

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

VOLKSWAGEN ID.4



Al volante



MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 4 DE MAYO

Nº 1.796 del 20 de abril al 4 de mayo de 2021



ESTRENOS DE ALTO NIVEL

Skoda Kodiaq ▶



Audi A6 e-tron Concept ▼



▲ Audi Q4 e-tron



◀ Seat Arona



Seat Ibiza ▼



▲ Citroën C5 X



Jeep Compass ▲



▲ Mercedes EQS



3 PRUEBAS

Dacia Sandero GLP 100 CV
El superventas más económico



Kia Rio 1.0 T-GDI 120 CV



Mercedes A 250 e 218 CV



NUEVO
OPEL MOKKA
MENOS NORMAL. MÁS MOKKA /



Reserva fecha en PruebaOpel.com*
y te lo llevamos a casa para que lo pruebes.



O P E L

Al detalle



GRAN AUTO, YA A LA VENTA

El número 5 de Gran Auto ya está a la venta. Nuestra revista centrada en las claves del automóvil y la nueva

movilidad, analiza en esta nueva edición, el empuje de los eléctricos, en un año clave para su definitiva implantación en el mercado. Los 54 modelos que ya están a la venta son analizados en todos sus detalles, además de probar las últimas novedades en este tipo de vehículos y avanzar los próximos estrenos. Ya en tu kiosco.



UNA MUY MERICIDA MEDALLA

La distinción que la Junta de Castilla y León hace a José Vicente de los Mozos, director industrial del Grupo Renault y presidente-director general de Renault España –además de presidente de Anfac– al concederle la medalla de oro de la comunidad, es un reconocimiento absolutamente merecido. El trabajo de José Vicente por el desarrollo de Castilla y León a través de la industria del automóvil lleva años dando frutos y es de ley este reconocimiento.



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

A tope con los **eléctricos**

Los fondos europeos destinados a la movilidad son una oportunidad para impulsar la obligada transformación energética y ponernos con la electrificación del automóvil entre los países más avanzados.

A estas alturas, les supongo informados del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que el Gobierno presentará en Bruselas para que nos concedan los 140.000 millones de euros prometidos que nos saquen de la crisis e impulsen la recuperación económica. El Plan está basado en torno a cuatro ejes transversales, que empiezan por la transformación digital y continúan con la cohesión social y territorial, la igualdad de género y la transición ecológica. Para este punto se han fijado 13.200 millones de euros y tiene, como primera intención, promover una movilidad limpia para España, basada entre otras cosas, en la electrificación del automóvil. De ahí la llegada del nuevo programa Moves III, para ayudar a la adquisición de coches eléctricos, de pila de combustible o híbridos enchufables. Es

una espléndida oportunidad para impulsar la obligada transformación energética y ponernos con la electrificación del automóvil entre los países más avanzados.

Un panorama idílico que por desgracia, nada tiene que ver con la realidad que nos toca vivir. Empezando porque de los 24 millones de turismos matriculados en el país, menos del 2 por ciento son híbridos o eléctricos según la patronal del seguro UNESPA. Solo tenemos unos 6.500 puntos de carga rápida, cuando serían necesarios un mínimo de 110.000 para cubrir con cierta seguridad el territorio nacional. Es necesario, como mínimo, una fábrica de baterías que suministre y permita controlar todos los elementos de la cadena de valor. Algunas de las fábricas españolas están produciendo vehículos eléctricos e híbridos enchufables, pero su fuerte sigue

siendo coches con motores térmicos de gasolina y diésel que, bajo la norma Euro 6 y un 90 por ciento menos de emisiones, no entran en los planes del Gobierno, ni cuentan para una renovación de un parque de coches con una media de más de 13 años de antigüedad. Está muy bien y es un privilegio poder comprarse en tiempos de crisis un vehículo eléctrico con ayudas, pero por mucho Moves III que exista, sigue siendo una compra no apta para todos los bolsillos. En resumen, bienvenidos sean unos fondos europeos que supongan el avance necesario para la industria y la lucha contra el cambio climático que no llueva en bien de todos.

El fuerte de las fábricas españolas sigue siendo producir coches con motores térmicos bajo la norma Euro6 y un 90 por ciento menos de emisiones. Pero esos modelos no entran en los planes del Gobierno. Está muy bien poder comprarse en tiempos de crisis un vehículo eléctrico, pero por mucho Moves III que exista, sigue siendo una compra no apta para todos los bolsillos.

Motor 16

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

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

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

Motor16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
 Depósito Legal: M30.2471983

© Motor16. 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 1.796 · 20 de abril al 4 de mayo de 2021 · Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

TOYOTA GR 86

Toyota lanzar el GR 86, un coupé deportivo de cuatro plazas desarrollado en colaboración con Subaru que sustituye al GT 86.

8.- HYUNDAI STARIA

Nuevo monovolumen de la marca coreana, con más de 5 metros de longitud y configuraciones interiores de 2 a 11 plazas.

10.- EN PORTADA

AUDI Q4 E-TRON, Q4 SPORTBACK E-TRON Y AUDI A6 E-TRON CONCEPT

La familia eléctrica de Audi no para de crecer con los Q4 e-tron y el avance de lo que podría ser el A6 e-tron.

16.- CUATRO RUEDAS

CITROËN CX5

Nuevo buque insignia de la marca francesa con aires de crossover familiar y una versión PHEV.

18.- JEEP COMPASS

Llega una renovación que salpica ligeramente a su imagen exterior y con más intensidad a su interior.

20.- MERCEDES EQS

La berlina alemana se convierte en el modelo sin emisiones más lujoso del mundo.

22.- SEAT IBIZA Y ARONA

Tras cuatro años en el mercado Seat pone a tono el Ibiza y el Arona para que sigan triunfando.

24.- SKODA KODIAQ

Ligeros retoques estéticos y de equipamiento y una motores más eficientes para el SUV checo.

26.- HYUNDAI TUCSON

El diseño, con la nueva identidad Sensuous Sportiness, es uno de los pilares del nuevo Hyundai Tucson.

28.- MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV

Transforma su imagen, con un diseño más refinado y vanguardista, y se electrifica con una mecánica híbrida enchufable.

30.- VOLKSWAGEN ID.4

El segundo eléctrico de



6



33



24



22



32



26

Volkswagen se convierte en un perfecto familiar.

32.- MAZDA 3 SKYACTIVE

Su sofisticado motor aumenta la potencia y reduce el consumo.

33.- KIA EV6

Ya se puede reservar el nuevo eléctrico de alto rendimiento.

34.- DACIA SANDERO GLP 100 CV

La versión más eficiente del nuevo Sandero, todo un superventas.

40.- KIA RIO 1.0T-GDI 120 CV

El Rio será uno de los mejores de su categoría, con innovaciones únicas, como su cambio iMT.

44.- MERCEDES A 250 E

Combina bajos consumos con una autonomía sin emisiones mayor que la de sus rivales.

48.- LA SEMANA

50.- AL DÍA LOS ELÉCTRICOS QUE SE PUEDEN ACOGER AL MOVES III

40 modelos eléctricos pueden beneficiarse de las ayudas aprobadas por el Gobierno en el Plan Moves III.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS F-1, UN INICIO DIFERENTE

Las dos primeras carreras del mundial de Fórmula 1 ya apuntan la brújula hacia el que puede ser uno de los mejores campeonatos en muchos años.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca

AUDI	10
CITROËN	16
DACIA	34
HYUNDAI	8, 26
JEEP	18
KIA	33, 40
MAZDA	32
MERCEDES	20, 44
MG	8
MITSUBISHI	28
SEAT	22
SKODA	24
TOYOTA	6
VOLKSWAGEN	30



UN RANGE ROVER EXCLUSIVO

Con un precio en Gran Bretaña de 183.706 libras –212.355 euros–, acaba aparecer el Range Rover SVAutobiography Ultimate Edition, creado por Land Rover Special Vehicle Operations y dotado de un V8 Supercharged de 565 CV. Cuenta con la carrocería de batalla alargada y solo se ofrece en color verde Orchard satinado.



NISSAN PATROL NISMO

Destinado exclusivamente a mercados de Oriente Medio, Nissan lanza el Patrol Nismo, equipado con un V8 de 428 CV y 571 mkg, y que cuenta con una aerodinámica específica, llantas aligeradas y un equipamiento más completo en materia de asistencia a la conducción y conectividad.

Estrena un motor 2.4 Bóxer

El **GR 86**, tercer modelo de la familia Toyota GR

A los GT Supra y GR Yaris, Toyota suma en breve el GR 86, un coupé deportivo de cuatro plazas desarrollado en colaboración con Subaru que sucederá al GT86, lanzado en 2012 y del que se han vendido más de 200.000 unidades en todo el mundo. El GR 86 destaca por su ligereza, pues pesa 1.270 kilos, y mide 4.265 milímetros de longitud por 1.775 de ancho y 1.310 de alto, siendo la distancia entre ejes de 2.575 milímetros. Incorpora discos ventila-

dos de freno en las cuatro ruedas y neumáticos 215/40 R18, y conserva de su antecesor el esquema mecánico: tracción posterior pero motor delantero. Este es completamente nuevo, pues se trata de un 2.4 Bóxer –cuatro cilindros horizontales y opuestos, con inyección directa de gasolina Toyota D-4S– del que por ahora no se conoce la potencia –se habla de entre 230 y 240 CV–, aunque la firma japonesa reconoce que se situará un escalón por en-

cima del GT86, que rendirá 200 CV. Aunque el tamaño del coche apenas varía, Toyota ha incrementado la rigidez a la torsión alrededor del 50 por ciento, y los componentes aerodinámicos, como los conductos de ventilación frontales y los paneles basculante laterales, han sido desarrollados a partir de la participación del coche en competición, lo que ayuda a optimizar, según la marca, el tacto de conducción y la estabilidad.



◀ Toyota ha confirmado la llegada a Europa del GR 86, pero se conocen pocos datos aún. Será más ligero y rígido que el GT86, y su motor rendirá más potencia.



Cambio N DCT de ocho marchas

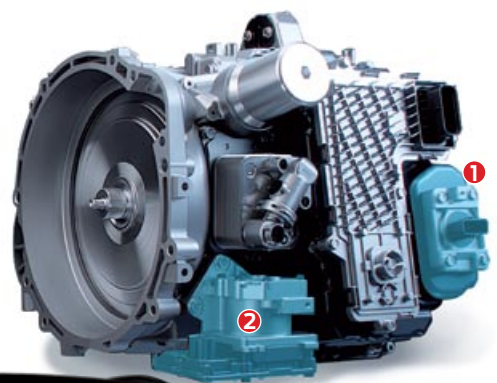
Un **2.0 Turbo de 280 CV** para el Hyundai Kona N

La familia deportiva de Hyundai se refuerza con el Kona N, que asocia su carrocería de SUV compacto a una mecánica radical: por un lado, un 2.0 T-GDi con turbo y 280 CV; por otro, la transmisión N DCT, versión mejorada de la caja automática 8DCT de doble embrague y ocho marchas. La evolución se ha centrado en la durabilidad y la calibración de su unidad de control para que realice cambios más rápidos, para lo cual se han completado 1.350 vueltas al circuito de Nürburgring, de 20,8 kilómetros de lon-

gitud. El Kona N permite cambiar de forma manual usando la palanca o las levas, y a los cinco modos de conducción N Grin Control –Normal, Eco, Sport, N y Custom– añade las funciones exclusivas de alto rendimiento N Power Shift, N Grin Shift y N Track Sense Shift. La primera, o NPS, se activa, por ejemplo, cuando el coche acelera con más del 90 por ciento del acelerador, mitigando cualquier reducción de par durante los cambios ascendentes; y la segunda, o NGS, maximiza el rendimiento del

motor y la DCT durante 20 segundos. La tercera, o NTS, optimiza el cambio adaptativo para mejorar el manejo en circuito, permitiendo al conductor concentrarse más en la dirección.

▶ 1.- Bomba de aceite eléctrica de alta presión. 2.- Bomba de aceite eléctrica de alto flujo.



BENTLEY CONTINENTAL GT SPEED

Bentley presenta el Continental GT Speed, descapotable dotado del motor W12 TSI 6.0 de 659 CV y 91,8 mkg, con el que acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos y alcanza una punta de 337 km/h. Adopta llantas de 22 pulgadas, dirección en las cuatro ruedas, diferencial trasero electrónico y frenos cerámicos de carbono.



PARA PENSAR

80.577

unidades del Ford Mustang se vendieron en 2020, y 7.000 de ellas en Europa.

Por segundo año consecutivo, el Mustang fue el deportivo más vendido en el mundo, suponiendo un 15,1 por ciento del segmento, frente al 14,8 del ejercicio anterior. Y tres de cuatro se vendieron en Estados Unidos.

EL PUNTAZO

Basado en el Mercedes-Benz GLE Coupé, el preparador alemán Hofele ha presentado su HGLE Coupé, con carrocería bicolor y llantas de 23 pulgadas de efecto turbina.



Cambios técnicos y estéticos

Mercedes-Benz actualiza el **CLS**

El CLS recibió en verano de 2020 avanzados asistentes de conducción, pero la marca alemana vuelve a actualizar su berlina coupé, y ahora de forma más profunda, pues hay cambios estéticos exteriores –en el frontal cambia la calandra y el paragolpes, y el modelo básico recibe un faldón delantero con tomas de aire y un faldón trasero con difusor negro–, llegan nuevas llantas de 19 pulgadas y se rediseña el interior con nuevos elementos de adorno, incluyendo la consola central: madera de nogal marrón de pros abiertos y



madera gris de alto brillo. Y se amplía la oferta de tapicerías de cuero para los asientos. Además, el programa Designo

contempla nuevas opciones, como pinturas especiales rojo Júpiter, blanco Cachemira magno y verde esmeralda. El CLS está disponible ahora con tres

motores diésel –el 220d de 194 CV, el 300d 4Matic de 265 CV introducido hace un mes y que cuenta con red eléctrica de 48 voltios, y el 400d 4Matic de 330 CV–

y tres de gasolina –350 de 299 CV, 450 4Matic de 367 CV y 53 4Matic+ de 435 CV–. Las primeras unidades renovadas llegarán en julio a los concesionarios.



◀◀◀ Arriba, el CLS 53 4Matic+, que rinde 435 CV. Las posibilidades de personalización Designo se han incrementado.

SERIES LIMITADAS DEL FORD RANGER

A partir de octubre los concesionarios europeos de Ford recibirán dos nuevas series limitadas de su todoterreno pick-up. Por un lado el Ranger Stormtrak, con interior de cuero premium y un motor EcoBlue de 213 CV con caja de cambios automática de 10 velocidades; por otro el Ranger Wolftrak, dotado de diferencial trasero con bloqueo electrónico, neumáticos todoterreno y detalles en negro mate.



Motor diésel 2.2 VGT de 177 CV

Más información sobre el **Hyundai Staria**

Anunciado hace pocas semanas, el Staria sigue haciendo públicas sus características, y ya conocemos las dimensiones del monovolumen de Hyundai: 5.253 milímetros de largo, 1.997 de ancho y 1.990 de alto, con una distancia entre ejes de 3.273 milímetros y configuraciones interiores de 2 a 11 plazas. En la parte mecánica, a la espera de que la firma coreana presente mecánicas más ecológicas, el Staria contará con el motor diésel VGT de 2,2 litros, que rinde 177 CV y 44,0 mkg de par máximo, y se puede asociar a dos tipos de cambio: manual de seis marchas y automático de

ocho. La seguridad es de alto nivel, destacando los seis airbag y el cinturón de tres puntos en todas las plazas, pero también el asistente FCA que evita las colisiones frontales, el recordatorio de cinturón WM-SBR –primer sistema que usa tecnología de comunicación inalámbrica para avisar del uso del cinturón de seguridad–, la alerta de ocupante trasero ROA –utiliza un radar para avisarnos si después de salir del vehículo ha quedado alguien en las plazas traseras– o el asistente de salida segura SEA –impide que la puerta corredera eléctrica se abra cuando intentamos salir y va a pasar cerca otro vehículo–.



◀ Hyundai no da por ahora las cifras de volumen de carga, que dependen de la configuración de asientos: ofrece entre 2 y 11 plazas.



Autonomía de 800 kilómetros

MG Cyberster: deportividad eléctrica

MG pone de manifiesto sus aspiraciones deportivas al presentar en el Salón de Shanghai el Cyberster, un 'concept car' que rinde tributo al clásico MGB Roadster de la firma británica pero que apuesta por una arquitectura totalmente eléctrica, pues promete una autonomía de 800 kilómetros. Y aunque no se han hecho públicos los datos mecánicos, MG estima que aceleraría de 0 a 100 km/h en menos de 3 segundos. El Cyberster, desarrollado por el Cen-

tro de Diseño Avanzado de MG en Londres, cuenta con faros Magic Eye, que se abren cuando se encienden

como si fuesen párpados, además del llamado 'laser belt', una tira de leds que baja por el lateral del coche

y el contorno de la puerta. Asimismo, las ópticas traseras proyectan una imagen digital que deja clara

la herencia británica de MG, una marca fundada en 1924 como Morris Garage. En cuanto al interior, el MG Cyberster adopta la conectividad 5G y apuesta por un habitáculo biplaza que prioriza la calidad.



◀ MG no aclara si el Cyberster avanza un futuro modelo, pero sí supone una apuesta por la deportividad.

TE PAGAMOS LA PRÓXIMA ITV DE TU COCHE

SI TE VIENES CON NOSOTROS.

ES EL MOMENTO DE CAMBIARTE

917 702 787



lineadirecta.com

Poderío e-tron



La familia eléctrica de Audi no para de crecer, porque a los conocidos e-tron, e-tron Sportback y e-tron GT se suman ahora los Q4 e-tron, que se van a poner a la venta este mismo verano con tres opciones mecánicas distintas. Y, casi a la vez, la marca desvela cómo podría ser su A6 e-tron.

Julián Garnacho y Pedro Martín | motor16@motor16.com

Audi piensa en verde más que nunca. Hasta el punto de presentar tres nuevos eléctricos en cuestión de tres meses. Y es que ahora ha desvelado estos Q4 e-tron y Q4 Sportback e-tron, dos SUV que nacen de la arquitectura MEB, la que el consorcio Volkswagen ha desarrollado para su nueva generación eléctrica y que ya usan los Volkswagen ID.3 e ID.4, y el Skoda Enyaq iV.

Ambos vehículos lucen un llamativo diseño donde prácticamente nada cambia respecto a los prototipos que los adelantaban allá por 2019, y donde la aerodinámica juega un papel fundamental en su creación, hasta el punto de contar con

rejillas activas, discretos alerones o unos bajos totalmente carenados. Y todo para que estos SUV de 4,59 metros de longitud –eso son nueve centímetros menos de lo que mide un Q5– firmen un Cx de 0,28, cifra que se queda en apenas 0,26 en el caso de la carrocería Sportback.

Como viene siendo habitual en la firma de Ingolstadt, la iluminación juega un papel vital en estos Q4 e-tron, que de forma opcional podrán equipar la tecnología Matrix LED, que aparejan unos característicos pilotos traseros. Y opcional también será dar el salto a los acabados Advanced, S line y Black line.

Gracias a su gran distancia entre ejes presumirán de un interior propio de un segmento superior en materia de espa-

cio. Y sus ocupantes agradecerán un piso plano trasero, plazas donde hay una excelente altura libre al techo, incluso en el Sportback, de silueta más tendida.

En este interior 'ecofriendly' abundan los huecos para dejar pequeños objetos, que suman 28,4 litros a un maletero con 520 litros en Q4 e-tron y 535 litros en el Q4 Sportback e-tron. Ambos tienen un respaldo trasero dividido en partes 40:20:40 que permitirán ampliarlo hasta 1.490 y 1.460 litros, respectivamente.

