

# Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 20 DE ABRIL

Nº 1.795 del 6 al 19 de abril de 2021



RENAULT ARKANA

Al volante



UN SUV COUPÉ PARA DISFRUTAR EN FAMILIA

## PROBAMOS 6 SUPERNOVEDADES



### Hyundai Tucson HEV 4x4



230 CV

### Cupra Formentor VZ e-Hybrid

245 CV



### Lexus UX 300e



204 CV

### Peugeot 2008 BlueHDi EAT8

130 CV



129 CV

### Volvo XC40 T2



### Audi S5 Coupé TDI

347 CV

# Pensamos en hacer el mejor León. Hicimos el mejor coche del año.



## Nuevo SEAT León.

Para su cuarta generación, quisimos crear la mejor versión del SEAT León manteniendo su carácter único. Y eso le ha dado todo el reconocimiento: el Premio ABC Mejor Coche del Año 2021 y el Premio AUTOBEST 2021. Gracias.

### ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Más allá de las **ventas**

**Bien está que haya un plan de futuro a favor de los coches eléctricos, pero el año ha empezado tan mal que urgen iniciativas a corto plazo.**

Mucho se ha escrito, para bien y para mal, sobre la travesía del desierto que sufren las ventas de coches. Además, todos somos conscientes de que existen elementos de difícil solución. Empezando por una emergencia sanitaria que, por desgracia, no sabemos si se resolverá en meses o, quizás, en años. Esto unido a la permanente amenaza a una nueva ola de la pandemia, la desastrosa gestión de la vacunación, restricciones de movilidad o una profunda coyuntura económica que provoca que los posibles compradores aparquen la compra de un automóvil para mejor ocasión. Así, para los optimistas, las matriculaciones del primer trimestre de 2021 solo han caído un 15 por ciento, sobre el mismo periodo de 2020, donde la Covid-19 obligó a los concesionarios cerrar a mitad de marzo. En cambio, si comparamos estos datos con un periodo normalizado como el de 2019, la caída del trimestre es del 41 por ciento. Un panorama muy poco edificante si lo juntamos con la incompetencia que se gasta el gobierno de turno, empezando por un incremento en la práctica del impuesto de matriculación y la desaparición de un Plan Renove que estimulaba la compra y que se retiró sin utilizar los 200 millones presupuestados, por desidia del propio Ejecutivo. Exactamente lo mismo que ocurre con un Plan MOVES II para coches electrificados, que por estar

en función de la población de las CCAA y no de la demanda, como sería lo lógico, hace que se pierdan muchas solicitudes de compra. Todo ello, a pesar de que la hoja de ruta con la que sueña Sánchez, con o sin infraestructuras, es que en 2023 circulen por España 250.000 coches eléctricos, y cinco millones a finales de la década. Un mensaje que no sólo crea confusión en el comprador, sino que a base de impuestos le castiga fiscalmente si elige comprar un diésel o un gasolina. De ahí que no sea de extrañar que más de 300.000 vehículos de segunda mano, de los cuales un 50 por ciento tiene más de 10 años de antigüedad, sean los más vendidos. Motivo por el cual a nadie sorprende que la caída más notable sea la de ventas a particulares. Particulares que batan récords de ahorro a la espera de tiempos mejores. Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), el ahorro de los hogares españoles en 2020 alcanza el 15 por ciento de la renta disponible. Por eso el sector del automóvil pide al Gobierno un plan estructural que reactive el mercado y retire de las calles tanto vehículo viejo, inseguro y contaminante. Está muy bien, y es fundamental para el país apostar por los eléctricos, pero con una transición ordenada que permita llegar a la descarbonización de la movilidad con muchos vencedores y pocos vencidos.

A nadie sorprende que la caída más notable sea la de ventas a particulares. Particulares que batan récords de ahorro a la espera de tiempos mejores. Según datos del INE, el ahorro de los hogares españoles en 2020 alcanza el 15 por ciento de la renta disponible. Por eso el sector del automóvil pide al Gobierno un plan estructural que reactive el mercado.

### Al detalle



#### UN CAMPEONATO QUE PROMETE

Arrancó el nuevo campeonato Extreme E con un formato marcado por el espectáculo en el que los y las pilotos de nuestro país han tenido un papel más que destacado. La victoria se la llevó el equipo de Rosberg, pero en el segundo escalón del podio acabó Cristina Gutiérrez haciendo equipo con Sebastian Loeb. La participación de Carlos Sainz y Laia Sanz se saldó con el cuarto puesto final tras no poder pasar a la final. Y por su parte, la otra española, Christine Giampaoli Zonca, acabó en quinta posición en el equipo que forma con Oliver Bennett.



#### ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS... CRECEN DESPACIO

De los más de 24 millones de turismos que circulan por España, solo 561.000 son híbridos o eléctricos, según un estudio de Unespa. Un dato que, a pesar del crecimiento experimentado en los últimos tiempos, nos deja todavía muy lejos de otros países y con mucho camino por recorrer. Solo Madrid y Barcelona –las provincias con más porcentaje de vehículos limpios– están por encima del 3 por ciento.

### Motor 16

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

Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid  
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92  
Correo electrónico: motor16@motor16.com  
Distribución: Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.  
Difusión controlada por OJD  
Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.  
Depósito Legal: M30.247/983

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



## SUMARIO

Nº 1.795 · 6 al 19 de abril de 2021  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- LAFOTO

### 8.- QUÉ PASA

#### HONDA HR-V

El SUV japonés se renueva por completo, con un estilo más coupé y mecánica híbrida.

### 10.- CUPRA TAVASCAN

La firma española confirma que su segundo modelo eléctrico será el Tavascan.

### 12.- EN PORTADA

#### HYUNDAI TUCSON HEV

El nuevo Tucson, con mecánica híbrida autorrecargable, presume de un empaque a medio camino entre sus rivales de marcas generalistas y los premium.

### 18.- CUATRO RUEDAS

#### AUDI S5 COUPÉ 3.0 TDI

Deportivo con mecánica diésel, etiqueta ECO y comportamiento sobresaliente.

### 22.- CUPRA FORMENTOR

#### VZ E-HYBRID

Híbrido enchufable con prestaciones de primera es lo que ofrece este Formentor VZ.

### 26.- LEXUS UX 300E

El primer eléctrico de la marca japonesa brilla por versatilidad, calidad y confort. Y por unas prestaciones notables.

### 30.- PEUGEOT 2008

#### BLUEHDI 130 CV

El SUV urbano de Peugeot es una alternativa sobresaliente como primer coche en esta versión diésel.

### 32.- VOLVO XC40 T2

Un motor tricilíndrico de sorprendente suavidad es la versión de acceso al SUV sueco.

### 34.- RENAULT ARKANA

Renault lanza un nuevo SUV coupé mezcla de Captur y con el tamaño del Kadjar.

### 36.- BMW M3 Y M4

#### COMPETITION

Comparten el motor de 510 CV, las prestaciones y toda la tecnología para correr y disfrutar.

### 38.- GAMA OPEL 2021

8



36



34



40



26



Además del actualizado Crossland la firma alemana ofrece muchas más opciones capaces de adaptarse a tus exigencias.

### 40.- SKODA OCTAVIA RS

La deportiva versión del Octavia llega con motor diésel de 200 caballos y gasolina o PHEV con 245 en ambos casos.

### 42.- TOYOTA LAND

#### CRUISER 5P 2.8 D VX AUTO

Toyota lanza una versión especial para conmemorar la dinastía del Land Cruiser.

### 44.- VOLVO XC60 B4

Tecnología Mild Hybrid con reducción de consumos para el

XC60, el segundo modelo más vendido de Volvo.

### 46.- KIA EV6

El eléctrico coreano muestra su gama con una versión GT de mayúsculas características.

### 48.- GAMA RENAULT LCV

En la familia de comerciales de Renault hay alternativas para todas las necesidades...

### 50.- LA SEMANA

### 52.- +INTERESANTE MAZDA Y LA INFLUENCIA DEL DISEÑO ITALIANO

La influencia italiana en el diseño de la marca japonesa Mazda se refleja al comparar dos modelos unidos por este hilo conductor, el MX-81 y el MX-30.

### Busca tu marca

AUDI	18
BMW	36
CUPRA	10, 22
HONDA	8
HYUNDAI	12
KIA	46
LEXUS	8, 22
MAZDA	2
OPEL	38
PEUGEOT	30
RENAULT	34, 48
SKODA	40
SUBARU	9
TOYOTA	42
VOLVO	32, 44

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

EQA

# PARA LA GENERACIÓN QUE VIENE.

Descubre el lugar donde el hoy y el mañana se fusionan.

El nuevo EQA, el SUV compacto 100% eléctrico de Mercedes-Benz, con hasta 494 km<sup>1</sup> de autonomía, exhibe un diseño futurista que no resta ni un ápice de protagonismo a un interior rebosante de la mejor tecnología.

Atrévete a vislumbrar el futuro.



EQA 250: consumo eléctrico en kWh/100 km (ciclo mixto): 17,9 - 19,1. Emisiones de CO<sub>2</sub> en g/km (ciclo mixto): 0.

<sup>1</sup>La autonomía en ciudad es de hasta 494 km (WLTP).



## Hamilton se llevó la primera de las 23 carreras

Lewis Hamilton no ganaba la primera carrera de la temporada desde el GP de Australia de 2015 —antes solo lo había logrado en 2008—, y quizás por eso su celebración tras el triunfo en Bahrein, primera de las 23 citas de la F1 en 2021, resultó tan emotiva. Por eso y porque a cinco vueltas del final perdía el liderato al ser rebasado por Max Verstappen, aunque los comisarios ordenaron al holandés devolver la posición ganada al británico por considerar su maniobra no reglamentaria. Y en cuanto a nuestros pilotos, gran papel en general de ambos, aunque con suerte dispar: Sainz acabó octavo con el Ferrari y Alonso debió retirarse por problemas de frenos en su Alpine.





**TOYOTA YARIS CROSS ADVENTURE**

El Yaris Cross ofrecerá una versión Adventure cuya imagen se personaliza con llantas grises de 18 pulgadas, protectores en frontal y zaga, raíles de techo cromados y un interior más refinado donde predomina el negro y la tapicería incluye zonas de piel.

**EL NUEVO SL, A PUNTO**

La octava generación del Mercedes-AMG SL última su desarrollo en un centro para pruebas invernales en Suecia. Tiene un interior de configuración 2+2 plazas, capota de lona y tracción total completamente variable 4Matic+, y su puesta a punto final se trasladará ahora al circuito de Nürburgring.



**ASTON MARTIN VANTAGE F1 EDITION**

En mayo, y con un precio en Alemania de 162.000 euros, comienzan las entregas del Vantage F1 Edition, que rinde tributo al regreso de la marca 60 años después a la Fórmula 1, donde este año el Vantage oficiará de coche de seguridad. Su motor 4.0 Twin-Turbo V8 rinde 535 CV –25 más que en el modelo normal–, y el kit aerodinámico genera 200 kilos más de carga a máxima velocidad. Además, estará disponible en versiones Coupé y Roadster.



Las llantas de 21 pulgadas, el kit aerodinámico y detalles en carbono le diferencian.



**Perfil más coupé y mecánica e:HEV**

**Nuevo Honda HR-V: exclusivamente híbrido**

Honda sigue desvelando información del nuevo HR-V, que estará a la venta a finales de este año y cuyo aspecto interior y exterior por fin conocemos. Así, por ejemplo, hay cambio de rumbo en su carrocería, que ahora adopta un estilo SUV coupé para dar más sensación de dinamismo, al tiempo que integra detalles ya vistos en modelos reciente de la firma nipona, como los faros delanteros y la parrilla frontal fusionados con las aletas delanteras. Ade-

más, los diseñadores han buscado la sencillez de líneas, evitando elementos que pudieran provocar sombras y minimizando la cantidad de elementos a la vista. Un ejemplo: el tirador del portón, las dos luces de la matrícula y la cámara trasera forman un solo conjunto. El nuevo HR-V recurre a una versión actualizada de la plataforma global de Honda para modelos del segmento B, y la disposición del depósito de combustible en posición

central permite optimizar la amplitud de un interior que la marca define como "más cómodo que nunca". Por ejemplo, las lunas se han diseñado para que entre más luz, el capó es más plano para aumentar la visibilidad durante la conducción y las salidas de aireación se reubican para que el flujo de climatización sea mejor. Sobre la mecánica, Honda no entra en detalles, pero confirma que el HR-V será exclusivamente híbrido, con la tecnología e:HEV.



Las instrumentación va más cerca del campo de visión y los mandos del salpicadero buscan un uso más seguro e intuitivo.



La luna posterior tendida le da un cierto aire coupé, y las manetas de las puertas traseras van camufladas.

**PARA PENSAR**

3

vehículos diferentes fabricará Volkswagen Navarra desde finales de este año.

Al Polo y el T-Cross se sumará en pocos meses el Taigo, nombre que la casa alemana ha dado por fin a su nuevo SUV deportivo de silueta coupé, basado en el modelo Nivus de Brasil. El Taigo será desvelado en verano.

**EL PUNTAZO**



De cara al 'Easter Jeep Safari 2021', Jeep y Jeep Performance Parts han creado varios 'concept cars', como el Wrangler Magneto, con motor eléctrico de 285 CV y baterías con 70 kWh de capacidad.

**Eléctrico y con tracción Direct4**  
**Lexus desvela el prototipo LF-Z Electrified**

Hasta 2025, Lexus lanzará veinte modelos nuevos o rediseñados, incluidos vehículos cien por cien eléctricos –serán más de la mitad de los coches que lleguen–, híbridos enchufables e híbridos autorrecargables, centralizando desde marzo de 2024 sus equipos de tecnología, diseño y planificación en un nuevo centro empresarial y de I+D en Shimoyama (Japón). Esa nueva visión más electrificada de la firma nipona toma forma en el LF-Z Electrified, un prototipo eléctrico que acaba de ser desvelado y que

incorpora características técnicas y de diseño que Lexus tiene previsto poner en práctica para 2025. Entre sus avances figura una plataforma específica para vehículos eléctricos que logra un rendimiento dinámico superior gracias a la ubicación idónea de la batería y el motor eléctrico, así como la tracción total Direct4 y otras funciones innovadoras de información y entretenimiento que estarán a disposición de sus clientes en el futuro. Lexus ha anunciado que reforzará sus gamas principales de berlinas y modelos

crossover, y que también explorará la posibilidad de comercializar nuevos tipos de vehículo, como deportivos, automóviles pensados para chóferes y otros de categorías totalmente

Potencia de 400 kW –544 CV–, par máximo de 700 Nm y batería de 90 kWh –carga a 150 kW– con 600 kilómetros de autonomía.



nuevas. La marca, además, aspira a alcanzar la neutralidad de carbono en el conjunto del ciclo de vida de todos sus modelos en 2050.

**Emplea ya la plataforma SGP**  
**Así es la sexta generación del Subaru Outback**

En mayo llega a los concesionarios de la firma japonesa el nuevo Outback, primera generación construida sobre la Plataforma Global de Subaru (SGP), lo que debe implicar ventajas en términos de seguridad, confort y calidad de rodadura. Según la marca mejora la amplitud tanto en el habitáculo –11 milímetros extra de hueco para piernas en la segunda fila y 30 más de anchura delante al nivel de las caderas– como en el maletero, que crece a 522 litros –10 más que antes– y tiene un portón eléctrico que abre 30 milímetros más. Siguiendo con las cifras, la altura libre al suelo pasa a ser de 213 milímetros, y también se optimizan los ángulos 'off road': 19,7 grados tiene el de ataque y 22,6 el de salida. Asimismo, la capacidad de remolque alcanza los 2.000 kilos, y su sistema de tracción total X-Mode cuenta con dos modos: Snow Dirt –nieve y barro profundos– y Deep Snow Mud –nieve y barro profundos–. Porque el nuevo Outback combina también la tracción integral permanente Subaru All Wheel Drive y el cambio automático Lineartronic de

tipo CVT –ocho marchas prefijadas– con un motor bóxer de gasolina, aunque el 2.5 de 169 CV con inyección directa tiene un 90 por ciento de piezas nuevas.



Son nuevos el sistema EyeSight con 11 funciones de seguridad y la pantalla central táctil vertical de 11,6 pulgadas.





**EL SKODA KUSHAQ DEBUTA EN INDIA**

Skoda ha presentado en India el Kushaq, un SUV de talla media basado en la plataforma MQB-AO-IN, que es una variante específica para ese país de la empleada en Europa por Kamiq o Scala. Usará motores TSI de gasolina, también de producción local.

**ACTUALIZACIÓN DEL TAYCAN**

Los primeros Taycan serán actualizados de forma gratuita por Porsche, para que disfruten de mejoras introducidas de serie en su deportivo eléctrico desde septiembre de 2020, y que afectan a suspensión neumática adaptativa, control de chasis, planificador de carga, protección de la batería, navegador...



**Será su segundo eléctrico, tras el Born**

Cupra confirma el crossover **Tavascan**

Seat S.A. lanzará dos vehículos cien por cien eléctricos de aquí a 2025. Uno de ellos es ya conocido tras su presentación en el Salón de Fráncfort de 2019 como 'concept car', el Cupra Tavascan, pero la joven firma deportiva española acaba de confirmar que el proyecto sigue adelante, y que el diseño creado en su día por Alejandro Mesonero-Romanos desembocará finalmente en 2024 en un modelo de serie, con carrocería crossover y plataforma MEB, común a otros eléctricos puros del consorcio alemán co-

mo los Volkswagen ID.3 e ID.4, los Audi Q4 e-tron y Q4 e-tron Sportback, el Skoda Enyaq iV y, dentro de la propia firma de Martorell, el Cupra Born, que llegará al mercado a finales de este año. El segundo modelo eléctrico anunciado por Wayne Griffiths, máximo responsable de Seat y Cupra, estará listo en 2025 y será un vehículo ur-

bano, que debería tener un precio entre 20.000 y 25.000 euros y del que solo se avanza un boceto. La planta donde se fabricará este coche será anunciada en los próximos meses, y quizás entonces sepamos con qué marca nacerá:

Seat o Cupra



▲▼ Arriba, primer boceto de un eléctrico urbano que lanzará la compañía —no se concreta la marca— en 2025. Abajo, el Cupra Tavascan, previsto para 2024.



Más **versiones en las gamas** de Seat Ateca y Tarraco, y Cupra Formentor

Por un lado, Seat añade a las gamas Ateca y Tarraco el motor de gasolina 2.0 TSI de 190 CV ligado al cambio DSG de siete marchas y la tracción total 4Drive, que permite acelerar de 0 a 100 km/h en 7,0 segundos en el primero —disponible solo con acaba-

do FR— y en 7,8 en el segundo —acabados Xcellence y FR—. Y si el consumo medio WLTP arranca en 7,6 l/100 km en el Ateca, en el Tarraco lo hace en 7,8. Por otro lado, la gama del Cupra Formentor recibe dos nuevas versiones de gasolina

—2.0 TSI 190 DSG 4Drive y, ya como Formentor VZ, 2.0 TSI 245 DSG con tracción delantera— y otras dos diésel —2.0 TDI 150 con cambio manual, tracción delantera y gasto WLTP desde 4,7 l/100 km, y 2.0 TDI 150 con caja DSG y tracción 4Drive—.



◀ Junto a estas líneas, el Cupra Formentor, que multiplica ahora su oferta de versiones. Más a la izquierda, el nuevo Seat Ateca 2.0 TSI 190 DSG 4Drive.



**NUEVO TOYOTA YARIS ELECTRIC HYBRID ELEGIDO COCHE DEL AÑO EN EUROPA 2021**



POR

**150 €** AL MES

48 cuotas. Entrada: 5.790,90 €. Última cuota: 8.104,46 €. T.I.N.: 6,5%. \*T.A.E.: 7,67%.

INCLUYE:

**4 AÑOS DE MANTENIMIENTO  
4 AÑOS DE GARANTÍA**



Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km): 85 – 112 (WLTP). Consumo medio (l/100 km): 3,8 – 4,9 (WLTP).

\*Precio correspondiente a Nuevo Toyota Yaris Electric Hybrid Active Tech. Precio por financiar: 18.000€ (PVP al contado sin servicios: 18.700€). Entrada: 5.790,90€. TIN: 6,5%. TAE: 7,67%. 49 meses: 48 cuotas de 150€/mes y última cuota: 8.104,46€. Comisión de apertura financiada (2,75%): 335,75€. Importe total del crédito: 12.544,85€. Importe total adeudado: 15.304,46€. Precio total a plazos: 21.095,36€. Coste total del crédito: 3.095,36€. Importe de los intereses: 2.759,61€. Sistema de amortización francés. Oferta financiera con el producto Toyota Easy de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. Capital mínimo a financiar 8.500€. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Incluido paquete Toyota Easy Plus con 4 años de Garantía, 4 primeros mantenimientos (un mantenimiento cada 15.000km o un año, lo que antes suceda) y 4 años de asistencia de carretera. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Oferta válida hasta 30/04/2021 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 – Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulta en tu concesionario habitual o en toyota.es. Los niveles de consumo de combustible así como de emisiones de CO<sub>2</sub> se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos de la normativa Europea. Para más información o si está interesado en los valores de un vehículo con distinto acabado, por favor contacte con Toyota España, S.L.U. o su concesionario Toyota. El tipo de conducción junto con otros factores (condiciones de carretera y meteorológicas, tráfico, conducción del vehículo, equipo instalado después de la matriculación, carga, número de pasajeros, etc.) juega un papel en el consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>.

# Ahora sí que tiene 'chispa'



Agradecemos que arriesgue con su diseño para desmarcarse de lo habitual, pero sobre todo del nuevo Tucson destacamos las posibilidades que brinda esta novedosa variante híbrida autorrecargable, que ofrece un gran rendimiento y algo de mesura en los consumos. Y el conjunto presume ahora de un empaque a medio camino entre sus rivales de marcas generalistas y los premium.

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

Mucho han cambiado las cosas en el nuevo Tucson. Sigue siendo un SUV del segmento C que ha crecido muy ligeramente en tamaño, pero no pasa precisamente desapercibido. Ha decidido 'arriesgar' como nadie en cuanto a diseño se refiere. Después de los enormes 'riñones' de la nueva Serie 4 de BMW, quizás haya sido lo más comentado del momento. Su generosa parrilla incorpora hasta diez secciones independientes de luz día. Y no se queda ahí la cosa. Su exterior combina líneas rectas, curvas y ángulos de una manera que gustará más o menos, pero que sin duda logra llamar la atención.

El segundo punto es tecnológico. La nueva plataforma permite incrementar su dotación con nuevos asistentes, y llega el desembarco de la electrificación. Y no nos referimos a la más humilde, la de 48V que ya presentaba la generación anterior. Nos referimos a la de 'verdad', con un híbrido enchufable que llegará más adelante y un híbrido autorrecargable que protagoniza nuestro análisis.

Y antes de entrar en materia, un punto de cordura antes de evitar sobresaltos. Nuestra unidad no se priva de nada, pues tiene tracción total, cambio automático y el acabado superior Style; por eso la factura alcanza los 48.600 euros -43.500 con descuento-. Aunque quizás te sirva esta tecnología pero con tracción delantera, lo

que da opción a acabados más modestos que rebajan el precio de salida hasta los 37.000 euros -31.900 con promociones-. Una diferencia muy significativa.

Efectivamente es la primera vez que este modelo presume de una arquitectura híbrida de estas características. Y la comparte con el nuevo Santa Fe y con 'familiares' cercanos como el Sorento de Kia. El punto de partida es el conocido bloque 1.6 TGD I, que sirve para toda la gama. Cuenta con una eficiente distribución variable de las válvulas y eroga 180 CV. A su lado, más humilde en tamaño y rendimiento, el propulsor eléctrico rinde 60 CV. Y en función de las necesidades funcionará uno, el otro o los dos a la vez. La potencia máxima total es de 230 CV.

El motor eléctrico se alimenta con la energía que le llega desde una batería de iones de litio de 1,49 kWh de capacidad. Se recarga por efecto de la frenada regenerativa o por la acción del propio bloque térmico si es necesario.

Todo ese conglomerado se gestiona por medio de una transmisión automáti-

ca de seis relaciones. Y aquí hay un detalle que me gusta. A diferencia de muchos de sus rivales, que apuestan por un variador continuo, en este caso se trata de una caja con convertidor de par que, personalmente, considero más agradable, sobre todo cuando salimos fuera de la urbe y actuamos sobre las levas del volan-



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Le gusta con fuerza esta versión híbrida autorrecargable del nuevo Hyundai Tucson, que convence por su eficiencia en ciudad y sus alrededores, y por sus buenas maneras dinámicas, su rendimiento y el confort general en carretera. Su atractivo se completa con una dotación tecnológica muy avanzada, una presentación exquisita y una magnífica habitabilidad.

