero y febrero las ventas de automóviles en la Unión Europea cayeron un 21,7%. España sigue liderando este desafortunado ranking y ha visto reducidas casi a la mitad sus ventas (-44,6%) en comparación con el año pasado, seguida de Alemania (-25,1%), Francia (-14,2%) e Italia (-13,1%).

Por fabricantes, cabe destacar el resultado positivo de Toyota, que con un 9,8% más de coches matriculados en febrero, acumula ya una subida del 11% a lo largo de este año. Volkswagen continúa con su habitual liderazgo, aunque hasta la fecha ha perdido en 2021 un 25,1% de las ventas. Le siguen en el 'top tres' Peugeot y Renault, aunque esta última es la marca generalista cuyas ventas han descendido más en los dos últimos meses (-30,7%).

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Febrero	%21/20	Ene/Febr	%21/20
VW	87.279	-18,9	168.516	-25,1
PEUGEOT	62.581	-12,2	119.243	-14,8
RENAULT	46.666	-34,4	93.094	-30,7
TOYOTA	45.504	-10,0	93.641	-13,2
SKODA	44.164	-12,6	86.408	-16,7
BMW	41.488	-9,6	86.012	-11,5
MERCEDES	39.671	-21,7	82.260	-19,7
FIAT	37.821	-27,8	70.593	-27,2
AUDI	37.692	-15,1	69.403	-23,7
CITROËN	37.138	-22,1	67.444	-26,7

#### LOS MAYORES MERCADOS

	Febrero	%21/20	Ene/Febr	%21/20
ALEMANIA	194.349	-19,0	364.103	-25,1
ITALIA	142.998	-12,3	277.145	-13,1
FRANCIA	132.637	-20,9	259.017	-14,2
ESPAÑA	58.279	-38,4	100.242	-44,6
POLONIA	37.754	-2,0	70.016	-10,2
BÉLGICA	36.536	-21,9	74.271	-24,7
SUECIA	22.837	+5,3	43.410	+12,8
HOLANDA	21.862	-26,3	57.055	-22,6
AUSTRIA	19.863	-5,7	33.996	-22,8
EU	771.486	-19,3	1.498.116	-21,7
EFTA	27.372	-9,2	53.382	-9,8
REINO UNIDO	51.312	-35,5	141.561	-38,1
EU + EFTA + R.UNIDO	758.654	-21,3	1.521.114	-23,5

### CITROËN 70 combinaciones para el actualizado C3 Aircross

Citroën renueva el 'Made in Spain' C3 Aircross con un frontal rediseñado, nuevos faros LED de serie y posibilidades de elegir hasta 70 combinaciones gracias a sus 7 colores para la carrocería, 4 packs de color, las decoraciones para la ventanilla trasera y dos tonos para el techo. Además, hay opción de equiparlo con llantas de aleación de 16 y 17 pulgadas, y se ofrecen 4 ambientes para el interior.

La gama se divide en cuatro acabados y la serie especial C-Series. El básico —Live Pack— cuenta con el equipo Citroën Connect Radio y aire acondicionado. El acabado Feel incluye barras de

techo en negro brillante, protecciones inferiores contrastadas, sensores de aparcamiento traseros, Mirror Screen y faros anti-neblia de LED.

El Feel Pack ofrece llantas de aleación de 16 pulgadas y tecnologías como el Active Safety Brake, Citroën Connect Nav con la nueva pantalla táctil de 9 pulgadas, Citroën Connect Box y climatizador automático. El acabado Shine cierra la gama con el Pack Color White, el techo bitono Negro Perla, el tapizado con efecto cuero, llantas de aleación de 17 pulgadas, asientos Advanced Comfort, acceso y arranque manos libres

Desde 16.280 € en gasolina y 17.270 € en diésel



o la cámara de visión trasera con Top Rear Vision.

Los precios parten de 16.280 euros para la variante de gasolina PureTech 110 S&S 6v, disponible en todos los acabados. El gasolina PureTech 130 S&S EAT6 solo se

ofrece en las versiones Feel Pack y Shine. En diésel el precio parte de 17.270 euros para el BlueHdi 110 S&S 6v, disponible para todos los acabados. El BlueHdi 120 S&S EAT6 solo está disponible para las versiones Shine.