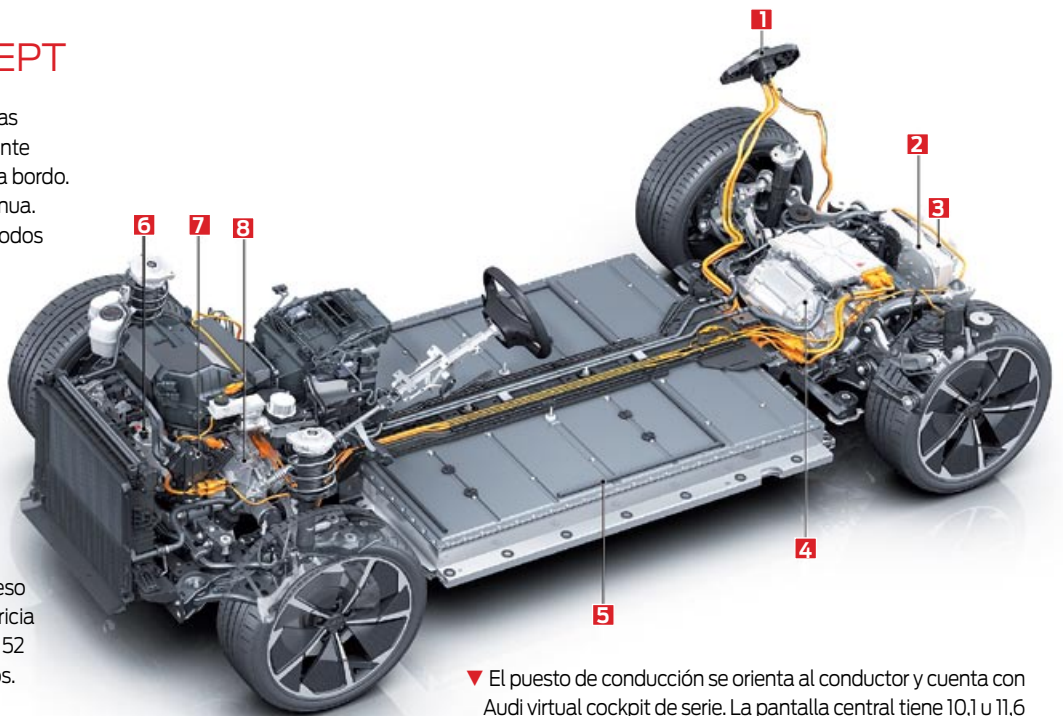
La digitalización cobra un papel vital en estos SUV donde hay Audi virtual cockpit de 10,25 o 12,3 pulgadas, pantallas centrales de 10,1 u 11,6 pulgadas, tres versiones diferentes de sistema MMI, un Head-up Display con realidad aumenta-



40 E-TRON OFRECERÁ 520 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA GRACIA

Y A6 E-TRON CONCEPT

► **1.-** Punto de recarga para tomas de corriente alterna (CA) y corriente continua (CC). **2.-** Cargador de a bordo. **3.-** Conversor de corriente continua. **4.-** Motor eléctrico trasero con todos sus componentes electrónicos. **5.-** Batería de iones de litio con 77 kWh de capacidad –útil– y con refrigeración líquida. **6.-** Compresor de alto voltaje. **7.-** Calefacción auxiliar de alto voltaje. **8.-** Motor eléctrico delantero con todos sus componentes electrónicos. Todo ello se sustenta sobre la plataforma MEB. En cuanto al peso de las baterías, la de 77 kWh acaricia los 500 kilos, mientras que la de 52 kWh es más ligera: unos 350 kilos.



▼ El puesto de conducción se orienta al conductor y cuenta con Audi virtual cockpit de serie. La pantalla central tiene 10,1 u 11,6 pulgadas, y se ofrecerán tres sistemas MMI diferentes.

da que simula una pantalla de 70 pulgadas... Pero, a pesar de ello, se ha buscado la mejor ergonomía e incluso se mantienen mandos físicos para el sistema de climatización.

Cuando en junio se pongan a la venta lo harán con tres opciones mecánicas llamadas 35 e-tron, 40 e-tron y 50 e-tron quattro. Solo este último apuesta por una configuración de dos motores –tracción total–, y se erige en la alternativa más potente y prestacional, animada por una batería con 77 kWh de capacidad que le permite homologar una autonomía media WLTP de 488 kilómetros. Son 497 con la carrocería Sportback, porque esa mejor aerodinámica araña unos cuantos kilómetros en cualquier versión del Q4 e-tron.

35 e-tron y 40 e-tron usan un único motor trasero y se decantan por baterías



► Con 2,76 metros de batalla, su interior es digno de segmentos superiores por amplitud. Detrás el piso es plano.



▼ Dicen que la carrocería Sportback costará unos 2.000 euros más que la 'normal'. Su silueta permite mejorar el coeficiente aerodinámico hasta 0,26.



con 52 y 77 kWh respectivamente, que se traducen en autonomías de 341 kilómetros en el primero y 520 en el segundo, distancias que aumentan ligeramente en los Sportback.

Esas baterías, equipadas con tecnología de 400V y con un avanzado sistema de gestión térmica, son capaces de recargarse a 100 kW en los 35 e-tron

S A UNAS BATERÍAS CON 77 KWH Y A UN MOTOR TRASERO CON 204 CV

EL A6 E-TRON DE SERIE LLEGARÁ EN 2023. PERO ANTES, EN 2022, AUDI

y a 125 kW en el resto, acumulando en el caso del 40 e-tron energía para recorrer 130 kilómetros en apenas 10 minutos.

Ahora bien, en sus interiores hay cargadores de a bordo con 7,4 kW, que opcionalmente puede ser de 11,0 kW en los dos con la batería más capaz.

Audi ha prestado especial atención a su dinámica, ofreciendo tres tipos de suspensiones, dirección progresiva, llantas de entre 19 y 21 pulgadas... También ofrece diferentes programas de conducción, entre los que el llamado Range permite extraer la máxima eficiencia, limitando

también su velocidad punta a 90 km/h. A él se suman los conocidos Comfort, Auto, Efficiency, Dynamic e Individual.

En cuanto a los precios, éstos arrancarán en 44.460 euros, cantidad que se puede quedar incluso en 37.460 euros si tenemos en cuenta el Plan Moves III.

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	35 E-TRON	40 E-TRON	50 E-TRON QUATTRO
Potencia máxima	125 kW (170 CV)	150 kW (204 CV)	220 kW (299 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)	460 Nm (46,9 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delantero/ trasero	Discos vent. 330 mm / Tambores	Discos vent. 358 mm / Tambores	Discos vent. 358 mm / Tambores
Peso en orden de marcha (kg)	1.965	2.095	2.210
La./An./Al. (mm)	4.590 / 1.865 / 1.613	4.590 / 1.865 / 1.613	4.590 / 1.865 / 1.613
Maletero (l)	520 / 1.490	520 / 1.490	520 / 1.490
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería (total)	55 kWh	82 kWh	82 kWh
Capacidad de la batería (útil)	52 kWh	77 kWh	77 kWh
Peso de la batería (kg)	350	500	500
De 0 a 100 km/h (s)	9,0	8,5	6,2
Velocidad máxima (km/h)	160	160	180
Consumo mixto (kWh/km)	17,0	17,3	17,9
Emisiones CO ₂	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	341	520	488
Cargador a bordo	7,4 kW	11,0 kW (opc.)	11,0 kW (opc.)
Tiempo de recarga (del 5 al 80 %)	N.d. (a 100 kW)	38 minutos (a 125 kW)	38 minutos (a 125 kW)
Precios desde... (euros)	44.460	48.910	58.150



▲▼ Curiosamente el Q4 Sportback e-tron tiene algo más de maletero que el 'normal': 535 litros frente a 520. Y hay doble fondo.



HABLAMOS CON... FERMÍN SONEIRA VICEPRESIDENTE DE LÍNEA E-TRON DE AUDI AG

«A corto y medio plazo no vemos sentido al hidrógeno en los coches»

Fermín Soneira, nacido en Gijón en 1972, es Senior Vice President Product Line e-tron de Audi AG. O, dicho de otro modo, el directivo que rige los destinos de los coches eléctricos en la marca de Ingolstadt. Con él hemos hablado de los Q4 e-tron y del futuro de la electromovilidad en Audi.

—Audi ha empezado por los eléctricos grandes, ¿para cuándo los pequeños?

—Pues realmente el Q4 e-tron y el Q4 Sportback e-tron suponen eso, porque el planteamiento es que se conviertan en eléctricos de volumen por el segmento al que se dirigen y por los precios que tendrán.

—Pero, ¿y más pequeños todavía?

—Es que de eso sé básicamente lo que se ha anunciado. Lógicamente me alegro, y así se lo comuniqué a Wayne Griffiths, por los planes del grupo, y porque Seat lidere la electrificación en España. La ventaja que tenemos en Audi es poder acceder a distintos segmentos gracias a las distintas plataformas, desde la que usa el Taycan,

aplicada al e-tron GT, como la MEB, que compartimos con Seat, Volkswagen y Skoda, y que seguramente en el futuro cubrirá más segmentos.

—¿Por qué dos siluetas en el Q4?

—Lo de ofrecer dos carrocerías es porque los Sportback tienen éxito, sobre todo en Europa. Hay una parte de la clientela que si solo hubiese una carrocería compraría la que fuera, pero también hay un porcentaje de clientes que accede directamente a esa segunda variante, y el mejor ejemplo es el Q3 Sportback, que está teniendo un éxito muy grande, y en España está en volúmenes al nivel del Q3 normal. El Q4 Sportback es más aerodinámico y tiene un maletero algo más grande, pero al margen de esas diferencias físicas, diferencias mecánicas no hay, pues compartirá todas las versiones mecánicas con el Q4 e-tron. La diferencia puede venir por la distinta configuración de equipamientos en cada mercado, pues en España, por ejemplo, podría ofrecerse un equipamiento específico en el Q4 Sportback.

—¿Y haréis un esfuerzo por ajustar los precios ahora que llega el MOVES III?

—Ya puedo decir que la versión de acceso del Q4 e-tron tendrá un precio de 44.460 euros, en la versión de 125 kW, y eso le permite acogerse a las ayudas del MOVES III. Es importante que el vehículo eléctrico se implante en el mercado español, no solo para cumplir los límites de CO₂ en el futuro, sino también para que se electrifique y demuestre a las centrales de las marcas en Europa que en España hay potencial. O sea, que tenga efectos para la sostenibilidad y para la economía.

—¿Es el Q4 e-tron una respuesta directa al Tesla Model Y?

—Siempre miramos a la competencia, y Tesla es un competidor muy serio porque han sido pioneros, han tenido mucho éxito y han sabido hacer muy bien muchas cosas. Pero también pensamos en el Mercedes EQA, e incluso en segmentos superiores, porque lo que hemos visto en los eléctricos es que no son los segmentos estancos a los que estamos acostumbrados. Mucha gente decide que quiere un eléctrico, y luego ya elige carrocería según su presupuesto o sus gustos. Pero creo sinceramente que el Q4 e-tron es el mejor del mercado, por diseño, por habitabilidad digna del segmento superior, por maletero, por la

LANZARÁ EL Q6 E-TRON, QUE ESTRENARÁ LA PLATAFORMA PPE



AUDI A6 E-TRON » Solo quedan dos años

En el Salón de Shanghai, Audi ha destapado el A6 e-tron Concept, un modelo que conviene analizar detenidamente porque el A6 e-tron que llegará en 2023 será prácticamente idéntico. Tanto por dimensiones —4,96 metros de largo por 1,96 de ancho y 1,44 de alto— como por su forma, a caballo entre un sedán tipo A6 y una berlina coupé al estilo del A7 Sportback. Y con una aerodinámica ‘casi’ de récord: Cx de 0,22. Todo un homenaje a ese Audi 100 de 1982, el primer coche en alcanzar un Cx de 0,30 que ahora resultaría discreto.

Es clave en la descripción del A6 e-tron

► El A6 e-tron Concept mide 4,96 metros de largo por 1,96 de ancho y 1,44 de alto, y presume de una aerodinámica excepcional: Cx de 0,22. El de serie podría ser casi un calco.



Concept que ya se asienta sobre la nueva plataforma PPE (Premium Platform Electric), que está siendo desarrollada por Audi en colaboración con Porsche para la siguiente generación de eléctricos de ambas marcas. Eso incluirá probablemente un fu-

turo Porsche Macan eléctrico, mientras que el encargado de hacer debutar la PPE en la firma de los aros no será el A6 e-tron, sino el Q6 e-tron, previsto para 2022 y que podríamos definir como un Q5 eléctrico, quizás de talla algo mayor. Y la lista de



calidad típica de Audi en acústica y acabados, por tecnologías como el Head-up Display con realidad aumentada, por velocidad de carga...

—Desde los ojos de Audi, ¿no hay riesgo de que la tecnología eléctrica os iguale a marcas que en teoría están por debajo como Skoda o Volkswagen? Porque un Enyaq o un ID.4 también ofrecen tracción total, versiones de 300 CV...

—No lo veo como un riesgo, porque es algo que tenemos dominado en el Grupo Volkswagen. Se trata de aprovechar sinergias entre marcas, plataformas y tecnologías, pero ofreciendo la diferenciación que espera el cliente. No hay menos diferencias entre un Q4 e-tron y un ID.4 que las que hay entre un A3 y un Golf. Y si me apuras, incluso hay alguna más. La base técnica sobre la que construir es la misma, pero lo que marca la diferencia es el diseño, o los acabados. Hemos optado por mantener un interior propio, con el panel de instrumentos típico de Audi y con nuestro sistema de infoentretenimiento. Y otra cosa importante es que introducimos una oferta simplificada, porque veníamos de una época en la que Premium se asociaba a poder configurar el coche con mil opciones combinables de cualquier manera, y eso suponía una complejidad para el cliente, que acababa perdiéndose. Pero ahora se

hará mediante paquetes, de una forma más lógica.

—¿Y se ofrecerán actualizaciones de software en vuestros e-tron?

—Sí, el camino es la actualización remota de las características que más interesen al cliente. Por un lado, ofrecer funciones adicionales que no había en el momento del lanzamiento, por otro, mejorar funciones que ya había.

—Con la llegada de la tecnología del hidrógeno, ¿los eléctricos tendrían los días contados?

—Lo primero que hay que tener claro es que la electromovilidad es sí o sí, y que es bueno para todos, tanto para las generaciones que están por venir como para los que ya estamos aquí. Es el camino, aunque es verdad que hacen falta más cosas, como un mayor porcentaje de renovables. Y la electromovilidad es importante para España por el sector industrial, pues somos el segundo productor de vehículos en Europa y debería seguir siendo así, aportando puestos de trabajo y beneficiando la balanza de exportaciones, y para eso hay que apuntarse al futuro. Pero centrándome en el hidrógeno, y es una opinión bastante personal compartida en el seno del grupo Volkswagen, no veo en absoluto, a corto o medio plazo, el hidrógeno como alternativa en los coches. El hidrógeno verde tiene mucho futuro, pero no en los auto-



móviles. Primero por eficiencia energética, pues no se trata solo de emitir 0 en el vehículo y hay que preocuparse de cómo se fabrica la energía y cómo llega hasta el coche. En la electricidad pierdes solo un 20 por ciento hasta el vehículo, mientras que con hidrógeno perderías un 85 por ciento durante todo el proceso.

AUTONOMÍA SUPERIOR A 700 KILÓMETROS... EN TEORÍA



◀ El A6 e-tron estará disponible en versiones de tracción trasera y de tracción total, y con dos tamaños de batería: una de unos 100 kWh y otra más pequeña. Audi dice que el coche definitivo ya está definido al 95 por ciento, y que rendirá potencias de hasta 350 kW (476 CV).



Audi eléctricos con plataforma PPE se extenderá después por el segmento C e, incluso, por el segmento B.

Centrándonos en el A6 e-tron, además de su silueta muy dinámica llaman la atención sus retrovisores digitales, las enormes llantas de 22 pulgadas o unas ópticas muy estilizadas delante y detrás con tecnologías Matrix LED digital y OLED digital, que permiten una firma luminica personalizable. Tres pequeños proyectores LED de alta resolución se integran en cada lado de la carrocería, transformando el suelo bajo ellos en un auténtico escenario cuando se abren las puertas, pues pequeños efectos luminoso dinámicos dan la bienvenida a los ocupantes en su propio idioma. Pero también pueden mostrar símbolos de emergencia en el suelo, como por ejemplo para avisar a un ciclista de que la puerta del coche está a punto de abrirse.

Otros cuatro proyectores LED, uno por cada esquina del vehículo, generan las señales de indicación de giro, cuyo diseño puede adaptarse según sea la homologación vigente en cada mercado. Y los

faros Matrix LED digitales alcanzan una calidad casi cinematográfica, de manera que el coche puede usar una pared cercana –mientras recargamos la batería, por ejemplo– para proyectar imágenes de gran formato o un videojuego.

Para el A6 e-tron Concept se anuncia una batería–situada bajo el suelo, entre los ejes– de unos 100 kWh, que se puede cargar en estaciones rápidas de hasta 270 kW, de manera que pasaremos del 5 al 80 por ciento de carga en 25 minutos. Y 10 minutos de conexión daría para hacer otros 300 kilómetros gracias a esta tecnología de 800 V, mientras que la autonomía total superaría los 700 kilómetros.

Generosa es también la potencia, con 350 kW –476 CV–, y el par –800 Nm– con la configuración de dos motores –uno delante y otro detrás– y tracción Quattro,

pero la gama definitiva contará con versiones de acceso dotadas solo de motor y tracción traseras, aunque no exentas de genio: acelerarán de 0 a 100 km/h en menos de 7 segundos. Aunque para genio, el de la versión de 350 kW, que firmará el '0-100' en menos de 4 segundos.

Del interior del coche se sabe bastante menos, aunque Audi afirma que contará con un suelo prácticamente plano –sin túnel central de transmisión– y con un espacio para las piernas superior al de sus actuales modelos en el segmento.



Neckmarine



Temperatura Corporal

NKM2025N



79€



SMART
WATCH

STAY CONNECTED

PERFECT TIMING



EL BUQUE INSIGNIA DE CITROËN ES UNA MEZCLA DE BERLINA,



Marca su territorio

El carácter innovador de Citroën vuelve a quedar de manifiesto con el C5 X, un amplio y funcional break con la posición elevada de un SUV que estrenará una suspensión activa de amortiguadores progresivos hidráulicos. Llegará en octubre con motores de gasolina y un híbrido PHEV de 225 CV.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El C5 X, nuevo buque insignia de Citroën, propone una talla generosa —4.805 milímetros de largo por 1.865 de ancho

y 1.485 de alto—, y una distancia entre ejes en proporción: 2.785 milímetros, cota que se traduce en mucha amplitud tanto delante como detrás, pues la marca anuncia

un espacio para piernas excepcional o anchura y altura de primer nivel. Esa habitabilidad es uno de los ingredientes del concepto Citroën Advanced Comfort aplicado a pro-

ductos recientes de la firma gala, pero hay otros, como el cuidado mullido de los asientos Advanced Comfort o el uso de los exclusivos Amortiguadores Progresivos Hidráulicos



►► Materiales de alta calidad, instrumentación digital configurable y una pantalla táctil central de 12 pulgadas con un funcionamiento inspirado en el de las tablets. El sistema reconoce la voz natural, y responde a preguntas y ejecuta órdenes con más precisión.

FAMILIAR Y SUV, MIDE 4,81 METROS Y APUESTA POR EL MÁXIMO CONFORT



▶ Maletero de 545 litros ampliable a 1.640 si abatimos el respaldo de la segunda fila. La cortina que oculta el equipaje es solidaria con el portón, que tiene apertura eléctrica con función manos libres.



cos, que en la versión híbrida enchufable –ver cuadro abajo– estrenarán un sistema de suspensión activa para optimizar el comportamiento en curva.

Y el C5 X, que se producirá en China, apuesta también por la funcionalidad, lo que se ve por ejemplo en un maletero de 545 litros con las cinco plazas en uso que podemos agrandar a 1.640 litros si abatimos por completo el respaldo divisible de la segunda fila, operación que además crea un suelo totalmente plano. El portón es eléctrico, con función manos libres, y por el habitáculo se distribuyen un buen número de espacios donde guardar objetos.

En cuanto al diseño interior

y el equipamiento, la marca de los chevrones no escatima tecnología, destacando un nuevo interfaz de comunicaciones en torno a la pantalla táctil central de 12 pulgadas, que puede manejarse como si fuera una tablet y se apoya en el reconocimiento de voz natural. O el Extended Head Up Display, que es un sistema de proyección en color de gran formato –el equivalente a una pantalla de 21 pulgadas– sobre el parabrisas que supone un primer paso hacia la realidad aumen-

tada. Con él, el conductor no tiene necesidad de apartar la vista de la carretera para consultar la información.