## PRECIO

48.600 €

## NUESTRA VALORACIÓN

EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 145 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	ACABADO	+	-
	*****	*****		
	*****	*****		
	*****	*****		
	*****	*****		
	*****	*****		
	*****	*****		

Rendimiento del sistema híbrido. Confort de marcha. Buena dinámica. Frenos. Dotación de serie. Etiqueta ECO. Habitabilidad.

Consumo en conducción dinámica. Equipamiento cerrado. Limitadas aptitudes 'off road'. Adorno incómodo en los respaldos delanteros.



▲▼ El maletero ofrece 616 litros si sumamos los huecos debajo del piso de carga. Las llantas de 19 pulgadas son de serie.



¿OFF ROAD?  
BIEN POR PISTAS DE TIERRA, PRESENTA LOS MODOS NIEVE, BARRO Y ARENA, Y UN CONTROL DE DESCENSOS. PERO NADA MÁS...

INTERIOR  
LA PRESENTACIÓN ES TOTALMENTE DIGITAL Y ESTÁ MUY CUIDADA. LA ERGONOMÍA TAMBIÉN ES MUY BUENA



▲▲ Tanto el cuadro de mandos como la pantalla táctil del salpicadero tienen 10,25 pulgadas. Algunas funciones son muy innovadoras. El cambio automático se gestiona por medio de estos mandos con tecnología shift-by-wire.



▲► Es la primera vez que el Tucson recurre a un sistema híbrido autorrecargable. Su habitabilidad es una de las mejores del segmento SUV compacto, y cuenta con algunos detalles prácticamente premium, como climatización automática en las plazas traseras.



▲ Este mando en la consola central activa los programas Eco y Sport, por un lado, y los perfiles Nieve, Barro y Arena, por el otro.

te para disfrutar de mayor protagonismo con la función secuencial.

Primer punto. ¿El sistema es eficiente? Sí, los es, pero esperábamos una cifras de consumo más atractivas. Ojo, que los 7,5 litros de media durante la prueba no están nada mal para un vehículo de 230 CV y más de 1.700 kilos de peso. Pero también es cierto que ese dato se dispara en cuanto nos salgamos de una conducción digamos que eficiente. Y eso que el aporte eléctrico es bastante intenso. No se puede forzar un modo de desplazamiento exclusivamente eléctrico, al menos con un mando. Sí se puede regular si somos cuidadosos con el acelerador, pero es complicado llegar a cubrir un par de kilómetros.

El Tucson HEV sí que brilla en cuanto a rendimiento, con unas cifras que incluso han mejorado las oficiales. Acelera de forma contundente, empuja siempre y recupera con fuerza. Y como lo hace siempre

con progresividad y suavidad, no lo transmite en forma de sensaciones... pero lo hace. Acelera de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos y recupera de 80 a 120 km/h por debajo de los cinco segundos. Son números que no esperábamos, como tampoco su capacidad de frenada, sencillamente notable.

Y ya que estamos en plena faena, señalar que su dinámica combina con equilibrio la agilidad y el confort. No es un dicho sin más. Ahora incorpora una suspensión adaptativa que juega a favor. No es fácil que la carrocería balancee, y si apostamos por el perfil Sport su talante es algo más firme. El trabajo de la tracción total también es un aliado de calado, aunque si nos 'pasamos' tiene tendencia a subvirar –tirar de morro en las curvas– y la electrónica entra en acción de inmediato.

El sistema híbrido va por 'libre', pero el conductor sí que puede variar ligera-

mente la personalidad del vehículo. Al mencionado modo Sport añade otro Eco, que tiene más lógica en ciudad o autovía. Además, ofrece tres programas enfocados para circular por superficies de baja adherencia: Nieve, Barro o Arena. En perfil 'off road', casi lo de siempre. Su modesta altura respecto al suelo –17 centímetros– y los neumáticos 235/50 R19 de uso 'asfáltico' no invitan a arriesgar demasiado. No obstante, superará las expectativas de muchos propietarios si se deciden a exigirle de verdad; y los acostumbrados a hacer auténtico todoterreno ni siquiera lo contemplarán...

Hemos entrado de lleno con el sistema híbrido y la 'acción', aunque no se puede pasar por alto otro de sus puntos fuertes: la habitabilidad y el salto cualitativo en calidad y dotación. Como ya suele ser habitual, el cuadro de mandos es digital y configurable en su presentación. Lo que



▲ El sistema híbrido ofrece un gran rendimiento, aunque su eficiencia en cuanto al consumo va perdiendo eficacia cuanto más nos alejamos de la ciudad y sus alrededores.

ya no es normal, y nos encanta, es que al accionar el intermitente parte de la pantalla nos ofrece imágenes reales del lado correspondiente, ampliando la seguridad por controlar mejor el ángulo muerto.

La calidad es soberbia, superior a muchos rivales también generalistas. El único 'pero' lo encontramos en los acabados

en negro brillante, muy atractivos... pero sólo el escaso tiempo en el que no se cubren de polvo. Hay que estar limpiándolos constantemente para que luzcan.

Las butacas delanteras son amplias, tiene ajuste eléctrico, están calefactadas y ventiladas... pero me gustaría conocer al que ha diseñado el adorno metálico en

la parte interior del respaldo. No porque no me guste; el problema es que al frenar con fuerza te lo 'clavas' en la espalda.

Detrás es uno de los modelos más amplios de su segmento, aunque la banqueta es fija –debajo se ubica la batería de 1,49 kWh–. Sí que se puede regular la inclinación del respaldo 40/20/40. Por su parte, el maletero ofrece 616 litros, tiene doble fondo –para guardar incluso el estor cubreequipaje– y el portón cuenta con apertura y cierre eléctricos.

Por último, destacar su amplia dotación de serie. Esta versión con tracción total sólo se combina con el acabado Style, que lleva de todo porque el equipamiento está cerrado. Lo borda en seguridad, también en confort y, ya indispensable, en conectividad, con Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos, o el servicio Blue-Link, que nos permite gestionar funciones del vehículo desde el móvil.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

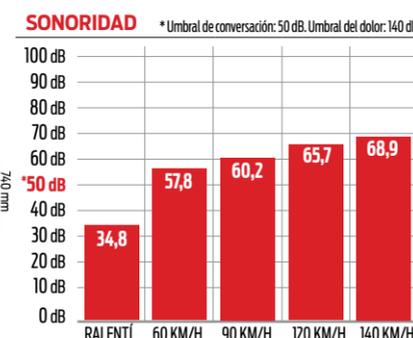
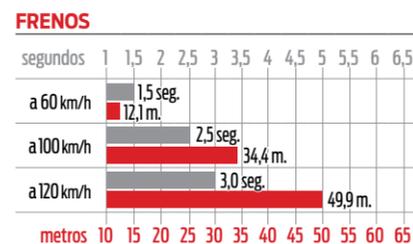
<b>MOTOR DE COMBUSTIÓN</b>	<b>1.6 TGD I</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Diámetro x carrera (mm)	75,6 x 89,0
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Compresión	10,5 a 1
Potencia máxima/rpm	180 CV / 5.500
Par máximo/rpm	270 mkg / 1.500
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	<b>Síncrono de imán permanente</b>
Posición	Delantera
Voltaje máximo (V)	270
Potencia máxima (kW - CV)	44,2 - 60
Par máximo (mkg)	26,9
<b>BATERÍA</b>	<b>Iones de litio</b>
Voltaje nominal (V)	270
Número de celdas	n.d.
Peso de la batería (kg)	55
Capacidad (kWh)	14,9
Autonomía en modo EV (km)	n.d.
<b>POTENCIA MÁX. CONJUNTA TRANSMISIÓN</b>	<b>230 CV</b>
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, de 6 velocidades
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 291 mm / Discos 302 mm
<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	235/50 R19
Llantas, aleación	7,5x19"
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.709
Capacidad del depósito (l)	52
Relación peso/potencia (kg/CV)	7,4
Maletero (l)	616 / 1.795

### EQUIPAMIENTO

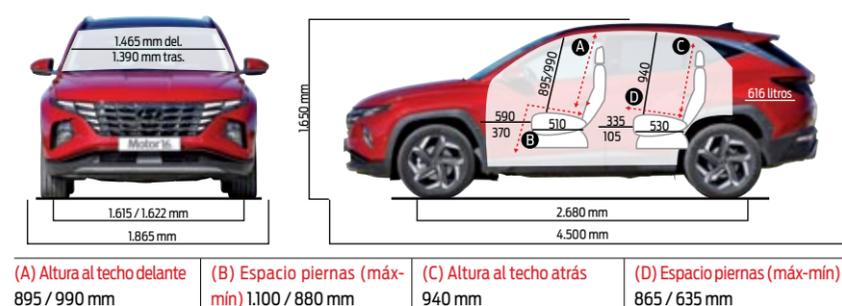
	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10,25 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Cargador inalámbrico	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED	▲		
Android Auto y Apple CarPlay	▲		
Llantas de 19 pulgadas	▲		
Techo solar panorámico	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador trizona	▲		
Portón eléctrico	▲		
<b>SEGURIDAD</b>			
Monitor de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Asistente de seguimiento de carril	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente arranque en pendiente	▲		
Control de descensos	▲		
Aparcamiento asistido	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Retrovisor interior electrocrómico	▲		
Control de crucero con Stop&Go	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión 360 grados	▲		
Control por voz	▲		
Asistente de salida segura	▲		
Airbag central delantero	▲		
Airbag frontales, laterales y cortina	▲		

### BANCO DE PRUEBAS

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	193 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	15,4
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,5 (8,3)
Recorriendo (metros)	120
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	13,5
1.000 m desde 40 km/h en D	26,1
De 80 a 120 km/h en D	4,9
Recorriendo (metros)	135
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 2%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 23,9 km/h de promedio	7,1
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	6,1
Conducción dinámica	12,2
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	8,2
A 140 km/h de crucero	9,5
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,5
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	693
<b>CONSUMOS OFICIALES WLTP</b>	
Media de velocidad baja / media	6,8 / 5,6
Media de velocidad alta / muy alta	5,4 / 7,5
Ciclo combinado	6,4



### MEDIDAS



## EN COMPARACIÓN CON...

	HYUNDAI TUCSON 1.6 TGD I HEV 230 CV AT6 4x4 STYLE	FORD KUGA 2.5 FHEV 190 CV AT 4x4 TITANIUM	HONDA CR-V 2.0 I-MMD 4x4 LIFESTYLE	TOYOTA RAV4 ELECTRIC HYBRID 220H 4x4 ADVANCE
<b>Precio</b>	48.600 euros (43.500 descuento)	37.472 euros (33.662 descuento)	45.435 euros (43.645 descuento)	41.550 euros (36.900 descuento)
<b>Cilindrada</b>	1.598	2.488	1.993	2.487
<b>Potencia gasol.</b>	180 CV / 5.500 rpm	152 CV / 5.500 rpm	145 CV / 6.200 rpm	177 CV / 6.000 rpm
<b>Potencia eléc.</b>	60 CV	125 CV	184 CV	120 CV + 54 CV
<b>Potencia total</b>	230 CV	190 CV	184 CV	222 CV
<b>Cambio</b>	Automático, 6 velocidades	Automático, variador continuo	Automático, variador continuo	Automático, variador continuo
<b>Consumos</b>	6,4 l/100 km (WLTP)	5,7 l/100 km (WLTP)	7,1 l/100 km (WLTP)	5,7 l/100 km (WLTP)
<b>Emisiones</b>	145 g/km CO2	130 g/km CO2	161 g/km CO2 <sub>www</sub>	131 g/km CO2
<b>Autonomía</b>	812 kilómetros	789 kilómetros	802 kilómetros	964 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	193 km/h	196 km/h	180 km/h	180 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	8,3 segundos	10,0 segundos	9,0 segundos	8,1 segundos
<b>Maletero</b>	616 litros	411-581 litros	497 litros	580 litros
<b>Dimensiones</b>	4.500 / 1.865 / 1.650 mm	4.629 / 1.883 / 1.680 mm	4.600 / 1.855 / 1.689 mm	4.600 / 1.855 / 1.685 mm
<b>Batalla</b>	2.680 mm	2.710 mm	2.662 mm	2.690 mm
<b>Diámetro giro</b>	10,9 metros	11,5 metros	11,0 metros	11,0 metros
<b>Depósito comb.</b>	52 litros	45 litros	57 litros	55 litros
<b>Peso</b>	1.709 kilos	1.701 kilos	1.743 kilos	1.725 kilos
<b>A favor</b>	El salto cualitativo es enorme en esta nueva generación del Tucson. El sistema híbrido ofrece un gran rendimiento, mayor del esperado, y su dinámica convence por agilidad y confort de marcha. Su dotación tecnológica es muy generosa.	Si analizamos lo que ofrece y lo que cuesta, la relación es imbatible en el Kuga. Ofrece una buena habitabilidad y la segunda fila tiene regulación longitudinal. Su sistema híbrido ofrece un buen rendimiento y un magnífico consumo. Dinámicamente es muy ágil.	De salida goza de un cartel más exclusivo que el resto, está bien rematado, insonorizado y acabado, y resulta muy amplio en su interior. Ofrece un rodar muy suave y tremendamente confortable. Su sistema eléctrico es el más activo de todos.	Toyota lleva décadas ofreciendo tecnología híbrida autorrecargable, y eso se nota en el agrado y suavidad del sistema, además de contener mejor que nadie los consumos. Se rodea de una dotación muy completa, sobre todo en materia de seguridad.
<b>En contra</b>	El consumo está bien si realizamos una conducción sosegada, pero se dispara más que en sus rivales si nos 'animamos' al volante. Esta versión sólo se asocia con el acabado Style, y el precio...	Es algo menos potente que la mayoría de sus rivales, y por eso cede algo de terreno en las prestaciones. La batería tiene menos capacidad. El estor cubre-equipajes es una lona que va fijada al portón y resulta demasiado frágil.	El consumo medio homologado del SUV de Honda es algo más alto que el de sus rivales en estas páginas. Dinámicamente es estable, pero menos ágil, y es el que ofrece una faceta de uso 'off road' menos cuidada.	El rendimiento es algo inferior al de sus rivales y el cambio no resulta demasiado agradable si incrementamos el ritmo, porque multiplica la sonoridad. La batería de níquel e hidruro es muy fiable, pero más pesada.



### EL DETALLE

#### ESTACIONAMIENTO Por control remoto

Una de las novedades del nuevo Hyundai Tucson es la función de estacionamiento inteligente remoto, muy útil cuando el espacio es ajustado y nos impide abrir las puertas con holgura tras aparcar. Para ello debemos situar el vehículo delante del hueco elegido en batería; y luego mantenemos pulsado el mando que activa la cámara cenital,

salimos del vehículo, cerramos la puerta y, desde el mando a distancia, activamos el modo Hold, que arranca el Tucson de manera remota. Tiene un mando de avance y otro de retroceso para maniobrar.



### SI ME LO QUIERO COMPRAR

#### COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 0,93 euros/km. Coste km total: 1,11 euros/km.

#### SEGURO

Seguro a terceros: 204 euros/año. Seguro a todo riesgo: 401 euros/año con franquicia de 295 euros.

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

#### DATOS DEL COMPRADOR

**HYUNDAI**  
Hyundai España, S.A.  
C/ Quintanapalla, 2. 28050-Madrid.  
Tlf: 91 360 52 60

#### RED DE POSVENTA

105 puntos de asistencia en toda España.

#### GARANTÍA

Cinco años sin límite de kilometraje  
[www.hyundai.es](http://www.hyundai.es)



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 49.160 EUROS**

# Deportivo, ECO... y di ésel



## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>3.0 TDI</b>
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.967
Alimentación	Iny. dir. por rail común, compresor eléctrico, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	347 CV / 3.850
Par máximo/rpm	71,4 mkg / 2.500-3.100

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	78,4 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.

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

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	255/35 R19 - 8,5x19"
Marca	Dunlop

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.860
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.705 / 1.846 / 1.368
Capacidad del maletero (l)	410
Capacidad del depósito (l)	58 (AdBlue: 24)

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>250 KM/H</b>
-------------------------	-----------------

<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	13,0
De 0 a 50 km/h	1,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,8 (4,6)
Recorriendo (metros)	79

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	12,0
1.000 m desde 40 km/h en D	23,1
De 80 a 120 km/h en D	3,3
Recorriendo (metros)	95
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	9,5
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,5
En conducción dinámica	16,0
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,9
A 140 km/h de cruceo	8,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	785
<b>CONSUMOS OFICIALES WLTP</b>	
Media de velocidad baja / velocidad media	91/71
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	59/68
Ciclo combinado	6,9



## LA CLAVE

amas@motor16.com

Los coupé deportivos con motor diésel están en vías de extinción. No obstante, todavía hay marcas, como Audi, que apuestan por esta tecnología trabajando para que, en la medida de la posible, sea una solución de movilidad 'verde'. De estos mimbres nació el S5 TDI, que logra una catarata de sensaciones... con etiqueta ECO.

Aunque más de diez marcas han dicho que se olvidan del diésel para siempre, lo cierto es que este carburante mantiene sus ventajas, y hasta las amplía gracias a fabricantes como Audi. El S5 Coupé es la demostración palpable de que, pese a su mala imagen actual, queda diésel para rato.

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

A pesar del maltrato sicológico que ha sufrido el diésel y sus usuarios en los últimos

tiempos, casi siempre desde la propia administración, lo cierto es que la realidad es tozuda y sigue poniéndose de parte de un combustible que en los coches modernos

cumple sobradamente con la normativa medioambiental y permite que a la gente muy viajera le salgan las cuentas mejor que con la gasolina. No vamos a hablar, por falta

de espacio, de los científicos que han declarado que un coche eléctrico contamina hasta un 28 por ciento más que un diésel -en la producción de las baterías y en la electrici-



▲ La doble salida de escape en cada lado de la zaga es meramente estética. Pero queda muy vistosa.

dad que utiliza-, pero sí conviene saber que la web que ha lanzado Transición Ecológica incluye una tabla de comparación de costes de combustibles, donde el diésel se impone, por precio, a la electricidad servida por puntos de carga rápida, que son los habituales en las carreteras.

Así que si hablamos de un deportivo de casi 350 CV con motor diésel nadie se debería escandalizar, porque en 2021, y con decenas de eléctricos llegando a los concesionarios, podemos decir sin miedo a equivocarnos que queda diésel para rato. Y más si los que mantienen viva la llama son modelos como es-

te Audi S5 Coupé con motor TDI V6, tracción total y cambio automático de 8 marchas, una joya de la ingeniería por cuanto recurre, entre otras cosas, a la tecnología de 48 voltios, lo que le permite reducir el consumo en hasta 0,4 l/100

<b>PRECIO</b>	<b>80.855 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> <b>179 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
	COMPORTAMIENTO	*****	Relación entre prestaciones y consumos. Comportamiento seguro y divertido. Calidad total. Etiqueta ECO.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****		





▲▲ Respecto al S5 Sportback, este S5 Coupé ofrece 20 litros menos de volumen de maletero. El motor es un V6, disposición diferente a la de sus rivales directos, con motores '6 en línea'.



**MUY LOGRADO**  
**EL A5 ES UNO DE LOS DISEÑOS MÁS LOGRADOS DE WALTER DE SILVA CUANDO TRABAJABA EN EL GRUPO VOLKSWAGEN, Y LA SEGUNDA GENERACIÓN MANTIENE ESA BELLEZA SERIEDAD GERMANA**  
**EL INTERIOR ES DEMASIADO DISCRETO. EL VOLANTE DEPORTIVO ES OPCIONAL, Y SE ECHAN DE MENOS UNAS LEVAS DE MAYOR TAMAÑO**



◀ En un modelo tan dinámico las levas de cambio deberían ser más grandes. El volante deportivo achatado por abajo es opcional. Hay cinco modos de conducción.



▲ Con suelo deslizante sacaremos partido a la tracción total permanente Quattro. La zaga se muestra nerviosa a veces, sobre todo desactivando el control de estabilidad.



▲ Calidad y buenos materiales son norma en Audi, y el S5 no es una excepción. Pero el espacio atrás es justo, sobre todo en altura.



▲ El cambio automático es el Tiptronic, es decir, que no es de doble embrague. Tiene ocho velocidades.

km a base de recuperar energía o apagar el motor cuando el conductor levanta el pie del acelerador. Más adelante hablaremos de prestaciones y de emociones al volante, pero merece la pena conocer el funcionamiento de este sistema, que permite al S5 lucir la etiqueta ECO de la DGT en su parabrisas. Por ejemplo, el sistema start-stop actúa a velocidades inusualmente altas porque puede apagar el motor por debajo de 22 km/h cuando se llega a un semáforo en rojo. Y a velocidades de entre 55 y 160 km/h, el S5 puede avanzar en modo marcha por inercia –lo que solemos llamar conducción 'a vela'– con el motor apagado durante in-

tervalos de hasta 40 segundos. Y un motor apagado no gasta. En cualquier caso, el consumo del S5 Coupé no es bajo, sobre todo si nuestro subconsciente asocia la palabra diésel a un gasto de mechero. Este deportivo V6 no es ningún mechero, pero la diferencia con un motor de gasolina comparable es concluyente. La llegada de la tecnología Mild Hybrid con batería de 48 voltios también ha permitido utilizar un compresor eléctrico EPC, que apoya al turbocompresor suministrando empuje siempre que haga falta. A diferencia de un compresor convencional, el del S5, estrenado por el SQ7 TDI en 2019, recurre a un pequeño motor eléc-

trico que acelera la turbina del compresor con una potencia de hasta 7 kW. Su tiempo de respuesta es menor de 250 milisegundos, y en ese corto periodo puede acelerar la turbina –que tiene un diámetro de 68 milímetros– hasta las 70.000 rpm. La combinación del compresor eléctrico y el turbocompresor evita vacíos en la entrega de potencia y permite que la generación de par sea instantánea, con un pico de 700 Nm y aceleración de un kilómetro con salida parada en poco más de 24 segundos, llegando a los 1.000 metros a una velocidad de 217 km/h. Y el S5 Coupé TDI acelera de 0 a 100 km/h en un tiempo

que se queda a menos de un segundo del conseguido por el RS 5 Coupé de gasolina, con 450 CV. Lástima que este V6 diésel no ofrezca el refinamiento de un motor equivalente en gasolina, ya que tanto al ralentí como al arrancar –en ciudad, con el stop/start, sucede muy a menudo–, se muestra tosco y ruidosillo. Nada que ver con la sonoridad o la finura del coche a velocidades mantenidas por autovía o autopista, situación en la que el S5 no parece un diésel. Bajo la elegante silueta del S5 encontramos un habitáculo correcto, aunque los más altos tendrán problemas para lograr una postura natural en las plazas traseras debido

a la escasa altura del techo. También nos habría gustado encontrar un salpicadero más deportivo y diferenciado de

otros A5. Y aunque lleva elementos de serie costosos como los faros Matrix LED, el portón trasero automático, el cli-

matizador trizona o el Virtual Cockpit, algunos detalles de equipamiento llaman la atención por ofrecerse con sobrepeso. Es el caso del acceso y arranque sin llave, o que no haya ninguna pintura sin coste extra, pues incluso la blanca es opcional –375 euros– en un coche de 80.000. La suspensión S, con reglas firmes pero para nada radicales, es de serie, y en este caso no hay disponible una suspensión regulable, que por otra parte no se echa de menos. Y respecto a la tracción total permanente Quattro, en situaciones de conducción normales su diferencial central autobloqueante distribuye el par entre los ejes delantero y trasero en

una proporción 40:60. Cuando el sistema detecta un patinamiento, la mayor parte de la fuerza se dirige hacia el eje con mejor tracción. Y en casos extremos, el sistema puede mandar hasta el 70 por ciento del par al eje delantero y hasta el 85 por ciento al trasero, lo que asegura un comportamiento muy eficaz, pero también muy divertido, sobre todo desactivando ayudas y en el modo de conducción Dynamic. En el S5, hablar de potencia diésel es hablar de emoción al volante, de un rendimiento brutal, de una notoria eficiencia, de efectividad, de tecnología a raudales y de las ventajas de su etiqueta ECO. Todo lo demás es palabrería.