### SEAT

## El León TGI de gas natural ya está aquí

Crece la gama del nuevo Seat León con la variante TGI de gas natural, que obtiene la etiqueta ECO de la DGT. En la carrocería de 5 puertas se puede optar por la caja de cambios manual de seis velocidades o la DSG de siete, y en la Sportstourer, de momento, llega con cambio DSG.

El León puede recorrer hasta 440 kilómetros haciendo uso exclusivo del GNC como combustible, con un coste aproximado de 3 euros/100 km (precio medio GNC: 0,80€/kg).

Este modelo está disponible en los acabados Style, Xcellence y FR. Ofrece de serie cuadro de instrumentos Digital Cockpit, cargador inalámbrico Connectivity Box y el sistema Full Link inalámbrico con Apple CarPlay

y Android Auto, entre otros elementos. El acabado Xcellence añade equipamientos como el faros Full LED, mientras que el deportivo FR cuenta con el sis-

tema de navegación con pantalla de 10 pulgadas, selector de modos de conducción y todas las funciones disponibles del sistema de conectividad SEAT Connect, entre otros.

#### PRECIOS

5 PUERTAS	PVP	1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp FR	30.780 €
1.5 TGI 130 CV St&Sp STYLE	26.250 €	1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp FR GOL	30.980 €
1.5 TGI 130 CV St&Sp STYLE GO GNC	26.450 €	1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp FR GO XL	31.190 €
1.5 TGI 130 CV DSG St&Sp STYLE	27.890 €		
1.5 TGI 130 CV DSG St&Sp STYLE GO GNC	28.090 €	<b>SPORTSTOURER</b>	
1.5 TGI 130 CV St&Sp XCELLENCE	27.830 €	1.5 TGI 130 CV DSG St&Sp STYLE	29.110 €
1.5 TGI 130 CV St&Sp XCELLENCE GOM	28.030 €	1.5 TGI 130 CV DSG St&Sp STYLE GO GNC	29.310 €
1.5 TGI 130 CV St&Sp XCELLENCE GOL	28.470 €	1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp XCELLENCE	30.640 €
1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp XCELLENCE	29.460 €	1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp XCELLENCE GOM	30.840 €
1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp XCELLENCE GOM	29.660 €	1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp XCELLENCE GOL	31.280 €
1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp XCELLENCE GOL	30.100 €	1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp FR	31.970 €
1.5 TGI 130 CV St&Sp FR	29.150 €	1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp FR GOL	32.170 €
1.5 TGI 130 CV St&Sp FR GOL	29.350 €	1.5 TGI 130 CV DSG-7 St&Sp FR GO XL	32.380 €

### DACIA

## Spring: abren las reservas para el eléctrico más barato del mercado

Dacia ya admite reservas de su modelo Spring que, con un precio de partida de 16.548 euros —desde 134 €/mes— se convierte en el coche eléctrico más asequible del mercado, mucho más si tenemos en cuenta que a ese montante se le pueden descontar los 5.500 euros del Plan Moves II, que dejaría el precio final en poco más de 11.000 euros. El Spring se comercializa en



dos versiones: Comfort —llega en 2022— y Comfort Plus —cuesta 17.621 euros y llega en septiembre—. Las reservas se pueden realizar en la web de Dacia (www.dacia.es/modelos/reserva-spring-electric.html) hasta el 31 de marzo para modelos que se financien con la marca. El Dacia Spring cuenta con una batería que le garantiza 305 kilómetros de autonomía eléctrica y se puede recargar hasta el 80% en 50 minutos.

### TOYOTA

#### PREVENTA DEL PROACE VERSO ELECTRIC

La gama de comerciales de Toyota sigue electrificándose con la llegada al mercado del Proace Verso Electric, disponible en cuatro acabados —Combi GX, Shuttle VX, Family Advance y Family Advance Plus— y con dos versiones de batería —L, de 50 kWh, y XL, de 75 kWh—, con una autonomía sin emisiones de hasta 330 kilómetros (WLTP).

Está disponible desde 30.220 euros —comercial de 6 plazas—, o por 550 €/mes con Toyota Easy, el programa de financiación de la marca, que incluye 4 años de garantía y 4 años de mantenimiento, a lo que se pueden sumar las ayudas del Plan Moves II.