Y su arsenal de asistentes ADAS permite al C5 X disponer de conducción semiautónoma de Nivel 2, para lo que se sirve de radares, sensores y cámaras. Así, cuenta con el Highway Driver Assist, que combina el regulador adaptativo de velocidad con función Stop&Go y la ayuda de mantenimiento de carril; además del control de ángulos muertos de

larga distancia, el Rear Cross Traffic Alert –nos avisa si hay peligro de colisión cuando damos marcha atrás y se acerca transversalmente otro vehículo–, el Top 360 Vision –facilita las maniobras mostrando en la pantalla central el entorno exterior del coche– o el acceso y puesta en marcha manos libres Proximity, que abre y cierra automáticamente las puertas cuando el conductor se acerca o aleja de él.

No habrá diésel en la gama, sino mecánicas de gasolina e híbridas enchufables –primero con 225 CV–; quedando como posibilidades de futuro la tracción total y un C5 X eléctrico.

HÍBRIDO ENCHUFABLE CON 225 CV Y TRACCIÓN DELANTERA

No es muy locuaz la firma francesa al hablar de la gama mecánica, que inicialmente solo contará con motores de gasolina y un híbrido enchufable. En cuanto a los primeros, deja caer que en el centro de la oferta habrá una variante de 225 CV, posiblemente con el 1.6 PureTech usado en DS 7 Crossback y Peugeot 508. Del segundo da más información, pues todo apunta a que la mecánica 'plug-in hybrid' del C5 X será la misma que incorpora el C5 Aircross Hybrid, y que asocia el 1.6 PureTech de gasolina con 180 CV a un motor eléctrico, también frontal, de 80 kW –109 CV–, totalizando 225 CV que se transmiten solo al eje delantero. Citroën afirma que la autonomía en modo eléctrico superará los 50 kilómetros, y que podrá circular sin generar emisiones a una velocidad de hasta 135 km/h. Podrá recargarse en tomas domésticas o postes tipo 'wall-box', pero también en estaciones públicas, aunque no se especifica la capacidad de la batería –13,2 kWh en el C5 Aircross–. Y el C5 X Hybrid será el encargado de estrenar la suspensión activa Citroën Advanced Comfort, con tres modos de funcionamiento de los Amortiguadores Progresivos Hidráulicos.



▲ El primer C5 X electrificado será un híbrido enchufable de 225 CV, pero no se descartan otras opciones para después, como un híbrido enchufable con tracción total... o un eléctrico.



RENOVADO YA ESTÁ DISPONIBLE, DESDE 28.500 EUROS, EL CO

Sopla aire fresco



El Compass se somete a una estudiada renovación que salpica ligeramente a su imagen exterior y con más intensidad a su interior o a su dotación en materia de seguridad y conectividad. Básicamente se conserva la gama de motores, aunque se mejora su eficiencia.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

A comienzos de mayo ya podremos disfrutar del renovado Jeep Compass. No son cambios radicales, pero sí ve refrescada su imagen exterior, apuesta por un interior más cuidado y digitalizado, y se rodea de una verdadera avalancha tecnológica. Fabricado en Italia, es el primer Jeep que se lanza en Europa bajo el paraguas del potente Grupo Stellantis.

El nuevo frontal es reconocible por los ligeros cambios en la parrilla, los faros antiniebla y los faros principales, rediseñados y Full LED en toda la gama. En la zaga son sutiles las variaciones en los grupos ópticos e incorpora un portón eléctrico, ahora con una práctica función manos libres.

Es en el interior donde se

ha dado un gran salto cualitativo. Ahora presenta una estampa más moderna y sofisticada. En primer lugar, el cuadro de mandos digital de 10,25 pulgadas permite hasta cinco configuraciones dife-

rentes. No es algo 'vital', pero sí necesario si se quiere estar al día.

Más peso tiene la nueva pantalla táctil, centrada en un salpicadero también rediseñado. La anterior era pequeña y

estaba algo baja. Problema resuelto. Ahora se presenta con hasta 10,1 pulgadas y definición ultra HD, se ha mejorado el reconocimiento por voz, ofrece navegación TomTom y es compatible tanto con An-



▲ No hay cambios estructurales, pero varias de sus motorizaciones sí resultan ahora más eficientes.

MPASS 2021. LOS CAMBIOS SON MÁS EVIDENTES DENTRO QUE FUERA



◀▶ La presentación del salpicadero y de la consola central se han rediseñado totalmente.



◀▶ La pantalla táctil de hasta 10,1 pulgadas y el nuevo cuadro de mandos digitalizado son novedad, y le dan un aire más avanzado y moderno al renovado Compass.



droid Auto como con Apple CarPlay de manera inalámbrica. Además, el sistema de conectividad Uconnect 5 es más fácil de usar y dispone de nuevas funciones.

También se han reubicado algunos mandos de la consola central, que está situada en un plano más elevado. En los híbridos enchufables 4xe los mandos que gestionan el sistema de funcionamiento híbri-

do, eléctrico y eSave –reserva la carga de la batería– se trasladan junto al conmutador de luces, a la izquierda del volante. El resto se mantienen, ahora más intuitivos en su uso, y se consigue aumentar el hueco bajo el apoyabrazos hasta casi los cinco litros.

Asimismo, la seguridad se refuerza con la llegada de nuevos elementos. El más avanzado es el Highway Assist, y el

Compass es el primer Jeep que lo monta. Se trata de un asistente que le permite llegar al Nivel 2 de conducción autónoma al monitorizar el trazado de la vía y al resto de los vehículos cuando circulamos por autopista. Estará disponible en los acabados Limited y S.

Además, también incorpora a su dotación desde el inicio un asistente con reconocimiento de señales de tráfico, otro de velocidad inteligente, una alerta que detecta la fatiga del conductor o un frenado automático de emergencia que detecta vehículos, peatones y ciclistas, así como una cámara de visión 360°.

Estructuralmente el nuevo Compass es el mismo vehículo

y tampoco hay cambios relevantes en su oferta mecánica. La más significativa salpica al motor diésel 1.6 Multijet, ahora con 130 CV, 10 más que antes, y una reducción de un 10 por ciento en su consumo.

La gama de gasolina recurre a un 1.3 turbo con 130 y 150 CV, mientras que la máxima eficiencia recae sobre las versiones híbridas enchufables 4xe, con 190 o 240 CV.

La gama sigue ofreciendo variantes con tracción delantera o total, transmisiones manuales o automáticas y hasta cinco niveles de acabado, incluido el Trailhawk, que presume de un perfil 'off road' más acusado que el resto. Y también habrá una serie especial 80th Anniversary.

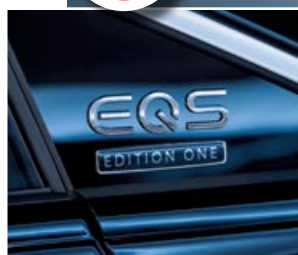


◀▶ Se mantienen las cotas exteriores y la misma habitabilidad interior, aunque se ha incrementado el sentido práctico con nuevos huecos repartidos por el interior.





CON EL DRIVE PILOT OPCIONAL EL EQS PODRÁ MOVERSE CON UN



Ecología superlativa

Aunque emparentado con la nueva Clase S, el EQS parte de una plataforma propia para modelos eléctricos y se convierte en el modelo libre de emisiones más lujoso del planeta. Y en el más aerodinámico, y en el más automatizado... Bienvenidos al futuro, pero con forma de automóvil.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Te llega el dossier oficial de 77 páginas del EQS y te preguntas: ¿y ahora cómo cuento todo esto en dos páginas de la revista? Más que difícil, imposible. No solo por la extensión, que también, sino porque todo es nuevo y todo fascina. No podía ser de otro modo viniendo de la firma de Stuttgart y tratándose del coche eléctrico más lujoso lanzado hasta la fecha, una berlina de casi 5,22 metros con un interior suntuoso y amplio –distancia entre ejes de 3,21 metros– que asocia sus cinco plazas a un maletero enorme: 610 litros. Y es que con el EQS se podrá viajar ‘de verdad’, pues se anuncia una autonomía de hasta 770 kilómetros y admite recargas de 200 kW de potencia, de modo que su enorme bate-

ría de 107,8 kW útiles vuelve a estar a tope en 31 minutos. Y 15 minutos en una estación rápida dan para otros 300 kilómetros más. Además, para Japón se ha previsto una so-

lución específica: que el EQS tenga carga bidireccional, de forma que el coche pueda suministrar energía.

Habrà dos variantes: 450+, con tracción trasera y un mo-

tor de 333 CV en ese eje, y 580 4Matic, que añade un motor en el tren delantero para tener tracción total y sumar 524 CV. Las prestaciones son de nivel –en 4,3 segundos hace el ‘0-100’ el EQS más potente–, pero la velocidad máxima se limita a 210 km/h porque su enfoque es otro: ser un referente en tecnología, diseño, seguridad o conectividad. Para empezar, pasa a ser el coche más aerodinámico fabricado en serie, con un Cx que se logra dotando al EQS de llantas AMG de 19 pulgadas y acti-

▼▼ El EQS mide 5.216 milímetros de largo –5.265 en el mercado estadounidense– y bate el récord mundial de aerodinámica: Cx de 0,20.



ALTO GRADO DE AUTOMATIZACIÓN HASTA UNA VELOCIDAD DE 60 KM/H



▲ Interior revolucionario, destacando la instrumentación MBUX Hyperscreen, las puertas automáticas de confort –llegan a abrirse cuando nos acercamos– o el navegador con Electric Intelligence.

vando el modo Sport. Y Mercedes dice que el ruido será tan bajo como ese coeficiente de resistencia.

Novedoso también es el navegador con Electric Intelligence, que planifica la ruta más rápida o cómoda al destino incluyendo las paradas de recarga y calculando sus costes. Y el EQS será el primer Mercedes-Benz que

pueda recibir posteriormente actualizaciones cuando aparezcan funciones nuevas, como por ejemplo programas de conducción especiales para jóvenes o para el personal de servicio, programas de demostración, juegos o, incluso, que la dirección del eje trasero pueda ampliar el ángulo de giro a 10 grados –de serie, 4,5 grados como máximo–. Tam-



▲▲▼ Al admitir recargas de 200 kW en CC, en 15 minutos recibe energía hasta para 300 kilómetros. Y las recargas en CA, a 11 kW de serie y a 22 en opción.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	450+	580 4MATIC
Potencia máxima	245 kW (333 CV)	385 kW (524 CV)
Par máximo	568 Nm (58,0 mkg)	855 Nm (87,2 mkg)
Tracción	Trasera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. / Discos vent.	Discos vent. / Discos vent.
Peso en orden de marcha (kg)	2.480	2.585
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.216/1.926/1.512	5.216/1.926/1.512
Maletero (l)	610/1.770	610/1.770
Diámetro de giro (metros)	11,9 (giro trasero de 10°: 10,9)	11,9 (giro trasero de 10°: 10,9)
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad útil de la batería	107,8 kWh	107,8 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d.	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	6,2	4,3
Vel. máxima (km/h)	210	210
Consumo mixto (kWh/100 km)	15,7 - 20,4	17,4 - 21,8
Emissiones CO ₂	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	770	N.d.
Potencia máxima de carga	200 kW	200 kW
Tiempo de recarga (CA)	10 h (a 11 kW) / 5 h (a 22 kW)	10 h (a 11 kW) / 5 h (a 22 kW)
Tiempo de recarga (CC)	31 minutos (a 200 kW)	31 minutos (a 200 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.



bién se ofrecerán las puertas automáticas de confort delante y detrás, que cuando nos acercamos al coche extienden primero las manillas, para después abrir incluso las puertas; operación que en el caso de las plazas traseras también podemos hacer desde el mando remoto. En cuanto al bienestar a bordo, el sistema Energizing Comfort ofrece tres ambien-

tes naturales –claro de bosque, romper de olas y lluvia estival– para generar un efecto tranquilizante.

Y sobre seguridad y ayudas de conducción, solo un dato: el EQS llega a contar con 350 sensores que supervisan todas las funciones, exploran el entorno del vehículo y estudian desde nuestro parpadeo hasta el idioma que hablamos.



MANUSCRITO RECIBEN UNA NUEVA TIPOGRAFÍA PARA EL EMBL



Que siga la fiesta

Ibiza y Arona son dos nombres vitales para Seat, que ha tenido el mayor de los mimos a la hora de ponerlos a tono tras cuatro exitosas temporadas en el mercado. Y visto lo visto, parece que la vida que tienen por delante será igual de prometedora. Dos triunfadores natos.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Hace cuatro años Seat llegaba por la puerta grande al segmento de los SUV urbanos con su Arona, del que ha

vendido más de 350.000 unidades hasta la fecha. Meses antes había llegado la quinta generación del Ibiza, del que no hace falta decir nada. 37 años de historia y ca-

si seis millones de vehículos producidos son números para declararlo como bien de interés cultural, o para hacerle un monumento.

Y tan frescos están que

Seat no se ha quebrado la cabeza a la hora de 'darles una vuelta' a mitad de su vida, sobre todo en el caso de Ibiza, que ahora equipa en todos los casos iluminación exterior LED –Eco LED o Full LED–, un emblema renovado, una nueva tipografía para el nombre del portón... Y ya puestos, encontramos nuevas llantas de 17 y 18 pulgadas, así como los colores Azul Asfalto y Azul Zafiro.

Todo ello, además de un



▶▶ Hay que ser un 'lince' para percatarse de los cambios exteriores del Ibiza. Dentro no podemos decir lo mismo, porque su salpicadero es totalmente nuevo y está presidido por pantallas de 8,25 o de 9,2 pulgadas.



EMA QUE ADORNA SUS PORTONES TRASEROS. EL LOGO SE HA REVISADO



◀▶ Por fuera, el Arona cambia más que el Ibiza. Dentro recibe las mismas mejoras, porque hay nuevas pantallas, materiales, salidas de ventilación...

nuevo tono llamado Dark Camuflaje y de un techo ahora disponible en color Blanco Candy, se puede trasladar al SUV de Seat, que luce unos sutiles cambios para darle un toque más aventurero, sobre todo en el caso del nuevo acabado Xperience, que reemplaza al Xcellence y será el único de todos –al igual que en el Ibiza, se mantendrán los Reference, Style y FR– que podrá equipar esos llamativos faros delanteros circulares al más puro estilo del Cupra Formentor. Hacen la función de antiniebla y serán opcionales.

Si por fuera evolucionan, dentro viven una revolución, porque ambos lucen un nuevo salpicadero que estrena materiales acolchados que mejoran la apariencia, el tacto y la calidad percibida. Esa sensación aumenta gracias a la gran pantalla central, ahora en posición elevada y a modo ‘flotante’, que puede tener un tamaño de 8,25 o 9,2 pulgadas.

A pesar de su mayor digitalización, Seat ha tenido a bien mantener los mandos del climatizador, y además la moldura que recorre la pantalla por abajo sirve de apoyo a la hora de interactuar con ella, cosa que se puede hacer también mediante el comando de voz ‘Hola Hola’.

Hay nuevos tapizados, molduras decorativas, volan-

te –incluso tapizado en Nappa y con hasta 18 botones–, salidas de ventilación... Por cierto, estas suman un colorido marco y están retroiluminadas.

Dependiendo del acabado tendremos Digital Cock-



▲ La postura de conducción y la amplitud de ambos modelos, permanecen inalterados. Estos llamativos ‘ojos’ son las luces antiniebla de los Arona Xperience, en los que son una opción.

pit de 10,25 pulgadas, pero se mantiene el freno de estacionamiento de palanca y el Ibiza sigue sin tener luces de lectura detrás.

Mecánicamente no hay sorpresas, pues ya hacía tiempo que desaparecieron de la gama las versiones TDI –dicen que solo el 8 por ciento de las ventas del Ibiza eran diésel–. Pero se mantienen los reputados 1.0 Eco TSI y 1.5 Eco TSI. El primero, con tres cilindros, eroga 95 ó 110 CV, mientras que el segundo proporciona 150 CV y tiene desconexión activa de cilindros ACT.

Exclusivo para los Ibiza será el sencillo 1.0 MPI de 80 CV como escalón de acceso, acompañado de un cambio manual de 5 velocidades, como ocurre en el de 95 CV. Los dos más potentes recurren a uno de 6 relaciones o, como opción, al sensacional DSG7.

Los únicos Ibiza y Arona con etiqueta ECO son los TGI de gas natural, que, como el resto, se pondrán a la venta durante este verano.

► Las llantas son de nuevo diseño, y se ofrecen en medidas de hasta 20 pulgadas.



Revitalización

El Skoda Kodiaq ha sido objeto de una actualización, introduciendo ligeros retoques estéticos y de equipamiento y modificando su oferta de motores, ahora más eficientes. Y la versión RS recibe un bloque de gasolina y más potente. Se pone a la venta en mayo.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

De los actuales modelos SUV de Skoda, el Kodiaq fue el primero en ver la luz, pues fue presentado en 2016 y llegó al mercado al año siguiente. Desde entonces ha ido ampliando su oferta de motores e introduciendo nuevos equipamientos y versiones especiales, pero se ha mantenido prácticamente inalterado desde su llegada. Sus valores se mantienen intactos, siendo

un SUV muy equilibrado, con un enorme maletero y disponibilidad de hasta siete plazas en su amplísimo habitáculo. Muchas opciones de equipamiento, un confort de marcha muy elevado con un buen comportamiento, una amplia oferta mecánica... Buenos ingredientes, en fin.

Y es ahora, cuatro años después de su lanzamiento comercial, cuando la firma checa ha decidido realizar en el Kodiaq ligeros retoques

estéticos para actualizar su imagen, mejorando además su aerodinámica y ampliando sus opciones de equipamiento. Seguirá disponible en los acabados Active, Ambition y Style, a los que unen por arriba las variantes L&K, Sportline y RS.

Su imagen se renueva con un frontal que adopta un capó más elevado y una parrilla rediseñada, más vertical, que le imprime mayor sensación de robustez. También los

parachoques delantero y trasero han sido rediseñados, incorporando un nuevo alerón sobre el portón terminado en negro. El Kodiaq RS monta un parachoques delantero con un diseño dinámico específico para esta versión de tono deportivo. También las ópticas son nuevas, más delgadas y ahora de LED, con tecnología full LED Matrix opcional –de serie en los L&K y RS–, habiéndose reubicado de paso los faros antiniebla. Además, dispone de nuevas llantas de aleación de hasta 20 pulgadas.



KODIAQ RS SU MOTOR YA NO ES DIÉSEL, SINO UN 2.0 TSI DE GASOLINA



◀▲ El interior adopta ligeros cambios estéticos, y mejoras en calidad de materiales e infoentretenimiento. Y estrena nuevos asientos delanteros, así como un volante más ergonómico.

En el habitáculo se introducen pequeñas modificaciones, como los listones decorativos, costuras de contraste en el salpicadero y en los paneles, tapicerías, y dispone también de un nuevo volante rediseñado y asientos ergonómicos ventilados con función masaje como opción. La iluminación ambiental LED cuenta ahora con más funciones, con 10 colores diferentes. Mantiene la posibilidad de equiparse con Virtual Cockpit de 10,25 pulgadas y su sistema de infoentretenimiento dispone de mayor número de funciones, contando con Laura, un nuevo asistente capaz de reconocer hasta 15 idiomas. Decir que los sistemas Bolero y Amundsen



apuestan por una pantalla de 8 pulgadas, mientras que el Columbus apuesta por una de 9,2 pulgadas. También encontramos nuevos puertos

USB-C, y cargador inalámbrico para el smartphone.

En el apartado de motores, muchas novedades. Por un lado estrena la última genera-

Blue para reducir en más de un 80 por ciento los óxidos de nitrógeno, y se ofrece con dos potencias: 150 y 200 CV, ambos asociados a un cambio



◀▲ El nuevo Kodiaq incorpora faros LED de serie y, por primera vez, puede adoptar faros Full LED Matrix. La versión RS sustituye el motor TDI por un TSI de 245 CV, asociado a un cambio DSG7 y a la tracción total. Gana potencia, pero además aligera el bloque en 60 kilos.

ción de mecánicas EVO, con dos diésel y tres de gasolina. El 2.0 TDI, por ejemplo, añade la doble inyección de Ad-

DSG7, y con tracción total para el más potente.

En cuanto a la oferta TSI, se articula sobre tres opciones: 150 CV con transmisión manual de 6 velocidades, 190 CV con cambio DSG7 y tracción total, y la variante RS. Esta, más deportiva que nunca, sustituye el 2.0 TDI por un 2.0 TSI más potente –rinde 245 CV– y más ligero, contando de nuevo con un equipamiento específico y más dinámico.