### SUS RIVALES



**AUDI S5 SPORTBACK QUATTRO TIPTRONIC**  
 Una buena alternativa a la versión Coupé del S5 es su hermano con carrocería Sportback. Cuesta igual, apenas pierde prestaciones y detrás hay más espacio.  
 Precio **80.855 €**  
 Potencia **347 CV**  
 Consumo **6,9 l/100km**  
 0 a 100 km/h **4,7 seg.**



**BMW M440d xDRIVE COUPÉ**  
 El nuevo Serie 3 Coupé también presume de la etiqueta ECO. Y es algo más barato y su consumo es menor. Además, rebaja una décima la aceleración de 0 a 100 km/h.  
 Precio **76.900 €**  
 Potencia **340 CV**  
 Consumo **5,7 l/100km**  
 0 a 100 km/h **4,6 seg.**



**MERCEDES E 400 d 4MATIC COUPÉ**  
 En la Clase C Coupé el techo de potencia en diésel es de 245 CV, así que hemos elegido el E Coupé. Cuesta algo menos pero no tiene etiqueta ECO. Gasta y corre menos.  
 Precio **79.525 €**  
 Potencia **330 CV**  
 Consumo **6,7 l/100km**  
 0 a 100 km/h **5,3 seg.**

# Impetuosa ecología

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

En la familia Formentor hay dos 'subespecies': las versiones menos potentes y los VZ, a los que podríamos definir como una clase superior por equipamiento, aspecto o motorización. Y al incorporar a la gama de su compacto crossover las dos variantes híbridas enchufables e-Hybrid, a una -la de 204 CV- le toca estar en la mitad inferior mientras que a la otra -la de 245 CV aquí probada- le corresponde integrar el cuerpo de élite, donde hay ya otras dos alternativas mecánicas: 2.0 TSI 245 CV DSG7 y 2.0 TSI 310 CV DSG7 4Drive. Aunque a finales de año los de Martorell pondrán la guinda con el VZ5 de 390 CV.

Entre otras cosas, ser VZ implica disfrutar de una aparien-

Erigido en uno de los fenómenos comerciales del momento, el Formentor ofrece ya una gama con mecánicas para todos los gustos. Ahí entran las versiones híbridas enchufables e-Hybrid, que permiten elegir entre 204 CV y los 245 de la variante VZ, ideal para alternar el uso eléctrico con el máximo disfrute de la carretera.

cia aún más 'seria' porque esa personalización incluye neumáticos 245/40 R19, asientos delanteros con reposacabezas integrados o el volante con sendos botones para arrancar/apagar el motor y elegir el modo de conducción: Comfort, Sport, Cupra e Individual -en los Formentor 'básicos' se hace solo desde la pantalla central-. Y los VZ también vienen con un chasis más 'gordo', pues de serie la amortiguación es

la DCC adaptativa -nada menos que 15 niveles de firmeza por si alguno se siente piloto y quiere adaptar la puesta a punto como Alonso, Sainz o Sordo-, la dirección es progresiva -una gozada atacar puertos de montaña o callejuelas céntricas con 2,1 vueltas de volante entre topes- y los frenos son más potentes: discos delanteros de 340 milímetros -de 312 en los Formentor 'normales'- y traseros

de 310 milímetros -de 272 en la 'subespecie' inferior-. Y ojo, porque toda la gama lleva discos ventilados en ambos ejes, un detalle de lo más 'rasé'.

Con eso ya vemos que por muy híbrido enchufable que sea y por mucha etiqueta 0 de la DGT que luzca, estamos ante un Cupra 'pata negra', y no ante un electrodoméstico con ruedas. Confirmas esa idea cuando accedes a un interior de atmósfera refinada y deportiva, te acomodas en unos asientos excelentes por dureza y sujeción, y te aferras al volante. Aunque si el Formentor VZ 2.0 TSI de 310 CV que probábamos hace unos meses arrancaba con un bello sonido tetracilíndrico, al pulsar el botón del volante en el VZ 1.4 e-Hybrid de 245 CV el sonido es... nada. Porque, por defecto, arranca en eléctrico y



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Un Formentor no es solo deportivo por la imagen de la nueva marca de Seat y su diseño crossover; también lo es por su tacto de conducción o su comportamiento eficaz. Y si elegimos la versión híbrida enchufable más energética, a ello suma unas altas prestaciones... además de la etiqueta 0 y una faceta eléctrica interesante.

## PRECIO **45.350 €**

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

## NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p><b>+</b> Tacto muy deportivo. Comportamiento y prestaciones. Carrocería práctica. Calidad. Equipo de serie. Etiqueta 0.</p>	<p><b>-</b> Precio alto. Reducción del maletero. Consumo al agotar la batería. Depósito justo. Ciertos mandos. Manejo de la pantalla.</p>

el motor de gasolina aguarda su turno. Como debe ser, todo sea dicho.

Curiosamente, tanto la versión de 204 CV como esta de 245 comparten todo a nivel de conjunto propulsor: el 1.4 TSI de gasolina con 150 CV desde 5.000 vueltas, el motor eléctrico de 116 CV, la batería de 13,0 kWh, el cambio automático DSG de seis marchas con

levas... La diferencia en el rendimiento se debe a la electrónica, que en este VZ e-Hybrid permite generar mucha más potencia y 5,1 mkg extra de par máximo. Aunque de eso nos daremos cuenta después, cuando aceleremos a fondo.

Porque ahora seguimos circulando en el programa eléctrico E-Mode, y siempre con empuje suficiente para mo-



## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.4 TSI
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
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	85 kW (116 CV)
Par máximo	330 Nm (33,7 mkg)
Autonomía máx. modo eléctrico	55 kilómetros (WLTP)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad total (útil)	iones de litio - 13,0 kWh (10,8)
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	245 CV / 40,8 mkg

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática DSG, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 340 mm / Disc. vent. 310 mm

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/40 R19 - 8,0x19"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.704
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.450 / 1.839 / 1.511
Capacidad maletero - depósito (l)	345 - 40

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	210 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,1
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,7 (7,0)
Recorriendo (metros)	99
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,9
1.000 m desde 40 km/h en D	25,5
De 80 a 120 km/h en D	4,0
FRENADAS (en metros)	
Desde 60 km/h	13,9
Desde 100 km/h	37,6
Desde 120 km/h	54,4

## CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,9 km/h de promedio	5,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,5
En conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,4
A 140 km/h de cruceo	7,3
Consumo medio (porcentaje de uso 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera) l/100 km	5,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	701
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja / velocidad media	8,3 / 5,6
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	5,6 / 6,8
Ciclo combinado	1,5





▲ De los 450 litros de un Formentor 'normal' a los 345 de las versiones e-Hybrid. Para su tamaño, algo justo.



▲▼ Podemos cargar la batería de 13,0 kWh a una potencia máxima de 3,7 kW, en 3 horas y 42 minutos. Las llantas de 19 pulgadas son de serie.



◀ **ESPÍRITU DEPORTIVO EN COMPARACIÓN CON EL 2.0 TSI DE 310 CV, EL 1.4 E-HYBRID DE 245 CV NO TIENE TRACCIÓN TOTAL Y PESA 60 KILOS MÁS; PERO SIGUE PRESUMIENDO DE APLOMO Y DIVERSIÓN AL VOLANTE ALTA CALIDAD... Y ALTO PRECIO A IGUALDAD DE MECÁNICA HÍBRIDA, EL FORMENTOR VZ SUPERA POR 4.810 EUROS AL SKODA OCTAVIA iV RS** ▼



▲ La instrumentación digital de serie, de 10,25 pulgadas, es muy completa. Y configurable a más no poder.

▲▶ También es de serie la pantalla central táctil de 12 pulgadas, por la que hay que pasar para gestionar casi todas las funciones, como la selección del modo eléctrico o la reserva de energía de la batería. Y en su base hay mandos táctiles sin iluminación.



▲▶ Los Formentor VZ –los más potentes de la gama– integran dos botones en el volante: para arrancar o apagar el motor, y para seleccionar el modo de conducción. Y sus asientos delanteros son específicos.



vernos al ritmo del tráfico. Incluso por autovía. Pero, como ya criticábamos en el Skoda Octavia iV de 204 CV en

el número anterior –comparan plataforma MQB Evo y esquema híbrido–, al rondar los 140 km/h hay que ejercer una

excesiva presión sobre el acelerador –muchos crearán al principio que el coche pierde fuerza– para vencer la resistencia del pedal y 'despertar' al 1.4 TSI. En esa situación –también si aceleramos con ímpetu a cualquier velocidad, si la batería se agota o si seleccionamos ese modo en la pantalla central–, pasaremos a Hybrid Auto, donde el sistema decide qué motor o motores usar. Y en la pantalla –hay que buscar 'Gestor de Batería'– podemos escoger un tercer programa, que llamaremos Hybrid manual, para conservar la carga que tenga la batería en ese momento o fijar el porcentaje que deseemos guardar.

Aprovecharemos para de-

cir que, a nuestro juicio, hay que pasar por la pantalla demasiadas veces y secuenciar demasiados pasos para lograr cosas que deberían ser rápidas e intuitivas. Esa fobia al botón convencional de algunos ingenieros y diseñadores –y el grupo Volkswagen no es ajeno– hace que los mandos de luces sean más engorrosos que una rueda normal, o que para ajustar la temperatura de climatización debamos usar un mando táctil poco preciso y que no se ve por la noche –la otra opción es hacerlo desde la pantalla y dejar de atender la carretera varios segundos–.

Por contra, la instrumentación digital es sublime: visible, completísima, configurable al



▲ Para optimizar la eficiencia, vendrían bien unos neumáticos algo más estrechos, pero los 245/40 R19 le sientan muy bien por agarre... e imagen.

máximo... Si la cifra de la velocidad instantánea tuviese más tamaño, matrícula de honor.

Y puestos a pedir, nos habría gustado una segunda fila algo más ancha –129 centímetros es una cota justita pa-

ra tres adultos– o un maletero que perdiese menos volumen en comparación con otros Formentor. Porque 345 litros para un viaje largo en grupo se nos antojan escasos. No obstante, el habitáculo es amplio

y funcional en general, como debe exigirse a un polivalente crossover de 4,45 metros.

En cuanto a eficiencia, no hemos alcanzado los 55 kilómetros de autonomía eléctrica anunciados, pero sí 44 reales, lo que no está mal. Y conduciendo por ciudad en E-Mode gasta 22,5 kWh/100 km, que reponiendo energía en casa a 18 céntimos el kW da un consumo de 4,05 euros cada 100 kilómetros, equivalente a 3 litros de gasóleo... Tampoco está mal. Pero si la batería se agota, el 1.4 TSI pasa a ser el protagonista, y ahí deberemos contar, por ejemplo, con 7,0 l/100 km en crueros a 120 km/h. Asumible, como los 5,7 l/100 en nuestro exigente re-

corrido mixto partiendo con la batería cargada. Los anchos neumáticos, sin duda, ayudan poco en ese apartado.

En cambio, ayudan mucho a sujetarle al asfalto en las curvas, donde no irá tan redondo como la versión VZ de 310 CV con tracción 4Drive –este VZ e-Hybrid tira más de morro al límite y tracciona un pelín peor al dar gas sin compasión–, pero sí mejor que la mayoría de modelos SUV. Y frena con ganas, cambia bien de apoyos... Agilidad plena. Con prestaciones de órdago, además, pues le medimos 6,7 segundos para alcanzar 100 km/h –anuncia 7,0– y 4 segundos exactos en el '80-120', lo que da gran confianza al rebasar camiones.

## ▶ SUS RIVALES



**AUDI Q3 SPORTBACK 45 TFSIe (245 CV)**

Es el más caro de todos, y comparte mecánica con el Cupra. De ahí que el rendimiento sea parecido –gasto y prestaciones–, o que tenga solo tracción delantera. Buen maletero.

Precio	50.200 €
Maletero	380 litros
Consumo 0 a 100 km/h	1,6 l/100km
	7,3 seg.



**BMW X2 xDRIVE 25e (220 CV)**

Único de los comparados con tracción total, y eso le permite disfrutar de la mejor aceleración pese a no ser el más potente. Tiene también el mejor maletero del cuarteto.

Precio	48.700 €
Maletero	410 litros
Consumo 0 a 100 km/h	1,7 l/100km
	6,8 seg.



**MERCEDES-BENZ GLA 250 E (218 CV)**

Cuesta lo mismo que el BMW y tiene una potencia similar, pero el GLA no disfruta de tracción total. Su gasto es más bajo y su autonomía eléctrica es mayor por su gran batería.

Precio	48.685 €
Maletero	385 litros
Consumo 0 a 100 km/h	1,4 l/100km
	7,1 seg.

# Experiencia a favor

El UX 300e es el primer eléctrico de Lexus, un modelo versátil sobre su carrocería SUV, con el ADN de la marca en cuanto a diseño, calidad y elevado confort. Su potente motor eléctrico le permite ofrecer unas prestaciones notables, con una autonomía real en torno a los 200 kilómetros.

Fede Asensio | fasedensio@motor16.com  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Primer eléctrico de Lexus. Y para ello la marca no ha desarrollado un coche sobre una plataforma específica, sino que se trata de su SUV pequeño, el UX, que además de la variante híbrida autorrecargable –el UX 250h– ofrece ahora ésta totalmente propulsada por un motor eléctrico. Un modelo basado en la experiencia de Toyota y Lexus en la unidad de control de ener-

gía y el sistema de gestión de la batería, abriendo de par en par la puerta a la nueva era de la electromovilidad, en la que Lexus contará con nuevos eléctricos puros e híbridos enchufables (Lexus Electrified). Exteriormente apenas se diferencia del citado UX 250h, con una parrilla distinta –dispone de obturadores inferiores que se abren y se cierran de forma automática según las necesidades de refrigeración para lograr una mejor aerodinámica– y las trampillas de recarga laterales como signos más evidentes. Porque sí, el Lexus eléctrico dispone de una trampilla en cada lateral trasero para adaptar los diferentes tipos de recarga: una para la doméstica –hasta 6,6 kW de potencia– y otra para carga rápida, con el sistema CHAdeMO japonés –hasta 50 kW–.

Por lo demás, el UX 300e mantiene intacta su imagen personal, con un tamaño compacto para su versátil carrocería SUV, con 4,50 me-

tros de longitud y cinco plazas. El habitáculo ofrece el diseño y cuidado característico de la marca, bajo el patrón japonés ‘omotenashi’, por el que diseñan el ambiente interior para el cliente como si fuera un invitado para el hogar. Realmente te sientes bien tratado, con excelentes materiales y ajustes. Incluso los plásticos inferiores muestran una calidad visual notable. Ofrece una posición de conducción elevada, como se espera en un SUV, y cuenta con todos los ajustes

necesarios –eléctricos de serie– para adaptarse a todas las tallas. Y la ergonomía es adecuada, con diferentes teclas de control de funciones en posición ‘de piano’, muy visibles y accesibles. Y es que, por suerte, no todo pasa por la pantalla central de 7 pulgadas –17,8 centímetros–, pequeña para lo que se estila actualmente pero muy visible. Aunque con el uso conseguirás interiorizar su manejo, el mando de con-



## LA CLAVE

fasedensio@motor16.com

*Primer etiqueta 0 de Lexus, se trata de un eléctrico puro sobre la versátil carrocería de su SUV más compacto. Bien dotado, confortable y ágil, ofrece una excelente aceleración y consumos en línea con modelos de rendimiento similar, aunque la autonomía real rondará los 200 kilómetros. Y su precio resulta elevado.*

PRECIO **53.300 €**

NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 0 G/KM	*****
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

## NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p><b>+</b> Comportamiento y tacto agradable de conducción. Acabados interiores. Tres tomas de carga, con dos trampillas independientes.</p>	<p><b>-</b> El Remote Touch Pad de control de funciones es poco práctico. Escasa retención con levas. Recarga rápida máxima de 50 kW. Plazas traseras.</p>

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	ELÉCTRICO 150 KW
Disposición	Delantero transversal
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	300 Nm (30,6 mkg)

BATERÍA	
Tipo de batería / Marca	iones de litio - N.d.
Capacidad de la batería (total)	54,3 kWh
Capacidad de la batería (útil)	N.d.
Peso de la batería (kg)	N.d.
Tiempo de carga (230 V)	24 horas
Tiempo de carga (a 6,6 kW)	9 horas y 35 minutos
Tiempo de carga (a 50 kW)	54 minutos (hasta 80 %)

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
Modos de conducción	3 (Normal, Eco y Sport)

DIRECCIÓN	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	27
Diámetro de giro (m)	10,4

FRENOS	
Delanteros	Discos ventilados (305 mm)
Traseros	Discos (317 mm)
Retención al decelerar	4 niveles

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

RUEDAS	
Neumáticos - Marca	215/60 R17 - Dunlop

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.785
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.495 / 1.840 / 1.545
Capacidad maletero (l)	367

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	160 KM/H
------------------	----------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,9
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,9 (7,5)

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,5
1.000 m desde 40 km/h en D	27,5
De 80 a 120 km/h en D	5,6
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

FRENADA (en metros)	
Desde 60 km/h - 100 km/h - 120 km/h	14,7 - 38,9 - 55,9

SONORIDAD (en dB)	
A 60 km/h - 90 km/h - 120 km/h	58,7 - 61,3 - 66,2

## CONSUMOS

kWh/100 km	
------------	--

EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	18,5

EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	19,8
En conducción dinámica	27,6

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	22,4
A 140 km/h de cruceo	24,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	20,7

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos (oficial)	214 (315)

CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Ciclo urbano	N.d.
Ciclo extraurbano	N.d.
Ciclo combinado (kWh/100 km)	16,8





◀▶ Maletero versátil y de buena capacidad, pues tiene 367 litros en total, 48 más que en el UX híbrido.



▶▶ Dos trampillas, una para las recargas domésticas y CHAdeMO para cargas rápidas, de hasta 50 kW.



**BATERÍA**  
REFRIGERADA POR AIRE, OFRECE 10 AÑOS DE GARANTÍA O UN MILLÓN DE KILÓMETROS. SI EN ESE PERIODO SU RENDIMIENTO CAE DEL 70 POR CIENTO, SE REEMPLAZARÁ POR UNA NUEVA CALIDAD EXCELENTE CALIDAD DE MATERIALES Y PERFECTOS ACABADOS, TODO MARCA DE LA CASA



▶ Instrumentación digital sencilla y muy legible, con información para optimizar la gestión de la batería.



▶ Hace falta acostumbrarse al manejo del Remote Touch Pad para un uso rápido y adecuado.



◀▶ Es cómodo el selector de los modos de conducción, que va situado en la capilla de la instrumentación. Excelentes asientos delanteros, pero espacio longitudinal algo justo en las plazas traseras.



▶ El UX300e se muestra muy ágil en zonas viradas, con una suspensión algo dura, pero con un excelente compromiso de confort.

trol Remote Touch Pad resulta complicado y poco preciso para seleccionar cada menú y función, a pesar de su rápida respuesta.

Delante hay mucha amplitud, pero no tanta detrás, donde el hueco para las rodillas es algo limitado. Pero es la falta de hueco para meter los pies

bajo los asientos delanteros lo que compromete su uso cuando viaja un adulto, limitando el aforo a cuatro pasajeros que no sean niños, al tener que sentarnos con las piernas hacia un lado. El maletero ofrece 48 litros más que en el UX 250h, con un buen volumen –367 litros– y un amplio acceso a pesar de una línea elevada de carga.

El motor eléctrico rinde 204 CV y ofrece una capacidad de aceleración como puede esperarse dado su rendimiento, notable, siendo capaz de acelerar hasta 100 km/h en 7,9 segundos. Una respuesta rotunda, pero muy dosificable, para conducir con mimo, gestionando la respuesta a través de los tres modos de conducción.

Estos se seleccionan desde el mando clásico de Lexus sobre la capilla del salpicadero. Por defecto siempre nos movemos en modo Normal, usando Eco y Sport si buscamos, respectivamente, reducir el consumo o tener una respuesta aún más contundente del acelerador. Tiene levas, con cuatro niveles de retención para ayudarnos en las frenadas, pero no son muy incisivas y no detienen demasiado el coche, incluso a ritmo lento; por lo que el uso de los frenos –regenerativos– es siempre obligado, ofreciendo muy buen tacto de pedal y distancias de frenado reducidas.

El motor transmite la potencia sobre el tren delantero, al que, en apoyo en curva

y si aceleramos de golpe, se le llega a acumular el trabajo, obligando a trabajar a la electrónica para no perder la línea que le marca el volante. Pero su conducción transmite gran confianza, se muestra muy ágil sobre una suspensión tirando a dura pero con un elevado compromiso de confort.

### ▶ SUS RIVALES



**MAZDA MX-30 ORIGIN 145 CV**

El primer vehículo eléctrico de Mazda tiene una tipología semejante a la del UX. Ofrece soluciones funcionales originales. Su autonomía, de 200 kilómetros, es reducida.

Precio	34.375 €
Maletero	366 litros
Consumo	19,0 kWh/100 km
0 a 100 km/h	9,7 seg.



**SKODA ENYAQ IV 80 204 CV**

Diseño, calidad y una carrocería versátil. El SUV compacto y eléctrico de Skoda estará disponible con cuatro escalones de potencia. Hasta 510 kilómetros de alcance.

Precio	45.000 €
Maletero	585 litros
Consumo	16,7 kWh/100 km
0 a 100 km/h	8,7 seg.



**VOLKSWAGEN ID.4 PRO PERFORMANCE 204 CV**

El segundo eléctrico de nueva generación sobre la plataforma MEB es un SUV que arranca con dos escalones de potencia y hasta 501 kilómetros de autonomía.

Precio	43.590 €
Maletero	543 litros
Consumo	17,2 kWh/100 km
0 a 100 km/h	8,5 seg.

Es un coche de maneras muy agradables, con una pisada sólida que permite un ritmo elevado cuando enlazamos curvas de mucho apoyo.

Utiliza una batería de 54 kWh y anuncia 315 kilómetros de autonomía. ¿Una cifra posible? Es factible acercarse con mucho mimo, pero no en unas condiciones normales de conducción, como suele ocurrir en los actuales eléctricos. En ciudad nos hemos movido con un consumo medio de 18,5 kWh/100 km en modo Eco; mientras que en un uso real, respetando los límites legales pero disfrutando de su capacidad de aceleración y sus buenas maneras dinámicas, la media fue de 20,7 kWh/100 km. Con lo que, en la práctica,

hemos podido hacer en torno a 215 kilómetros. Llegamos a apurar hasta que quedaban 8 kilómetros, con la 'ansiedad' que ello produce, pero sin probar lo que indica Lexus: que cuando el ordenador marca 0 kilómetros de alcance, aún queda un remanente del 10 por ciento de energía en las baterías, lo que aporta una tranquilidad extra.

Aunque todavía no son numerosos, encontrar cargadores de 50 kW es sencillo; y, con esa potencia, en una hora hemos cargado hasta un 90 por ciento (36,94 kWh) usando el sistema CHAdeMO –que no admite recargas superiores–. De serie trae dos cables para carga doméstica, donde admite hasta 6,6 kW de potencia.

# Ande yo caliente...



Ni eléctrico –para eso ya está el e-2008– ni electrificado, pero este SUV diésel nos sigue pareciendo una compra lógica. Cabe la familia, va de cine con sus 130 caballos y gasta poquísimo, ingredientes ideales para disfrutar cada minuto y parar lo indispensable en la ruta.

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

Un e-2008 es un eléctrico estupendo, pues entre sus virtudes figura una batería de 50 kWh que da para 325 kilómetros de autonomía WLTP y podemos recargar en postes de 100 kW: media hora para recuperar hasta el 80 por ciento. Haciendo 'la cuenta de la vieja' da que en ese tipo de cargador –difícil hallar uno en España– inyectaríamos 8,66 kilómetros de alcance extra por minuto enchufado. Pues bien, suponiendo que el repostaje del 2008 BlueHDi 130 nos lleve dos minutos –41 litros dan para 854 kilómetros si 'creemos' sus 4,8 l/100 km de media–, cada minuto de gasóleo son 427 kilómetros de alcance.

De acuerdo, en nuestro test ha gastado un poco más, pero esos 5,7 litros de media real apenas dañan nuestro 'perverso' cálculo –359 kilómetros por cada minuto de repostaje tampoco están nada mal–, y encima le sitúan como el SUV de motor diésel más ahorrador de cuantos hemos probado en fechas recientes.

Con eso queremos decir que si buscamos un vehículo



▲ Nos gusta mucho cómo va el 2008: frena y pisa bien, balancea poco...

para movernos libremente por nuestra geografía o más allá, aprovechando cada minuto de nuestro tiempo, la versión

aquí probada es una opción de interés. El nuevo 2008 es más grande que el anterior, y en sus 4,30 metros ya cabe bien

PRECIO	29.307 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>125 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>
	COMPORTAMIENTO *****
	ACABADO *****
	PRESTACIONES *****
	CONFORT *****
SEGURIDAD *****	
CONSUMO *****	
PRECIO *****	

NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Consumo muy bajo. Cambio EAT8 eficaz. Rendimiento. Amplitud interior. Agrado de uso y comportamiento.	Acceso mejorable, sobre todo a fila trasera. Reflejo de la tercera luz de freno. Motor ruidoso. Detalles de acabado.

la familia o el grupo de amigos. Detrás, no obstante, irán mejor dos adultos que tres, pues la anchura al nivel de las caderas se queda en 126,5 centímetros. Y aunque la segunda fila no es corredera –sí lo es en rivales como Citroën C3 Aircross, Opel Crossland o Renault Captur–, damos por buenos los 434 litros de su aprovechable maletero.