### PEUGEOT

#### LA GAMA HÍBRIDA ENCHUFABLE VIENE CON CABLE DE RECARGA TIPO 2

Peugeot incorpora el cable de carga Tipo 2 al equipo de serie de su gama Hybrid —3008, 508, 508 SW y 508 Peugeot Sport Engineered—, lo que permite cargar al 100% la batería de estos modelos en 4 horas en un enchufe reforzado tipo Green Up, mientras que en una toma doméstica se cargan en una noche o 7 horas. Los híbridos enchufables de Peugeot tienen etiqueta 0 de la DGT, y el 3008 es el modelo más vendido de la categoría, con una cuota del 14,6%.

GUÍA DEL COMPRADOR, Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)





## 5 razones por las que muchos concesionarios están incorporando modelos de movilidad compartida

La movilidad compartida se está expandiendo como la pólvora. Si bien es cierto que los principales protagonistas han sido grandes multinacionales, con acceso a suficiente financiación, hoy los concesionarios se han visto en una posición única para aprovechar sus recursos y desbancar a las multinacionales.

¿Cómo? Finalmente exportando el modelo de coche compartido más allá de los límites de la ciudad. Y es que esto, sin duda, ya está siendo todo un cambio de paradigma para el sector automoción.

Poco queda por descubrir en la gran ciudad en términos de carsharing. Por lo menos hasta que la tecnología nos sorprenda con nuevas innovaciones. Los coches ya son prácticamente todos eco y te puedes olvidar de llaves, métodos de pago complicados e, incluso, de tener batería suficiente en el móvil. Sin embargo, fuera de la ciudad aún queda mucho mercado. Y hoy ya es posible.

En este nuevo escenario completamente provisto de tecnología y con la cultura social idónea, los concesionarios se han visto en una situación estratégicamente privilegiada para implementar la movilidad compartida en casi cualquier población no urbana, lejos de gigantes del carsharing. ¿Por qué? Por 5 razones.

### 1. Condiciones de inversión casi inmejorables

Cualquier concesionario ya tiene prácticamente todo lo necesario para implementar un negocio de movilidad compartida. El mercado de la automoción es un negocio muy competido, pero, en este caso, los concesionarios son conscientes de que los big players todavía se van a quedar quietecitos en la big city amortizando inversiones durante varios años más.

### 2. Incremento de tráfico de clientes

Hasta el día de hoy, un cliente no pasaba por un concesionario si no era para comprar un vehículo o para repararlo en su taller. Incorporar servicios de movilidad compartida de repente pone al concesionario en contacto con turistas, vecinos y empresas en busca de soluciones de movilidad rápidas y sencillas. Y es que, si eres comercial, ya sabrás que esto que te aca-

bamos de contar es literalmente oro para la 'venta cruzada'.

### 3. Genera más valor a tu postventa

Cualquier taller debe procurar tener siempre disponibles coches de sustitución. Y es que no siempre es tan sencillo. Ya hay concesionarios que, tras instalar estas nuevas tecnologías en varios de sus coches, ahora siempre tienen una alternativa de movilidad de calidad con la que cualquiera de sus clientes puede contar.

### 4. Los concesionarios ofrecen versatilidad

Y es que es lógico. ¿Cómo de amplia puede ser la gama de coches que tiene cualquier punto de venta de vehículos? La más discreta no se permite no tener un coche familiar, otro deportivo y un SUV para sus clientes. En cambio, la movilidad compartida urbana se reduce en todos los casos a coches con baja autonomía y fáciles de aparcar (es decir, muy pequeños).

Los concesionarios se posicionan entonces como los mejores players. Ya no de movilidad compartida, sino de 'movilidad a la carta', ampliando el abanico de características que queremos que tenga nuestro vehículo, por ejemplo, este fin de semana.

### 5. Cambio de imagen

Por último, y quizás uno de los beneficios más importantes con los que se han encontrado los concesionarios que ya se han atrevido a implementar la movilidad compartida, es el cambio de imagen que aporta a su punto de venta.

El sector automoción es un sector muy maduro y con unos niveles de competencia propios de un 'océano rojo', y esto no es ningún secreto. Sin embargo, la movilidad compartida está dando la oportunidad a todos los empresarios del sector de convertir su punto de venta de coches en un 'punto de movilidad'.

Aún queda mucho por andar. Pero lo cierto es que ya estamos siendo testigos de una nueva era de la movilidad. Y en ella, los concesionarios vuelven a ser los protagonistas.

¿Quieres más información sobre cómo implementar con éxito un modelo de movilidad compartida en tu concesionario? Contacta con bequikly (<https://bequikly.com/>).