El nuevo Kodiaq empezará a comercializarse el próximo mes de mayo, estando previsto que las primeras unidades lleguen a nuestro país a finales del mes de julio.



MÁS POTENTE Y LIGERO QUE LE DA UN  CARÁCTER MÁS DEPORTIVO



MÁS QUE UNA EVOLUCIÓN RESPECTO A LA GENERACIÓN ANTERIOR



Evolución y cambio

El Nuevo Tucson es el primer SUV de Hyundai concebido sobre la base de la identidad de diseño Sensuous Sportiness. Entre sus claves estilísticas destacan las nuevas luces paramétricas ocultas en el frontal o un interior que optimiza la experiencia de conducción e integra la mejor tecnología.

JOYAS PARAMÉTRICAS

El diseño del Nuevo Tucson, primer SUV con la identidad Sensuous Sportiness de Hyundai, se basa en las llamadas 'joyas paramétricas', presentes en varios puntos de la carrocería y que le confieren un carácter progresivo.

El Nuevo Tucson es la cuarta generación del superventas de Hyundai, con más de 7 millones de unidades comercializadas en todo el mundo desde su lanzamiento en 2004, de las que 1,4 millones se han vendido en Europa. Y el nuevo SUV compacto de Hyundai llega ahora al mercado con un aspecto revolucionario y ambicioso que sigue la identidad de diseño Sensuous Sportiness de la compañía.

Porque en términos de es-

tilo, mucho más que una simple evolución del modelo de la generación anterior, el Nuevo Tucson representa una revolución para Hyundai. Presenta una carrocería más grande y ancha que su predecesor, y su apariencia musculosa combina ángulos marcados y proporciones dinámicas con superficies generosas, lo que garantiza una fisonomía ágil sin comprometer la potente herencia SUV del Tucson.

Los prominentes patrones

geométricos, conocidos como 'joyas paramétricas', están presentes a lo largo de todo su diseño, lo que le confiere un carácter progresivo. La muestra más destacada se encuentra en la parrilla delantera, donde las luces paramétricas ocultas proporcionan una primera impresión muy poderosa. Cuando las luces están apagadas, el frontal del vehículo aparece cubierto de patrones geométricos oscuros, sin que se distingan las ex-



R, EL NUEVO TUCSON SUPONE UNA REVOLUCIÓN EN EL DISEÑO DE HYUNDAI



ESTRUCTURA DE LAS LUCES OCULTAS DELANTERAS

REFLECTOR / MONTADOR DE LED

La lente exterior con un recubrimiento de níquel-cromo y medio espejo integra perfectamente las luces de día en la parrilla cuando se apagan. Cuando se encienden, los LED y los reflectores aseguran una buena visibilidad.



ESTRUCTURA DE LAS LUCES TRASERAS

El módulo LED y la lente de la cortina de luz iluminan los patrones paramétricos en la lente exterior de las luces traseras. Cuando se apagan, los patrones paramétricos aparecen ocultos gracias a una cubierta trasera negra.



clusivas luces de conducción diurna de led (DRL), perfectamente integradas en la parrilla. Y cuando se encienden, la apariencia en color cromo oscuro de la parrilla se transforma en formas similares a una joya, lo que da un aspecto más elegante.

Y las joyas paramétricas también destacan como elemento de diseño en el lateral del vehículo, donde las superficies cinceladas y la forma de

cuña crean un contraste sorprendente y sensación de movimiento incluso en parado, o en la parte trasera, con detalles como las luces ocultas paramétricas o el paragolpes con un efecto tridimensional y decoración deportiva.

En cuanto al interior, el usuario disfruta de una avanzada experiencia digital y completamente personalizable, con elementos protagonistas como la nueva instrumenta-

ción digital abierta de 10,25 pulgadas y una nueva pantalla táctil AVN (Audio Video Navigation) también de 10,25 pulgadas, que ocupa la parte central del tablero de control. Los diseñadores de Hyundai han prescindido de palancas y botones físicos, por lo que todas las funciones del sistema AVN, así como de la calefacción, la ventilación y el aire acondicionado se controlan de manera táctil.

UN INTERIOR LIMPIO Y SOFISTICADO

La perfecta integración de tecnología de vanguardia brinda a los clientes del Nuevo Tucson una experiencia digital avanzada y completamente personalizable. Todas las funciones se controlan de manera táctil.





Cambio de tercio

El Eclipse Cross transforma su imagen, con un diseño más refinado y vanguardista, y se electrifica con una mecánica híbrida enchufable que ofrece lo necesario para convertirse en una alternativa atractiva entre los SUV compactos de etiqueta 0. Con todos los descuentos, desde 28.000 euros.

Fede Asensio || fasensio@motor16.com

Mitsubishi sigue avanzando en la electrificación de su gama. El segundo paso, el segundo híbrido enchufable tras el exitoso Outlander PHEV, es el nuevo Eclipse Cross PHEV. Para acoger el nuevo sistema de propulsión se ha puesto de gala con un profundo rediseño que varía totalmente su imagen, ahora más robusta, personal y dinámica. Ha crecido en longitud 14 centímetros, hasta 4,55 metros, y muestra un frontal totalmente diferenciado de su antecesor, lo mismo que su vista posterior.

La importante renovación también se evidencia en el interior, con un salpicadero que

sigue las pautas de diseño de 'eje horizontal', como lo denomina Mitsubishi, estando dividido en dos partes: la zona superior de 'información' y la inferior de 'funcionalidad'. Dispone de una pantalla de 8 pulgadas con sistema operativo para Android e iOS, y man-

tiene diferentes botones para un acceso directo a determinadas funciones.

En la pantalla encontramos un elaborado menú de sencillo manejo, con una amplia información sobre la gestión de la energía para lograr una conducción más eficiente,

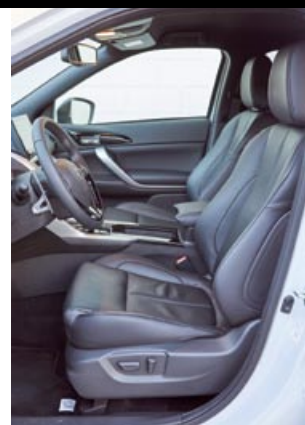
como complemento a la que ofrece la instrumentación.

A pesar de la inclinación del parabrisas trasero, la cota de altura para las plazas traseras es suficiente para adultos de talla XL, que se sentirán más limitados por el espacio longitudinal como ocurre en otros SUV de su tamaño.

Basando su esquema en el Outlander PHEV, cuenta con dos motores eléctricos, uno sobre cada eje para ofrecer tracción total. El delantero rinde 82 CV (60 kW), mientras el trasero dispone de 95 CV (70 kW), además del motor de combustión de ciclo Atkinson, de 2,4 litros de cilindrada y 98 CV. Combinados, ofrecen una potencia de 188 CV que se reparte de mane-

PRECIO DESDE		41.500 €
	EMISIONES DE CO ₂ : 48 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Gestión batería, con modo 'Save' y de recarga en marcha. Respuesta eléctrica. Tracción 4x4.	
		Posición muy vertical del volante. Difícil hacer más de 50 kilómetros de autonomía eléctrica.

UNA GAMA ELECTRIFICADA; Y EN 2023 LANZARÁ DOS NUEVOS MODELOS



ra casi permanente entre ambos ejes mediante su sistema S-AWC, con los motores eléctricos dirigiendo el par a cada tren de manera independiente. Además cuenta con el sistema ActiveYaw Control (AYC), que actúa sobre los frenos y la dirección para dosificar la entrega de par entre las ruedas derecha e izquierda y mejorar su comportamiento en el paso por curva. El elemento de unión es una caja automática monomarcha.

Los motores eléctricos están alimentados por una batería de ión litio de 13,8 kWh ubicada bajo el piso, ofreciendo una autonomía eléctrica de 55 kilómetros (WLTP), que en

▶▶ Mucha información para gestionar la eficiencia. Con corriente continua (3,7 kW) recargará la batería completa en unas 4 horas; y con carga rápida (CHAdeMO), en 25 minutos alcanzará el 80 por ciento.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	MIVEC
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.360
Potencia máx. (CV/rpm)	98 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	19,7 / 2.500
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia (del/tras)	60/70 kW (82/95 CV)
Par (del/tras)	137 / 195 Nm
Pot. máx. total	188 CV
Par máx. total	N.d.
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.900
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.545/1.805/1.685
Maletero (l)	404 / 1.153
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Ión-Litio
Capacidad de la batería	13,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,9
Velocidad máx. (km/h)	162
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	2,0
Emissiones CO2	48 g/km
Alcance en eléctrico (km)	55
Tiempo de recarga	4 horas a 3,7 kW
Precios desde... (euros)	41.500



▶◀ Imagen totalmente renovada. El maletero aumenta su capacidad, que ahora es de 404 litros, manteniendo el hueco inferior de 12 litros. La suspensión es suave, pero ofrece un buen comportamiento.

conducción normal se han visto reducidos a 42.

Siempre arranca silencioso, en modo eléctrico. En nuestro recorrido accionamos enseguida la tecla Save para reservar toda la carga al entrar en Madrid, dado que nos dirigíamos al centro, marcando una autonomía de 45 kilómetros. Y usando sus cinco niveles de frenado regenerativo mediante las levas, la aumentamos hasta 49 aprovechando el terreno favorable, ya circulando en modo eléctrico. Suavidad, buena respuesta y silencio. De nuevo en carretera pasamos a modo híbrido, con una conducción 'alegre', sin mirar el consumo, que al final del test fue de 23,8 kWh/100 km, con 5,7 l/100 km de gasolina, valor que subió a 7,8 l/100 km recurriendo solo al motor de gasolina. Podemos recargar en marcha, aunque aumenta el consumo hasta superar ligeramente los 10 l/100 km.

Se ofrecen tres acabados, con precios finales de 28.000, 30.700 y 34.500 euros. Y con Clever Option, con cuotas de 185 euros al mes.



Familia 0 emisiones

Volkswagen sube un escalón su apuesta eléctrica. El ID.4 añade a todas las virtudes del ID.3 una versatilidad y habitabilidad sobresalientes, con lo que se convierte en una perfecta opción como modelo para todo uso. Y por precio, con el Moves III, empieza a cuadrar.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Vamos a empezar por el final. Lo que habitualmente es el remate a una toma de contacto con un nuevo modelo, el precio, aquí toma protagonismo. Porque es cierto que los eléctricos siguen siendo caros, pero la cosa ha cambiado bastante cuando en la ecuación restamos los 7.000 euros del Plan Moves III al achatar un coche, más las campañas comerciales de la marca. Entonces, el Volkswagen ID.4 Pro Performance que hemos conducido, con 204 caballos y una batería de 77 kWh que nos permite recorrer 522 kilómetros, llega a nuestras manos por unos 34.000 euros. Frente a él, un Tiguan equivalente –con el que comparte tamaño–, con 190 caballos, en acabado R-Line y todos los descuentos, roza por arriba los 48.000 euros. Es una cuenta muy rápida... pero la cosa parece cambiar.

Claro que, para dar el paso, es necesario que el carácter eléctrico no sea un hándicap insalvable para el posible comprador. Si esto no ocurre,

el ID.4 se comporta de manera magnífica como modelo familiar para todo uso por su habitabilidad y versatilidad, comportamiento dinámico y nivel de prestaciones. Porque




este ID.4, con 4,58 metros de longitud, estilo de SUV y 543 litros de maletero, da respuesta a las necesidades de toda una familia para un viaje de fin de semana o vacaciones.

Y, por supuesto, para el uso diario.

Al acceder a su interior llama la atención por su gran habitabilidad, con una segunda fila donde el espacio para las piernas es sobresaliente. Todo el interior es muy funcional, minimalista, pero con un punto de calidad, sobre todo visualmente, que parece más elevado o más elaborado que en el ID.3. Pero en el resto de elementos no hay novedad respecto al ID.3, con un salpicadero despejado, con solo dos pantallas, una central de 10 pulgadas y una pequeña, con 5 pulgadas, situada delante del conductor como cuadro de instrumentos. Y donde habitualmente iría la consola central, un mueble cuyos elementos se pueden modular en función de las necesidades de cada momento. Hay cosas mejorables, como la palanca de cambios justo al lado derecho del cuadro de instrumentos en forma de mando giratorio, que queda tras el volante y no se ve bien. Y en cuanto a la pantalla central, necesita adaptación, pues agrupa todas las funciones,



▲ Silueta de SUV y tamaño generoso. Con la longitud de un Tiguan ofrece la batalla y el espacio interior de un Tiguan AllSpace.

PRECIO		43.595 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
 Dinamismo. Respuesta del motor. Prestaciones. Precio con ayudas. Habitabilidad interior.	 Mandos poco intuitivos. Postura para las piernas en las plazas traseras. Tacto de frenos.	



**MÁXIMA
FUNCIONALIDAD EN
UN INTERIOR
BASADO EN LAS
DOS PANTALLAS:
LA CENTRAL, DE
10 PULGADAS, Y
EL CUADRO DE
INSTRUMENTOS, DE
5 Y CON EL MANDO
DEL CAMBIO A SU
DERECHA**



►► Gran espacio interior, con una segunda fila con gran espacio para las piernas. Entre las novedades tecnológicas, un Head-up Display de realidad aumentada

pero su acceso no es demasiado intuitivo.

Tal vez por eso lo que propone Volkswagen como más intuitivo para interactuar con el coche es usar el control por voz. Basta decir 'Hola ID' –ojo, hay que pronunciar 'hola aidi'– para controlar todo, y con

mensajes cotidianos: 'tengo frío' para encender el climatizador, 'marca a XXXXX' para llamar por teléfono... Pero el sistema tiene errores, posiblemente de juventud. Porque si dices 'tengo frío' y el climatizador no está encendido, el ID.4 nos contesta que la función no

comportamiento ágil, dinámico y con un punto deportivo. Gracias a su aplomo, el bajo centro de gravedad y una excelente maniobrabilidad –al no tener motor delante el radio de giro es menor y la respuesta es más directa– el Volkswagen ID.4 se asienta a la perfección

nuestra disposición se activan inmediatamente en cuanto pisamos el acelerador con decisión. El recorrido, repleto de curvas y con buen asfalto, es divertido. Recupera y adelanta en un santiamén, con una dirección inmediata, tal como se ha comentado. Bien los frenos, aunque cuentan con ese clásico tacto eléctrico en el que hay que saber dosificar la frenada para no quedarte clavado. Y el sistema de frenada regenerativa –se selecciona el modo B en la misma rueda del cambio de marchas– es capaz de retener de manera muy evidente, haciendo que se pueda conducir prácticamente sin pisar el freno y, al mismo tiempo,

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	PRO PERFORMANCE
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Tambores
Peso en vacío (kg)	2.124
La./An./AL. (mm)	4.584 / 1.852 / 1.640
Maletero (l)	543 / 1.575
Neumáticos	235/55 R19
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	82 kWh (77 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	8,5
Vel. máxima (km/h)	160
Consumo mixto (Wh/km)	17,2
Emissiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	522
Potencia de recarga máxima en C.C.	125 kW
Tiempo de recarga 5 a 80% en CC	38 minutos
Potencia recarga C.A.	11 kW
Tiempo de recarga total a 11 kW	7 horas y 30 minutos
Precios desde... (euros)	43.595



►► Maletero de gran tamaño, con 543 litros. Y para la recarga rápida, puede hacerlo hasta 125 kW.

está disponible. Si lo encendemos, de forma manual en la pantalla, ya sí sube la temperatura.

La parte de la funcionalidad de uso es muy 'eléctrica'; pero en la parte del dinamismo y la conducción lo que nos encontramos es el ADN clásico Volkswagen. El ID.4 brilla por un

sobre la carretera, con sensaciones muy cercanas a los modelos clásicos. Dispone de tres modos de conducción –Eco, Normal y Sport– que se seleccionan en la esquina inferior izquierda de la pantalla central –un lugar poco accesible–, y en todos, especialmente en Sport, los 204 CV del ID.4 a

po, recargar la batería. El gasto real final, de 20,1 kWh/100 km, no son los 17,2 homologados pero no están mal. Subirán con el coche cargado y la autonomía se quedará en algo más de 300 kilómetros reales, lo que en cualquier caso, como ocurre con el precio, no es una mala cifra.



▶ Ahora se denomina e-Skyactiv X para hacer hincapié en su sistema 'mild hybrid' de 24V. Se ofrece sólo en el Mazda3 y en el CX-30.

DESDE **27.645 €**

 EMISIONES OFICIALES: DE **121 A 149 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- ➕ Tacto general muy agradable. Calidad. Refinamiento y progresividad en marcha. Dinámica.

DEBE MEJORAR

- ▢ Visibilidad frontolateral mejorable en CX-30. Plazas traseras justas en Mazda3. Frenada de emergencia intrusiva.

Más CV, menos litros

Este sofisticado motor, que combina el encendido por compresión controlado por chispa, aumenta la potencia y reduce el consumo.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El propulsor 2.0, ahora denominado e-SKYACTIV X, es uno de los más sofisticados del momento. Es capaz de combinar el encendido por compresión propio de un diésel, pero controlado por chispa, como en un bloque de gasolina. Se lanzó hace algo menos de dos años y ahora se ha sometido a una interesante evolución.

Incrementa la potencia hasta los 186 CV (antes 180) y el

par hasta los 240 Nm (antes 224) y, a la vez, reduce el consumo en medio litro de media. Para ello se ha rebajado la relación de compresión de 16,3 a 15,0:1 y se ha rediseñado el cabezal de los pistones, las válvulas de admisión y el software del sistema de hibridación ligera de 24V que porta.

Recordad que este propulsor sólo se ofrece en el Mazda3, berlina y sedán, y en el CX-30, su alma gemela con carrocería SUV. Y se puede com-

binar con cambio manual o automático, así como con tracción delantera o total.

Con estas mejoras nos pusimos al volante del CX-30 manual y con motricidad delantera. El rendimiento es más solvente, sobre todo a la hora de recuperar desde bajo régimen, sigue siendo un prodigio de progresividad y elasticidad, pero si queremos una respuesta más contundente hay que moverse entre las 4.000 y 6.000 rpm. Su naturaleza atmosférica le resta brío abajo.

Realizamos un recorrido de casi 200 kilómetros con trazo de todo tipo y conducción

tranquila, y el consumo reflejó 6,5 litros de media. La vuelta le exigimos más, disfrutamos de su excelente chasis y tacto de la palanca del cambio, apuramos marchas y la cifra se disparó hasta los 9,0 litros.

Este motor, que porta la etiqueta ECO, ya está disponible en ambos modelos.



▲ Las mejoras en el bloque 2.0 e-Skyactiv X son evidentes.



▶ No hay cambios en el interior, en la avanzada dotación tecnológica ni en el agradable tacto general del conjunto. El rendimiento mejora a bajo régimen.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3e-SKYACTIV X	CX-30 e-SKYACTIV X
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Potencia máxima/rpm	186 CV / 6.000	186 CV / 6.000
Par máximo/rpm	24,5 mkg / 4.000	24,5 mkg / 4.000
Tracción	Delantera o total	Delantera o total
Caja de cambios	Manual 6v. o Aut. AT 6v.	Manual 6v. o Aut. AT 6v.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	205/60 R16	215/45 R16
Peso (kg)	1.320 (AT: 1.349)	1.368 (AT: 1.391)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.460/1.795/1.435	4.395/1.795/1.540
Volumen maletero (l)	358 / 1.026	430 / 1.406
Capacidad depósito (l)	51 (4x4: 48)	51 (4x4: 48)
De 0 a 100 km/h (s)	8,1 (AT: 8,5) / 4x4: 8,3	8,3 (AT: 8,7) / 4x4: 8,6 (AT: 9,0)
Velocidad máxima (km/h)	216 (4x4: 210)	204
Consumo mixto (l/100 km)	5,2 (AT: 5,8) / 4x4: 6,0	5,7 (AT: 6,1) / 4x4: 6,1 (AT: 6,6)
Emisiones CO ₂ (g/km)	De 121 a 146	De 128 a 149
Precios desde... (euros)	27.645	32.075



◀ Sobre estas líneas, el EV6 con acabado GT-line, de enfoque más dinámico. Y la gama ofrece varios niveles de potencia y dos tamaños de batería: 58,0 y 77,4 kWh.