El interior es funcional –echamos de menos las salidas traseras de aireación– y moderno, con el puesto de conducción i-Cockpit ya típico de la firma francesa, aunque la nueva instrumentación digital 3D no es tan clara como debería, y sigue habiendo usuarios –no es el caso del que esto escribe– que se quejan de mala visibilidad del cuadro cuando colocan el volante a su gusto. Además, en nuestra unidad de pruebas convivían la buena calidad general y de materiales con ciertos detalles de terminación a mejorar. Problemas de juventud, sin duda.

Y si te pones en marcha, prevalece lo bueno, por más que el motor nos parezca demasiado ruidoso en frío, especialmente al ralentí. Porque el diésel empuja bien y con pro-



▲ Maletero de 434 litros, con formas regulares y ampliable a 1.496 litros. ¿Mejorable? sí, con una banqueta trasera corredera.

gresividad, y se lleva de cine con el cambio automático de ocho marchas, que podemos manejar secuencialmente con las grandes levas del volante. Y eligiendo entre los modos de conducción Sport, Normal y Eco adaptaremos la personalidad del coche: más dinámico o más sosegado. Aunque el 2008 siempre tiende a lo primero, pues su plataforma CMP –común a la del 208– procura una buena pisada y Peugeot ha optado por reglajes firmes de suspensión que reducen el balanceo. La frenada es buena –51,4 metros para detenernos desde 120 km/h– y solo pediríamos que la dirección fuese un poco más directa.

En cuanto a prestaciones,

no alcanza las cifras oficiales pero se queda cerca –hemos medido 9,8 segundos en el '0-100'–, y siempre tendremos la impresión de conducir un vehículo con respuesta ágil, pues firma el '80-120' en 7,2 segundos. Para los amantes de los datos, decir que el e-2008, con sus 136 CV eléctricos, es unas décimas más rápido –9,3 y 6,9 segundos, respectivamente–, pero... ¿adivinarías con cuál alcanzaríamos antes nuestro destino?



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

**B**ien por Peugeot, que permite al usuario elegir entre eléctrico, gasolina y diésel cuando vamos a comprar su nuevo 2008. Aunque redondearían la jugada ofreciendo alguna versión con etiqueta ECO, pues ahora debemos escoger entre 0 y C. Pero de los segundos, esta versión BlueHDi 130 EAT8 nos dará muchas satisfacciones.

## SUS RIVALES



AUDI Q2 30 TDI S TRONIC 116 CV

Es 9 centímetros más corto, tiene un maletero más justo, sale más caro y tiene menos potencia, pero el Audi gasta poco, brilla en calidad y agrado, y es más personalizable.

Precio	31.150 €
Maletero	405 litros
Consumo 0 a 100 km/h	4,7 l/100km
0 a 100 km/h	10,3 seg.



CITROËN C3 AIRCROSS BLUEHDI 120 EAT6 SHINE

No emplea la plataforma del nuevo 2008 sino una anterior, usa un cambio EAT6 más veterano y saca 10 CV menos del BlueHDi 1.5, pero es más barato y tiene segunda fila móvil.

Precio	28.370 €
Maletero	410-520 litros
Consumo 0 a 100 km/h	5,1 l/100km
0 a 100 km/h	10,1 seg.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	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	131 CV / 3.750
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.750

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremlera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	11-----4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 302mm / Disc. 249mm

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de rueda tirada por elemento torsional, con muelles y amortiguadores.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	215/60 R17
Marca	Michelin

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.310
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300 / 1.770 / 1.530
Capacidad del maletero (l)	434 / 1.496
Capacidad del depósito (l)	41 (AdBlue: 15,1)

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	195 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,8 (9,3)
Recorriendo (metros)	165
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,9
1.000 m desde 40 km/h en D	29,0
De 80 a 120 km/h en D	7,2
Recorriendo (metros)	203

## CONSUMOS

	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,4 km/h de promedio	6,1
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,8
En conducción dinámica	8,9
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	5,8
A 140 km/h de cruceo	6,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,7
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	719
<b>CONSUMOS OFICIALES WLTP</b>	
Media de velocidad baja / velocidad media	5,3 / 4,5
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	4,2 / 5,2
Ciclo combinado	4,8



# Dulce tricilíndrico

En la base de la gama XC40 hallamos desde hace poco una versión T2 de gasolina con más atractivo del esperado. Porque su nuevo tricilíndrico 1.5 de 129 CV es un ejemplo de suavidad, el complemento idóneo para un SUV que engancha por calidad y agrado. Y su precio no es disparatado.



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

Considerando que otros SUV de su talla, e incluso algo mayores, rondan los 30.000 euros si equipan motores de gasolina de unos 130 CV, los 38.426 de nuestro protagonista pueden asustar. Pero si en vez de elegir el lujoso Inscription probado optamos por el Momentum, la factura se desploma a 31.950 euros... Y ahí ya empezamos a entendernos, porque hablamos de una firma premium, de un modelo que fue elegido 'Car of the Year 2018' y de un producto que presume de calidad, tecnología e imagen. Y de más cosas, pues un XC40 es un vehículo amplio y funcional, y en solo 4,43 metros encierra un notable maletero de 460 litros –nos gusta el suelo de carga plegable en tres secciones para compartimentar el espacio– y un habitáculo apto para cinco adultos, pues todas las cotas son generosas y el túnel central sobresale poco –lástima que la banqueta trasera no sea más ancha, pues no llega hasta las puertas para habilitar sendas bandejitas en cada extremo–.



▲ El motor es suave y agradable, y casi nadie percibirá que tiene solo tres cilindros. Pero en carretera, su empuje no pasa de correcto; y con carga...

Además, la calidad general es estupenda por materiales y ajustes, los asientos son de primera y presume de ergono-

mía, aunque nos gustaría que hubiese que interactuar menos con la pantalla central vertical, que exige cierta práctica.

<b>PRECIO</b>		<b>38.426 €</b>
<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		
	EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>159 g/KM</b>	<b>COMPORTAMIENTO *****</b>
		<b>ACABADO *****</b>
		<b>PRESTACIONES *****</b>
		<b>CONFORT *****</b>
		<b>SEGURIDAD *****</b>
		<b>CONSUMO *****</b>
		<b>PRECIO *****</b>
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>
	Confort y agrado de uso. Suavidad mecánica. Comportamiento. Amplitud. Calidad. Altura libre al suelo.	
		Prestaciones en carretera justas. Gasto algo elevado. Banqueta trasera estrecha. Opciones caras.

En cuanto al equipamiento, el Inscription trae de todo, aunque si se nos va la mano con las opciones podemos disparar la factura final.

Y también convence el XC40 por agrado de conducción o seguridad en general. Dirección rápida –2,7 vueltas– y precisa, unos frenos solventes –52,9 metros para detenernos desde 120 km/h–, una suspensión suficientemente firme y con poco balanceo pese a tratarse de una versión poco prestacional... Y nos gusta el tarado de los asistentes de conducción, que se entrometen lo justo en la labor del que realmente manda.

Además, los 211 milímetros de altura libre al suelo dan muchas garantías si abandonamos el asfalto. Pero de cara a un uso 'off road' preferimos los 235/60 R17 del acabado Momentum a los 235/55 R18 que llevan Inscription y R-Design, y por supuesto a los excesivos 235/45 R20 de nuestra unidad –opción de 949 euros–.

Porque tanta goma en contacto con el suelo –contacto del bueno, pues los P Zero agarran bien– no ayuda a contener el consumo de una



▲▲ Excelente acabado general, y más en esta versión Inscription, con materiales nobles como la piel o la madera. Los asientos son muy cómodos, pero la banqueta trasera no llega hasta las puertas.



▼ Nuestra unidad montaba neumáticos 245/45 R20, opcionales... y excesivos por el planteamiento de esta versión. E incluso se ofrecen unos 245/40 R21. El maletero es amplio –460 litros– y equipa soluciones funcionales.



vidad, pues este moderno 1.5 turboalimentado funciona como la seda, y cuesta creer que solo tenga tres cilindros: no vibra, no suena mal ni mucho... Y para la urbe y su entorno, o circulando a ritmos turísticos, cumple de sobra. Otra cosa es que lo carguemos bastante o que exijamos mucho a sus 129 CV, porque aceleraciones y recuperaciones son de versión básica. Buena, pero básica.

versión que no brilla especialmente en ese capítulo. Anuncia 7 litros exactos de media oficial y le hemos medido 8,4 l/100 km, siendo su escenario menos favorable la ciudad, donde se moverá entre 9 y 10 litros... siendo cuidadosos.

No obstante, si el uso será como segundo vehículo de la casa, con cortos kilometrajes diarios, esa 'sed' pasará a ser secundaria. Y en cambio pasará a ser relevante su suavidad de marcha y progresi-

**LA CLAVE**  
pmartin@motor16.com

XC40 ya no ofrece versiones diésel, pero al tiempo que su gama se electrifica –ya hay un eléctrico puro, dos híbridos enchufables y dos motores con hibridación suave–, recibe este moderno tricilíndrico de gasolina con 129 CV, perfecto como SUV de calidad a precio razonable o como segundo coche para hogares 'premium'.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.5 T2</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.477
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	129 CV / 5.000
Par máximo/rpm	25,0 mkg / 1.500-3.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	49,5 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremlera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 345 mm / Disc. 340 mm

<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 - Llantas	235/55 R18 - 7,5x18"
Neumáticos en el test - Marca	245/45 R20 - Pirelli

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.580
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425 / 1.863 / 1.652
Capacidad del maletero (l)	460 / 1.336
Capacidad del depósito (l)	54

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>180 KM/H</b>
-------------------------	-----------------

<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	18,2
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,9 (10,9)
Recorriendo (metros)	203

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,2
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,2
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	17,9

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	9,7
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruce	6,9
En conducción dinámica	11,4
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruce	8,2
A 140 km/h de cruce	9,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	642
<b>CONSUMOS OFICIALES WLTP</b>	
Media de velocidad baja / velocidad media	8,9 / 6,7
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	6,0 / 7,3
Ciclo combinado	7,0

## SUS RIVALES



**PEUGEOT 3008 PURETECH 130 ACTIVE**  
Con su tricilíndrico de 1,2 litros se impone al Volvo por prestaciones y consumo. Y su maletero es mayor. Como en el XC40, podemos elegir entre caja manual y automática.

Precio	<b>30.242 €</b>
Maletero	<b>520 litros</b>
Consumo 0 a 100 km/h	<b>6,2 l/100km</b>
0 a 100 km/h	<b>9,5 seg.</b>



**VOLKSWAGEN TIGUAN 1.5 TSI 130**  
Renovado hace poco como el 3008, el Tiguan usa un motor de cuatro cilindros y gasta menos que el XC40. Maletero enorme, y automático solo con el 1.5 TSI de 150 CV.

Precio	<b>30.700 €</b>
Maletero	<b>520-615 litros</b>
Consumo 0 a 100 km/h	<b>6,3 l/100km</b>
0 a 100 km/h	<b>10,9 seg.</b>





DESDE **25.745 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **111 A 131 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

- Precio. Etiqueta ECO en toda la gama. Amplitud y confort. Maletero. Prestaciones (TCe 140). Altura libre al suelo.

**DEBE MEJORAR**

- Postura al volante mejorable. Sonido del motor (TCe 140). Sin versión PHEV. Limitado uso manual del EDC.

Ventaja que logra el Arkana partiendo de la moderna plataforma CMF-B –la de los nuevos Clio y Captur, y la del Nissan Juke–, lo que no deja de ser curioso. Como curioso es que se fabrique en la planta coreana de Busan o que este Arkana nada tenga que ver –salvo por nombre y aspecto– con el Arkana del mercado ruso, fabricado en Moscú y que toma como base la plataforma del Dacia Duster. En elementos visibles, los dos Arkana so-

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	TCE 140 EDC	E-TECH HYBRID 145
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.333	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	140 / 4.500-6.000	94 / N.d.
Par máximo (mkg/rpm)	26,5 / 1.750-3.500	15,1 / N.d.
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	N.d.	36 + 15 kW
Par	N.d.	205 + 50 Nm
Pot. máx. total	140 CV	143 CV
Par máx. total	26,5 mkg	N.d.
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut. doble embr., 7 vel.	Automát. multimodo
Frenos del./tra.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Peso (kg)	1.336	1.435
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.568 / 1.820 / 1.571	4.568 / 1.820 / 1.571
Maletero (l)	513 / 1.296	480 / 1.263
Capacidad del depósito (l)	50	50
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	0,13 kWh	1,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	10,8
Velocidad máx. (km/h)	205	172
Vel. máx. en eléctrico	-	75
Consumo mixto (l/100 km)	5,8	4,9
Emisiones CO2	131 g/km	111 g/km
Alcance en eléctrico (km)	0	N.d.
Tiempo de recarga	Autorrecargable	Autorrecargable
Precios desde... (euros)	<b>27.080</b>	<b>28.480</b>

no' que llega aquí es de más nivel. Para empezar, su interior es más refinado y deportivo, pero es que incluso entre los Arkana destinados a Asia y los europeos hay diferencias, pues la puesta a punto es específica para ajustarse a nuestros gustos –suspensión más firme, dirección más precisa, tacto de frenada más incisivo...–; y también la gama de motores se ha ‘europeizado’.

Porque Renault solo ofrecerá aquí versiones de gasolina con etiqueta ECO, ya sea con los 1.3 TCe dotados de hibridación suave de 12V –el de 140 CV, ya disponible, y el de 160, a final de año–, o con la

tecnología E-Tech del Clio: un híbrido autorrecargable capaz de circular hasta 75 km/h en modo eléctrico, que asocia un 1.6 atmosférico a dos motores eléctricos. Y frente a los 140 CV del Clio, en este da 143.

En todos los casos hablamos de tracción delantera y cambios automáticos, aunque si el E-Tech recurre a una avanzada caja multimodo –derivada de la Fórmula 1–, los TCe emplean la EDC de doble embrague con siete marchas –sin levas en los acabados Intens y Zen, lo que impide su uso manual, y con ellas en el nivel R.S. Line, aunque el manejo manual secuencial es muy li-



mitado, pues enseguida retorna a la posición 'D'–.

La versión 1.3 TCe 140 R.S. Line probada nos ha convencido por comportamiento y confort, aunque la postura al volante es mejorable –volante alto hasta en su posición baja y banqueta ajustable en inclinación– y el sonido del motor a alto régimen es ‘áspero’. Pero no gasta en exceso si no abusamos del acelerador –pasaremos por alto los 8,9 l/100 km en nuestro test– y anda bien porque el conjunto es ligero.

▲▲ Detrás hay espacio suficiente para acomodar a tres adultos, y el túnel central no sobresale demasiado. Las banquetas delanteras deberían regularse también en inclinación.

# Mezcla de sabores

Ya está a la venta el Arkana, un SUV situado por tamaño entre Kadjar y Koleos, y cuyo estilo coupé no apareja pérdidas de funcionalidad, pues presume de amplitud y de un maletero enorme. Todas sus versiones tienen etiqueta ECO, y la básica, con 140 CV e hibridación suave, va realmente bien.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Aunque la silueta ‘SUV coupé’ no abunda, ya existía: los BMW X6 y X4, y las variantes Coupé de GLC y GLE eran hasta hoy, quizás, sus más claros exponentes. Y se les suma ahora el Arkana, original porque en cierto modo parece una berlina coupé sobreelevada –la altura libre es de 200 milímetros–. O, dicho de otro modo, está más próximo al extinto Volvo S60 Cross Country –no arrasó en ventas precisamente– que a los C-SUV más

dinámicos lanzados en fechas recientes: Cupra Formentor, Kia XCeed, Toyota C-HR...

Respecto a estos últimos, el Arkana apuesta por una mayor talla –4,57 metros– que le da ventaja por amplitud, pues cinco adultos pueden acomodarse gracias a las buenas cotas para las piernas –batalla de 2.720 milímetros, 74 más que en el Kadjar–, a la anchura e, incluso, a la altura, pues la marcada caída del techo no le penaliza. Así las cosas, se muestra como una racional alternativa al citado Kadjar,

pues el nuevo SUV Coupé supera por maletero al SUV ‘de verdad’: 513 litros –480 en la versión E-Tech– frente a 472.



▲ Forma coupé que no afecta a la altura en las plazas traseras y mejora la aerodinámica. Mide 4,57 metros de largo, frente a los 4,49 del Kadjar.

lo comparten el techo, y de las 1.500 referencias, solo un 5 por ciento son comunes.

Porque el Arkana ‘corea-



◀ Maletero enorme, con 513 litros –ampliables hasta 1.296– en las versiones TCe de hibridación suave y 480 en el Arkana E-Tech.



**COUPÉ Y BERLINA EN VERANO LLEGARÁ EL M3 CABRIO Y LA TRACCIÓN TOTAL. EN 2022, EL M3 TOURING**



# Tándem ganador

Uno es coupé, el otro no, pero ambos comparten el motor de 510 CV, las prestaciones y toda la tecnología enfocada principalmente para correr y disfrutar. Dos 'purasangre' capaces de alcanzar los 290 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos sin despeinarse.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Con tanta electrificación, eficiencia y avalancha de SUV, se agradece el lanzamiento de modelos que van a contracorriente, y donde la pasión y la exclusividad marcan la pauta. Aquí no se habla de autonomía o consumo; se disfruta de prestaciones, dinámica y pura adrenalina.

El M3 Competition cumple

35 años y ya va por su sexta generación. La variante coupé M4, más pasional, pierde una plaza detrás y algo de maletero, pero ambos comparten chasis, motor y una configuración de carreras.

Los dos han crecido en tamaño y los enormes 'riñones' delanteros ya se ven con cierta normalidad. Pero lo importante es precisamente lo que no se ve. El propulsor eroga 510 CV

y todo ese potencial se gestiona con una transmisión automática de 8 relaciones, ahora con convertidor de par—antes era de doble embrague— para que resulte más agradable y fiable ante el generoso par máximo que ofrece.

Y todo se dirige a las ruedas traseras. En verano llegarán las variantes con tracción total, además de un coqueto Cabrio. Y a finales de 2022 se

lanzará el M3 Touring, de corte familiar.

El chasis recurre a unas especificaciones M, la dirección de radio variable cuenta con 2,2 vueltas de volante entre topes, monta un diferencial activo, suspensión adaptativa... todo enfocado para 'volar'. El asistente de conducción e-Mode nos permite elegir en-

## BMW i4 HASTA 530 CV Y 590 KILÓMETROS DE ALCANCE

BMW acaba de desvelar su nuevo i4, primer gran coupé de la marca totalmente eléctrico y que rondará los 4,60 metros de longitud. Llegará al mercado a lo largo del 2021 e incluirá una versión M Performance, una declaración de intenciones de la firma bávara a la hora de compatibilizar eficiencia con rendimiento y sensaciones al volante. Todavía no se ha desvelado la gama definitiva, pero sabemos que dispondrá de variantes de hasta 390 kW (530 CV), una potencia que permite a este estilizado coupé de cuatro puertas acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 4,0 segundos. Además, dispondrá de baterías de iones de litio con diferente capacidad, entre ellas una de 80 kWh para una autonomía de hasta 590 kilómetros. Admitirá cargas de hasta 150 kW, aspecto que provoca que en apenas media hora podamos realizar una carga al 80 por ciento. La propulsión es trasera, aunque las versiones más potentes contarán con tracción total al incorporar un segundo motor, y se ha trabajado en una suspensión específica para asimilar el incremento de peso.



◀ El i4 es el primer gran coupé exclusivamente eléctrico de la marca. Llegará a finales de año.



◀ La presentación es muy deportiva y ofrece un 'setup' tan amplio como el de un vehículo de carreras. El Pack M Race Track monta asientos baquet de fibra de carbono, frenos cerámicos y aumenta la velocidad a 290 km/h.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	M3 3.0	M4 3.0
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.993	2.993
Potencia máxima/rpm	510 CV / 6.250	510 CV / 6.250
Par máximo/rpm	66,3 mkg / 2.750-5.500	66,3 mkg / 2.750-5.500
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Neumáticos (delanteros-traseros)	275/40 ZR18-285/35ZR19	275/40 ZR18-285/35ZR19
Peso (kg)	1.730	1.725
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.794 / 1.903 / 1.433	4.794 / 1.887 / 1.393
Volumen maletero (l)		480
Capacidad depósito (l)		59
De 0 a 100 km/h (s)		3,9
Velocidad máxima (km/h)	250 (290 en opción)	250 (290 en opción)
Consumo mixto (l/100 km)		10,2
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)		234
Precios desde... (euros)	111.200	113.200

PRECIO DESDE **111.200 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **234 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>⊕ Prestaciones. Dinámica deportiva. Chasis. Posibilidades del 'setup'. Exclusividad. Dotación.</p>	<p>⊖ Altura plazas traseras en el M4. Tacto de frenos cerámicos en uso sosegado. Consumo. Peso.</p>



## BMW iX3 El primer X eléctrico, con 286 CV y 460 kilómetros de autonomía

Si semanas atrás—ver nº 1.789—probábamos una unidad de preserie, ahora hemos conducido por tierras vallisoletanas la versión definitiva del nuevo eléctrico de BMW, el iX3, que se fabrica en China. Parte del X3 térmico y se desmarca con detalles en color azul, un frontal cerrado y unas llantas exclusivas de 20 pulgadas más aerodinámicas. No hay diferencias en amplitud, pero el maletero cede 40 litros—510—debido a la ubicación del motor eléctrico, que rinde 286 CV y 400 Nm. Tiene propulsión trasera y la batería de 80 kWh—74 de capacidad neta—homologa una autonomía WLTP de hasta 460 kilómetros. Admite cargas de 150 kW y cuenta con una eficiente recuperación adaptativa que decide si recupera energía o circula 'a vela' según el tráfico o la ruta. Durante el recorrido, solo por carretera, a una media de 90 km/h y sin realizar una conducción eficiente, el consumo registrado fue de 18,9 kWh/100 km. Está a la venta desde 72.300 euros.



▲ El M3 es más 'práctico'; el M4, más pasional y pierde una plaza.

tre los perfiles Road, Sport—li- mita la electrónica—y Track, que nos libera totalmente de ella para rodar 'sin red' en circuito. Además, el mando Setup nos da acceso a configurar en diferentes niveles el motor, el tren de rodaje, la dirección y, por primera vez, los frenos. El control de tracción tiene diez reglajes diferentes, a los que hay que sumar los tres niveles de rapidez del cambio Dualogic.

Comenzamos la toma de

contacto con el M4 Competi- tion por autopista, pero es en carreteras sinuosas donde se disfruta de verdad. Sube hasta 7.200 rpm, empuja como un cohete, tracciona de maravilla—lleva de serie llantas de 18 pulgadas delante y de 19 detrás—, apenas balancea, la dirección es precisa, freno de lujo, suena que engancha... Una gozada a pesar de los 15,2 litros de consumo que marca el ordenador. Lo dicho, lo importante es disfrutar.

**PRECIO 21.460 €**

**EMISIONES OFICIALES: DE 129 A 137 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

- Amplitud interior.
- Funcionalidad. Agrado de uso. Tecnología.
- Sistema IntelliGrip.
- Precios con descuentos.

**DEBE MEJORAR**

- Imagen menos moderna que el Mokka.
- Cambio automático sin levas y con 6 marchas.
- Solo con etiqueta C.



◀ Se sustenta sobre la conocida plataforma EMP2 y se fabrica en la planta que PSA tiene en Figueruelas, Zaragoza. Ahora estrena el nuevo diseño, llamado Vizor.

## El enemigo está en casa

Puede que no sea tan atractivo como el nuevo Mokka, pero este Crossland es más práctico y asequible que su hermano. Y va muy bien.

Julián Gamacho | jgamacho@motor16.com

A finales del año pasado Opel presentaba un revitalizado Crossland, que había sido lanzado en 2017 como el primero de sus productos con ADN del Grupo PSA. Y ahora nos ponemos al volante de la versión más enérgica de la gama, que esconde un conocido tricilíndrico de gasolina con 130 CV, en esta caso acompañado de un cambio automático con 6 marchas, opción que mejora su confort en uso urbano y que añade unos coherentes 1.350 euros frente al manual. Agradable al uso, no lo es tanto como el EAT8 usado por el Corsa con este mismo corazón; y además carece de levas. Aún así, esta versión convence por su rendimiento, pues ofrece

ce muy buenas prestaciones, además de un consumo más que equilibrado.