## EN ALICANTE

### LEASYS ABRE LA PRIMERA MOBILITY STORE EN ESPAÑA

Leasys ha inaugurado en el aeropuerto de Alicante su primera Mobility Store española, un punto de venta físico que cuenta con asesores especializados y donde los clientes pueden acceder a toda su oferta de productos de alquiler y soluciones de movilidad eléctrica.

Leasys es una marca de Stellantis y filial de FCA Bank, y tiene entre sus objetivos abrir en España otras 50 nuevas instalaciones hasta final de año en ciudades como Madrid, Barcelona y Sevilla. A finales del verano lanzará también nuevos servicios de alquiler a corto plazo.



## VOLVO

### VENDERÁ SUS ELÉCTRICOS ONLINE

La gama cien por cien eléctrica de Volvo solo podrá comprarse online, aunque en este proceso contará con la implicación de su red de concesionarios. La marca, que pretende convertirse en un fabricante de vehículos totalmente eléctricos para 2030, realizará una fuerte inversión en sus canales de ventas en Internet, reducirá la complejidad de su oferta de productos y ofrecerá precios cerrados y transparentes para sus eléctricos. Además, simplificará el proceso de compra en la red, donde se podrá elegir entre una gama de modelos preconfigurados.



## Flexing: la respuesta a los cambios sociológicos sobre movilidad

En la actualidad nos enfrentamos a multitud de cambios sociológicos en los que la movilidad está jugando un papel fundamental. Estos cambios han favorecido el desarrollo de la industria del renting, convirtiéndola en una opción cada vez más asentada en España.

Según los datos de la Asociación Española de Renting [AER], del total de las matriculaciones en 2020 un 20,3% viene de la flota de vehículos de renting, lo que supone un crecimiento del 66% en los últimos cinco años. Se trata de una cifra muy significativa, especialmente teniendo en cuenta el último ejercicio, en el que el contexto de pandemia ha hecho contener los números. Y precisamente sobre el último año hay una cifra que llama especialmente la atención, y es el crecimiento indiscutible que ha vivido el segmento de particulares y autónomos, situándose a la cabeza del crecimiento con un aumento de su peso del 28% en el parque de vehículos de renting.

Como explicación a este crecimiento, podemos señalar a las circunstancias que rodean la nueva normalidad como responsables de que, consciente o inconscientemente, nos inclinemos ahora más por el vehículo privado

como alternativa frente al transporte público, con el objetivo de salvaguardar nuestra salud y la de quienes nos rodean. Pero esta no es la única razón por la que el

renting para particulares está creciendo como solución de movilidad. Así, de un tiempo a esta parte, vemos cómo impera cada vez más un cambio de

## LA IMPORTANCIA DE CONCILIAR LAS NECESIDADES DEL NUEVO CONDUCTOR

En el contexto actual podemos observar que el perfil del conductor medio de nuestro país ha cambiado. Cada vez buscamos más una manera fácil y cómoda de desplazarnos en nuestro día a día, sin perder de vista la necesidad de hacer un uso responsable del vehículo ni renunciar a las ventajas que supone disponer en todo momento de un coche para nuestros desplazamientos. Esta tendencia de consumo promueve la aparición de nuevos servicios capaces de conciliar las nuevas exigencias de los ciudadanos, como el Flexing de Northgate. Y es que estas opciones permiten que los conductores puedan decidir a corto plazo, sin tener necesidad de planificar la gran inversión que supondría la adquisición de un vehículo, o comprometerse a un gasto fijo a largo plazo. Ante la incertidumbre sobre la consolidación del teletrabajo, la estabilidad laboral o las limitaciones de movilidad para desplazamientos de ocio, la flexibilidad se perfila como la gran alternativa para esa conciliación entre la necesidad de uso de un vehículo, pero sin asumir un compromiso a medio o largo plazo. Todo ello, pudiendo ser contratado de manera 100% digital y con la posibilidad de recibir tu vehículo a domicilio.





## ¿ES POSIBLE INSTALAR ADBLUE DESPUÉS?

**CARTA DE LA SEMANA**

Arturo G.H.

Estoy viendo que en los últimos años cada vez hay más modelos que incorporan un aditivo denominado AdBlue, con el que mejoran drásticamente las cifras de consumos y emisiones. Tengo un Mercedes B 220 CDI de la generación anterior y mi pregunta es si puedo montar esa tecnología en algún taller, como ocurre con los depósitos de GLP. Muchas gracias

### RESPUESTA

Efectivamente, la dura normativa en materia de emisiones vigente en la Unión Europea está motivando que muchos modelos diésel incorporen la tecnología con soluciones de AdBlue, algo que se lleva haciendo ya durante años en los camiones que circulan por las carreteras del Viejo Continente.