El futuro ya es presente

Los clientes españoles ya pueden reservar el EV6, el crossover eléctrico con el que Kia espera revolucionar el sector de los coches sin emisiones.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Desvelado hace solo unas semanas como el vehículo que inicia la segunda generación de Kia en la era de la electrificación, el innovador EV6 ya está disponible para su reserva online en nuestro país, y los clientes que busquen un crossover eléctrico de gran autonomía y carga ultrarrápida de 800 V, con un diseño exclusivo y unas prestaciones sorprendentes, pueden reservar el EV6 con un depósito reembolsable de 100 euros. Así, en la página <https://bit.ly/3uo4lzK> se pueden examinar las versiones disponibles del nuevo modelo, incluidas sus versiones GT-Line y GT, de

manera que cada usuario podrá seleccionar el EV6 que mejor se ajusta a sus necesidades. Y siempre con 0 emisiones.

A partir de mayo, Kia empezará a ponerse en contacto con las personas que hayan realizado una reserva online para comunicarles cómo realizar un pedido completo. Podrán configurar su EV6 con baterías de autonomía extendida, de 77,4 kWh, o de autonomía estándar, de 58,0 kWh; y con tracción 2WD a las ruedas traseras o AWD en ambos ejes.

Quienes elijan este atractivo método de reserva podrán explorar online el EV6 mediante la nueva tecnología '3D visualiser' (visualizador

3D), y también se les ofrecerá la oportunidad de disfrutar de una experiencia de realidad virtual en el EV6 GT y en el EV6 GT-line, la primera centrada en las prestaciones y la segunda, en un viaje por carretera de larga distancia.

Asimismo, los clientes que reserven las versiones base o GT-line del EV6 con un depósito de 100 euros antes del 30 de abril y hagan un pedido a través de los concesionarios Kia antes del 31 de diciembre de 2021 se beneficiarán de una suscripción de un año a KiaCharge asociada a su compra, lo que proporciona acceso gratuito a unos 210.000 puntos de carga en toda Europa, incluyendo conectores

de CA y CC. Además, estos clientes recibirán acceso a la red de carga IONITY durante un año, con una suscripción al 'Power Package', que ofrece tarifas preferenciales en todas sus estaciones de recarga.

Por otro lado, los clientes que reserven la versión GT del EV6 con un depósito de 100 euros antes del 30 de abril de 2021 y realicen un pedido a través de los concesionarios Kia antes del 31 de diciembre de 2022, también se beneficiarán de las ventajas descritas.

El EV6 anuncia valores de autonomía superiores a 510 kilómetros, y con la carga ultrarrápida de 800 V permite recargar la batería del 10 al 80 por ciento en 18 minutos, de manera que cuatro minutos y medio de conexión dan para recorrer 100 kilómetros más. Y en cuanto a prestaciones, el EV6 GT acelera de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos y alcanza 260 km/h de velocidad.



▲ Interior amplio, funcional, vanguardista y de calidad. El conductor puede elegir entre seis niveles de frenado regenerativo: ninguno, niveles de 1 a 3, función i-PEDAL y modo automático, en el que el coche retiene más si detecta tráfico delante.



Reinado para rato

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

Si te gusta lo que ves y te cuadrarán los 13.130 euros que cuesta tal cual, incluyendo descuentos y financiación, quizás seas uno de los miles de conductores que contribuirán a que el Sandero siga

Ahora entra mejor por los ojos a casi todos, se remata con más rigor, se mueve con más agilidad y confort, se muestra más seguro y resulta imbatible en precio. El nuevo Sandero Stepway seguirá siendo todo un superventas. Hemos probado la versión más eficiente de la gama, alimentada por gasolina y GLP.

siendo el vehículo más vendido en nuestro mercado entre particulares. El nuevo modelo es algo más caro, pero en valor absoluto resulta incluso más barato que antes por lo que incorpora en aspectos como la calidad, la dinámica o el equipamiento. Sigue siendo 'low cost', pero menos.



PRECIO		15.472 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 115 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		
	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
PRECIO	*****		
NUESTRA VALORACIÓN			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
+	Precio muy atractivo. Coste de uso con GLP. Etiqueta ECO. Dinámica, calidad y dotación mejorados.	-	Asistentes de conducción escasos. Dirección lenta. Umbral de carga elevado. Sin rueda de repuesto.

Y es que el salto cualitativo dado es importante. De entrada utiliza la misma plataforma que un familiar cercano, como el Renault Clio, y eso le permite introducir nuevas tecnologías, incluidas soluciones electrificadas. Pero de momento, y tras el adiós definitivo al diésel, esta versión alimentada tanto con gasolina como con GLP –gas licuado del petróleo– se convierte en la más eficiente y en la única que porta la etiqueta ECO.

Casi nadie pone en duda

que la nueva generación del Sandero Stepway entra mejor por los ojos. Se ha cuidado más su diseño, incorpora faros LED –salvo la luz de carretera– y por tamaño resulta algo más largo, más bajo y, sobre todo, mucho más ancho: casi 9 centímetros extra. También crece la distancia entre ejes. Eso repercute en una mayor habitabilidad y en una pisada más aplomada y estable de cara a la dinámica.

En el interior, más de lo mismo, aunque aquí sí se notan

más las limitaciones de presupuesto. Por un lado, el volante ahora también se regula en profundidad, se contemplan detalles como un freno de estacionamiento eléctrico –opcional–, los asientos son más generosos y presenta un acceso y arranque manos libres mediante tarjeta. Además, cuenta con un tela acolchada muy vistosa, todo se remata con más rigor y el sello Stepway se desmarca con detalles específicos en color naranja.

Explicada 'la de cal', la de



garrojo@motor16.com

LA CLAVE

Honesto, imbatible en precio y algo menos 'low cost' que su antecesor, el nuevo Sandero Stepway es ahora todavía más apetecible por sus mejoras en dinámica, seguridad, confort y calidad. Además, entra mejor por los ojos. Y esta versión con bicarburación por GLP resulta muy eficiente y porta el sello ECO.



◀ El maletero ofrece 328 litros, pero al abatir el respaldo trasero la superficie del piso no queda plana. El umbral de carga es algo elevado.



◀▲ Funciona con gasolina o GLP, a criterio del conductor. El depósito de GLP va en el espacio de la rueda de repuesto. Caben 50 litros, pero almacena sólo 40 por seguridad.



► La habitabilidad es otro de los puntos fuertes del nuevo Sandero Stepway, ofreciendo un generoso espacio en las plazas traseras si lo comparamos con rivales directos del segmento B. Los asientos delanteros son más grandes y se rematan con detalles propios para esta versión.

arena vendría porque todos los plásticos son duros, los asideros son fijos, la guantera no tiene luz, la iluminación del habitáculo es pobre y varias zonas quedan sin tapizar, incluso con la chapa a la vista.

Sin embargo, vuelve a brillar por su buena habitabilidad, sobre todo en las plazas traseras si comparamos con rivales directos del segmento B. El maletero ofrece 328 litros, aunque penaliza por su elevado plano de carga y porque al abatir los respaldos traseros queda un escalón que dificulta la introducción de objetos voluminosos. Bajo su piso encontramos el depósito de GLP de 50 litros, que provoca la desaparición de la rueda de repuesto.

Cambiamos de tercio. El propulsor 1.0 tricilíndrico rinde 100 CV, y como ya hemos comentado puede funcionar con gasolina o GLP, a criterio del conductor, aunque siempre arranca con gasolina. En marcha se nota su naturaleza tricilíndrica porque el margen de progreso en cuanto a insonorización también es claramente mejorable.

Su rendimiento es muy aceptable, y muy similar con las dos fuentes de alimentación. Estira con criterio, sube hasta las 6.100 rpm y recupera con cierta solvencia. Clave en todo esto es el nuevo cambio manual, ahora con seis relaciones. No es muy rápido en su manejo, aunque sí agradable.

Los números registrados en nuestro circuito de pruebas están dentro de lo esperado. Y eso quiere decir que es solvente en carretera a la hora de realizar adelantamientos, pero sin tirar cohetes, lógicamente.

Dinámicamente también ha protagonizado un importante avance. Su mayor pisada y la nueva plataforma le permiten presumir de una mayor calidad de rodadura –no filtra tan fino como un Clio–, se muestra más estable y equilibrado en curva, y todo con un confort de suspensión muy agradable, aunque tirando a blando. Su altura al suelo –174 milímetros– favorece que los balanceos sean algo más pronunciados.

La dirección, ahora electro-mecánica, es más confortable, pero no resulta demasiado directa: 3,2 vueltas de volante entre topes. Los frenos han reflejado unas distancias también muy aceptables, pese a que detrás monta tambores. Quizás por eso el control de estabilidad es tan sutil y entra a la mínima...

Vamos ahora con el gasto. Con el modo Eco activado, nuestro Sandero Stepway ECO-G consumió una media de 6,3 l/100 km con gasolina y 8,1 con GLP. Esto quiere decir que el coste por cada 100 kilómetros es de 8,80 euros con el primero y de sólo 5,90 si circulamos con Autogas.

Salen las cuentas porque aunque el consumo con GLP



DINÁMICA
SU NUEVA
PLATAFORMA Y UNA
PISADA MÁS APLOMADA
LE OTORGAN UN
COMPORTAMIENTO MÁS
ESTABLE Y EQUILIBRADO
MÁS VISTOSO
EL INTERIOR ESTÁ MÁS
CUIDADO Y TRANSMITE
UNA MAYOR SENSACIÓN
DE CALIDAD



▲ Detalles de más calidad en las puertas, el cuadro de mandos y en la nueva pantalla táctil de 8 pulgadas, que se ubica en la parte alta del salpicadero.



▲ El cambio manual es ahora de seis relaciones. La palanca es más corta y su guiado, muy agradable.



▲► La nueva plataforma le brinda un mayor equilibrio y más estabilidad, aunque el tarado de la suspensión de perfil confortable y su mayor altura respecto al suelo no logran evitar ciertos balanceos de la carrocería.

es algo más elevado, el precio del litro es prácticamente la mitad. Y con ambos depósitos la autonomía brinda casi 1.286 kilómetros. Señalar

que los 50 litros del depósito de GLP son realmente 40 útiles porque, por seguridad, sólo permite repostar hasta un 80 por ciento. Y ya que estamos

en esto, se puede estacionar con este combustible en aparcamientos subterráneos y circular por túneles... salvo por el del Canal de la Mancha, don-

de siguen sin transportar vehículos animados por gas, un dato para los más curiosos.

Ya comentamos que el interior es más amplio y ergonómico, y cuenta con detalles como una pantalla táctil de 8 pulgadas con gráficos sencillos y claros, o conectividad inalámbrica para Android Auto y Apple CarPlay.

Y su dotación tecnológica también se enriquece con elementos de seguridad como una frenada de emergencia en ciudad o un asistente de arranque en pendientes de serie, u opcionales como un control de los ángulos muertos o una cámara de visión trasera. Faltan muchos asistentes de última hornada, pero aquí lo importante es el precio.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECO-G
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección indirecta, turbo e intercooler. Funcionamiento con gasolina y GLP.
Potencia máxima/rpm	100 CV / 4.600-5.000
Par máximo/rpm	17,3 mkg / 2.000-3.500

TRANSMISIÓN

Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS

Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,2
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tamboros

SUSPENSIÓN

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

RUEDAS

Neumáticos	205/60 R16
Marca	Hankook

PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1,229
Capacidad del depósito (l)	50 gasolina / 50 GLP
Relación peso/potencia (kg/cv)	12,3
Número de plazas	5



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador-limitador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico			▶
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED	▲		
Retrovisores exteriores eléctricos	▲		
Sensores aparcamiento traseros	▲		
Elevallas traseros eléctricos			▶
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático			▶
Suspensión adaptativa		▼	

SEGURIDAD

Control de ángulos muertos			▶
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril		▼	
Alerta por cansancio		▼	
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente apertura de puertas		▼	
Asistente de salida en batería		▼	
Airbag frontales y de cortina	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Ayuda al arranque en pendiente	▲		
Aviso de tráfico cruzado en la zaga		▼	
Control de presión de neumáticos		▼	
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Cámara 360 grados		▼	
Control por voz		▼	
Rueda de repuesto		▼	
Faros antiniebla	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Tarjeta manos libres: 160 euros. Pack Easy Premium (sensores de aparcamiento delanteros y traseros, cámara trasera, control de ángulos muertos, tarjeta manos libres, freno de estacionamiento eléctrico, asiento conductor regulable en altura): 500. Elevallas traseros eléctricos: 100. Climatizador automático: 230. Pack Navegación (Media Nav Evolution y pantalla táctil de 8 pulgadas): 150. Cámara trasera: 270. Pack Organizer: 60.

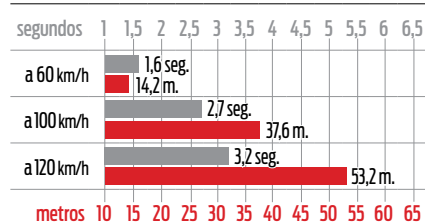
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	177 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,5
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,3 (11,9)
Recorriendo (metros)	206
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,3
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	19,0
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

CONSUMOS

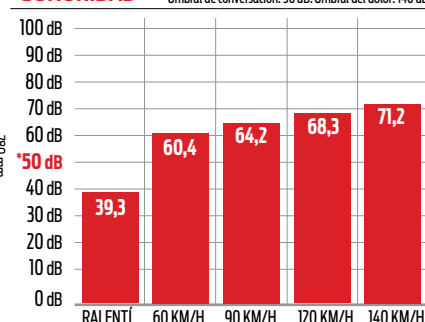
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,0 km/h de promedio	7,0 (9,0 GLP)
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,6 (6,2 GLP)
Conducción dinámica	9,5 (11,9 GLP)
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,7 (8,4 GLP)
A 140 km/h de cruceo	8,4 (10,5 GLP)
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,3 (8,1 GLP)
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.286
CONSUMOS OFICIALES Gasolina (GLP)	
Media de velocidad baja - velocidad media	7,0 (9,0) - 5,3 (6,8)
Media de velocidad alta - veloc. extra alta	5,0 (6,4) - 6,3 (8,1)
Ciclo mixto	5,8 (7,4)

FRENOS

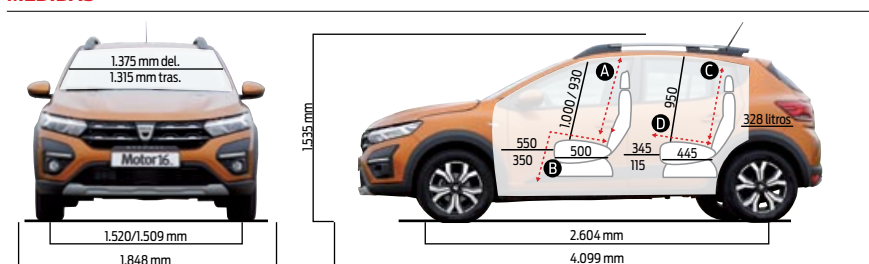


SONORIDAD

* Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.000 / 930 mm	1.050 / 850 mm	950 mm	790 / 560 mm

EN COMPARACIÓN CON...



	DACIA SANDERO STEPWAY 1.0 ECO-G ESSENTIAL	FORD FIESTA 1.1 TI-VCT GLP 75 CV TREND	HYUNDAI i20 1.0 TGD I 100 CV HÍBRIDO 48V ESSENCE	RENAULT CLIO TCE 100 CV GLP INTENS
Precio	14.472 euros (13.020 con descuento)	21.101 euros (16.685 con descuento)	19.240 euros (14.040 con descuento)	18.910 euros (17.608 con descuento)
Cilindrada	999	1.084	998	999
Potencia	100 CV / 4.600-5.000 rpm	75 CV / 5.500 rpm	100 CV / 6.000 rpm	100 CV / 5.000 rpm
Par máximo	17,3 mkg / 2.000-3.500 rpm	10,7 mkg / 3.500 rpm	17,6 mkg / 1.500 rpm	16,3 mkg / 2.750 rpm
Cambio	Manual, de 6 velocidades	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 6 velocidades	Manual, de 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	5,8 (7,4 GLP) l/100 km	7,1 l/100 km	5,0 l/100 km	5,4 (6,9 GLP) l/100 km
Emisiones	115 g/km CO ₂	112 g/km CO ₂	114 g/km CO ₂	107 g/km CO ₂
Autonomía	1.402 kilómetros	N.d.	800 kilómetros	N.d.
Vel. máxima	177 km/h	165 km/h	188 km/h	180 km/h
0 a 100 km/h	11,9 segundos	14,5 segundos	10,4 segundos	12,2 segundos
Maletero	328-1.108 litros	303-984 litros	351 litros	340 litros
Dimensiones	4.099 / 1.848 / 1.535 mm	4.040 / 1.735 / 1.476 mm	4.040 / 1.750 / 1.450 mm	4.050 / 1.798 / 1.440 mm
Batalla	2.604 mm	2.493 mm	2.580 mm	2.583 mm
Diámetro giro	10,4 metros	10,1 metros	10,4 metros	10,4 metros
Depósito comb.	50 litros y 22,6 kilos GLP	42 litros y 19 kilos GLP	40 litros	42 litros y 18 kilos GLP
Peso	1.134 kilos	1.226 kilos	1.165 kilos	1.212 kilos
A favor +	Su diseño exterior está más cuidado que en el modelo precedente, y también el interior mejora en su presentación y ergonomía. Es amplio en las plazas traseras, ha mejorado su dinámica con la nueva plataforma y es imbatible en precio. Tiene etiqueta ECO.	Su comportamiento dinámico tiene un perfil algo más deportivo y ágil que el de sus rivales, y está rematado con bastante rigor en el interior. El tacto de la dirección y del cambio es muy agradable, frena bien y ofrece una dotación muy completa en seguridad y conectividad. Se beneficia de la etiqueta ECO.	La nueva generación del i20 también conquista la etiqueta medioambiental ECO, pero este modelo recurre a un sistema híbrido ligero de 48V, en lugar de al GLP. Es una de las mejores opciones del segmento si buscamos un vehículo equilibrado en todos los frentes.	Comparte plataforma, motor, cambio y sistema de alimentación bifuel con el nuevo Sandero Stepway, pero su rodadura filtra mejor y su comportamiento dinámico es más estable. Está muy bien acabado y presume de una completa dotación de tecnología. Tiene etiqueta ECO.
En contra -	La dirección es lenta, no tiene tantos asistentes de conducción como sus rivales y presenta un umbral de carga del maletero algo elevado. Carece de rueda de repuesto y está algo peor insonorizado que el resto.	Su polyvalencia bifuel con GLP es eficiente, pero su potencia es inferior a la de sus rivales, su rendimiento también es peor y el cambio manual es de sólo cinco relaciones. El precio de salida es superior al de sus rivales y su maletero es el más pequeño.	La suspensión es más blanda, y en carretera no evita los balanceos de la carrocería. Como en sus rivales, el sonido especial del motor tricilíndrico es evidente al ralentí y en fuertes aceleraciones. Su autonomía es menor.	La respuesta a bajo régimen no es su punto más brillante, penalizado por unos desarrollos del cambio largos. La dirección no es demasiado comunicativa y no puede llevar rueda de repuesto ni en opción.



EL DETALLE

EURONCAP ¿Sólo dos estrellas?

EuroNCAP sólo ha concedido dos estrellas al nuevo Sandero Stepway. Y eso llama la atención, aunque tiene una explicación 'lógica'. El Sandero protege con bastante rigor a los ocupantes en el interior, aunque con menos eficacia que un Renault Clio, con el que comparte plataforma y que conquista las cinco estrellas. Sin embargo,



el Sandero penaliza porque no protege tan bien a los peatones y no contempla avanzados asistentes de conducción para no disparar su precio. Y esa decisión le perjudica en exceso.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,30 euros/km. Coste km total: 0,41 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 151 euros/año. Seguro a todo riesgo: 265 euros/año con franquicia de 225 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

DACIA

Renault España, Avenida de Europa nº 1, 28108, Alcobendas, Madrid. Tlf: 91 506 53 59.

RED DE POSVENTA

500 puntos de venta y asistencia en toda España.

GARANTÍA

Tres años o 100.000 kilómetros.

www.dacia.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
16.382 EUROS

Apuesta ganadora



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

A día de hoy se ofrecen por encima de 20 utilitarios en el mercado. Los hay más bonitos, más feos, más rápidos, más lentos, más modernos, más veteranos... Pero es el segmento donde el cliente más valora la lógica, realizando al final compras sensatas y menos emocionales.