Quienes no demanden tanta energía, que sepan que hay una versión de 100 CV, mientras que los que valoren el bajo consumo disponen del 1.5 Diésel con 110 y 120 CV –el primero con cambio manual y el segundo, con automático–.

Dinámicamente sorprende, mientras que a nivel de espacio y funcionalidad, pasa por encima a su nuevo hermano, el Mokka, que, cierto es, parece que encandila al público más que este Crossland.

Esa practicidad extra se debe al asiento trasero deslizante en partes 60:40, lo que pocos rivales ofrecen. También luce



▲ No hay versiones del Crossland con etiqueta ECO o 0 Emisiones. Cualquier mecánica ya ofrece buenas prestaciones y bajos consumos.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 TURBO
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199
Potencia máxima/rpm	130 CV/5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg/1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. o Aut., 6 v.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/60 R16
Peso (kg)	1.259
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.277/1.825/1.605
Volumen maletero (l)	410-520/1.255
Capacidad depósito (l)	45
De 0 a 100 km/h (s)	9,9 (EAT6: 10,2)
Velocidad máx. (km/h)	201 (EAT6: 198)
Consumo mixto (l/100 km)	5,7 (EAT6: 6,1)
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	129 (EAT6: 137)
Precios desde... (euros)	<b>23.435</b>

un interior lógico, ordenado y bien acabado, además de nuevos asistentes de conducción que facilitan el día a día.

En concreto, esta versión 1.2 Turbo EAT8 se va a 23.343 euros, incluidos descuentos, pero es bueno saber que tienes un Crossland desde unos atractivos 18.460 euros.



▲ Esta banqueta trasera deslizante 150 milímetros permite jugar con el espacio interior y con su maletero. El habitáculo es amplio, de calidad y está bien organizado.

## Hay un Opel para ti

Además del actualizado Crossland, otros dos SUV componen la actual familia Opel. Pero la firma alemana ofrece muchas más opciones capaces de adaptarse a tus exigencias, y a cual más interesante y respetuosa con el medioambiente, pues la electrificación es pieza clave en la gama.

Julián Gamacho | jgamacho@motor16.com



**OPEL CORSA.** Con sus 4,06 metros de largo, es el modelo de acceso a la gama Opel. Se fabrica en Zaragoza, como sucede desde 1982, y está disponible con cuatro mecánicas térmicas: tres de gasolina, con 75,

100 y 130 CV, y un eficiente diésel que gasta 4,0 l/100 km de media en ciclo WLTP. También hay una opción eléctrica con 136 CV de potencia, que firma una autonomía en ciclo WLTP de 315 kilómetros. Con ayudas y descuentos este último parte de 21.500 euros, pero que sepas que hay un Opel Corsa desde 12.800 euros.



**OPEL MOKKA.** Este SUV de 4,15 metros de largo ha sido el último modelo de la gama en aparecer. Solo conserva el nombre de su antepasado, porque el resto es nuevo, incluyendo una versión eléctrica

dotada de una mecánica calcada a la del Corsa-e, pero con una autonomía de 324 kilómetros. También hay dos versiones de gasolina y un diésel –con 100, 130 y 110 CV, respectivamente– para quienes no demanden la etiqueta 0. Lo hay desde 18.800 euros, pero el Mokka-e arranca en 26.190 euros con ayudas y descuentos.



**OPEL ASTRA.** Estamos a pocos meses de que llegue una nueva generación, alma gemela del recién desvelado Peugeot 308 porque ya tendrá plataforma de PSA. Aún así, el actual Astra presume de

tecnología, calidad, agrado, amplitud... Sobre todo el familiar Sports Tourer, que tiene un maletero con 540 litros de capacidad –170 más que el Hatchback–. Está disponible con cinco opciones mecánicas de entre 105 y 145 CV –tres de gasolina y dos diésel–, y además con un interesante precio de partida de 18.000 euros.

## OPEL INSIGNIA.

Con sus 4,90 metros de largo, se trata de una sensacional berlina, confortable, espaciosa, dinámica y muy tecnológica. Actualizado hace poco más de un año, se ofrece con cinco puertas –Grand Sport– y con carrocería familiar –Sports Tourer–, que tienen 490 y 560 litros de maletero respectivamente. En el plano mecánico los Insignia apuestan por dos propulsores diésel, con 122 y 174 CV, y por dos motores de gasolina, con 170 y 200 CV –ninguno con etiqueta ECO–. Hay diferentes opciones de transmisiones, y parten de 26.300 euros. El Sports Tourer cuesta siempre 1.100 euros más.



## OPEL GRANDLAND X.

Aunque también se ofrece con diferentes opciones de gasolina y diésel, el SUV estrella de la firma alemana es el único Opel con mecánicas híbridas enchufables. Estas versiones PHEV erogan 225 y 300 CV, dependiendo de si tienen uno o dos motores eléctricos; y en el último caso se convierte en el único Grandland X con tracción total. En España tienen un precio de partida de 21.900 euros, aunque los 'plug-in hybrid', que disfrutan de la etiqueta 0 Emisiones, arrancan en 31.200 euros.



## OPEL COMBO LIFE.

Clon de Citroën Berlingo, Peugeot Rifter o Toyota Verso, el Combo Life es la opción perfecta para quien busque el máximo espacio en 4,40 metros. También hay una versión XL con 4,75 metros de largo. Cualquiera puede equiparse con hasta siete asientos, y se ofrece con dos diésel, de 100 y 130 CV, y con un motor de gasolina de 110, exclusivo en el 'corto'. De este Combo Life también se ofrecerá una versión eléctrica que usará la mecánica de Corsa-e y Mokka-e, pero con 280 kilómetros de autonomía. Y parten de 17.300 euros.



## OPEL ZAFIRA LIFE.

El monovolumen de Opel está disponible en 'tallas' S, M y L, con 4,60, 4,95 y 5,30 metros de longitud, respectivamente. Sus interiores se pueden configurar con hasta nueve asientos para adaptarse a cualquier necesidad, mientras que hay para elegir tres motores diésel, con 120, 150 y 180 CV. También hay una opción eléctrica, con baterías de 50 o 75 kWh de capacidad, que se traducen en autonomías de 230 y 330 kilómetros, respectivamente. Estos Zafira Life arrancan en 30.500 euros, mientras que las variantes eléctricas lo hacen en 33.600.





**CONSUME MENOS QUE NUNCA EN SU VARIANTE DIÉSEL, CORRE COMO NUNCA EL DE GASOLINA Y EL RS PHEV SOLO EMITE 25 G/KM DE CO<sub>2</sub>**



# Lógica deportiva

El nuevo Skoda Octavia RS combina con éxito la fórmula de comportamiento deportivo, el mayor confort y la máxima versatilidad de una berlina familiar. En la cuarta generación, a los motores diésel y de gasolina suma una versión híbrida enchufable que añade otra 'guinda': la etiqueta 0.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Hace 20 años, bajo las siglas RS Skoda encontraba el lado más emocionante de un modelo, el Octavia, que era pura racionalidad gracias a su habitabilidad interior, a su enorme maletero y a una gama mecánica sobria pero de gran robustez. 180 caballos ofrecía aquel primer RS; el punto de partida para una familia que en las siguientes generaciones ha sumado variantes, como la carrocería Combi para aumentar aún más la polivalencia; el primer cambio manual de cinco velocidades ha ido derivando hasta llegar al cambio automático DSG de doble embrague con siete marchas... Por tanto, en 20 años los Octavia RS no han parado de evolucionar.

Y en esta nueva entrega, con la experiencia que dan 277.000 unidades vendidas, Skoda da un paso más, aprovecha la tecnología híbrida enchufable de su gama iV, y

añade un nuevo atractivo al Octavia RS: ecología y deportividad, todo en uno. Así, su gama mecánica contempla tres variantes en cuanto al propulsor—diésel de 200 CV, gasolina de 245 y el PHEV iV también con 245 CV, 60 kilómetros de autonomía eléctrica y la etiqueta 0 de la DGT—y una sola alternativa para la caja de cambios—automática DSG de doble embrague con siete velocidades—. No hay opción a cambio manual; ni tampoco a la tracción total, que reservan para el Octavia Scout.

Con esta gama de motores, las prestaciones están garantizadas; pero también se ha trabajado el comportamiento dinámico gracias a un chasis deportivo de serie rebajado 15 milímetros en altura y con DCC (Dynamic Chassis Control) en opción. Además, la aerodinámica ha sido optimizada y dispone de elementos específicos como unas nuevas tomas de aire, un difusor delantero específico o aletas aerodinámicas. Elementos que además de aerodinámica ofrecen estilo deportivo, que

redondean elementos como faros Matrix full LED, llantas de 18 pulgadas—pueden ser de 19 pulgadas en opción—, pinzas de freno rojas y faldones y alerón exclusivos.

También para ofrecer la mejor experiencia de conducción dispone de elementos que ayudan al conductor, como el Virtual Cockpit con configuración adicional Sport, el selector de modos de conducción con el nuevo modo RS, el cambio DSG con tecnología shift-by-wire, la dirección progresiva de serie o la cámara de visión trasera. Y redondea el equipo de asistentes con elementos como el Asistente de Prevención de Colisiones, el Asistente de Giro y la Alerta de Salida o la Alerta de Tráfico Local.

Con todo ello, el comportamiento en carretera sube un escalón respecto al 'notable muy alto' de un Octavia normal, porque a las virtudes de la berlina checa se suma un punto picante en marcha para



El interior ofrece un salpicadero con una gran pantalla central, y el cuadro de instrumentos es el Virtual Cockpit digital. Los asientos, de corte deportivo, son excelentes; los de atrás también, aunque la plaza central es algo menos cómoda.



que toda la familia disfrute de la deportividad con el máximo confort. Probamos un Octavia RS berlina con el motor de gasolina de 245 caballos. Nos acomodamos en su interior y los asientos tipo bacquet nos 'abrazan', con la promesa de kilómetros y kilómetros de confort y con la máxima sujeción. Arrancamos y el sonido ya delata lo que hay bajo el capó... Y aún existe la posibilidad de equiparlo con un sonido deportivo opcional.

Circulamos por tramos clásicos del Rally de Madrid y el Octavia RS muestra una estabilidad a toda prueba, una dureza justa en sus suspensiones,



El Octavia RS está disponible con las dos carrocerías, pero en ningún caso se ofrece la tracción total. Tampoco hay opción de que incorpore cambio manual, pues solo se contempla el DSG de 7 velocidades.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	IV RS
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.395
Potencia máx. (CV/rpm)	150 / 5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.550-3.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	85 kW (115 CV)
Par	330 Nm
Potencia máxima total	245 CV
Par máximo total	40,8 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom., 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.695
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.702 / 1.829 / 1.476
Maletero (l)	450 / 1.405
Capacidad del depósito (l)	39,5
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,3
Velocidad máx. (km/h)	225
Vel. máx. en eléctrico	140
Consumo mixto (l/100 km)	1,1
Emissiones CO <sub>2</sub>	25 g/km
Alcance en eléctrico (km)	64
Tiempo de recarga	2 h 35' (a 3,6 kW)
Precio PVP desde... (euros)	40.540

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI SEDAN	2.0 TDI COMBI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	245 / 5.250-6.500	200 / 3.600-4.100
Par máximo (mkg/rpm)	37,7 / 1.600-4.300	40,8 / 1.750-4.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	225/45 R18	225/45 R18
Peso (kg)	1.520	1.520
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.702 / 1.829 / 1.457	4.702 / 1.829 / 1.455
Volumen maletero (l)	600 / 1.555	640 / 1.700
Capacidad depósito (l)	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	6,7	7,4
Velocidad máx. (km/h)	250	245
Consumo mixto (l/100 km)	6,7	5
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	154	131
Precios PVP desde... (euros)	37.490	38.810

con un compromiso perfecto entre confort y deportividad. La dirección es precisa y directa; el cambio, ágil y suave; los frenos 'muerden' si se les exige. Y enlazar curvas e ir buscando siempre un ritmo vivo es pura diversión. El Octavia RS nos vuelve a recordar que con una berlina tradicional las sensaciones deportivas y el confort están en equilibrio.

Sumamos un último aliado, un precio que incluyendo financiación y promoción parte de los 32.500 euros para el Octavia RS de gasolina en versión sedán y solo 100 euros más para el Combi.

PRECIO CON DTO **32.500 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DESDE **25 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Comportamiento y rendimiento dinámico. Equipamiento. Precio. Etiqueta 0 en el PHEV.	Sin opción de tracción total. Maletero más pequeño en el PHEV. Plaza central trasera.

# MÍTICO DESDE SU NACIMIENTO, EL LAND CRUISER SE HA CONVERTIDO EN UN ICONO ENTRE LOS TT



**PRECIO 51.400€**

**EMISIONES OFICIALES: DE 237 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

- Capacidad como todoterreno por cotas, diferenciales, tracción y asistentes 'off road'. Fiabilidad.

**DEBE MEJORAR**

- Peso excesivo. Agilidad en carretera mejorable. Consumo algo elevado.



Por pistas, por tramos pedregosos o en cruce de vías; el Land Cruiser sigue siendo referente entre los TT por su capacidad fuera del asfalto. Pero en carreteras también muestra una buena adaptación.



Toyota nos permitió probar su completa gama 4x4 en un terreno suficientemente exigente para que cada modelo mostrase su capacidad.

## Un largo recorrido

Hace 70 años Toyota lanzó su primer todoterreno, el BJ, que supuso la base para la creación de la dinastía del Land Cruiser, que ha ido evolucionando hasta nuestros días, y siempre como uno de los TT de referencia en todo el mundo. Para celebrarlo, la marca lanzará una versión especial.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

Hace 70 años comenzaba una historia de éxito. La de uno de los vehículos todoterreno más icónicos en todo el mundo, convirtiéndose en una herra-

mienta de trabajo para llegar a lugares imposibles para un coche y para muchos TT. Pero también un vehículo familiar y de ocio, con su capacidad para salir de la carretera y alcanzar zonas inaccesibles donde rea-

lizan una actividad o disfrutar de la conducción 'off road'.

El comienzo de esta historia se produjo en 1951 por una petición del gobierno japonés para motorizar a su policía nacional. Un concurso que no

ganó, pues fue elegido Jeep. Pero fue el comienzo de Toyota en la fabricación de modelos todoterreno y el origen de lo que sería la saga Land Cruiser. Para conmemorar este hito, el fabricante nipón lanzará

### GAMA TOYOTA 4X4 UNA COMPLETA OFERTA

El portafolio internacional de Toyota es muy amplio, para adaptarse a las demandas de cada mercado. Este año la oferta en España se amplía con un modelo ya asentado en otros países, pero que tiene cabida en el nuestro. El Highlander, un SUV refinado de siete plazas, fabricado en Estados Unidos, muy equipado

y movido por una mecánica híbrida autorrecargable. Un propulsor 2.5 de gasolina de 190 CV, asociado a un motor eléctrico delantero de 54 CV y uno sobre el eje trasero de 182 CV. En conjunto rinde 248 CV, estando disponible desde 52.000 euros. Dispone de tracción total inteligente, funcionando con tracción

delantera y enviando detrás hasta el 80 por ciento del par. El RAV4 que también hemos conducido comparte la misma plataforma TNGA, y con el mismo esquema mecánico. La oferta 4x4 en España la completa un vehículo especializado como es el Hilux, pick-up con tracción 4x4 conectable y reductora.



Tal vez no sea el escenario habitual de Highlander y RAV4, pero como ambos cuentan con un sistema de tracción inteligente en el que el motor eléctrico posterior propulsa el eje trasero, se desenvuelven con soltura por pistas. El Hilux sí está destinado a experiencias más exigentes.

en mayo una edición especial 70º aniversario, con detalles específicos sobre el modelo actual, que montará un nue-

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.8 D
Disposición	Delant. longit.
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.755
Potencia máx. (CV/rpm)	204/3.400
Par máximo (mkg/rpm)	51,0/1.600-2.800
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos	265/55 R19
Peso (kg)	2.755
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.844/1.855/1.845
Volumen maletero (l)	553 / 1.833
Capacidad depósito (l)	87
De 0 a 100 km/h (s)	12,7
Velocidad máx. (km/h)	175
Consumo mixto (l/100 km)	9,1
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	237
Precios desde... (euros)	51.400

vo diferencial trasero con bloqueo total para las variantes VX y VXL, que lo hacen aún más efectivo en conducción 'off road'.

Para ir haciendo boca hemos conducido la última versión más actualizada del Land Cruiser en un recorrido especial, donde probar los límites de su capacidad como todoterreno. El modelo actual, dotado de un diésel 2.8 de cuatro cilindros, rinde 204 CV, pudiendo disponer de transmisión manual o una automática de convertidor de par. Monta suspensión de doble horquilla delante, con un eje rígido con muelle helicoidal detrás, pudiendo montar neumática. Siempre con tracción 4x4, dispone de reductora y bloqueo de diferencial central. Y puede



### 4 PREGUNTAS A ISIDRE ESTEVE De copiloto en el Hilux Overdrive

En la presentación de la gama Toyota 4x4 tuvimos la gran suerte de realizar un tramo cerrado como copiloto de Isidre Esteve, y disfrutar al máximo de una experiencia única. Y, al final, tras recuperar el pulso, charlar con el siempre abierto piloto ilerdense. Un grandísimo deportista, con el que siempre es un gusto tratar, abierto a explicarte lo que quieras.

**Motor 16.- ¿Cómo afecta a tu preparación el puñetero bicho que ha limitado tanto nuestras vidas?**

Isidre Esteve.- Lo he llevado bien dentro de lo que cabe. No he podido entrenar como me gustaría, pero pudimos correr el Dakar y hacer los más de 3.000 kilómetros de esta edición con nuestro



Hilux Overdrive sin sentirme preocupado. Se creó una burbuja sobre todos los participantes y organización, que funcionó muy bien y permitió que fuera posible.

**M16.- ¿Cómo afrontas esta temporada?**

I.E.- Con el Dakar como meta, correremos alguna prueba como el Raid de Extremadura o la Baja Aragón, además de realizar diferentes entrenamientos, yendo a la finca de Al-Atiyah a realizar pruebas.

**M16.- ¿Cómo manejas los mandos adaptados del Toyota?**

I.E.- El volante está adaptado para acelerar y frenar. El cambio es automático. El freno de mano aquí lo utilizo en un par de horquillas, pero en un raid apenas lo toco.

**M16.- ¿He visto que no balanceas apenas el Toyota para atacar las curvas?**

I.E.- No, tiene tanta potencia y tracciona tan bien que para ir deprisa conviene ir lo más fino posible. Cruzarlo en las curvas es espectacular y divertido, pero lo pagas con el crono.

contar con diversos sistemas de asistencia electrónica, como la suspensión adaptativa (KDSS) o variable adaptativa (AVS). O el sistema activo de Control de Tracción (A-TRC), Control de Descenso (DAC) y el Sistema de Avance Activo (Crawl Control), que controla autónomamente el motor y los frenos a ritmo lento para superar determinados obstáculos. De hecho, es capaz de que las

ruedas pongan más tierra debajo de las mismas con su movimiento para crear una base que permita avanzar al Land Cruiser.

Toda una batería de ayudas para un coche creado para superar casi cualquier obstáculo... pero que no tuvimos que usar. Nos bastó la reductora y el bloqueo central para movernos sin esfuerzo en nuestro exigente recorrido.



# Un gran primer paso

Volvo apuesta por la electrificación absoluta... Pero mientras llega ese momento sigue ofreciendo en su gama alternativas para no tener que dar un paso tan drástico. Este XC60 B4 con hibridación ligera es una gran opción por rendimiento, consumo y precio.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Volvo ha anunciado su horizonte totalmente eléctrico en 2030, pero hasta llegar a ese momento no va a dejar a ningún cliente por el camino, para que cada uno entre en la electrificación a su ritmo. La tecnología de hibridación ligera con tecnología de 48 voltios es el primer pa-

so. Y ahí está la marca sueca en la gama XC60 con este B4 de gasolina –también hay una versión diésel– que rebaja de forma destacable consumos y emisiones, no obliga a una instalación de un cargador y todo lo que eso supone, ni cambia los hábitos de uso de un cliente acostumbrado a un motor de combustión. Además, consigue la etique-

ta ECO de la DGT, y su precio es sensiblemente inferior al de un híbrido enchufable.

El XC60 B4 cuenta con un motor 2.0 de cuatro cilindros en línea con 197 caballos y un cambio automático de 8 velocidades por convertidor de par. Asociado a esta mecánica de gasolina, dispone de un motor eléctrico con 10 kW de potencia –14 caballos– y una

batería de 48 voltios que acumula la energía de las frenadas para, con esa electricidad, mover un motor de arranque-generador que reduce la carga del motor de gasolina y rebaja el consumo, sobre todo en entornos urbanos. Este generador de arranque integrado también pone su granito de arena a la hora de ayudar al motor de combustión pa-



▲ El XC60 estrena un sistema operativo desarrollado en colaboración con Google. No le falta detalle para que los pasajeros disfruten del viaje.



▲ Una gran habitabilidad en un interior en el que la calidad de materiales y acabados es sobresaliente. Los asientos, excelentes.

PRECIO	<b>50.400 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	171 G/KM
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Confort dinámico. Seguridad. Rendimiento del motor. Reducción de consumo.	- Tracción total solo en la versión diésel. Maletero justo. Velocidad limitada. Precio.



## GAMA RECHARGE Líderes en electrificación

Con el objetivo de ser totalmente eléctrica en 2030, los pasos dados por Volvo en este sentido están ya dando frutos. La marca sueca es líder en ofrecer una gama en la que no falta en ninguno de sus integrantes una versión híbrida enchufable –siete modelos y 12 versiones con esta tecnología–, a lo que suma también alternativas de hibridación

ligera –con etiqueta ECO– y, en breve, los primeros eléctricos: el XC40 Recharge este año y el C40 Recharge en 2022. El resultado práctico de esta apuesta es que en las ventas de Volvo en nuestro país en 2020 un 20 por ciento han sido modelos híbridos enchufables. Y la evolución continúa en 2021, pues en los dos primeros meses ese

porcentaje ha subido hasta el 24,51 cuando en el mercado global solo un 3,17 por ciento de las ventas son PHEV, y en el premium son el 9,46 por ciento. Y si se suman las versiones Mild Hybrid las ventas de electrificados de Volvo ya suponen más del 50 por ciento. El próximo paso en la hoja de ruta, vender un 50 por ciento de eléctricos en 2025...

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	B4
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.969
Potencia máx. (CV/rpm)	197/4.800-5.400
Par máximo (mkg/rpm)	30,6/1.400-4.200
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	10 kW (14 CV)
Par	40 Nm
Potencia máxima total	197+14 CV
Par máximo total	N.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos ventil. / Discos ventil.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.699/1.902/1.658
Maletero (l)	483 / 1.410
Capacidad del depósito (l)	71
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad / Tensión	N.d. / 48V
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	7,6
Emisiones CO <sub>2</sub>	171 g/km
Precios desde... (euros)	<b>50.400</b>

ra lograr una aceleración más potente durante el inicio de la marcha. Y cuando buscamos la respuesta más contundente es capaz de sumar esos 14 caballos a los 197 para ofrecer una aceleración más poderosa.

Se trata por tanto de una labor de asistencia la que ofrece el motor eléctrico –no tiene el objetivo de mover el coche por sí solo–; una labor que le sienta de maravilla al XC60 B4. Porque con las dos tecnologías trabajando en común el SUV sueco ofrece al volante

un mayor agrado de uso, más suavidad y una respuesta más discreta, rápida y eficaz del sistema Start/Stop.

Un recorrido de más de 600 kilómetros con el XC60 B4 nos confirma todo lo anterior. El coche sorprende por su refinamiento y el silencio de marcha. Cuenta con tres modos de conducción –Eco, Confort y Sport–, en los que vamos modulando su personalidad. Por ejemplo, en autovía, el modo Eco permite circular ‘a vela’. Y en el programa Sport gana carácter y

es capaz de adelantamientos en un abrir y cerrar de ojos.

La mayor capacidad de regeneración de la frenada no se aprecia en forma de un mayor poder de retención al levantar el pie del acelerador, algo habitual en otros modelos con el mismo tipo de hibridación y a lo que a veces hay que acostumbrarse.

Por lo demás, lo habitual en los modelos de Volvo: un gran confort de marcha, un ambiente refinado, un equipamiento de seguridad de primer orden y ayudas a la conducción de vanguardia.