La norma Euro 6 ya obligó a todos los diésel que se vendían en Europa desde 2015 a arrojar como tope 80 mg de óxido de nitrógeno. Por eso se hizo imprescindible inyectar una solución de urea en el catalizador para rebajar esas emisiones. Más aún ahora, con las últimas y



## DUDAS RAZONABLES SOBRE EL COSTE, EL PESO O EL TIEMPO DE RECARGA DE LAS BATERÍAS

J.J. P. Muñoz

¿Cómo se puede calcular el tiempo de recarga de una batería en un vehículo eléctrico? He visto datos en kWh y en amperios. ¿Cuál es el más fiable? Me gustaría saber cuánto cuesta una batería de última generación y aproximadamente cuánto pesa. Muchas gracias.

### RESPUESTA

No nos extraña nada porque en poco tiempo el mercado ha cambiado y hay que familiarizarse con los datos que arrojan los vehículos eléctricos o híbridos enchufables. De CV hemos pasado a kW en términos de potencia, y de litros a kWh en consumo. Vamos por partes. El coste de una batería de iones de litio de última generación varía en función de su capacidad, como es lógico. También de su tecnología. Para hacernos una idea, una de 50 kWh de capacidad puede rondar los 11.000 euros, aunque la idea es que en apenas cinco años el coste se reduzca a la mitad, a la vez que se incrementará la autonomía.

Algo similar ocurre con el peso. No es el mismo para la batería del nuevo Dacia Spring, que presenta 27,4 kWh de capacidad, que la de un Audi e-tron GT, que presume de hasta 93 kWh. También depende de su densidad, de si está refrigerada por aire o por líquido... Para que te

exigentes normas vigentes. Sin embargo, no lo podrás hacer en tu vehículo porque, al contrario de lo que ocurre con los depósitos de GLP (gas licuado del petróleo), la transformación es más

puedas hacer una idea aproximada, una de 75 kWh puede pesar unos 540 kilos, si es de 50 kWh se reduce hasta 380 y una que ronde los 14 kWh, más habitual en modelos híbridos enchufables, puede estar en torno a los 140 kilos.

Por último, los fabricantes suelen dar la capacidad de las baterías en kWh, y según sea ésta cifra variará el tiempo de recarga. También influye, como es lógico, la intensidad de la toma, que resulta clave y se mide en amperios. Si los multiplicamos por los voltios nos dará la potencia en vatios. Si la intensidad en casa es de 220 voltios y el amperaje de 10 amperios la potencia será de 2.200 vatios, es decir, 2,2 kW. Estos números nos resultarán útiles para conocer el tiempo de recarga. Si tenemos que recargar por ejemplo 30 kWh en una toma de 7,2 kW necesitaremos 4,16 horas. Y si fuera de 2,2 kW tardaríamos 13,6 horas.

compleja, ya que se necesita un catalizador especial e ir acompañada de una homologación. Y una cosa: el Adblue no influye en el consumo, sólo en la rebaja de emisiones.

## CONSULTAS RÁPIDAS



### ¿CON QUÉ EDAD SE PUEDE VIAJAR CON UN NIÑO EN UNA MOTO?

Como norma general está prohibido circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar. No obstante, excepcionalmente se permite esta circulación a partir de los 7 años, siempre que los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos. En cualquier caso siempre será obligatorio el uso del casco homologado, debidamente colocado y abrochado.

Del mismo modo será obligatorio que siempre viaje a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales, que se utilice el asiento correspondiente detrás del conductor y, por tanto, en ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar del ciclomotor o motocicleta.

Por último, hay que recordar que si no se cumplieren con estos requisitos se estaría cometiendo una infracción considerada grave, cuya sanción sería de 200 euros. Si además no se hiciese un uso correcto del casco, también podría ser sancionado con otra multa de 200 euros y pérdida de 3 puntos.

## BUENA PREGUNTA



### LA SANCIÓN POR CIRCULAR SIN TENER AL DÍA LA ITV ES GRAVE Y LA MULTA ES DE 200 EUROS

Si ha caducado la ITV de mi vehículo y tengo la cita para dentro de un mes, ¿puedo circular sin problemas o me pueden multar?