Aun así, siempre hay modelos que permiten no renunciar a ese toque pasional que valoramos todos los clientes a quienes nos gustan los co-

ches, pero sin perder nunca la coherencia que se pide a un utilitario. Y buena muestra de ello es este Kia Rio, que, para comenzar, con su última actualización estrenó un corazón 1.0 T-GDI que añade un sistema eléctrico de 48 voltios, detalle que le sirve para conseguir la etiqueta ECO de la DGT. Y eso es una perfecta carta de presentación para quienes se mueven con frecuencia por la ciudad, porque lo iguala en materia de distintivo ambiental a un híbrido 'puro y duro', pero sin su complejidad técnica o sin contra-

PRECIO		23.200 €
 EMISIONES DE CO₂: 125 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
 Etiqueta ECO. Agrado mecánico. Prestaciones. Acabado. Garantía. Tecnología. Precio con descuentos.	 Particularidades del cambio iMT. Sin rueda de repuesto ni piso plano. Detalles de equipamiento.	



Jamás ha habido en el mercado tal cantidad de utilitarios para elegir, pero ante nosotros tenemos un ganador seguro. Este Kia Rio ofrece cualidades para convertirse en uno de los mejores de su categoría, y trae innovaciones que son únicas, como su cambio iMT. La hibridación ligera le permite conseguir la etiqueta ECO, el mejor salvoconducto para las grandes urbes.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 T-GDI MHEV 120
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	998
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	120 CV / 6.000
Par máximo / rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual iMT, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	41,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 280 mm/Discos 260 mm

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/45 R17 - 6,5x17"
Marca	Continental

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.205
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.070 / 1.725 / 1.450
Capacidad del maletero (l)	325 / 1.103
Capacidad del depósito (l)	45

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	190 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,7 (10,2)

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,1
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	35,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,4

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	6,7

EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,2
En conducción dinámica	10,2

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,9
A 140 km/h de cruceo	7,1
Consumo medio (Porcentaje de uso: 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,8

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos (oficial)	775

CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja / velocidad media	6,6 / 5,2
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	4,7 / 6,0
Consumo combinado	5,5



LA CLAVE

igarnacho@motor16.com

Si buscas un utilitario prestacional, solvente, agradable, eficiente, con etiqueta ECO y un cambio único en su especie, este Rio es la opción perfecta. Sal de los convencionalismos y no te arrepentirás, porque es una maravilla. Ahora bien, te costará como otros rivales suyos... que no tienen siete años de garantía. Y por 1.125 euros más tienes el 7DCT.

partidas como un mayor peso o un menor maletero.

La firma coreana te lo ofrece con 100 CV de potencia o con 120, pero entre ambos hay solo 550 euros de diferencia. Y ya puestos a buscar el lado emocional... Aunque, bien es cierto, en prestaciones tampoco hay una diferencia abismal: 188 y 190 km/h de velocidad punta, o 10,4 y 10,2 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, respectivamente.

Hablamos de un conocido motor con tres cilindros, inyección directa y turbo, agrada-

dable como pocos porque jamás insinuará su naturaleza tricilíndrica. Nos ponemos en marcha tras acomodarnos en sus asientos, y después también de comprobar que todos sus botones están en su sitio, algo que se agradece en estos tiempos digitales, don-



▲ Con 325 litros, su maletero es amplio y muy aprovechable. En el hueco de la rueda de repuesto va la batería de 48 voltios y los conductos para mantenerla refrigerada.



▲ Puedes ahorrar 1.907 euros y apostar por el acabado Drive, que no está tan equipado como este GT Line y tampoco tiene esta imagen.



▲ Los asientos son realmente cómodos y su tapizado transmite calidad. En cuanto al espacio interior, este renovado Kia Rio no está nada mal.

de muchas veces se le da más importancia de la necesaria a una pantalla táctil que a la ergonomía o a un manejo rápido e intuitivo.

En este sentido el Rio es como si fuera nuestro coche de toda la vida, porque todo está muy ordenado. Y aunque no hay ningún plástico de tacto mullido, los ajustes son perfectos y transmiten una calidad elevada en un habitáculo bastante desahogado en cuestión de tamaño.

Lo primero a tener en cuenta en esta versión es que estrena un nuevo cambio manual iMT, que curiosamente no tiene conexión física entre el pedal y el embrague. Vamos, que cada vez que cambias es

como dar una patada al aire. Eso sí, con un tacto muy conseguido, que será siempre igual a lo largo de la vida del vehículo. Desarrollado por Kia, este sistema ha sido concebido para comunicarse a la perfección con el sistema de 48 voltios, porque es más rápido a la hora de detectar si debe apagar o no el motor cuando nos vamos a detener, para ahorrar hasta la última gota de combustible.

Si no te lo dicen, puede pasar inadvertido, pero tiene sus particularidades, como el hecho de que obligue a arrancar el motor con punto muerto engranado –no vale solo con pisar el embrague–, o que no lo ponga en marcha

hasta que no engranas primera y levantas el pie del freno. Pero te acostumbras en cuestión de minutos. Además, lo hace de una forma tan natural y rápida que en nada afecta a la conducción.

En ciudad se le saca gran partido, aunque en este escenario no es tan eficiente como un híbrido 'de verdad', porque su motor eléctrico se puede considerar como testimonial y jamás mueve al vehículo por sí mismo.

Pero ojo con este renovado Rio, que se atreve con mucho más que la ciudad, donde unas suspensiones bastante suaves –incluso para esta versión GT Line– no lo hacen incómodo en ningún momento,

a pesar también de venir de serie con unos neumáticos 205/45 R17.

En carretera se defiende tan bien o mejor que en la urbe, porque ese 1.0 T-GDI anda sorprendentemente más de lo esperado. Muestra de ello es que ha bajado el tiempo homologado para acelerar de 0 a 100 km/h en medio segundo, y recupera de maravilla, adelanta sin problemas... Y también ha frenado bien, con 56 metros para detenerse desde 120 km/h.

Además de ser rápido, viaja como si perteneciera a un segmento superior, porque se siente muy aplomado y cómodo. Y, por si fuera poco, aquí su iMT también tiene mucho



ÚNICO EN SU ESPECIE
 EL CAMBIO IMT TIENE UN
 EMBRAGUE ELECTRÓNICO
 QUE LE PERMITE OFRECER
 TECNOLOGÍA HASTA AHORA
 EXCLUSIVA DE AUTOMÁTICOS
 LÓGICA AL PODER
 SU PUESTO DE CONDUCCIÓN
 ES MUY BUENO, Y TODOS LOS
 MANDOS ESTÁN A MANO. LA
 PANTALLA TIENE 8 PULGADAS
 Y SUS PLÁSTICOS, DUROS,
 TRANSMITEN SOLIDEZ



► La pantalla central –a la derecha, dos de sus vistas– se combina con el sistema UVO Connect, que tiene conexión Apple CarPlay y Android Auto, actualizaciones en tiempo real... Y es muy intuitiva de usar. El Rio mantiene clásicos relojes analógicos en su instrumentación, con una pantalla de 4,2 pulgadas donde se plasman informaciones referentes a la conducción.



▲ Por delante del cambio está el botón para seleccionar sus modos de conducción.

que decir, pues cuando dejas de acelerar –y da igual la marcha que llevemos engranada– introduce automáticamente

punto muerto –no te asustes, que la palanca no se mueve de su sitio–. Eso era exclusivo hasta ahora de cambios au-

tómicos, y permite recorrer metros y metros con el motor térmico apagado y con el testigo 'A Vela' encendido en la pantalla central. Ahora bien, cuando tocamos el freno o aceleramos de nuevo, vuelve a poner en marcha su 1.0 T-GDI como si aquí no hubiera pasado nada.

También añade un selector de modos con los programas Eco, Normal y Sport, y sorprende que en este último incluso emule a la perfección un 'punta-tacón' cuando reducimos de marcha, además de endurecer la dirección y pedir energía de apoyo a ese motor eléctrico en todo momento para dar lo mejor de sí mismo.

Dinámicamente sorprende, porque se siente muy ligero, y además ha gastado lo justo, pues le hemos medido 5,8 l/100 km reales.

Este GT Line lo tiene todo, pero debería equipar de serie el Pack Premium opcional, que cuesta 800 euros y suma sensores de ángulo muerto, reconocimiento de señales y unos faros LED que, todo sea dicho, iluminan de maravilla. Y más cuando nos piden 23.200 euros por él. Eso sí, no hay que asustarse, porque con descuentos se queda en 18.107 euros, y eso no está nada mal para un utilitario tan lógico y eficiente como emocional, y con siete años de garantía.

► SUS RIVALES



FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST MHEV ST-LINE

Alternativa clara, con 48 voltios y etiqueta ECO. Anda muy bien, y quizás es un punto más dinámico que el Rio. Amplio y bien equipado, con descuento se queda en 16.540 euros.

Precio	20.930 €
Potencia	125 CV
Consumo	5,1 l/100km
0 a 100 km/h	9,4 s.



HONDA JAZZ I-MMD COMFORT

Híbrido puro y duro, y con cambio automático. Si buscas espacio es la opción perfecta, pero no es tan dinámico ni está tan equipado como el Rio probado; y es más caro.

Precio	21.390 €
Potencia	109 CV
Consumo	4,5 l/100km
0 a 100 km/h	9,4 s.



RENAULT CLIO E-TECH INTENS

Como el Jazz, un híbrido 'de verdad', también automático y más ahorrador, sobre todo en ciudad. Más potente, con descuentos baja a 17.460 euros. Su maletero, peor.

Precio	23.260 €
Potencia	140 CV
Consumo	4,4 l/100km
0 a 100 km/h	9,9 s.

El camino correcto

La versión híbrida enchufable de la Clase A aprueba con nota en el terreno de la eficiencia, donde combina bajos consumos de electricidad y gasolina con una autonomía sin emisiones mayor que la de sus rivales. Y sus 218 CV dan la talla por prestaciones, aunque la puesta a punto del chasis no sea tan deportiva como nos gustaría. Para redondear la jugada, el precio de partida es aquilatado.



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

Lo reconocemos: somos muy pesados. Y llevamos tiempo diciendo que los híbridos enchufables son una solución idónea para que el usuario tome contacto con la movilidad eléctrica, pues evita las limitaciones de movimientos que acarrea un eléctrico puro, dependiendo si o sí de 'enchufes'. Sobre

todo si el cliente quiere tener un solo coche, y no dos, y alterna conducción urbana de lunes a viernes con escapadas vacacionales o de fin de semana, toda vez que el nuestro es un país tan extenso y, por tanto, con distancias largas. Y el público parece haberlo percibido, pues en 2020, mientras las ventas de eléctricos crecían solo un 80 por ciento, las de PHEV se triplicaban, con el A

250 e como 'best seller' pese a ser un recién llegado. Y es que la firma de la estrella se ha tomado muy en serio el mercado 'plug-in hybrid', ofreciendo este tipo de mecánica en muchos de sus modelos, lo que incluye a su gama compacta, con los A –5 puertas y Sedán–, CLA –Coupé y Shooting Brake–, GLA y B disponibles en versión 250 e. Y de todos, el más accesible es el aquí pro-

bado, que arranca en 39.350 euros, una factura más que justificable pues hablamos de un producto Premium, de 218 CV de potencia y de un modelo con etiqueta 0 Emisiones –con las ventajas que eso supone, sobre todo en grandes ciudades– que presume de dos datos sorprendentes: consumo medio WLTP de 1,01/100 km y autonomía eléctrica de 74 kilómetros. Y añadiríamos

PRECIO		39.350 €		NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO ₂ : 23 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	 Etiqueta 0. Admite recargas a 24 kW. Prestaciones. Autonomía eléctrica larga y consumo real bajo. Confort general. Tecnología.	 Pérdida de maletero. Tacto del pedal de freno. Dirección lenta. Suspensión algo suave. Asistentes intrusivos. Manejo de ciertos mandos.	
	ACABADO	*****			
	PRESTACIONES	*****			
	CONFORT	*****			
	SEGURIDAD	*****			
	CONSUMO	*****			
PRECIO	*****				



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.3 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.333
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	160 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.620-4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	75 kW (102 CV)
Par máximo	300 Nm (30,6 mkg)
Autonomía máx. modo eléctrico	74 kilómetros (WLTP)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad total (útil)	iones de litio - 15,6 kWh (10,7)
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	218 CV / 45,9 mkg

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasero: Independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/55 R17 - 6.5Jx17"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.680
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.419 / 1.796 / 1.452
Capacidad maletero - depósito (l)	310 / 1.125 - 35

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	235 KM/H

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,8
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,5 (6,6)
Recorriendo (metros)	96

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,0
1.000 m desde 40 km/h en D	25,1
De 80 a 120 km/h en D	4,3

FRENADAS (en metros)	
Desde 60 km/h	14,7
Desde 100 km/h	39,8
Desde 120 km/h	53,6

CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 22,7 km/h de promedio	3,9

EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	2,6
En conducción dinámica	7,2

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	4,4
A 140 km/h de cruceo	5,9
Consumo medio (porcentaje de uso 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera) l/100 km	3,9

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	897

CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Ciclo mixto	6,4
Ciclo mixto ponderado	1,0
Ciclo mixto ponderado (electricidad)	20,7 kWh/100 km



también que el A 250 e permite cargar su batería –de 15,6 kWh de capacidad total– a mayor potencia que modelos comparables, pues pagando 399 euros accedemos a la opción de recarga a 7,4 kW en corriente alterna –la doméstica, para entendernos–, y por 666 euros el coche viene preparado para recargas de corriente continua a 24 kW. Y eso ya es mucha rapidez.

Nuestro protagonista asocia un 1.33 de gasolina turboalimentado, que rinde 160 CV, a un motor eléctrico de 102 CV, y el resultado son esos 218 CV de potencia total y un apabullante par máximo de 45,9 mkg, que en colaboración con un eficaz cambio automático de ocho marchas

LA CLAVE

p.martin@motor16.com

En Mercedes-Benz tienen claro que la clave de los híbridos enchufables es poder alternar entre usos cien por cien eléctricos y una conducción 'normal' en recorridos largos, y que será mejor un PHEV cuanto más se acerque a las capacidades de un eléctrico puro. Por eso el A 250 e ofrece más autonomía EV que ningún otro compacto y admite cargas a 24 kW.

mueven son enorme soltura un conjunto que, para todo lo que lleva, no pesa excesivamente: 1.680 kilos. Es mucho para un compacto de 4,42 metros, pero no demasiado para un híbrido enchufable.

De ahí que ande tan bien, pues le hemos medido 6,5 se-



▲▼ De los 370 litros de maletero de un Clase A normal –360 en los diésel– pasamos aquí a 310, una reducción moderada pero que se nota. Y no hay rueda de repuesto. Nuestra unidad llevaba unos 225/45 R18 opcionales.



▲► Por 1.845 euros, el paquete AMG Line personaliza el exterior –aerodinámica, discos perforados, llantas...– y el interior –asientos deportivos, pedales...–. El selector del cambio va junto al volante.

gundos para acelerar de 0 a 100 km/h –homologa 6,6– y pasa de 80 a 120 km/h en solo 4,3 segundos. Son valores dignos de un verdadero deportivo.

Esa deportividad, no obstante, está más en las reacciones de su enérgica mecánica que en la puesta a punto general o del chasis. La frenada sí es sólida, pues están bien esos 53,6 metros para detenerse desde 120 km/h –nuestra unidad llevaba unos 225/45 R18, con más goma tocando el suelo que los 205/55 R17 de serie–, pero la dirección es más lenta de lo deseable –tres vueltas de volante es demasiado, sobre todo en ciudad o si te 'animas' en una carretera tortuosa– y la suspensión es

más suave de lo que un coche tan rápido merece. Y no es que vaya mal de comportamiento, porque parece 'crecerse' a medida que buscamos los límites y apoya muy bien en todo tipo de curvas, pero cuando circulamos tranquilos, a ritmo turístico, transmite ciertos movimientos de balanceo y cabeceo –al frenar un poco, al entrar en rotondas...– que dan la sensación de coche 'pesadote'. Es eso, una sensación, pero ahí está. A cambio, el filtrado del firme es bueno, ayudando a lograr un confort general estupendo, sobre todo cuando circulamos en modo eléctrico, lo que podemos hacer incluso a 140 km/h. La máxima absoluta es, por cierto, altísima: 235 km/h.

Y en el terreno de la eficiencia, el A 250 e convence, por más que nos hayamos quedado lejos de esos 74 kilómetros sin emisiones homologados. Los anchos neumáticos, para empezar, jugaban en contra, pero los 56 kilómetros reales en eléctrico están bien porque cubrirán el uso diario de muchos conductores. Tengamos en cuenta que el consumo eléctrico en la práctica fue de 18,6 kWh/100 km en ciudad, cuando a eléctricos puros, teóricamente más 'especializados' en las urbes, les medimos en su día cifras parecidas: 19,0 el Mazda MX-30, 18,5 el Lexus UX 300e, 18,3 el Peugeot e-2008... Y ojo, porque al agotar la batería el compacto PHEV de la marca alemana

gasta poco, como demuestran esos 5,8 l/100 km medidos en autovía a 120 km/h. Es decir, sin problemas en viajes largos, porque los 35 litros del depósito –es realmente pequeño– darán bastante de sí.

Además, podemos elegir entre varios modos de conducción, y aunque arranca por defecto en Comfort –equivalente al 'normal' de otras marcas–, también hay Electric, Sport, Eco, Individual –configuramos a nuestro gusto diversos sistemas– y el denominado Battery Level, que permite guardar la carga de la batería que haya en ese momento de cara a usos eléctricos posteriores. Curiosamente, no hay una función que recargue la batería en marcha, algo sí presen-



**SUAVE PERO EFICAZ
A BAJA VELOCIDAD TE
TRANSMITE SENSACIONES
DE COCHE 'PESADO', PERO
SI AVIVAS EL RITMO EL A 250
E SE COMPORTA BIEN. UNA
DIRECCIÓN MÁS RÁPIDA Y
DIRECTA SE AGRADECERÍA
MUCHAS OPCIONES... Y CARAS
EL PANORAMA INTERIOR ES
MODERNO Y EXCLUSIVO, PERO
PARA DEJARLO 'PREMIUM'
HAY QUE PAGAR EXTRAS**



▲ Sobre estas líneas, dos de los muchos diseños que podemos configurar en la completa instrumentación digital. Más arriba, vistas de la pantalla central táctil.



▲ Aunque tiene algunos botones de acceso directo al lado, muchas funciones se gestionan desde el panel táctil Touchpad de la consola. Exige práctica, y más de una vez acabaremos tocando la pantalla 'a mano'.

te en otros PHEV, aunque en Sport y Eco observamos varias veces que los kilómetros de alcance eléctrico crecían lentamente en vez de decrecer.

Así las cosas, ¿cuánto gasta de verdad el A 250 e? Pues depende, pero en un recorrido mixto con ciudad, autovía y carretera, y partiendo con

la batería a tope, requirió 3,9 l/100 km en los primeros 100 kilómetros, aunque al coste de la gasolina habrá que sumarle los 10,7 kWh reales que admite la batería; o sea, 1,93 euros en electricidad 'de hogar'.

En cuanto al interior, ser híbrido enchufable solo pasa factura en el maletero, y aunque el fabricante teutón ha conseguido salvar más volumen para los equipajes que en otros PHEV del segmento, los 310 litros de nuestro protagonista resultarán justos en viajes, y más si los comparamos con los 370 de un Clase A con motor de gasolina.

Pero en el habitáculo, el espacio para pasajeros sí es el de otras versiones, y eso es tanto como darle un notable, porque

hay buenas cotas de anchura, altura al techo y longitud para piernas –71 centímetros detrás con un conductor de 1,75 al volante–, aunque el túnel central es voluminoso y estorbará algo al quinto pasajero.

Se remata el panorama con una estupenda calidad de acabado –sin la 'matrícula de honor' que sí daríamos a un Audi A3 Sportback o un BMW Serie 1– y con un equipo de serie correcto, aunque habrá que tirar de caras opciones para convertirlo en verdaderamente Premium; tanto en confort como en seguridad, capítulo éste donde el funcionamiento de varios de sus asistentes sigue sin gustarnos nada por intrusivo, animando a la desconexión... lo cual es malo.

SUS RIVALES



AUDI A3 SPORTBACK 40 TFSI e 204 CV ADVANCED

Su precio es algo mayor, tiene peor maletero y tanto la potencia como las prestaciones están por debajo. Pero la calidad del Audi es mejor y el gasto es también bajísimo.