Todo ello con un precio que parte de 50.400 euros, 10.000 euros menos que el XC60 T6 Twin, la versión híbrida enchufable que, eso sí, ofrece 340 caballos. Pero para quien aún no necesite electrificación máxima en su movilidad, este XC60 B4 es una alternativa de electrificación inteligente.



◀ El XC60, el segundo modelo más vendido de Volvo, ofrece Mild Hybrid en diésel y gasolina.



**SE RESERVAN POR 100 EUROS EL EV6 PARTE DE 46.450, EL GT LINE DESDE 55.050 Y EL GT –QUE LLEGA EN 2022– DESDE 66.750 EUROS**

# Puerta grande al nuevo mundo



◀▶ El EV6 GT apuesta por un diseño mucho más deportivo tanto en el exterior como en el interior, donde resaltan detalles en color amarillo. Los asientos prometen gran confort.



El EV6 es el primer paso en el plan de electrificación de Kia. Y no se trata de un modelo más, porque con él la firma coreana parece querer luchar en otra liga. La versión GT habla de esa ambición: 585 caballos, 3,5 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, una punta de 260 km/h...

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Kia concreta con datos su apuesta eléctrica con el EV6, el modelo que inaugura una nueva etapa en la firma coreana conocida desde hace meses como Plan S –de ‘Shift’, cambio en inglés–. Y si cuando se mostró el EV6 ya se podía intuir ese cambio, al desvelar de sus datos vemos que la ambición de la marca coreana es máxima. Porque en esta era electrificada, en Kia han apostado de manera decidida por la eficiencia, pero también por las prestaciones y el dinamismo. Da la sensación de que han decidido subir el listón para jugar en otra liga. Algo evidente sobre todo en la versión GT, con la que podrán competir sin ningún tipo de rubor con algunas de las marcas y modelos que marcan el paso en la movilidad eléctrica.

Realizado sobre la nueva plataforma eléctrica, desarrollo común con Hyundai y su Ioniq 5, el nuevo Kia EV6 va a estar disponible en septiembre en España con una gama en la que se van a ofrecer alternativas para todo tipo de públicos, desde el que busca un modelo familiar de máxima eficiencia hasta el que está pensando en un deportivo de máximas prestaciones para toda la familia.

Van a ser tres las versiones que ofrezca la familia EV6. Habrá dos capacidades de batería –58 y 77,4 kWh–, dos tipos de tracción y tres niveles de acabado asociados con unos niveles de potencia específicos para cada uno de ellos. Empezando por el EV6 ‘a secas’, el EV6 GT Line con un estilo más deportivo y el impresio-



▶ La versión GT Line adorna su imagen con un estilo más deportivo.

nante EV6 GT como tope de la gama. Este es el modelo en el que se fijarán todos aquellos que busquen prestaciones por encima de todo. Porque con un motor de 430 kW (585 caballos), un par motor de 740 Nm y la tracción total anun-

cia una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos y una velocidad máxima de 260 km/h.

Unos datos que impresionan en un crossover de considerables dimensiones, pues mide 4,695 metros de longitud, con una anchura de 1,890 metros y una altura de 1,545 metros. Su distancia entre ejes de 2,9 metros y la ubicación de sus baterías bajo el suelo permiten ofrecer un habitáculo con gran espacio interior

▶▶ Con la versión GT, Kia parece entrar en lucha con los modelos crossover eléctricos como el Tesla Model X, el Audi e-tron Sportback o el nuevo Porsche Taycan Cross Turismo. Su carrocería es más baja que en el resto de modelos de la familia EV6.

para todos los ocupantes. Además, el maletero dispone de 520 litros de capacidad con las cinco plazas en uso, que se amplían hasta 1.300 plegando los asientos posteriores. Y bajo el capó delantero aún hay otros 52 litros en los modelos de tracción trasera, o 20 litros en las variantes de tracción total.

Este GT será, por tanto, la versión estrella del nuevo modelo coreano. A esos datos de

rendimiento hay que añadir que cuenta con una batería de 77,4 kWh de capacidad preparada para admitir cargas ultrarrápidas, pues soporta voltajes de hasta 800 V. Con ello puede cargar la batería del 10 al 80 por ciento en solo 18 minutos, o lo suficiente para recorrer 100 kilómetros más en solo 4 minutos y medio.

Por debajo de este GT nos encontramos con el EV6 y el EV6 GT Line. Ambos se ofre-

cerán con batería de 77,4 kWh –hasta 510 kilómetros de autonomía en el caso del EV6 2WD con la batería Long Range– y con propulsión trasera o tracción total. Cuando se opta por la propulsión trasera la potencia es de 168 kW (229 caballos) y el par máximo, de 305 Nm. Para el tracción total, con los dos motores trabajando en común, el EV6 y el GT Line desarrollan 239 kW (325 caballos), con un par

de 605 Nm. Las prestaciones que ofrece el EV6 con tracción total le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en solo 5,2 segundos.

Como versión de entrada, estos dos EV6 emplearán una batería estándar de 58 kWh de capacidad, y también se ofrecerá versiones con propulsión trasera o tracción total. En el caso del dos ruedas motrices la potencia es de 125 kW (170 caballos) y el par, de 350 Nm. Y para la variante de tracción total la potencia se eleva a los 173 kW (235 caballos) y el par a los 605 Nm. En este caso, el ‘0-100’ en la versión AWD se cubre en solo 6,2 segundos.

El EV6 se fabricará en Corea del Sur y su llegada al mercado está prevista para septiembre –el GT lo hará en el tercer trimestre de 2022–. Ya se pueden reservar a través de la web de Kia en España con una señal de 100 euros y por un precio en la versión de acceso de 46.450 euros.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	EV6 STANDARD 2WD	EV6 STANDARD AWD	EV6 LONG RANGE 2WD	EV6 LONG RANGE AWD	EV6 GT
Potencia máxima	125 kW (170 CV)	173 kW (235 CV)	168 kW (228 CV)	238 kW (325 CV)	430 kW (585 CV)
Par máximo	350 Nm (35,7 mkg)	605 Nm (61,7 mkg)	350 Nm (35,7 mkg)	605 Nm (61,7 mkg)	740 Nm (75,5 mkg)
Tracción	Trasera	Total	Trasera	Total	Total
Caja de cambios	Automática, 1 vel.				
La./An./Al. (mm) EV6	4.680/1.880/1.550	4.680/1.880/1.550	4.680/1.880/1.550	4.680/1.880/1.550	4.695/1.890/1.545
La./An./Al. (mm) EV6 GT Line	4.695/1.880/1.550	4.695/1.880/1.550	4.695/1.880/1.550	4.695/1.880/1.550	-
Maletero trasero / delantero (l)	520 / 52	520 / 20	520 / 52	520 / 20	520 / 20
Tipo de batería	Ion-litio	Ion-litio	Ion-litio	Ion-litio	Ion-litio
Capacidad de la batería	58 kWh	58 kWh	77,4 kWh	77,4 kWh	77,4 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	6,2	N.d.	5,2	3,5
Vel. máxima (km/h)	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	260
Alcance máximo medio WLTP (km)	400	N.d.	510	400	N.D.
Potencia máxima de carga	350 kW				
Tiempo de recarga (del 10 al 80 %)	18 minutos (a 350 kW)				
Precios desde... (euros)	<b>46.450</b>	<b>N.D.</b>	<b>N.D.</b>	<b>N.D.</b>	<b>66.750</b>

**5,08 Y 5,48 METROS SON LAS DOS TALLAS CON QUE ESTÁ DISPONIBLE EL TRAFIC, QUE LLEGA CON UN MOTOR 2.0 BLUE DCI Y HASTA 170 CV**

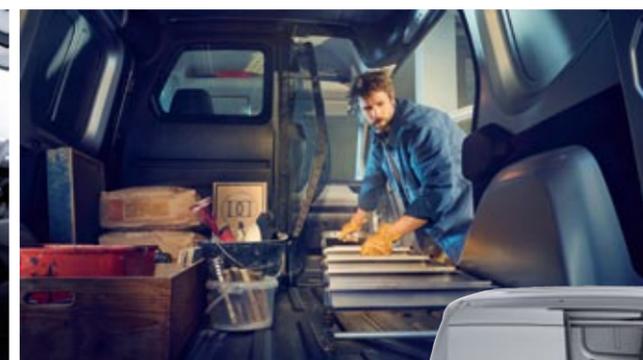
▶ Inicialmente se han presentado las versiones Combi y SpaceClass, pero estas mejoras llegarán al resto de la gama Trafic.



◀ Cambio EDC, pantalla táctil de 8 pulgadas o freno eléctrico son algunos detalles del nuevo Kangoo Furgón, que carece de pilar B en el lado derecho, un elemento innovador en el segmento que se agradecerá.

bién pone al día su Trafic. Inicialmente –en mayo– lanza las versiones Combi y SpaceClass, pero todas sus mejoras llegarán al resto de la gama.

Además de los cambios en su imagen, su interior gana presencia con un nuevo salpicadero y modificaciones en materiales, ajustes, tapizados... En el interior



kilómetros de autonomía en ciclo WLTP.

Primicia en su segmento es la ausencia de pilar B en el lado del acompañante –este detalle fue usado en los Ford B-Max, por ejemplo–. Denominado ‘Ábrete, Sésamo’ ofrece un espacio de 1.446 milímetros para introducir objetos por el lateral, lo que se agradecerá en caso de no poder abrirse sus dos puertas traseras. Su zona de car-

ga ofrecerá hasta 3,9 metros cúbicos de espacio en los ‘normales’, porque las versiones largas tendrán hasta 4,9 metros cúbicos. También destaca el sistema ‘Easy Inside Rack’ para transportar objetos de hasta 2,5 metros de longitud suspendidos del techo.

Además, esa zona trasera podrá estar acristalada, porque estos Kangoo Furgón estarán disponibles con dos, tres o cinco asientos.

Serán hasta 12 los asistentes de ayuda a la conducción, y no faltará el sistema Easy Link con pantalla de 8 pulgadas en estos Kangoo, que se pondrán a la venta en junio. Y aunque no es totalmente nuevo, la firma francesa tam-

hay espacio hasta para nueve ocupantes, con el fin de adaptarse a cualquier necesidad.

Novedad en el Trafic es la llegada de un nuevo motor 2.0 Blue dCi, corazón diésel disponible con 110, 150 y 170 CV de potencia.



◀ Su puesto de conducción nada tiene que envidiar al de un turismo. Los SpaceClass son auténticas salas de reuniones, mientras que los Escapade tienen asientos que se transforman en una cama.

# Multitalentos

Renault tiene una dilatada experiencia en el mundo de los vehículos comerciales. Y a día de hoy lo sigue demostrando con productos como los nuevos Express y Kangoo, que estrenan novedades inauditas en su segmento. Y aunque no es nuevo del todo, el Trafic también gana puntos.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En 1997, Renault lanzaba el Kangoo, un funcional vehículo que causó furor... Y no solo entre aquellos que demandaban esencialmente un vehículo comercial. Por ello, en el tiempo transcurrido desde entonces se han vendido más de 4,2 millones de unidades en más de 70 países.

Pero la herencia de la firma del rombo en este importante segmento va mucho más allá, con ilustres modelos como el

R4 F6, el Express... Y ahora se lanza una nueva generación, que llega cargada de innovaciones y, además, hace revivir uno de esos míticos nombres: Express.

Así se llama su nuevo modelo de acceso, que será fabricado en la planta marroquí de Tánger. Mide 4,39 metros y solo se venderá en versión Furgón, con hasta 3,7 metros cúbicos de capacidad y una longitud interior de hasta 2,36 metros cuando abatimos el asiento del acompañante

–si no lo hacemos se queda en 1,91 metros–, récord en su categoría.

Su puesto de conducción, aunque sencillo, presume de ofrecer hasta una pantalla táctil de 8 pulgadas y hasta 48 litros repartidos en pequeños compartimentos interiores. Además, no faltan sensores de ángulo muerto, cámara retrovisora, sistema Extended Grip para mejorar la motricidad...

Cuando se lance al mercado en abril, llegará con un 1.3

TCE de gasolina con 100 CV y un diésel 1.5 Blue dCi con 75 y 95 CV. Todos ellos con cambio manual de 6 marchas.

En cuanto al nuevo Kangoo Furgón, usará esos mismos motores, además de un TCE 130 y un Blue dCi 115, que podrán asociarse a un cambio EDC de doble embrague.

Pero más interesante será la futura versión E-Tech, que esconderá una mecánica eléctrica con 75 kW –102 CV– y 245 Nm de par. Su batería de 44 kWh se traducirá en 265



◀ Regresa el nombre Express para este comercial ligero de 4,39 metros, que a pesar de su tamaño presume de una gran capacidad de carga. Habrá tres opciones mecánicas, con hasta 100 CV.



PLAN INDUSTRIAL 2021-2024

## Renault fabricará en España cinco nuevos modelos electrificados

Renault ha presentado su Plan Industrial España 2021-2024, Renaulution, que incluye la fabricación de tres nuevos modelos en la factoría de la marca en Palencia –de los segmentos C y D SUV–, otros dos en la planta de Carrocería y Montaje de Valladolid –de los segmentos B SUV y B+ SUV–, una gama de motores HR12 en la Factoría de Motores de Valladolid y dos nuevas cajas de cambios en la planta de Sevilla. Se calcula que el proyecto generará un impacto de 12.000 millones de euros y supondrá la creación de más de mil puestos de trabajo indefinidos.

Todos los coches adjudicados son híbridos, lo

que va a «convertir España en un importante polo de electrificación con el que las plantas de este país entran en el territorio de la nueva movilidad. La hibridación es un excelente camino hacia la descarbonización, que

además hará posible producir vehículos de alta demanda», explicó Luca de Meo, el CEO de la compañía, en el acto de presentación del Plan Industrial, al que también acudieron el rey Felipe VI; el presidente del Go-

bierno, Pedro Sánchez; el presidente de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, Jean Dominique Senard; el director industrial del Grupo y presidente-director general de Renault España, José Vicente de los Mozos, o la ministra

de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto.

Renault cuenta con cuatro fábricas en nuestro país, que construyen más del 12,21% de la producción anual de vehículos del Grupo, más del 29,76% de las cajas de cambios y casi el 32,9% de los motores. Estas factorías suponen un 1,5% del PIB del país y representan un 5% de la exportación. Según se avanzó, en Valladolid la producción de los nuevos modelos comenzará en 2024, mientras que a Palencia llegarán de forma escalonada en los años 2022, 2023 y 2024. La familia de motores comenzará a construirse en Valladolid en 2023 y las cajas de cambios en 2022 y 2024.



▲ De izquierda a derecha, Reyes Maroto, Alfonso Fernández Mañueco, Pedro Sánchez, el rey Felipe VI, Jean Dominique Senard, Luca de Meo y José Vicente de los Mozos, durante el acto oficial.

## La primera en España Extremadura contará con una fábrica de baterías

Extremadura acogerá la primera fábrica de celdas de baterías del sur de Europa. Estará situada en los terrenos de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo, en Badajoz, con una superficie total de 177.000 metros cuadrados, y la inversión prevista para su puesta en marcha es de 400 millones de euros. En una primera fase, la apertura de la fábrica permitirá la creación de 200 puestos de

trabajo, que se ampliarán a 500 cuando esté en plena producción.

El proyecto, que había sido anunciado por la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, fue confirmado en un acto al que asistieron, entre otros, el presidente de la Junta de Extremadura, Guillermo Fernández Vara; la consejera para la Transición Ecológica y Sostenibilidad, Olga García; el consejero delegado de la empresa promotora Phi4tech, Mario Celdrán, y el socio referencial del conjunto empresarial, Alejandro Ayala.

La fábrica debería estar inaugurada a mediados de

2023 y es independiente de la factoría que se abrirá gracias al consorcio público-privado participado por el Gobierno, Volkswagen e Iberdrola.

En la planta se pretende crear un híbrido de batería y supercondensador de última generación, que asegure la carga rápida, una alta durabilidad y una química extremadamente favorable con la mejor ratio carga/descarga del mercado. Tendrá una capacidad final prevista de 10 gigas, planificada modularmente en 5 módulos de 2 GW. Las estimaciones son alcanzar los 6 GW de producción en 2024.



▲ Alejandro Ayala, el presidente de la Junta de Extremadura, Guillermo Fernández Vara, y el consejero delegado de Phi4tech, Mario Celdrán, durante la presentación.



PROVINCIA	MUNICIPIO	TURISMOS 2019	TURISMOS 2020	POBLACIÓN	VEHICULOS/HABITANTE
MADRID	ROZAS DE PUERTO REAL	29.987	20.510	5559	36,95
BARCELONA	AGUILAR DE SEGARRA	10.321	7.679	282	27,23
CASTELLÓN	SARRATELLA	10.016	2.361	95	24,85
MADRID	COLMENAR DEL ARROYO	45.071	40.101	1.785	22,47
BARCELONA	RAJADELL	21.606	11.430	534	21,40
MADRID	PATONES	13.295	8.906	539	16,52
MADRID	LA HIRUELA	688	668	65	10,28
MADRID	VENTURADA	32.615	22.281	2.241	9,94
VALENCIA	CASTIELFABIB	768	2.688	308	8,73
VALENCIA	PUEBLA DE SAN MIGUEL	1.140	470	61	7,70
ISLAS BALEARES	ESCORCA	4.527	1.541	208	7,41
MADRID	ROBLEDO DE CHAVELA	50.125	26.214	4.364	6,01
ALICANTE	RELLEU	24.183	5.895	1.148	5,14
ZARAGOZA	RETASCÓN	408	318	62	5,13
BARCELONA	SANT PERE SALLAVINERA	862	709	151	4,70
CIUDAD REAL	CAÑADA DE CALATRAVA	198	257	100	2,57
MADRID	REDUEÑA	748	625	270	2,31
MADRID	NAVACERRADA	11.905	6.999	3.091	2,26
MADRID	TORREMOCHA DEL JARAMA	4.033	2.293	1.075	2,13
MÁLAGA	MONTEJAQUE	3.079	1.934	949	2,04
MÁLAGA	MACHARAVIAYA	1.966	1.035	513	2,02
MADRID	MORALZARZAL	47.133	23.691	13.334	1,78
ALICANTE	BENIDOLEIG	3.059	1.664	1.078	1,54
MADRID	BRUNETE	16.501	15.584	10.760	1,45
TOLEDO	BOROX	8.126	5.284	3.958	1,34

Los automovilistas pagarán este año unos 3.800 millones de euros

## Los paraísos fiscales del impuesto de circulación en España

Los ayuntamientos españoles recaudarán este año unos 3.800 millones de euros por el Impuesto Municipal sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), conocido popularmente como impuesto de circulación o 'numerito'. Este gravamen tiene una tarifa mínima en todos los territorios, a excepción del País Vasco y Navarra, y se paga en función de la potencia fiscal del vehículo, en el caso de los turismos; de la cilindrada, en el de las motos, y del peso y número de asientos, en el caso de los camiones y autobuses, respectivamente.

La ley permite a los ayuntamientos incrementar las cuotas, de forma que se puede llegar a doblar la tarifa mínima, situación que ocurre en 12 de las 52 capitales de provincia españolas, según Automovilistas Europeos Asociados (AEA). A su vez, la ley también permite bonificar esa cuota hasta el 75% en función del carburante y las características de los motores, e incluso exonerar del pago a los vehículos históricos y de más de 25 años –esta fue una modificación que AEA consiguió introducir en 1999 en la Ley de Haciendas Locales–. De este modo, se pueden crear grandes diferencias en el pago por el mismo vehículo dependiendo de dónde esté censado, lo que ha convertido a algunos pueblos y capitales de provincia en auténticos paraísos fiscales, en los que las diferencias pueden llegar al 900%.

A pesar de las restricciones de movilidad, AEA ha constatado que de las 52 capitales de provincia, solo 3 han bajado

este impuesto: Córdoba, Teruel y Toledo. El resto mantiene sus precios, pese a que 12 aplican el máximo desde hace años: Granada, Huelva, Valladolid, Ciudad Real, Barcelona, Lérida, Tarragona, Palma, San Sebastián, Vitoria y Ceuta.

Un vehículo tipo medio, de 11,99 caballos de potencia fiscal, como los que tiene el coche más vendido el año pasado, paga en Santa Cruz de Tenerife 34,08 euros; en Madrid 59 euros, en Barcelona 68,16 euros y en San Sebastián 86,64 euros.

Por municipios, existen notables diferencias entre una misma provincia, lo que hace que las empresas de alquiler o renting concentren sus flotas en estos municipios para pagar menos. Hay siete municipios (Colmenar de Arroyo, Robledo de Chavela, Moralzarzal, Venturada, Las Rozas de Puerto Real y Brunete, en Madrid; y Rajadell, en Barcelona) –con una población de entre 500 y 14.000 habitantes– en los que se matriculan el 37,5% del total de coches de empresa de toda España por su privilegiado tratamiento fiscal. Es decir, 159.811 turismos sobre un total de 425.020, señala AEA.

Esta asociación ha realizado un listado de 25 ayuntamientos en los que el número de vehículos de nueva matriculación superan al de habitantes censados, llegando a alcanzar índices de motorización muy superiores a los de EE.UU. o Japón, como en el municipio madrileño de Las Rozas de Puerto Real, con 555 habitantes, en el que el pasado año se matricularon 36 vehículos por habitante.

## La cifra

# 61.000

millones de euros son los beneficios de la movilidad autónoma para el PIB español según el Parlamento Europeo por el ahorro de accidentes de tráfico y tiempo en atascos. El dato ha sido recogido en el 'V Webinar del Foro Nissan', titulado 'Inteligencia artificial aplicada a la movilidad sostenible'.

## La campaña

'No ponerse el cinturón parece cosa del pasado... pero no lo es'

La DGT recupera un anuncio de 1973 sobre el cinturón de seguridad en el que nos recuerda que su uso no debería ser cosa del pasado y que, en pleno siglo XXI, uno de cada cuatro fallecidos en accidente de tráfico no lo llevaba en el momento del siniestro. Esta campaña, que insiste en que el cinturón lleva 50 años salvando vidas, recupera la línea más dura de sensibilización, con imágenes impactantes.



## Nombramientos

**ALBERTO OLIVERA.** El nuevo CEO de Smart en España y tiene como objetivo montar la estructura de la nueva marca, que iniciará su desarrollo comercial a finales de 2022. Con el primer vehículo de la firma fruto de la joint-venture entre Mercedes-Benz AG y Geely, la nueva empresa iniciará su andadura en el mercado español. Este zaragozano de 44 años ya fue gerente de Smart desde 2015 a 2019 en España.

**CÉCILIA TAIEB.** Ha sido nombrada directora global de Comunicación de Seat. Con más de 20 años de experiencia en el sector de la comunicación, su cometido será impulsar la estrategia digital de la marca incorporando nuevos canales y plataformas, y llegando a nuevos públicos. Taieb ha ocupado altos cargos, por ejemplo en la industria sanitaria, donde hasta la fecha ha dirigido los asuntos corporativos globales de AstraZeneca Oncología.



MX-81 y MX-30, frente al Duomo de Milán, donde hace 40 años se presentó el concept creado por Bertone. El diseño italiano sigue formando parte del lenguaje estilístico de Mazda.



# Una huella imborrable

Hideyuki Miyakawa, diseñador y periodista japonés, fue el principal artífice de la influencia italiana en el diseño de Mazda, incluso en la corriente actual Kodo. Una bonita historia que se refleja al comparar dos modelos unidos por este hilo conductor, el MX-81 y el MX-30.

Mazda ha producido un interesante documental como parte de los diferentes actos para celebrar los cien años de la marca, que se cumplieron en 2020. Un documental en el que trata el increíble encuentro de dos jóvenes ambiciosos que vislumbraron el futuro del automóvil, aunando el diseño italiano y la diligencia japonesa. Un acercamiento que se produjo en el Salón del Automóvil de Turín de 1960, cuando Hideyuki Miyakawa conoció a Giorgetto Giugiaro, quien ya era el jefe de diseño de Bertone.

Miyakawa es un diseñador de automóviles y periodista japonés que se enamoró de una mujer italiana a la que le apasionaban los coches y

le fascinaba todo lo nipón. Y precisamente ella, Marisa Bassano, fue la que le permitió conocer a Tsuneji Matsuda, presidente entonces de Mazda. Se tendió en aquel momento un duradero puente entre Oriente y Occidente

a través de los contactos entre Mazda y los principales estudios de diseño italianos, tan legendarios como Bertone, Ghia o Pininfarina. Se sentaron entonces las bases de lo que muchos amantes del motor considerarían la unión

perfecta: ingeniería japonesa y diseño italiano.