### RESPUESTA

Hay que tener en cuenta que la obligación de tener la ITV en vigor viene impuesta por la normativa, al establecer que los vehículos matriculados o que vayan a serlo en España, para poder circular por las vías públicas, deberán someterse a la correspondiente inspección técnica.

Por tanto, tendrán que tener la ITV en vigor estacionados en la vía pública o en un garaje privado.

En el momento que vence la ITV, teniendo en cuenta que no hay ningún tipo de prórroga al respecto, dicho vehículo ya no estaría cumpliendo con la normativa y sería susceptible de ser multado.

Precisamente por ello es recomendable tener en cuenta esa circunstancia y solicitar la cita con la suficiente antelación como para que la fecha siempre sea dentro del período que aún se tenga vigente la anterior.

En este sentido, hay que recordar que existe libertad para que el propietario o el usuario

de un vehículo pueda elegir la estación ITV del territorio nacional donde desee realizar la inspección técnica del vehículo. Por tanto, si en una provincia o, incluso, en una comunidad existiese tal saturación que al pedir la cita nos la dieran pasada la fecha de validez de la anterior, siempre se podrá optar por acudir a otra estación de ITV de una comunidad o de una provincia distinta donde, tal vez, no sea necesaria la solicitud de cita previa, o donde pudiera existir menos nivel de saturación.

Si bien hay que recordar que, en estos casos, si uno cambia de comunidad, hay que prestar mucha atención a los requisitos exigidos en la revisión, ya que algunas comunidades exigen una revisión especial, sobre puntos específicos, para los vehículos residentes en las mismas –por ejemplo, en relación a los gases–. Si la comunidad donde se pase la ITV no exigiera esa revisión, nos podrían multar luego en la nuestra.

Por último, hay que recordar que ser propietario de un vehículo sin tener en vigor la ITV supondría cometer una infracción, que al ser considerada grave conllevaría una sanción de 200 euros. Y podría ser de 500 euros si se circulase con un vehículo cuya inspección hubiese resultado negativa.

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

## CONSULTAS RÁPIDAS

### PROPULSIÓN TRASERA O TRACCIÓN TOTAL

Santiago P.B.

No creemos que la propulsión trasera desaparezca. Es cierto que un deportivo de raza tiene que recurrir a esta configuración –con honrosas excepciones, como el Honda Civic Type R que probamos en este mismo número–; pero como bien dices cada vez son más los vehículos de alto rendimiento que recurren a la tracción total para impulsarse. Y uno de los motivos,

además de la seguridad, es que los elevados índices de potencia en los que se mueven muchos de ellos hace complicado transmitir tanta caballería al suelo con solo dos ruedas. En cualquier caso la tracción total de muchos vehículos deportivos está tarada de manera que el eje posterior cobra el mayor protagonismo, con el fin de mantener en parte la esencia de la propulsión trasera. Y esta, además, comienza a ser protagonista en muchos vehículos eléctricos...

### FRENOS CERÁMICOS

A.B.P.

Los frenos carbocerámicos están orientados a una conducción deportiva intensa porque son más ligeros y resultan más resistentes a las altas temperaturas y a la fatiga. Por eso cuestan tanto, con un precio que supera en ocasiones los 10.000 euros. Y lo que te han comentado es cierto: en frío, si no alcanzan la temperatura idónea, son menos eficaces que los tradicionales discos de acero.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO  
**-20%**  
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM

## Descubrimos el Renault Scénic

Tras inventar el monovolumen con el Espace, Renault parecía dispuesta a repetir ese éxito un poco más abajo. El Mégane monovolumen estaba a punto. Lo descubríamos en exclusiva.

Renault había cambiado con el Espace la fisonomía de los modelos familiares. Los monovolumen habían conquistado el mundo y ahora la marca francesa pretendía repetir ese éxito en un

segmento inferior. La familia Mégane se preparaba para la llegada de su versión monovolumen –que luego sabríamos que se llamaría Scénic– y nosotros lo descubríamos en exclusiva. El resto,



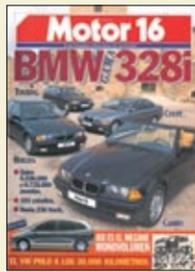
es una historia de éxito absoluto.

Más novedades de la semana eran la llegada de una versión con ocho cilindros en línea a la gama del Audi A8. Y por parte de Seat, se estrenaba en el mercado el Inca, un comercial multiusos sobre la base del Ibiza.