Precio	40.790 €
Maletero	280 litros
Consumo	1,0 l/100km
0 a 100 km/h	7,6 seg.



CUPRA LEÓN 5P 1.4 TSI e-HYBRID 204 CV

Comparte mecánica con el Audi y el Volkswagen –y con el Seat León, no reflejado aquí y más barato–, y tiene peor maletero que el A250 e. Pero es más deportivo.

Precio	40.900 €
Maletero	270 litros
Consumo	1,1 l/100km
0 a 100 km/h	7,5 seg.



VOLKSWAGEN GOLF 5P 1.4 TSI e-HYBRID 204 CV

Misma mecánica que el Audi y el Cupra, pero el precio del Golf es superior sin que eso se justifique por calidad, buena pero no mejor. Maletero justo y equipamiento completo.

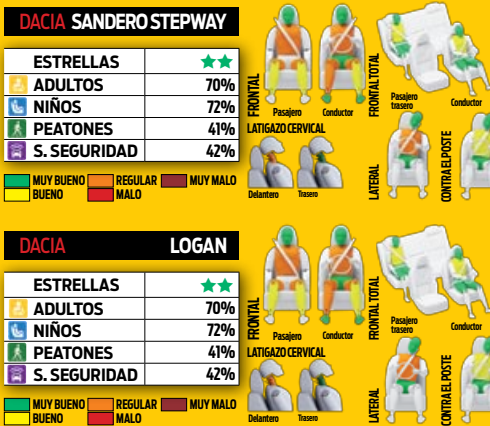
Precio	42.540 €
Maletero	272 litros
Consumo	0,9 l/100km
0 a 100 km/h	7,4 seg.

ÚLTIMOS TEST DE EURO NCAP

5 estrellas para Skoda Enyaq iV y VW ID.4, y solo 2 para Dacia Sandero Stepway y Logan

El Dacia Sandero Stepway y el Logan han sido sometidos a los exigentes test de Euro NCAP –el organismo que evalúa la seguridad de los vehículos que llegan al mercado– y solo han conseguido 2 estrellas, una puntuación bastante pobre. En el lado contrario están los eléctricos Skoda Enyaq iV y Volkswagen ID.4, que han logrado la máxima puntuación: 5 estrellas. También se han realizado test con la variante e-Hybrid del Cupra Formentor, que recibe 5 estrellas.

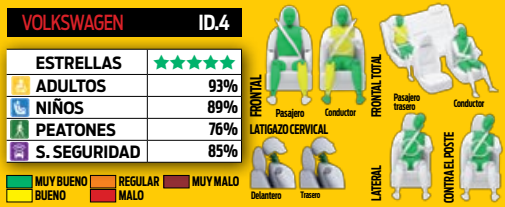
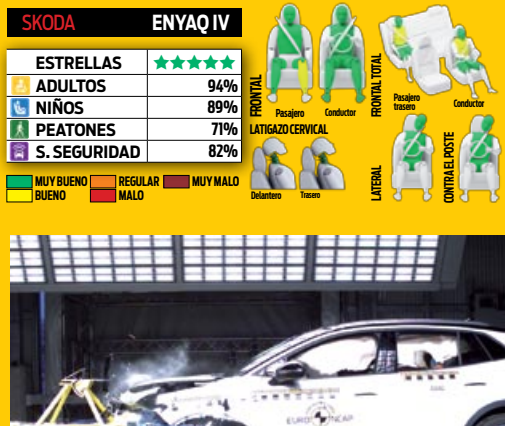
Según Euro NCAP, Sandero y Logan logran una puntuación alta tanto en la protección a adultos como a niños, pero «siguen siendo fieles al espíritu sencillo de marca económica y su equipamiento en seguridad es más reducido», sobre todo en asistencia a la conducción o en la protección a usuarios vulnerables, lo que lastra la puntuación en estas áreas. El sistema de frenado de emergencia autónomo, que pronto será obligatorio, se activa cuando detecta a otro vehículo



de detecta a otro vehículo delante, pero no está diseñado para evitar choques con peatones o ciclistas, y no tienen aviso de cambio involuntario de carril.

«Los mayores avances en seguridad se están logrando mediante el uso de alta tecnología para evi-

tar accidentes. Dacia ha encontrado su mercado y se aferra a él, pero una calificación de 2 estrellas muestra poca ambición, incluso para un producto de bajo coste», señala Michiel van Ratingen, secretario general de Euro NCAP.



Producción Pedro Sánchez se reúne con el presidente de Ford Europa

El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, ha mantenido una reunión de trabajo

con el presidente de Ford Europa, Stuart Rowley, para abordar la estrategia de producción de la marca en el continente y la fabricación de baterías para vehículos electrificados.

Al encuentro han asistido también la ministra de Industria, Comercio y

Turismo, Reyes Maroto, y el presidente y consejero delegado de Ford España, Jesús Alonso.

La reunión se ha producido poco después de que el presidente del Gobierno anunciara que el Plan de Recuperación dedicará 13.200 millones de euros a la movilidad sostenible, segura y conectada.

La planta de Almusafes recibirá la producción de una nueva generación de motores híbridos para el mercado europeo y aumentará la capacidad de montaje de baterías a partir de 2022. Actualmente, la factoría ha planteado un ERE para 630 trabajadores.

Taigo Tercer modelo para la planta de VW Navarra

La planta de Volkswagen Navarra se ha adjudicado la producción del Taigo, un SUV derivado del T-Cross, que llegará al mercado a finales de 2021 y comenzará a montarse en septiembre. Con la incorporación de este modelo, será la primera vez que la factoría



de Landaben fabrique tres coches a la vez, ya que el Taigo se unirá al Polo y al T-Cross.

Línea Directa Hay más de 2,6 millones de vehículos sin seguro

En España hay al menos 2,65 millones de vehículos 'zombies', es decir, que no tienen el correspondiente seguro obligatorio. Esto supone el 7,7% del parque automovilístico español, una proporción que se ha incrementado un 16% en el último año. Según un

la frase

José Vicente de los Mozos, Presidente de ANFAC, Director industrial del Grupo Renault y Presidente-Director General de Renault España.



«Para desarrollar el futuro de la movilidad en España tenemos que estar en alerta y no quedarnos atrás en la transformación respecto a otros competidores en Europa. España debe demostrar que es 'friendly' con el sector de la automoción para continuar atrayendo inversión y nuevos proyectos».

la cifra

13.2000

Son los millones de euros que el Gobierno destinará a la 'Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada' según del 'Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia' que el Ejecutivo enviará a Bruselas para acceder a los 140.000 millones que aspira a recibir del fondo de recuperación europeo, de los que 72.700 millones serán ayudas directas y el resto créditos.

estudio de Línea Directa Aseguradora, el mayor porcentaje de estos vehículos se encuentra en zonas turísticas. Canarias, Baleares y Cataluña

encabezan el ranking, y en el lado contrario se encuentran Aragón, La Rioja y Castilla y León. Por tipo de vehículos, los coches lideran la lista,

con más de 1,8 millones de unidades sin seguro, seguidos de camiones y furgonetas, con 0,4 millones y, por último, los vehículos de dos ruedas.

Nombramientos

STELLANTIS IBERIA

El grupo ha renovado sus cargos directivos. Reportarán directamente a Maurizio Zuares, Country Manager Iberia.

Nuno Marques ha sido nombrado director de **Citroën**; **Alejandro Noriega**, director de las marcas **Fiat y Abarth**; **Pedro Lazarino**, director de **Opel**; **Joao Mendes**, director de **Peugeot**; **Paulo Carelli**, director de **Jeep**, **Francesco Colonnese**, director de **Alfa Romeo**; **Borja Sekulits**, director de **DS**, **Alberto de Aza**, director

de la **LCV Business Unit** y **Alfredo Vila**, director de la red propia de **Stellantis en España y Portugal**.



GRUPO VOLKSWAGEN

Por primera vez, un representante de Seat, y también un español, va a formar parte del Consejo de Supervisión del Grupo Volkswagen. Se trata de **Matías Carnero**, presidente del Comité de Empresa y secretario general de UGT de Seat, que compatibilizará su nuevo cargo con sus actuales responsabilidades.



▲ Matías Carnero

LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO

Adiós a los coches de combustión en 2040

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética ha pasado su primera barrera tras la aprobación en el Congreso de los Diputados. El texto ahora está pendiente de su validación en el Senado, con lo que su entrada en vigor podría ser en el mes de mayo. Con el objetivo de conseguir antes del año 2050 la 'neutralidad climática' —que las emisiones de efecto invernadero generadas puedan ser absorbidas por el ecosistema generando un balance neutro de emisiones— se establecen una serie de medidas con metas intermedias en las que la movilidad tiene gran protagonismo.

Así, con el horizonte en 2030, se prevé rebajar la emisión de gases de efecto invernadero en un 23 por ciento respecto a 1990 o conseguir que las energías renovables signifiquen, al menos, un 42% del consumo total —frente al cerca del 20% actual—, o que en el sistema eléctrico un 74% de generación sea a partir de fuentes renovables frente al 40% de la actualidad.

Con la movilidad hay un capítulo

aparte, pues según el texto de la ley casi el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero de España procedieron del sector del transporte —con especial importancia en el transporte por carretera—. Para rebajar esas emisiones y conseguir que en 2050 el parque de turismos y comerciales ligeros no genere emisiones de CO₂ la ley establece que en 2040 no se podrán vender turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos que emitan CO₂.

Otra actuación se centra en los municipi-

pios de más de 50.000 habitantes, a los que exige planes de movilidad sostenible con zonas de bajas emisiones, como las que tienen ya grandes ciudades como Madrid o Barcelona.

En cuanto al desarrollo de infraestructuras de recarga, se obligará a las gasolineras a instalar puntos de recarga de eléctricos. Y en las nuevas edificaciones, a partir de 2023, todos los edificios no residenciales con más de 20 plazas de aparcamiento deberán contar con infraestructuras de recarga.

Habrà más consecuencias a partir de esta ley, como una futura integración de combustibles alternativos en el transporte, como los biocombustibles avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico. Y también se desarrollará una ley de movilidad sostenible con especial interés en el transporte público. En ella se trabajará con el objetivo de aumentar la importancia del ferrocarril en el transporte de mercancías para distancias de más de 300 kilómetros.





7.000 EUROS RECIBEN ELÉCTRICOS, DE HIDRÓGENO Y PHEV CO

40 oportunidades

Montse Turiel | mturiel@motor16.com

El Plan Moves III apuesta decididamente por el impulso a la electrificación del parque automovilístico. El proyecto, que presentó la vicepresidenta y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera, pone claramente el foco en los modelos cien por cien eléctricos –y un poco menos en los híbridos enchufables o en los de autonomía extendida–, lo que se refleja en las cifras destinadas a incentivar esas compras. El Gobierno bonificará con hasta 7.000 euros la compra de un vehículo eléctrico si se achatarra otro de más de siete años de antigüedad. Esto incluye a los eléctricos puros, a los de pila de combustible o a los híbridos enchufables que ofrezcan más de 90 kilómetros de autonomía eléctrica. En el caso de que no se achatarre ningún

El Plan Moves III acerca de golpe, en muchos casos, la movilidad eléctrica. Con 7.000 euros de descuento la cosa cambia, y lo que antes parecía prohibitivo, de repente puede empezar a cuadrar. Estos son los 40 modelos eléctricos que se ponen muy a tiro cuando a su precio le restas la ayuda del Gobierno.

vehículo a cambio, la cuantía de la ayuda se reduce a 4.500 euros. Hay otro límite, el precio del coche, que no debe superar los 45.000 euros antes de sumarle el IVA. Para los PHEV con autonomía eléctrica entre 30 y 90 kilómetros, la bonificación es de 5.000 euros con achatarramiento, o de 2.500 sin él.

Y para vehículos de pasajeros eléctricos con 8 o 9 plazas, la bonificación será de 7.000 euros sin achatarrar un modelo a cambio o 9.000 cuando se entregue un coche para el desguace. El precio de partida, en estos casos, llega a los 53.000 euros antes de sumar el IVA.

El plan también afecta a las motocicletas eléctricas, con 1.300 euros para los particulares que compren una motocicleta eléctrica y achatarran otra. Y lo que no bonifica con sus 400 millones de euros de dotación –ampliables a 800–



AUDI

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
Q4	35 E-TRON	170	44.460
Q4	40 E-TRON	204	48.960



BMW

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
i3	120ah	170	40.700
i3	S 120ah	184	44.450



DACIA

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
SPRING	Comfort	45	16.548
SPRING	Comfort Plus	45	17.621



CITROËN

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
AMI		8,2	6.900
C4	C4 eléctrico 100kW Feel	136	35.270
C4	C4 eléctrico 100kW Feel Pack	136	36.270
C4	C4 eléctrico 100kW Shine	136	37.770
SPACETOURER	SpaceTourer Talla XS 50 kWh Business	136	51.914
SPACETOURER	SpaceTourer Talla M 50 kWh Business	136	52.614
SPACETOURER	SpaceTourer Talla M 50 kWh Feel	136	55.264



DS

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
DS 3 CROSSBACK	50 kW/h SO CHIC Auto	136	39.681
DS 3 CROSSBACK	50 kW/h Performance Line Auto	136	40.331
DS 3 CROSSBACK	50 kW/h PERFORMANCE LINE+ Auto	136	43.231
DS 3 CROSSBACK	50 kW/h GRAND CHIC Auto	136	44.481

N MÁS DE 90 KM DE AUTONOMÍA, Y CON PRECIO INFERIOR A 45.000 SIN IVA



FIAT

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
500	Action Hb 185km 70kW	95	24.900
500	Passion Hb 320km 85kW	118	28.400
500	Icon Hb 320km 85kW	118	29.900
500	Business Hb 320km 85kW	118	29.465
500	Business Plus Hb 320km 85kW	118	31.265
500	Passion Cabrio 320km 85kW	118	31.400
500	Icon Cabrio 320km 85kW	118	32.900
500	Business Cabrio 320km 85kW	118	32.465
500	Business Plus Cabrio 320km 85kW	118	34.265
500	Passion 3+1 320km 85kW	118	30.400
500	Icon 3+1 320km 85kW	118	31.900
500	laPrima 3+1 320km 85kW	118	36.900
500	laPrima Hb 320km 85kW	118	34.900
500	laPrima Cabrio 320km 85kW	118	37.900

FORD

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
MUSTANG MACH-E	198 kW Batería 75,7 kWh	269	48.533
MUSTANG MACH-E	AWD 198 kW Batería 75,7 kWh	269	55.833



HONDA

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
HONDA E	Base	136	35.600
HONDA E	Advance Llantas 16"	154	38.600
HONDA E	Advance Llantas 17"	154	38.600



HYUNDAI

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
IONIQ	EV Klass	136	36.150
IONIQ	EV Klass	136	36.150

IONIQ	EV Tecno	136	38.650
IONIQ	EV Tecno	136	38.650
IONIQ	EV Style	136	41.350
KONA	100kW EV Maxx	136	35.650
KONA	100kW EV Tecno 2C	136	39.050
KONA	150kW EV Maxx	204	39.650
KONA	150kW EV Klass 484km	204	40.650
KONA	150kW EV Tecno 2C	204	43.050
KONA	150kW EV 7,2 kW Tecno	204	43.900
KONA	150kW EV Tecno	204	44.250
KONA	150kW EV Tecno 484km	204	44.750
KONA	150kW EV Style 484km	204	45.650



INVICTA

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
DZS	17kW	23	21.205
DZS	27kW	37	23.705



KIA

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
NIRO	e-Niro 100kW Concept	136	36.025
NIRO	e-Niro 100kW Drive	136	37.900
NIRO	e-Niro 100kW Emotion	136	40.600
NIRO	e-Niro 150kW Drive (Long Range)	204	41.800
NIRO	e-Niro 150kW Emotion (Long Range)	204	44.500
SOUL	e-Soul 100kW Concept	136	35.600
SOUL	e-Soul 100kW Drive	136	38.000
SOUL	e-Soul 100kW Emotion	136	40.500
SOUL	e-Soul 150kW Drive (Long Range)	204	41.900
SOUL	e-Soul 150kW Emotion (Long Range)	204	44.400



LAS AYUDAS LAS GESTIONARÁN LAS CC.AA. Y RECIBIRÁN DINERO



LEXUS

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
UX	300e Eco	204	49.900
UX	300e Business	204	53.300



LEAF	62kWh e+ 10th Anniversary	217	42.020
LEAF	62kWh e+ N-Connecta Led	217	42.071
LEAF	62kWh e+ Tekna	217	44.470
LEAF	62kWh e+ Tekna ProPilot Park	217	45.670



MAZDA

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
MX-30	e-SKYACTIVE 105 kW Origin	146	34.375
MX-30	e-SKYACTIVE 105kW 1st Ed.Modern	146	34.590
MX-30	e-SKYACTIVE 105kW 1st Ed.Vintage	146	34.590
MX-30	e-SKYACTIVE 105kW Evolution Modern	146	36.850
MX-30	e-SKYACTIVE 105kW Evolution Vintage	146	36.850
MX-30	e-SKYACTIVE 105 kW Zenith Modern	146	38.250
MX-30	e-SKYACTIVE 105kW Zenith Vintage	146	38.250
MX-30	e-SKYACTIVE 105 kW 100 Aniversar	146	40.950

OPEL

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
CORSA	50kWh Edition-e	136	31.200
CORSA	50kWh Elegance-e	136	33.100
CORSA	50kWh GS-Line + e	136	33.400
CORSA	50kWh Ultimate-e	136	36.300
MOKKA	BEV 50kWh Edition	136	35.400
MOKKA	BEV 50kWh GS Line	136	37.400
MOKKA	BEV 50kWh Business Elegance	136	38.400
MOKKA	BEV 50kWh Ultimate	136	42.100
ZAFIRA	BEV 230 S Business Edition	136	52.709
ZAFIRA	BEV 230 M Business Edition	136	53.109
ZAFIRA	BEV 230 L Business Edition	136	53.609
ZAFIRA	BEV 230 S Edition	136	55.304
ZAFIRA	BEV 230 M Edition	136	55.704



MERCEDES-BENZ

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
EQA	EQA 250	190	49.900



MG

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
ZS	Comfort	143	30.313
ZS	Luxury	143	32.289
MARVEL R		288	N.D.