Un poso que en el tiempo se refleja sobre dos modelos que proyectan esa sintonía, denominados con el acrónimo MX (Mazda eXperimental), destinado por Mazda para esos vehículos desafiantes que crean y ofrecen nuevos valores sin estar atados por convenciones: el MX-81, el concept car futurista creado por Bertone en 1981, y el MX-30, el primer vehículo eléctrico (EV) de producción masiva de la marca. El MX-81 fue un concept car diseñado por Marc Dechamps, jefe de diseño de Bertone: un pequeño coupé, con la típica forma de cuña de los coches diseñados por el carrocerero de Turín. Y para su presentación se realizó una sesión de fotos ambien-



▲ El MX-81 de Mazda, presentado en 1981, salió del lápiz de Marc Dechamps, jefe de diseño de Bertone, que aplicó en el 'concept car' japonés la entonces típica forma de cuña del mítico carrocerero turinés.

## RESTAURACIÓN DEL MX-81

El prototipo de Mazda ha sido objeto de una minuciosa restauración para devolverlo a su estado original, con la ayuda 'italiana'.

El 'concept car' de Mazda, el MX-81 Aria, desarrollado por el centro de diseño italiano Bertone sobre la plataforma del Mazda 323 de aquella época, era un coupé de 3,94 metros. Un modelo que llamó la atención por su estilo y soluciones tecnológicas adoptadas tanto por dentro como por fuera. Este coche, a diferencia de otros prototipos que se desechan tras la fase de exhibición, había estado almacenado durante años en las instalaciones de la sede central de Mazda junto con el MX-02, el MX-03 y el RE-Evolve, siendo 'redescubierto' el 14 de febrero de 2020. A primera vista no se apreciaron daños importantes, pero se vio que requeriría un importante trabajo de restauración para devolverlo a su estado original.

Restauración que se llevó a cabo en dos fases, prueba del vínculo italo-japonés de la marca. Primero se desmontó el motor para rehabilitar cada una de sus piezas, y se revisaron frenos, dirección, el sistema eléctrico... Y se arrancó después de 39 años, probándose en pista. Poco más de dos semanas después de su descubrimiento, el 13 de abril se embarcó camino de Bélgica para llevarlo a Turín y comenzar la segunda fase de su restauración en la empresa especializada SuperStile. Allí comenzó un minucioso trabajo artesanal para restaurar los materiales originales, que mostraban los signos del paso del tiempo. Una tarea que se centró principalmente en devolver la pintura y los paneles a su estado original, escaneando y comparando el color de la carrocería en varios puntos. En el interior, los signos de humedad se eliminaron del cuero interno, guarnecidos y tapicería, mientras que el cristal de los faros se rehizo por completo y se aseguró el perfecto funcionamiento de los faros retráctiles. Un importante trabajo de restauración que ha devuelto al MX-81 a su estado original.



◀ El MX-81 ha permanecido abandonado dentro de las instalaciones de Mazda durante casi 40 años. Ahora ha sido resucitado, recuperando su estado original.



tada en la Piazza Duomo, en Milán. Una sesión que se repite ahora junto al MX-30, para lo que se ha realizado una minuciosa restauración del con-

cept, contrastando esos 40 años de historia en los que el diseño italiano ha dejado un importante poso. Algo que se recrea incluso en la corriente



▲ En Mazda se pusieron al día los elementos mecánicos. La segunda fase de la restauración se realizó en Turín por el especialista SuperStile.

de diseño actual de la marca, denominada Kodo –alma en movimiento–, de Ikuo Maeda. Una filosofía que ha dado forma a los modelos de Maz-

da desde que viera la luz en 2010, cosechando innumerables premios y que mantiene la huella creada por ese puente con el diseño italiano.

HYUNDAI



MOVERSE SIN EMISIONES

Hyundai se ha asociado con Discovery para crear la serie 'A Better Way', que reflexiona sobre los avances en la movilidad cero emisiones. El documental está protagonizado por Bertrand Piccard, que recorre Europa mostrando la evolución en la movilidad sostenible.

Piccard fue la primera persona en dar la vuelta al mundo en globo y también en un avión propulsado por energía solar. Además, en 2019 batió el récord del mundo de mayor distancia con un vehículo de pila de combustible, al recorrer 778 km al volante de un Hyundai Nexa.

COLECCIÓN ALPINE

¿QUIERES LA CAMISETA DE ALONSO? Le Coq Sportif y Alpine F1 Team han colaborado en el desarrollo de una colección de ropa dedicada a la escudería en la que figura una camiseta personalizada



para cada uno de los pilotos del equipo: Fernando Alonso y Esteban Ocon. Llevan los números de cada piloto y su firma, y se venden en la boutique de Alpine.

ANIVERSARIO

► El ZX se lanzó en 1991 para cubrir el hueco que quedaba en la gama de la marca entre el AX y el BX. Solo en Vigo se fabricaron más de medio millón de unidades.



► En su versión de competición, ZX Rally-Raid, este modelo logró cinco títulos mundiales.

EL CITROËN ZX CUMPLE 30 AÑOS

Citroën celebra el 30 aniversario de uno de sus coches de más éxito, el ZX. Este modelo debutó en 1991 en la Baja Aragón en su versión de competición, donde logró un doblete histórico, y hasta 1997 se hizo con cinco títulos mundiales. La variante de calle llegó al mercado pocos meses después de la de carreras, fruto de una colaboración con el carrocerero Bertone, y pretendía

cubrir el hueco que quedaba entre el AX y el BX tras finalizar la producción del Visa y el GSA. En su lanzamiento fue elogiado por su aspecto moderno y compacto, su innovador eje trasero auto-dirigible, que suprimía la inercia del tren trasero en curva, o su asiento trasero corredizo, que le proporcionaba más espacio. Se comercializaron 2.465.000 unidades en

sus diferentes versiones y carrocerías —berlina, coupé y Break— y más de medio millón de ellas fueron 'Made in Spain', ya que se construyeron en Vigo. Fue el primer Citroën producido en China —entre 1992 y 2014— y tuvo diferentes versiones: Advantage (1991), Aura (1991), Volcane (1991), Coupé (1993), Break (1994), Fukang 988 (1998), Coupé Turbo DSX (1996) o Aura 1.8 (1995).

PROYECTOS EDUCATIVOS FORD, CON LOS JÓVENES

Tres equipos de chicos de entre 15 y 17 años han ganado la final de 'Ford Impulsando Sueños en España', un programa de la Fundación Ford que apoya a jóvenes en distintas disciplinas educativas. En esta ocasión, los equipos ganadores han pre-

sentado varios proyectos para mejorar la sociedad. En España el programa se desarrolla junto a la ONG AIPC Pandora.



CON EL CICLISMO

Skoda ha cedido un total de 25 vehículos a la organización de la Vuelta ciclista al País Vasco (del 5 al 10 de abril). La flota está compuesta por los SUV Karoq y Kodiaq y los familiares de Octavia y Superb.

CUPRA LOS NUEVOS COCHES DEL FC BARCELONA...

Cupra convocó en la Ciudad Deportiva Joan Gamper a 16 jugadores de la plantilla del FC Barcelona para hacerles entrega de los coches que conducirán esta temporada. Los deportistas han podido personalizar un modelo de la marca y la gran mayoría se ha decantado por el Formentor, el primer coche específicamente desarrollado por Cupra.

Conducen este modelo en su versión de 310 CV Miralem Pjanić, Pedri, Francisco Trincão, Martin Braithwaite, Sergi-ño Dest, Riqui Puig, Óscar Mingueza, Gerard Piqué o Ronald Araújo, mientras que el embajador mundial de Cupra, Marc ter Stegen, ha optado por la versión híbrida enchufable de 245 CV. El Cupra Ateca ha sido la elección de Clément Lenglet y Junior Firpo.



► Ansu Fati se ha unido a la familia Cupra como embajador. Visitó las instalaciones de la marca en Barcelona y fue recibido por el presidente, Wayne Griffiths.



► La mayoría de los jugadores del FC Barcelona ha elegido el Cupra Formentor.

AUDI ... Y LOS DEL REAL MADRID DE BALONCESTO

La plantilla del Real Madrid de baloncesto también ha recogido ya los nuevos coches que conducirán este año en sus desplazamientos personales. La mayoría de los jugadores se ponen de nuevo al volante de un SUV, siendo el Audi Q8 el modelo más demandado, seguido del Q5 y el Q7. Anthony Randolph, Trey Thompkins, Walter Tavares, Rudy Fernández, Gabriel Deck, Fabien Causeur y Alberto Abalde han optado por el Q8 en su versión 50 TDI quattro,

con 286 CV y sistema de hibridación ligera de 48 voltios. El capitán Felipe Reyes, Carlos Alocén y Usman Garub han elegido el Q5, mientras que Jaycee Carroll y Jeffery Taylor conducen ya un Q7. Sergio Llull ha sido el único jugador que se ha salido de la estética SUV y ha elegido la deportividad del R8 V10 Performance, con 456 kW (620 CV), mientras que el entrenador, Pablo Laso, sigue confiando en el Audi A6 allroad quattro.



► Pablo Laso, que conduce un A6 allroad, y Sergio Llull, que ha optado por un R8 V10 Performance, han sido los únicos que no han elegido un SUV.



► Los SUV Q8, Q7 y Q5 han triunfado entre los jugadores.



LAMBORGHINI URUS RÉCORD DE VELOCIDAD EN EL LAGO BAIKAL

El Lago Baikal está considerado el más viejo y profundo del planeta. Situado en el corazón de Siberia, su superficie helada acoge cada invierno un Festival de velocidad en el que participan todo tipo de vehículos y en el que este año ha brillado el

Lamborghini Urus, que logró un récord al completar mil metros desde parado con una velocidad media de 114 km/h. Pilotado por Andrey Leontyev, un piloto



VOLKSWAGEN DRIVING EXPERIENCE CURSOS DE CONDUCCIÓN PERSONALIZADOS

ruso especialista en este tipo de pruebas —tiene 18 récords—, el Urus registró una velocidad máxima de 298 km/h en la carrera, aunque en los entrenamientos su velocímetro había marcado hasta 302 km/h. El modelo equipa un motor V8 biturbo 4.0 con 650 CV.

La escuela de conducción Volkswagen Driving Experience arranca la temporada 2021 ofreciendo cursos privados 'Oneto-One' con monitores especializados capitaneados por Luis Moya. Estos cursos están disponibles en Madrid y Barcelona, y ofrecen la posibilidad de conducir en tráfico abier-



ATENTOS A...

HASTA EL 21 DE MAYO

El RACE y Goodyear convocan una nueva edición de los Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial, en los que pueden participar alumnos de Primaria y Secundaria.





CINCO PRUEBAS COMPONEN ESTA PRIMERA TEMPORADA, Y UNA DE ELLAS SE DISPUTARÁ EN LA PISTA ARAGONESA DE MOTORLAND

# Ahora le llega el turno a los turismos eléctricos



En 2021 salta a la arena otro campeonato eléctrico, el Pure ETCR, el más cercano al producto convencional de los grandes fabricantes. Su naturaleza también marca otros caminos respecto a los formatos tradicionales, con prestaciones asombrosas y marcado sentido del espectáculo como principales objetivos, también condicionados por el estado de evolución de la electricidad como energía motriz a bordo de un turismo.

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

Los campeonatos del deporte automovilístico tradicional empiezan a encontrar cada vez más rivales, reflejo del interés de la industria de la automoción ante el nuevo paradigma energético. Pero los condicionantes actuales de la energía eléctrica también se manifiestan en sus carreras, que necesitan nuevos formatos más alejados de los habituales. Valga como ejemplo el Extreme E, que recientemente debutó en Arabia Saudí con los SUV eléctricos que competirán en

todo tipo de terrenos y condiciones, adaptando su esquema a las especificaciones de batería y autonomías actuales. De momento, no todos los nuevos campeonatos eléctricos alcanzan la autonomía de la Fórmula E, con carreras de una hora en la actualidad aunque con vehículos menos pesados, pero con un objetivo básico de gestión y regeneración de energía. Hasta en su día este campeonato de monoplazas necesitó dos coches para completar una carrera.

Era cuestión de tiempo que llegara el turno a los turismos, más directamente

vinculados con el producto al que accede el usuario medio. Y será en 2021 cuando entre en acción el primer campeonato para dicha categoría, el Pure ETCR, que también ofrece como signo distintivo un formato diferente al de la competición en circuito. Al igual que con los todoterrenos eléctricos, la potencia de los motores será aprovechada para exhibir sus grandes prestaciones, aunque adaptándose a su menor autonomía en comparación con sus hermanos tradicionales. Las marcas pioneras que se suben al barco de esta nueva moda-

lidad están desarrollando máquinas cercanas a los 700 CV, similares a las de monoplazas de altísima potencia como un Fórmula 2.

Marcelo Lotti y el Grupo Discovery a través de su filial Eurosport Events están detrás de la organización del nuevo certamen. Lotti fue en su día el impulsor del exitoso reglamento TCR, con numerosos campeonatos locales, y que cogió el testigo del Mundial de Turismos a través del actual WTCR. Una vez estabilizado el esquema deportivo y técnico de aquel, Lotti y Eurosport Events se



▶ La compañía de ingeniería Williams se encargará de suministrar las baterías a todos los equipos. Pero la competición parece más pensada para destacar las prestaciones, el poder eléctrico y la rapidez de recarga que la autonomía.



▼ Por ahora solo tres equipos han confirmado su presencia este año, pero son muchos los fabricantes que observan con atención el nuevo campeonato, que se suma a otras competiciones eléctricas como la Fórmula E o el Extreme E, ambos organizados por Alejandro Agag.



lanzaron hacia el mundo de lo eléctrico, el siguiente paso para esta modalidad de vehículo. La organización del nuevo campeonato por un gran grupo mediático permite una gran cobertura internacional de partida al Pure ETCR, que además convierte su canal Eurosport en la gran plataforma para toda la competición eléctrica, que incluye la Fórmula E y el nuevo Extreme E de Alejandro Agag.

El certamen recibió su bautismo público a la vez que uno de sus protagonistas, el Cupra e-Racer. La marca se convertirá así en la pionera también en este certamen, una vocación deportiva que también la ha llevado al campeonato de SUV eléctricos. En el Salón de Ginebra de 2018 se daba a conocer el proyecto, al que se unía un año después



▶ Goodyear será suministrador único de neumáticos, y para bajar costes se usará siempre el Eagle F1 SuperSport, tanto en seco como en mojado.

el fabricante coreano Hyundai con su espectacular Veloster N ETCR, mientras que otro equipo del WTCR, el italiano Romeo Ferrari, introducía a Alfa Romeo con el Giulia. El lanzamiento del certamen sufrió el impacto de la pandemia, que ralentizó su desarrollo inicial, aunque la primera de-

mostración de los nuevos vehículos y su formato tuvo lugar en la última carrera del WTCR, en Motorland, en noviembre del pasado año. Allí también estuvo presente la Energy Station, la estación de carga rápida que alimentará la batería de cada vehículo.

Pero no era lo mismo mo-

dificar vehículos de serie para competir en circuitos con kit de coste contenido que crear plataformas totalmente nuevas. El formato del Pure ETCR hace de la necesidad virtud, lógicamente. Concebido para aprovechar las espectaculares potencias de las nuevas máquinas, aunque condicionadas por su autonomía y el uso de las baterías, su rendimiento viene determinado también por la gestión de su temperatura, uno de los aspectos más críticos en todo nuevo certamen de vehículos eléctricos, mayor cuanto más duración tiene la competición y la exigencia de sus unidades de potencia. Los coches parten de los 500 kW, el equivalente a 680 CV. Su espectacular par será aprovechado y exprimido en mangas cortas y electrizantes, con enfrentamientos en paralelo al estilo



# LOS COCHES DEL PURE ETCR RENDIRÁN 500 KW DE POTENCIA, EQUIVALENTES A 680 CV. LAS MANGAS, DE UN MÁXIMO DE 10 KILÓMETROS



▲ El equipo italiano Romeo Ferrari es otro de los que estará en la parrilla con sus Alfa Giulia eléctricos en el estreno del campeonato el próximo 18 de junio, en el circuito de Vallelunga.

lanzada determinará el orden de salida.

El ganador final obtendrá una puntuación máxima que se añadirá a la acumulada durante todo el proceso competitivo previo. Como en la Fórmula E o el Extreme E, también los pilotos dispondrán de un plus puntual de potencia para adelantar, compensado por el mismo sistema para quien ha sido adelantado. En definitiva, el formato persigue la acción constante en un corto espacio de tiempo. El certamen contará con un suministrador único de neumático, Goodyear, con meses ya de prueba con el Eagle F1 SuperSport que equiparán todas las monturas, neumático que tendrá solo una especificación y uso tanto para superficies secas como mojadas, con el objetivo de economizar el tipo y la cantidad de neumáticos en cada evento.

“Hasta ahora hemos tenido un coche con motor de



◀ El Veloster N ETCR será la máquina alineada por Hyundai, que exhibió su coche en las últimas 24 Horas de Daytona. Abajo, el portón Starting Gate, que sustituye al semáforo tradicional.



▲▲ Cupra fue la primera marca que confirmó su presencia en el certamen, y el desarrollo de su e-Racer en los últimos dos años ha servido para probar nuevas soluciones con las que la organización del Pure ETCR ha definido el reglamento. Sus pilotos serán Jordi Gené y Mattias Ekstrom.



▲▲ Los test previos no solo sirvieron para poner a punto los nuevos modelos eléctricos, sino que también permitieron a pilotos, equipos y asistencias ensayar las maniobras de rescate en caso de accidente, pues la presencia de baterías de alta tensión exige un procedimiento cuidadoso.

de los certámenes de rally-cross. Se tratará de exprimir en un breve lapso de tiempo el jugo de la carga de batería disponible.

Los grupos iniciales se sortearán para los primeros enfrentamientos, evitando la mezcla en ellos de vehículos de la misma marca. Un espectacular portón, el Starting Gate, dará una sa-

lida sin los semáforos tradicionales. Llegar primero a la curva inicial será crucial, por lo que la capacidad de reacción y la fulminante entrega de potencia serán determinantes ante la apertura de portones. La parrilla de las mangas iniciales se formará por el orden de un sorteo que dará la posibilidad de elegir posición. Los

ganadores de las diferentes mangas, denominadas The Battle y que no superarán los 10 kilómetros, progresarán hasta la gran final A, con dos finales más para el resto de los participantes según su orden en las mangas clasificatorias precedentes, que otorgarán una diferente puntuación. Para cada una de las finales, una vuelta

combustión que se ha adaptado para llevar baterías y un motor eléctrico en su interior, pero en esta generación los coches ya se han concebido como eléctricos”, explica Jordi Gené, el veterano piloto español que ha estado trabajando dos años en el desarrollo del Cupra e-Racer, y que será oficial de la marca junto a Mattias Ekstrom en el

certamen. “Todo ello implica mejoras en la distribución de peso, la posición de las baterías, la aerodinámica. En resumen, todo es mejor en cada uno de los apartados”.

El Veloster de Hyundai también recibió un flamante bautismo público cuando apareció en pista para su exhibición pública durante las pasadas 24 Horas de Dayto-

na, en Estados Unidos, y en manos del brasileño Augusto Farfus, quien también ha trabajado durante estos dos años con los otros asociados técnicos del Campeonato –Williams para las baterías, por ejemplo– para comprender y desarrollar la tecnología implicada en el Pure ETCR.

Previsto inicialmente con seis pruebas, finalmen-

te serán cinco, ya que solo a final de febrero pudo definirse ante las circunstancias condicionantes de la pandemia. De ellas, cuatro en Europa, comenzando el 18 de junio en Vallelunga, Italia. Una de ellas en Motorland (España), otra en Corea del Sur, y con la novedad de Copenhague el primer fin de semana de agosto. Varios fa-

bricantes están vigilando el concepto, y se espera que en 2022 la nómina oficial crezca notablemente frente a los presentes en esta temporada inicial. Como han demostrado el resto de los nuevos campeonatos, con la energía eléctrica ya no existe vuelta atrás. Ahora, los turismos del Pure ETCR también se han subido a bordo.

## MATRICULACIONES EN ESPAÑA

### LAS VENTAS CIERRAN UN MAL TRIMESTRE Y PEUGEOT LIDERA

La crisis y la incertidumbre provocada por el coronavirus continúan arrastrando las ventas de vehículos, que cerraron el primer trimestre del año con 186.061 unidades matriculadas y una caída del 41,3% respecto a 2019. Si lo comparamos con 2020, la bajada en el acumulado anual sería solo del 15%, pero es una cifra irreal, ya que en el mes de marzo del año pasado los concesionarios estaban cerrados debido al estado de alarma y el confinamiento.

Según los datos de las principales asociaciones del sector –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)–, el mes de marzo tampoco deja cifras esperanzadoras, ya que se vendieron en total 85.819 unidades, lo que supone un 30% menos que en 2019 –habría un crecimiento del 128% respecto a 2020, pero no sería real–. Estas asociaciones han rebajado sus previsiones para todo el año por debajo del millón de unidades, que sería la cifra óptima en la que debería situarse nuestro mercado –en 2019

se vendieron 1,2 millones de turismos y todoterrenos–.

El cierre perimetral de las comunidades está afectando al turismo y, por ende, al alquiler de automóviles, lo que ha provocado que este sector sea el que registra una mayor caída, con un -38,6% respecto al mes de marzo de 2019.

Por marcas, Peugeot lidera el mercado y también lo hace su modelo 208. Este fabricante coloca además a sus SUV 3008 y 2008 en el 'top diez' de lo más demandados. Citroën y su C3 le siguen en segundo lugar en el ranking de los preferidos por los españoles.

Los SUV de tamaño medio fueron los más vendidos en el trimestre –48.796 unidades y una cuota del 26,2%–, seguidos por los SUV de pequeño tamaño –37.801 unidades y una cuota del 20,3%–. Por tecnologías, las ventas de vehículos electrificados, híbridos y de gas aumentaron un 107% en marzo respecto a 2019, y en turismos superaron en cuota de mercado a los diésel.

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Marzo	Enero-Marzo
PEUGEOT 8.687	PEUGEOT 18.491
CITROËN 6.359	SEAT 14.455
TOYOTA 5.601	TOYOTA 13.665
HYUNDAI 5.409	RENAULT 11.852
VW 5.278	VW 11.590
SEAT 5.007	CITROËN 11.561
RENAULT 4.623	HYUNDAI 10.087
KIA 4.337	KIA 9.160
MERCEDES 4.170	AUDI 8.397
FIAT 3.793	MERCEDES 8.213

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

#### LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Marzo	Enero-Marzo
208 2.989	208 5.207
C3 2.740	C3 4.598
QASHQAI 2.310	QASHQAI 4.475
500 2.221	2008 4.363
CORSA 2.097	TUCSON 4.280
TUCSON 2.047	LEÓN 4.141
3008 1.895	SANDERO 4.029
2008 1.535	COROLLA 3.815
SANDERO 1.524	3008 3.769
COROLLA 1.450	CLIO 3.750

### PEUGEOT 3008 Y 5008

#### Nuevas versiones Roadtrip

Las variantes Roadtrip llegan a los SUV de Peugeot. El 3008 y el 5008 se ofrecen ahora en estas versiones que destacan por un equipamiento más completo y por lucir los emblemas 'Roadtrip' en el exterior y también en las alfombrillas.

En el interior cuentan con umbrales de las puertas en acero inoxidable, tapicería en cuero sintético y Alcantara con costuras en contraste, pedales de aluminio, el paquete Allure Pack Equipment, el Easy Package con asistente de aparcamiento y cámaras 360 grados, o el Grip

Control, que mejora la tracción del vehículo.

En el apartado de motores, el 3008 Roadtrip se puede pedir con dos opciones híbridas enchufables. El primero es el AWD Hybrid4 300 e-EAT8, que combina un motor de gasolina PureTech de 200 CV con otros dos eléctricos de 110 y 112 CV, lo que suma un total de 300 caballos. Por otro lado está el 2WD Hybrid 225 e-EAT8, con un motor gasolina PureTech de 180 CV junto con otro eléctrico de 110, con una potencia total de 225 CV.

Estas variantes también tienen una gama de color específica. El 3008 Roadtrip se ofrecerá con nuevos tonos exteriores –Celebes Blue, Mother-

of-Pearl White, Vertigo Blue y Ultimate Red–, mientras que el 5008 Roadtrip podrá pedirse en Copper Brown, Ultimate Red y Mother-of-Pearl White.