Una prueba de gama analizaba un motor de BMW y todas las carrocerías en las que se ofrecía. Era el 2.8 de seis cilindros en lí-

nea y 193 caballos que probábamos en los 328 Sedán, Coupé, Cabrio y Touring. En todos era común su excelente rendimiento.

Robustez asegurada es como titulábamos el resumen final de nuestra prueba de larga duración con el Volkswagen Polo. El modelo alemán, fabricado en Navarra, cumplía con gran nota, y sin contratiempos, nuestros exigentes 30.000 kilómetros



LA PORTADA  
Nº 631  
FECHA  
21-11-1995  
HABLAMOS DE

Las cuatro variantes de carrocería del BMW 328 –Sedán, Coupé, Cabrio y Touring– copaban nuestra portada en esta prueba de gama. Junto a ellos podemos ver el nuevo Renault Mégane monovolumen, que mostrábamos en exclusiva y el ‘despiece’ tras la prueba de 30.000 km con el VW Polo.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

## Saxo: Citroën reinventa el AX

Adiós al utilitario ‘genial’ de Citroën. El AX dejaba paso a un Saxo que mantenía el estilo y la diversión al volante pero con una imagen más refinada.

A la moda de los monovolumen –que estaba en pleno apogeo– se sumaba Opel con el Sintra, del que veíamos en este número las primeras fotos oficiales. Oficial también era el triunfo en el Coche del

Año en Europa para un modelo que en realidad eran dos: el Fiat Bravo/Brava, se hacía con el galardón.

Pero la gran novedad era sin duda la llegada del Citroën Saxo, el modelo con el que la mar-



ca francesa decía adiós al AX. Con la misma filosofía de construcción ligera y simplicidad mecánica, el Saxo apostaba por una imagen y un estilo más refinados y elaborados.

En las pruebas, lo primero, el análisis de la gama del Toyota Celica que hacía historia en los rallies. Con 115 y 175 caballos, el deportivo japonés brillaba por su manejo del cambio y su excelente estabilidad.

Había más pruebas. Por un lado un familiar premium, el Audi A6 Avant que estrenaba el motor 2.5 TDI de 140 caballos y la tracción Quattro y firmaba consumos y autonomía sorprendentes.

La otra prueba la protagonizaba el Chrysler Stratus, un sedán americano de gran tamaño, precio contenido y 131 caballos bajo el capó que destacaba por su elevado confort de marcha.



LA PORTADA  
Nº 632  
FECHA  
28-11-1995  
HABLAMOS DE

Dos modelos se repartían casi al 50 por ciento el espacio de nuestra portada. El nuevo Citroën Saxo y el Audi A6 Avant 2.5 TDI que probábamos a fondo. Además, había espacio para un utilitario con mucho estilo firmado por Lancia, el Ypsilon. Y también para hablar de los planes de Carlos Sainz para 1996.

# Motor 16

## FLOTAS & EMPRESAS

Todo lo que un emprendedor, un autónomo o un profesional debe saber del mundo del renting y las flotas

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com)



- ▶ Mercado: Las empresas tiran de las matriculaciones
- ▶ Micropymes y autónomos aumentan su interés por el renting
- ▶ Arval entra de lleno en el renting flexible
- ▶ Gama Seat TGI: eficiencia económica en tu flota
- ▶ Fernando Cogollos, director general de Northgate Renting Flexible: «Hay una gran oportunidad de hacer cosas, el mercado está muy abierto»



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

# Nuevo Hyundai i30 Híbrido.

Preparado para ti.



En Hyundai hemos creado el **Nuevo Hyundai i30 Híbrido** pensando en ti. Disfruta de la última tecnología en seguridad, con su **Asistente de seguimiento de carril** y Sistema de frenada de emergencia. Consigue la máxima conectividad, con el **Hyundai Bluelink®**, el **Apple CarPlay™** y su pantalla táctil de 10,25". Y por supuesto, sé respetuoso con el medio ambiente, gracias a su **motor híbrido** con etiqueta Eco.

**Nuevo Hyundai i30 Híbrido. Preparado para ti.**



**5** AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

Gama Nuevo Hyundai i30: Emisiones CO<sub>2</sub> (gr/km): 120-142. Consumo mixto (l/100km): 4,6-6,3. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

Modelo visualizado: i30 Style. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en [www.hyundai.es](http://www.hyundai.es)