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)

#### PRECIOS

	Precio	Con descuento
2.2 CRDI 202 CV AT8 4x2 Klass	44.500 €	37.300 €
2.2 CRDI 202 CV AT8 4x2 Maxx	48.200 €	41.000 €
2.2 CRDI 202 CV AT8 4x2 Tecno	53.900 €	46.700 €
2.2 CRDI 202 CV AT8 4x4 Tecno	55.900 €	48.700 €
2.2 CRDI 202 CV AT8 4x4 Style	60.500 €	53.300 €
HEV 230 CV AT6 4x2 Klass	44.500 €	37.300 €
HEV 230 CV AT6 4x2 Maxx	48.200 €	41.000 €
HEV 230 CV AT6 4x2 Tecno	53.900 €	46.700 €
HEV 230 CV AT6 4x4 Tecno	55.900 €	48.700 €
HEV 230 CV AT6 4x4 Style	60.500 €	53.300 €

### HYUNDAI SANTA FE Mismo precio para el diésel y el híbrido

Llega al mercado español el renovado Hyundai Santa Fe, que se ofrece de momento con mecánicas diésel o híbrida por el mismo precio. El 2.2 CRDI diésel de 202 CV se combina con un cambio automático de 8 velocidades. El híbrido tiene la etiqueta ECO y combina un motor 1.6 T-GDI de gasolina con un eléctrico, que erogan un total de

230 CV y se completan con un cambio automático de 6 velocidades.

Están disponibles en cuatro niveles de equipamiento, que arrancan con el Klass. Este ofrece climatizador de tres zonas, sensores de aparcamiento delanteros y traseros, cámara de visión posterior, sensores de lluvia y luces, cargador inalámbrico, pantalla central de 8 pulgadas, iluminación exterior Full LED, llantas de 18 pulgadas, etc.

La variante Maxx añade sensores de ángulo muerto, asientos delanteros con regulación eléctrica o control de velocidad con función Stop&Go, mientras que la Tecno suma techo solar panorámico eléctrico, pantalla central de 10,25 pulgadas o Head-up Display. El acabado

Style solo se ofrece en versión 4x4 y añade sistema de visión 360 grados, cámaras de ángulo muerto o selector de modos de conducción, entre otros elementos.



Desde 23.500 €

### 7 AÑOS DE GARANTÍA

#### MG regresa a España con eléctricos a precios para todos

Desde el pasado día 1 de abril, la firma MG está de nuevo disponible en el mercado español con una gama de vehículos

electrificados que en principio se concreta en dos modelos: el EHS híbrido enchufable y el SUV cien por cien eléctrico ZS EV. El

primero es un SUV cuyo precio de partida será de 23.500 euros, incluyendo las ayudas actuales y la promoción de lanzamien-

### SEAT

#### El Ateca, ahora con mecánica 2.0 TSI 190 CV DSG 4Drive

Seat amplía la gama mecánica del Ateca con una opción de gasolina 2.0 TSI de 190 CV, que se asocia al cambio automático DSG y a la tracción integral 4Drive. Esta variante solo se comercializa en el acabado más deportivo, FR, que incluye un alto nivel de equipamiento de serie. Este se puede completar por 270 euros con el paquete FR GO.

El acabado FR incluye, entre otros equipamientos, detector de ángulo muerto, alerta de trá-

fico posterior, reconocimiento de señales de tráfico, asistente precolisión, portón trasero eléctrico con pedal virtual, asistente de aparcamiento automático y sensores de parking delanteros, etc.

Con este nuevo motor, el Ateca 2.0 TSI alcanza una velocidad máxima de 214 km/h y acelera de 0 a 100 km en 7 segundos exactos. Su consumo combinado en ciclo WLTP oscila entre 7,6 y 8,4 l/100 km.



#### PRECIOS

2.0 TSI 190 CV DSG-7 4Drive St&Sp FR	41.620 €
2.0 TSI 190 CV DSG-7 4Drive St&Sp FR GO	41.890 €



## Más de 180 concesionarios han confiado en Dealerbest para solicitar las ayudas del Plan MOVES II

El Plan MOVES II es, sin duda, un aliciente económico para muchos compradores de coches nuevos de motor eléctrico (BEV y E-REV) o híbridos enchufables (PHEV), que pueden beneficiarse de ayudas de hasta 6.000 euros.

Y aunque en cada CC.AA. el trámite sea diferente, la web sea diferente y la documentación sea diferente también, en Dealerbest hemos automatizado las gestiones por comunidades para ahorrar tiempo y trámites.

### ¿ASÍ DE SENCILLO?

¡Lo cierto es que sí! Porque si en Dealerbest no hubiésemos conseguido hacer del Plan MOVES II algo sencillo, no hubiésemos podido gestionar más de 1.000 solicitudes al día de hoy.

También tú puedes simplificar con nosotros la gestión de las ayudas del Plan MOVES II, dando un valor añadido al cliente final y una mejor experiencia de usuario

gestionando en su nombre los trámites necesarios.

Para ello, simplemente hay que registrarse en nuestra página web ([www.dealerbest.com](http://www.dealerbest.com)), rellenando el formulario de contacto. Nosotros te informaremos de los siguientes pasos.

Por último, recordarte que varias comunidades ya han agotado los fondos para seguir solicitando el Plan MOVES II, en parte por las más de 1.500 solicitudes que ya hemos hecho para concesionarios de toda España.

Por eso, te detallamos las CC.AA que todavía tienen fondos a la hora de publicar este artículo y las que han vuelto a recibir más: Asturias, Aragón, Cataluña, Castilla-La Mancha, Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana, Extremadura, Islas Baleares, La Rioja, Murcia y País Vasco.

Si te encuentras en alguna de estas comunidades, no dudes en ponerte en contacto con nosotros para poder empezar a gestionar las solicitudes para ti.

### TOYOTA

#### EL CAMRY ELECTRIC HYBRID, DESDE 36.000 EUROS

Llega al mercado español la octava generación del Camry, la berlina de gran tamaño más vendida en el mundo, que ya se puede comprar por un precio que parte de 36.000 euros sin financiación o por 290 €/mes con el programa de financiación Toyota Easy Plus, que incluye 4 años de garantía y 4 años de mantenimiento.

Este modelo mantiene su motor híbrido eléctrico 2.5 de 218 CV, y su gama está compuesta por los niveles de acabado Advance y Luxury, con elementos de serie desde el básico como los asientos delanteros calefactables, la cámara de visión trasera, el climatizador bizona, el cuadro de instrumentos con pantalla TFT de 7 pulgadas, los faros LED, los sensores de luz, lluvia y aparcamiento, etc.



### FIAT

#### PREMIO PARA LOS CONDUCTORES MÁS ECOLÓGICOS

Los propietarios del Fiat 500e recibirán criptomonedas y otros premios por conducir de forma sostenible gracias a una nueva aplicación que ha desarrollado Kiri Technologies y que recompensará las conductas más respetuosas con el medioambiente. Con esta herramienta, los datos de conducción –como la distancia o velocidad– se cargan en la nube de Kiri y, gracias a un algoritmo, se convierten en criptomonedas, que se podrán gastar en productos y servicios ecológicos.



### RENAULT

## El esperado SUV Arkana ya está aquí

La familia Renault crece con la llegada al mercado del nuevo Arkana, el primer SUV coupé de la marca del rombo. Este modelo, que mide 4,57 metros de largo, toma como plataforma la CMF-B, la misma de los nuevos Renault Clio y Captur.

De inicio se ofrecen dos opciones mecánicas con tecnología híbrida. El primero es el 1.3 TCe 140, que obtiene la microhibridación añadiendo un sistema alternador-motor de arranque acoplado a una batería de iones de litio de 12V. El otro es el E-Tech Hybrid 145 CV,

que consta de un motor térmico de cuatro cilindros de gasolina 1.6 y dos motores eléctricos.

La gama se compone de tres acabados: Intens, Zen y R.S. Line. Desde el nivel básico cuenta con llantas de aleación de 17 pulgadas, faros con tecnología LED, sensores de estacionamiento, cámara de estacionamiento, sistema multimedia con pantalla táctil de 7 pulgadas y pantalla de

instrumentos digital también con 7 pulgadas. El Intens suma llantas de aleación de 18 pulgadas, sistema multimedia de 9,3 pulgadas, selector de modos de conducción Multi-Sense y carga de teléfono por inducción.

El R.S. Line añade, entre otros, asistente de estacionamiento Easy Park, pintura metalizada, asientos calefactados, levas de cambio y tapicería de cuero.

madera de fresno marrón en los laterales de las puertas delanteras, entre otros elementos.

También cuenta con equipamientos de máximo nivel como los faros matriciales y direccionales Matrix Led Vision,

amortiguación pilotada Active Scan Suspension, conducción autónoma de Nivel 2 con alerta de tráfico posterior y vigilancia de ángulo muerto a gran distancia o sistema de visión 360°.

### DS 4

## Ya se puede reservar la edición de lanzamiento La Première

DS ha abierto los pedidos online ([www.dsautomobiles.es](http://www.dsautomobiles.es)) del nuevo DS 4, que se ofrece en su versión de lanzamiento La Première y cuyas primeras unidades llegarán al mercado a finales de este año. Esta exclusiva variante está disponible desde 49.200 euros con el motor híbrido enchufable E-Tense 225. Se distingue por el color específico Lacquered Grey y el techo negro en contraste. Además, presenta una calandra negra con puntas de diamante cromadas, DS Wings y llantas de 19 pulgadas en negro brillante.

En el interior encontramos el acabado exclusivo Opéra, con elementos como el cuero nappa marrón para la tapicería, asientos con ventilación y masaje o detalles de



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

# EuroSol

## RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ [www.eurosolrecambios.com](http://www.eurosolrecambios.com)

## ¿BUSCAS EMPLEO?

Encuétralo en el mundo del motor.

Mádanos tu CV a: [seleccion@dealerbest.com](mailto:seleccion@dealerbest.com)  
O entra en: [dealerbest.com/ofertas-de-empleo](http://dealerbest.com/ofertas-de-empleo)



**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)



## LUZ DE EMERGENCIA V-16 ¿OBLIGATORIA?

Santiago P. Blanco

He oído que hay un tipo de lámpara que se pone en el techo y emite luz como un vehículo de emergencia. Se comenta que ya es obligatoria y que sustituye a los triángulos de emergencia y al famoso chaleco amarillo. No he visto grandes campañas al respecto, pero me gustaría saber si es cierto. Gracias.

### RESPUESTA

Este año 2021 ha comenzado con algunas nuevas normativas de tráfico. La luz a la que haces referencia es la denominada V-16, una baliza luminosa que se fija al techo del vehículo mediante un imán y que, efectivamente, sustituirá a los famosos triángulos. El motivo es que estos últimos han costado muchas vidas en accidentes al colocarlos, pero de momento no es obligatoria su sustitución. Puedes llevar una u otra solución, pero en 2024 la V-16 será obligatoria y los triángulos pasarán a ser historia. Y otra cosa más. El chaleco no desaparece y será obligatorio su uso siempre que salgamos del coche. Lo que pasa es que la luz de techo se puede colocar y activar sin necesidad de bajarnos de nuestro vehículo.

Ahora mismo hay varias opciones en el mercado, que tienen un coste que oscila entre los 20 y los 40 euros, si bien tienen que estar perfectamente homologados. Por ejemplo, su forma parabólica tiene que ser perfectamente visible en todas las direcciones y tiene que ser reconocible a más de un kilómetro de distancia, incluso con meteorología adversa, para advertir al resto de los usuarios de la vía.

La luz V-16 funciona con una pila alcalina no recargable que le brinda una autonomía de

## CITROËN ë-C4 FRENTE A HYUNDAI KONA ELÉCTRICO ¿CUÁL ES LA MEJOR OPCIÓN?

Andrés G.Z.

En casa tenemos decidido que el próximo coche será eléctrico. Preferimos de corte SUV y lo que he visto sobre el Hyundai Kona me gusta. También nos convence el nuevo Citroën C4 eléctrico porque no parece un turismo y resulta muy original. Nos gustaría conocer su opinión sobre estos dos modelos. Muchas gracias por su atención.

### RESPUESTA

Nos nos comentas datos sobre tus necesidades de uso, kilometraje, familia... pero trataremos de ser concisos. Efectivamente el diseño del Citroën ë-C4 ha sorprendido a casi todos, ya que se mueve entre un turismo convencional y un SUV. No entraremos en terrenos estéticos, para gustos los colores, pero sí señalar que el modelo francés mide 4,36 metros de longitud, 16 centímetros más que el Hyundai Kona eléctrico. Y eso se traduce en mayor espacio para las piernas en las plazas traseras, más holgura para instalar a los niños en sus sillas o una capacidad de maletero superior: 380 litros, frente a los 332 de su rival coreano. Suponemos que todo esto lo tendrás previsto.

Dicho esto, el ë-C4 recurre a un motor eléctrico de 136 CV y a una batería de 50 kWh de capacidad que le brinda una autonomía de hasta 351 kilómetros. En el Kona eléctrico tienes dos posibilidades. La primera también rinde 136 CV, la batería es de 39,2 kWh y la autonomía llega a los 305 kilómetros. Además ofrece otra versión con 204 CV, batería de 64 kWh y un rango de acción que se incrementa hasta los 484 kilómetros. Si va a ser el único coche en casa o te mueves asiduamente los fines de semana quizás sea la opción más adecuada, aunque también son

casi tres horas de uso en emergencia, y casi el doble si se utiliza como linterna. Como no sufre sulfatación se conservará sin problemas durante al menos cuatro años en la guantera de nuestro



CARTA DE LA SEMANA

4.000 euros más en la factura final. Las prestaciones de ambos vehículos son similares, salvo que apuestas, lógicamente, por la variante de 204 CV. El consumo es más comedido en el Kona -14,3 kWh frente a los 16,0 que homologa el Citroën-, ambos admiten cargas de hasta 100 kW y los tiempos de recarga oscilan en función de la batería. En una toma de 11 kW en el ë-C4 tardarías 5 horas, en el Kona de 136 CV 4 horas y 30 minutos, y en la variante más potente, casi 7.

El ë-C4 presume de un rodar más confortable gracias a un tarado más suave de la suspensión, y la dirección también está más asistida. El Kona tiene un tacto más preciso y comunicativo en general. El precio de salida es muy similar en ambos -35.270 euros el ë-C4 por 35.650 el Kona-, aunque la campaña de descuentos es mucho más agresiva en el Hyundai.

vehículo. Y ojo porque a partir de 2026 está señal V-16 tendrá que estar también geolocalizada para poder avisar a la DGT y a los servicios de emergencia.

## CONSULTAS RÁPIDAS



### ¿ME PUEDEN MULTAR LOS AGENTES SI CRUZO POR LA CALLE FUERA DEL PASO DE PEATONES?

Efectivamente las normas de circulación también obligan a los peatones a cumplir sus obligaciones como tal. Así se establece que, en zonas donde existen pasos de peatones, quienes se dispongan a atravesar la calzada deberán hacerlo, precisamente, por ellos, no pudiendo efectuarlo, ni tan siquiera por las proximidades.

El peatón siempre debe transitar por la zona peatonal, salvo que no exista o no sea transitable. Por tanto, cualquier peatón que cruza la calzada indebidamente, sin ajustarse a la normativa reguladora, e infringiendo sus obligaciones, estaría cometiendo una infracción y podría ser denunciado y sancionado por ello. Por último, hay que señalar que este tipo de infracciones son consideradas leves y, en consecuencia, pueden ser sancionadas con una multa cuyo importe podría ser de hasta 100 euros.

## BUENA PREGUNTA

### ES PERFECTAMENTE DETECTABLE EN UN CONTROL Y PUEDE ACARREAR HASTA PENA DE PRISIÓN

¿Me pueden denunciar por conducir habiendo fumado un cigarrillo de cannabis el día anterior?

### RESPUESTA

Sin ninguna duda, la respuesta a esta pregunta es que sí. Las personas consumidoras, sean habituales o no, de este tipo de sustancias deben siempre tener muy en cuenta que, aunque pueda ser un hábito, no está permitido circular conduciendo un vehículo, y que el resultado del posible análisis de la saliva arroje un resultado positivo. Es decir, si a un conductor le paran, le realizan la prueba indiciaria y el resultado es positivo, le tomarán una segunda muestra de su saliva, que llevarán a un laboratorio, donde será analizada y que servirá para confirmar el positivo e identificar el tipo de sustancia que se habría consumido.

Para cometer esta infracción basta con que el resultado de las pruebas sea positivo, por lo que no va a tener ninguna trascendencia ni la influencia en la conducción, ni la cantidad, ni el tiempo transcurrido entre la toma y la conducción. Por tanto, aunque sólo se haya fumado una pequeña cantidad, aunque se haya realizado algunas horas antes, si el resultado es positivo, ya se habría cometido la infracción y el conductor sería denunciado y sancionado por ello.

En este sentido hay que tener en cuenta que, aunque el efecto del consumo del cannabis o cualquier otra sustancia no sea muy duradero

en el tiempo, como permanece en el organismo durante bastante tiempo, el conductor que hubiese consumido o fumado con anterioridad se estaría arriesgando a dar positivo.

En cualquier caso, conviene recordar que en el momento de la prueba, si el conductor es consciente de no haber ingerido ninguna sustancia prohibida, debería solicitar la prueba de contraste, lo que supondría su traslado a un hospital para la realización de un análisis de sangre, que de ser positivo tendría que ser abonado por el propio conductor. Si en ese momento no se solicita el análisis de contraste, difícilmente se va a poder impugnar con un análisis privado posterior.

Por lo que respecta a la sanción administrativa por este tipo de infracciones, siempre será de 1.000 euros y la pérdida de 6 puntos, además de la posible inmovilización del vehículo mientras no haya otro conductor que se pueda hacer cargo de él.

Se debe aclarar que si finalmente la presencia de este tipo de sustancias en el organismo, además tuviese consecuencias, influyendo en la conducción, ya no se estaría cometiendo una infracción administrativa, sino que se estaría cometiendo un delito penal que podría ser castigado con una pena de prisión de 3 a 6 meses, o multa de 6 a 12 meses, o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días; y en cualquier caso con privación del derecho a conducir de 1 a 4 años.



## CONSULTAS RÁPIDAS

### MODIFICACIONES EN LOS MOTORES TURBO

Sebastián Gutiérrez

Por supuesto que hay bloques que son compartidos tanto por variantes atmosféricas como sobrealimentadas. Pero en ningún caso se añade un turbo y listo. Ni mucho menos. La sobrealimentación somete al motor a una fatiga más intensa y por eso se refuerzan varios de sus componentes. Así, es obligado revisar la cámara de combustión, las válvulas, la junta

de la culata, el cárter, se utilizan materiales específicos en los pistones, bielas y cigüeñal, varía el aceite utilizado y se mejora el sistema de refrigeración porque se produce más calor. Por lo tanto se comparte el bloque, pero hay mucho trabajo extra después.

### EL INTENSO CAMINO DEL ACEITE EN UN MOTOR

Juan Fernández

No ha sido fácil encontrar información al respecto. Cuando

el motor está en marcha, la bomba aspira aceite del cárter y realiza su particular recorrido, lubricando cada zona y cada elemento que encuentra a su paso. Pongamos como ejemplo un propulsor de gasolina de 100 caballos de potencia que tenga cinco litros de aceite en el cárter. Pues bien, a 6.000 rpm los cinco litros de aceite pasarían por el circuito al completo hasta 400 veces en una hora, un dato que nos revela la importancia de este elemento.

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

## 318, ZX, Bravo, Escort, Civic, Delta, Astra, 306 y Golf: los GTI a prueba

9 deportivos compactos frente a frente, todos ellos con tecnología multiválvulas. Corazones calientes, titulábamos...

Para empezar, una exclusiva. Ford preparaba el Ka, un nuevo urbano de originales formas redondeadas que descubríamos en una tanda de fotos espía. Entre las novedades de la semana,

Mercedes mostraba el Viano, su monovolumen basado en el comercial Vito. Y también conducíamos un señorial japonés, el Honda Accord.

Y entre las pruebas, dos marcas alemanas.



Por un lado, BMW de la que probábamos el nuevo Serie 5, que se podía considerar un 'pequeño' Serie 7.

Porsche protagonizaba la otra prueba, con sus 911 en versión Targa así como el Carrera 4 S.

Pero la gran prueba enfrentaba a los GTI multiválvulas disponibles en el mercado. Nueve modelos que eran pura diversión al volante. El BMW 318 Ti Compact nos gusta-

ba por su acabado; el Citroën ZX por su estabilidad a toda prueba. En el Fiat Bravo destacaba el motor de 5 cilindros y en el Ford Escort, sus prestaciones. Del Honda Civic el manejo del cambio y del Lancia Delta, el comportamiento. Y en cuanto al Opel Astra, brillaba por su elástico motor; el Peugeot 306 por su estabilidad y el Volkswagen Golf por unos frenos sobresalientes.



LA PORTADA  
Nº 633  
FECHA  
5-12-1995  
HABLAMOS DE

Los Porsche 911 4S y Targa eran la imagen de la portada de esta semana. Pero el gran tema era, sin duda, la comparativa que enfrentaba a BMW Compact, Citroën ZX, Fiat Bravo, Ford Escort, Honda Civic, Lancia Delta, Opel Astra, Peugeot 306 y Volkswagen Golf en sus versiones más deportivas.



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

## Seat Toledo frente a Volkswagen Vento

Dos berlinas medias, con motor tubodiésel, dispuestas a luchar por el galardón de los más ahorradores. Con consumos que rondaban los 5 litros, listos para hacer kilómetros sin parar.

Fiat preparaba un coche mundial que descubríamos en exclusiva. El modelo, un utilitario que se llamaría Palio, buscaba, sobre todo, los mercados emergentes.

También de Fiat,

probábamos el Punto Sporting, una versión de corte deportivo con 88 caballos que brillaba por su comportamiento y por la dirección suave y precisa.

Era novedad el Mercedes Clase V, la ver-



sión más elegante del Viano, pensada como monovolumen a todo lujo. Un modelo que se fabricaba -y lo sigue haciendo- en la factoría española de la marca en Vitoria.

Primera toma de contacto con uno de esos todoterrenos legendarios, el Jeep Grand Cherokee, que estrenaba versión turbodiésel, con lo que a las virtudes clásicas del modelo americano se sumaba una mayor

economía de funcionamiento.

Pero para economía la de estas dos berlinas. Seat Toledo y Volkswagen Vento compartían muchos elementos. Entre ellos un motor TDI de 90 caballos que era un prodigio de eficiencia, lo que valorábamos en los dos modelos. El español -3 millones de pesetas- nos gustaba por su brillantez mecánica. El alemán -2,9 millones- por su comportamiento.



LA PORTADA  
Nº 634  
FECHA  
12-12-1995  
HABLAMOS DE

El duelo de berlinas TDI protagonizado por el Seat León y el Volkswagen Vento era una de las principales imágenes de nuestra portada de la semana. Junto a ellos, el proyecto de coche mundial de Fiat que descubríamos en exclusiva y el Lamborghini Diablo VT Roadster, el cabrio más rápido del mundo.



# 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



3C m4

ENTREVISTA LEOPOLDO SARRIENEGUI  
«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

# Conduce la **Gama SUV** de Volkswagen

T-Cross

T-Roc

Tiguan

Desde

**210€** /mes\*

**My Renting**

48 meses | 4.109,83€ de entrada

- Seguro a todo riesgo.
- Asistencia en carretera.
- Mantenimiento incluido.
- Estrena coche cada 4 años.



Gama T-Cross: Consumo medio WLTP (litros/100 km): 5,8-6,5. Emisión CO<sub>2</sub> WLTP (g/km) de: 131-146  
Gama T-Roc: Consumo medio WLTP (litros/100 km): 4,7-8,6. Emisión CO<sub>2</sub> WLTP (g/km) de: 123-196.  
Gama Tiguan: Consumo medio WLTP (litros/100 km): 1,6-10,0. Emisión CO<sub>2</sub> WLTP (g/km) de: 39-226.  
\*Oferta Volkswagen Renting S.A. (Av. De Bruselas 34, Alcobendas) para un Volkswagen T-Cross Edition 1.0 TSI 70 kW (95 CV) 5 vel. Plazo 48 meses. Cuota de 210€ al mes (IVA incl.). Entrada de 4.109,83€ (IVA incl.). Precio final completo 14.189,84€ (IVA incluido). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye todos los servicios en Red Oficial Volkswagen de mantenimiento, seguro y servicio complementario de reparaciones y asistencia en carretera durante el periodo contratado. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 30.04.2021 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. T-Cross Edition 1.0 TSI 70 kW (95 CV): Consumo medio WLTP (litros/100 km): 5,9. Emisión CO<sub>2</sub> WLTP (g/km) de: 131. Modelos visualizados: Volkswagen T-Cross, T-Roc y Tiguan, todos ellos con opcionales.

[volkswagen.es/gamasuv](https://volkswagen.es/gamasuv)