PEUGEOT

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
208	Eléctrico Active	136	32.750
208	Eléctrico Active Pack	136	33.850
208	Eléctrico Allure	136	34.150
208	Eléctrico Allure Pack	136	34.650
208	Eléctrico GT	136	36.350
208	Eléctrico GT Pack	136	37.300
208	Eléctrico Active	136	36.450
208	Eléctrico Active Pack	136	36.650
208	Eléctrico Allure	136	37.550
208	Eléctrico Allure Pack	136	38.450
208	Eléctrico GT	136	40.650
208	Eléctrico GT Pack	136	42.050

MINI

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
MINI	COOPER SE	184	34.200



NISSAN

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
EVALIA	5 plazas 40 kWh	109	41.037
EVALIA	7 plazas 40 kWh	109	41.642
EVALIA	5 plazas 40 kWh Navegador	109	42.852
EVALIA	7 plazas 40 kWh Navegador	109	43.457
LEAF	40kWh Acenta	150	35.620
LEAF	40kWh 10th Anniversary	150	36.020
LEAF	40kWh N-Connecta	150	37.120
LEAF	40kWh N-Connecta Led	150	37.571
LEAF	40kWh Tekna	150	39.970
LEAF	40kWh Tekna ProPilot Park	150	41.170
LEAF	62kWh e+ Acenta	217	40.270
LEAF	62kWh e+ N-Connecta	217	41.620



SEGÚN SU POBLACIÓN, EN WWW.IDAE.ES, FIGURAN TODOS LOS DETALLES

TRAVELLER	Business Elect 100kW Bat 50 kWh Compact	136	51.870
TRAVELLER	Business Elect 100kW Bat 50 kWh Standard	136	52.570
TRAVELLER	Business Elec 100 Kw Batera 50 kWh Long	136	53.080



RENAULT

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
TWIZY	45	5	11.855
TWIZY	80	11	12.735
TWINGO	Zen 60 kW R80 batería 20kWh	82	22.750
TWINGO	Vibes 60 kW R80 batería 20kWh	82	23.750
ZOE	Life 80 kW R110 Batería 40kWh	108	32.050
ZOE	Business 80 kW R110 Batería 50kWh	108	33.800
ZOE	Intens 80 kW R110 Batería 50kWh	108	34.799
ZOE	Intens 100 kW R135 Batería 50kWh	135	35.300
ZOE	Zen 100 kW R135 Batería 50kWh	135	36.550



SEAT

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
MII	Mii Electric 61kW	83	21.300
MII	Mii Electric Plus 61kW	83	22.450

SKODA

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
ENYAQ	IV 60 132kW	180	39.057
ENYAQ	IV 80 150kW	204	45.057



SMART

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
FORTWO	60kW EQ coupe	82	24.450
FORTWO	60kW EQ cabrio	82	27.465
FORTWO	EQ Ushuaia Limited Edition coupe	82	27.913
FORTWO	EQ Ushuaia Limited Edition cabrio	82	31.674
FORFOUR	60kW EQ	82	25.150



TOYOTA

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
PROACE VERSO	Shuttle 50kWh VX L1	130	48.700
PROACE VERSO	Shuttle 50kWh VX L2	130	49.200
PROACE VERSO	Shuttle 75kWh VX L1	130	54.700
PROACE VERSO	Shuttle 75kWh VX L2	130	55.200
PROACE VERSO	Family 50kWh Advance L1	130	55.000
PROACE VERSO	Family 50kWh Advance L1	130	55.000

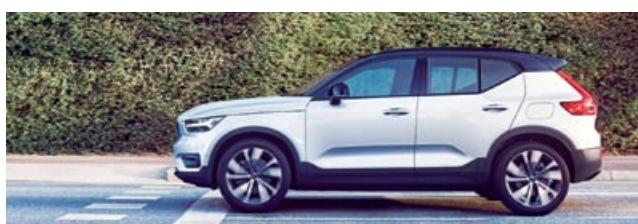
TESLA

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
MODEL 3	Estándar Plus RWD	306	49.980
MODEL 3	Gran Autonomía 4WD	476	53.370



VOLKSWAGEN

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
ID.3	Pro 107kW Auto.	146	34.985
ID.3	Pro Life 107 kW Auto.	146	36.895
ID.3	Pro Business 107 kW Auto.	146	40.475
ID.3	Pure Performance 110kW Auto.	150	32.245
ID.3	Pure Performance City 110kW Auto.	150	34.785
ID.3	Pure Performance Style 110kW Auto.	150	38.745
ID.3	Pro Performance 150kW Auto.	204	36.495
ID.3	Pro Performance Life 150 kW Auto.	204	38.385
ID.3	Pro S 150 kW Auto.	204	41.015
ID.3	Pro Performance Business 150kW Auto.	204	41.975
ID.3	Pro Performance Max 150 kW Auto.	204	47.045
ID.3	Pro S Tour 5 150 kW Auto.	204	47.100
ID.3	Pro S Tour 150 kW Auto.	204	48.695
ID.4	Pure 109kW Auto.	148	35.872
ID.4	Pure City 109kW Auto.	148	38.722
ID.4	Pure Style 109kW Auto.	148	43.102
ID.4	Pure Performance 125kW Auto.	170	38.082
ID.4	Pure Performance City 125kW Auto.	170	40.932
ID.4	Pure Performance Style 125 kW Auto.	170	45.312
ID.4	Pro Performance 150kW Auto.	204	43.592
ID.4	1st 150kW Auto. 1 vel.	204	45.482
ID.4	Pro Performance Life 150kW Auto.	204	45.782
ID.4	Pro Performance Business 150kW Auto.	204	49.772
ID.4	1st Max 150kW Auto. 1 vel.	204	55.142



VOLVO

MODELO	VERSIÓN	CV.	PRECIO €
XC40	Recharge Twin Elctrico (P8 AWD) II Auto	408	52.285

es la compra de modelos eléctricos de segunda mano.

Además, se apoya el desarrollo de una red de recarga pública, con ayudas a municipios de menos de 5.000 habitantes tanto para instalar infraestructuras de recarga como para la compra de vehí-

culos por los habitantes empadronados. Y ofrece un 10 por ciento extra de ayuda a las personas con movilidad reducida. El objetivo del Gobierno es alcanzar los 100.000 puntos de recarga pública y los 250.000 vehículos eléctricos para 2023.

VW NAVARRA



+ en www.casa.seat

EJEMPLO DE SOSTENIBILIDAD

La factoría de Volkswagen Navarra –donde se montan el Polo y el T-Cross, y a la que muy pronto llegará el Taigo– ha logrado los mejores resultados en los indicadores medioambientales de consumo de energía, de agua y emisiones de CO₂ de las 17 fábricas de la marca. Volkswagen revisa anualmente cinco parámetros en todas sus factorías para saber en qué punto se encuentran respecto al objetivo fijado de reducir en un 45% el impacto medioambiental para el año 2025.

+ en www.volkswagen.es

ATENTOS A...

DEL 4 AL 13 DE JUNIO

Ifema acogerá de forma presencial el **Salón del vehículo de ocasión y seminuevo**,

promovido por la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, Ganvam,



+ en www.ifema.es/vehiculo/ocasion

SEAT
UN LIBRO Y UNA ROSA
La tradición en Sant Jordi (23 de abril) dice que hay que regalar un libro y una rosa. Como cada año, Seat cumplirá con esta costumbre y, tanto los seguidores de la marca que visiten la web de Casa Seat como los que acudan



al lugar, podrán disfrutar de la rosa creada por la ilustradora Naranjalidad o el audiolibro al que ha puesto voz la actriz Cristina Brondo.

+ en <https://lexusartcar.com>

DISEÑO

Los componentes de los estudios de diseño Clap Studio y Las Ánimas han explicado en qué consisten sus creaciones.



▲ Lexus ha reunido en Madrid a los coches ganadores de las dos últimas ediciones del concurso de diseño UX Art Car, que organiza cada año la marca.

LOS SINGULARES UX ART CAR DE LEXUS SE REÚNEN EN MADRID

Lexus convoca cada año un concurso en el que reta a varios estudios de diseño a crear una obra tomando como base el SUV UX. Luego, son los seguidores de la marca los que deciden con sus votos cuál de los diseños se hace realidad. Pocas veces tenemos la oportunidad de verlos

en directo, pero hace unos días Lexus reunió en Madrid a los ganadores en las dos últimas ediciones del concurso: Jardín Zen, del estudio valenciano Clap Studio, y Armadura de escamas, del estudio sevillano Las Ánimas.

El primero presenta al Lexus UX cubierto de

papel, un elemento muy característico de la cultura japonesa, país del que es originaria la marca. El segundo representa al UX como si fuera un pez, cubierto de escamas. Este trabajo se alzó con la final española y también logró el premio internacional del concurso.

LA PARALÍMPICA TERESA PERALES

DOS AÑOS MÁS CON RENAULT

Teresa Perales seguirá vinculada a la Fundación Renault para la Inclusión y la Movilidad Sostenible (FRIMS) durante los próximos dos años. La deportista paralímpica, ganadora de 26 medallas, lleva ocho años vinculada a la

Fundación de la marca del rombo y conducirá en sus desplazamientos personales un Renault Espace Initiale Paris.



+ en www.fundacionrenaultmovilidadsostenible.es

+ en www.skoda.es

ANIVERSARIO

Skoda celebra estos días los **30 años** desde que se integró en el Grupo Volkswagen. La marca checa está presente en 100 mercados y comercializa ya más de un millón de vehículos cada año.

+ en www.toyota.es

TOYOTA LA PROBARÁ EN VERANO

UNA CLÍNICA MÓVIL QUE SE MUEVE CON HIDRÓGENO

Toyota ha montado el sistema de pila de combustible del Mirai en un minibús Coaster para equipar una clínica móvil que comenzará a probarse este verano en Japón en colaboración con el Hospital Kumamoto de Cruz Roja. La idea es que las baterías alimentadas por hidrógeno sirvan tanto

para suministrar energía —electricidad— en zonas afectadas por catástrofes como para mover el propio vehículo. De esta forma, la clínica móvil podrá servir para el traslado de pacientes a hospitales, la atención de los mismos en su interior o incluso para suministrar energía a otros vehículos.



◀ Toyota realizará este verano en Japón una prueba piloto de una clínica móvil propulsada por hidrógeno.

+ en www.mercedes-benz.es

SE CUMPLEN CIEN AÑOS DEL W3

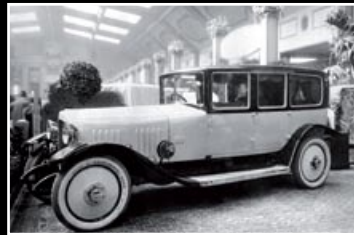
MAYBACH: UN SIGLO DE EXCLUSIVIDAD

‘Presentar lo mejor de lo mejor’. Era el lema con el que nació Maybach hace ahora cien años. Una filosofía que a día de hoy siguen conservando sus vehículos.

Se cumple un siglo desde que Karl Maybach y su padre Wilhelm lanzaron el W3, el primer modelo fabricado en serie de una marca que se ha convertido en símbolo de exclusividad y lujo. Un coche que ya apuntaba alto al contar en su interior con revestimientos de madera y cuero, y ser pionero en equipar frenos a las cuatro

ruedas. A este modelo le siguió el Maybach 12, que montaba el primer motor de doce cilindros producido en Alemania.

La marca pasó en 1961 a manos de Daimler, que en 2002 inauguró una nueva era con la presentación del Maybach 62. Desde 2014 es una submarca denominada Mercedes-Maybach.



▶ Mercedes-Maybach cuenta en su gama con modelos como el Clase S y el GLS, y pronto lanzará un nuevo automóvil cien por cien eléctrico.



+ en www.ford.es

FORD

EN BUSCA DEL SONIDO PERFECTO

Ford ha presentado una nueva función denominada Beosonic para sus vehículos equipados con sistema de sonido B&O, que optimiza el sonido para los diferentes géneros de música o salidas de audio con un simple toque. Gracias a esta funcionalidad, los usuarios pueden personalizar su mezcla de sonido

ideal seleccionando entre las opciones prediseñadas, que pueden hacer más nítidos los sonidos, aumentar el contraste de

las voces, etc. Los ajustes se almacenan cuando se apaga el vehículo, incluso si la batería está desconectada.



+ en www.maserati.com/es/es

MASERATI

NUEVO EMBAJADOR DEL TRIDENTE

El exfutbolista David Beckham se acaba de asociar con Maserati y será su embajador a nivel internacional. Beckham ha estrenado su nuevo cometido poniéndose al volante del poderoso Levante Trofeo, un SUV equipado con un motor de 580 CV de potencia que acelera de 0 a 100 km/h en solo 4,1 segun-

dos y alcanza una velocidad máxima de 300 km/h.





HACEN FALTA VARIAS CARRERAS PARA CONOCER EL RENDIMIEN

La Fórmula 1, como nunca se ha visto en muchos



◀ Hamilton y Verstappen han invertido sus papeles en las dos primeras citas. Parece que el holandés de Red Bull será el rival que el británico de Mercedes no tenía en los últimos años.

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

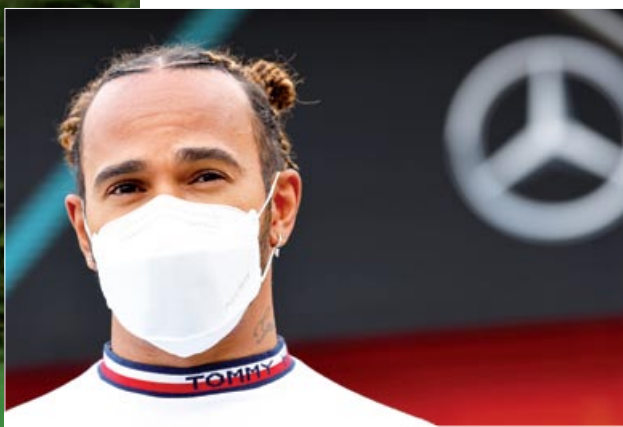
¿Será 2021 una temporada de dura transición para Fernando Alonso y Alpine como anticipaba el español desde que anunció su retorno a la Fórmula 1? ¿puede Carlos Sainz plantar cara a Charles Leclerc, y Ferrari superar una de las peores temporadas de su historia? ¿tendrán munición Red Bull y Max Verstappen contra el equipo que ha ganado todos los títulos desde 2014? Dos carreras ofrecían las primeras respuestas provisionales para apuntar la brújula hacia uno de los mejores campeonatos en muchos años.

Shakir fue el escenario de la pretemporada y el primer gran premio. Asfalto abrasivo, circuito de tracción y elevadas temperaturas a pesar de la carrera nocturna. El circuito Dino y Enzo Ferrari representaba la primera salida del escenario anterior. Curvas de altísima velocidad, subidas y bajadas, asfalto más suave y temperaturas totalmente opuestas suponían un contraste absoluto. Se requieren por tanto varios trazados de distintas configuraciones y diferentes condiciones ambientales para conocer la ventana

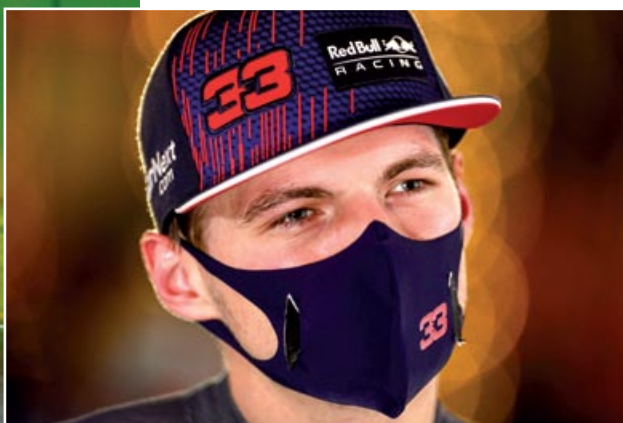
de rendimiento medio de un monoplaça en el arco de toda una temporada. Para complicar más el primer balance del campeonato, llovió en la carrera de Imola.

El GP de Emilia Romagna ofrecía su propia gama de retos, como se pudo comprobar durante un fin de semana de innumerables errores para casi todos los pilotos. Carlos Sainz y Charles Leclerc, por ejemplo, explicaban en Imola que el SF21 era exactamente el mismo que en Shakir, pero sus pilotos se bajaban entusiasmados ante una montura renacida ante las más bajas temperaturas y el diferente asfalto. El SF21 no era el úni-

Unca años



◀ Hamilton tiene un punto más que Verstappen en la general y es líder, aunque los dos suman realmente los mismos resultados: una victoria y un segundo puesto. Todo apunta hacia un gran campeonato en este 2021.



pero tanto el piloto español como Alpine arrancan con asignaturas pendientes que quizás no puedan aprobar en el presente curso. El A521

a corto plazo. “En los test sabíamos que llegábamos con un problema por los cambios (aerodinámicos), hubo algunos problemas en el túnel de viento que ralentizaron nuestro desarrollo. Sabíamos que no tuvimos un buen invierno y que podíamos empezar con el pie cambiado”, explicaba en Imola Marcin Budkowski, el responsable técnico del equipo francés, “aunque hemos mejorado, sabemos que estamos un paso por detrás. En Bahrein terminamos donde esperábamos, aunque nos equivocamos ante los coches que esperábamos que estuvieran por delante y por detrás”.

Pero en Imola, el A521 perdió más terreno, sobre todo en carrera, producto de la falta de certezas técnicas ante un monoplaza con una solución aerodinámica diferente al resto, y sin las referencias de otro equipo con su misma unidad de potencia. “Aún necesitamos entender algunas áreas del coche que nos dan resultados diferentes dependiendo de la configuración que llevemos”, explicaba



▲ Lando Norris es tercero en el campeonato, el mismo puesto que ocupó en Italia con su McLaren

co que recibía oxígeno, como también era el caso para otros. De nuevo, la necesidad de más trazados para comprobar cómo oscila el nivel de cada monoplaza. Con la ex-

cepción, quizás, de Mercedes y Red Bull, que estarán arriba en casi todos ellos.

El retorno de Fernando Alonso es uno de los grandes atractivos de la temporada,

se ha descolgado del grupo que persigue a Mercedes y Red Bull (McLaren, Ferrari, AlphaTauri, Aston Martin) y no parece que vaya a tomar contacto con ellos, al menos



CARLOS SAINZ HA PUNTUADO EN AMBAS PRUEBAS Y HA EVIT



◀ Sainz extrajo un quinto puesto del buen rendimiento general del Ferrari en la segunda cita. Alonso, en cambio, se muestra más cauto sobre su adaptación y la del Alpine A521.



Alonso antes de arrancar en Imola. Los tres puntos logrados por Ocon y el español fueron un magro consuelo, fruto más de los errores de sus rivales en una carrera caótica que por el ritmo del A521. El mayor problema para Alpine, como para otros equipos, es el escaso margen de maniobra que presenta 2021. Limitados los recursos por el tope presupuestario que ha entrado en vigor esta temporada y también de uso de las herramientas de simulación y desarrollo, con el monopla de 2022 como gran objetivo técnico de la temporada, Alpine podría verse obligado a tomar pronto la decisión de congelar el A521, sea cual sea su nivel. Quizás lo visto en las dos primeras carreras haya sido el del res-

to de la temporada. Que no el de Fernando Alonso.

“En Bahrein sentía que tenía que mejorar cosas, los procedimientos. Había cosas que eran nuevas para mí tras tres años fuera”, reconocía el español tras su debut. El español ofreció en Imola una imagen desacostumbrada durante su larga experiencia en la Fórmula 1. En la pista, por su bajo rendimiento. Fuera de ella, por su sinceridad para reconocer su falta de adaptación a la Fórmula 1 que se ha encontrado en su retorno. «Uno siempre quiere estar más arriba, hacerlo mejor y tener algo más de confianza con el coche. Probablemente no tuve confianza en Bahrein, ni aquí, y tampoco tendré esa confianza en Portimao”, reconocía el

piloto español tras la carrera. “Llevará tiempo, pero estoy aquí para trabajar y mejorar, y una carrera como esta ayuda enormemente. Puedes sentir el coche en unas condiciones difícilísimas y puedes aprender más que en una carrera normal. Tengo que estar más preparado, no importa si no has tenido tiempo en el coche, intentaré ser mejor la próxima vez”.

Para Ferrari, las dos primeras carreras de 2021 han confirmado un cambio de paisaje respecto a la temporada anterior, una de las peores en la historia de Maranello. De hecho, el equipo italiano dejó el circuito Dino y Enzo Ferrari con una cierta amargura ante un podio que se escapó y estuvo en manos

de Leclerc durante gran parte de la prueba. Confirmaba la progresión del monopla italiano tanto en términos aerodinámicos como de unidad de potencia. Los dos pilotos se deshacían en elogios hacia el SF21 durante los primeros entrenamientos por su equilibrio y velocidad, un comportamiento desconocido la temporada anterior. Y ya avisó Leclerc al comenzar el fin de semana: en Ferrari sienten que el equipo italiano se puede convertir en la tercera fuerza del campeonato. Con permiso de McLaren. En la clasificación general, el equipo italiano es cuarto, a siete puntos del británico. Aston Martin sigue a continuación, aunque en la distancia, con solo siete puntos.

ADO ERRORES QUE HIPOTECARAN SUS PRIMEROS PASOS EN FERRARI

Las bajas temperaturas de Imola y la lluvia del domingo jugaron a favor de unos y en contra de otros. En el primer apartado, el equipo italiano, con un potencial superior al de Shakir. Buscando más carga que sus rivales para la lluvia, Ferrari pagó un pequeño precio para los entrenamientos, porque de no ser por la vuelta eliminada a Lando Norris, McLaren habría superado al monegasco el sábado. Con semejante decisión el equipo italiano aspiraba al podio, con Leclerc pegado a Hamilton, ocupando incluso la segunda posición en algunos momentos. Pero con la pista seca tras la bandera roja, los dos monoplazas italianos se vieron lastrados frente a Hamilton y Norris. En todo caso, Mattia Binotto se mostraba satisfecho: “Hemos sido rápidos en agua y en seco, y también el sábado”. La confirmación de la progresión del equipo italiano es una realidad. Parece que Ferrari comienza a entender el funcionamiento de los nuevos neumáticos de Pirelli en diferentes trazados y circunstancias.

Por su parte, Carlos Sainz logró salvar los dos primeros compases de Imola voló sobre el asfalto mojado –incluso así le avisó su ingeniero–, pero su falta de experiencia pagó el precio en dos ocasiones. Sin embargo, terminó pegado a su compañero, que no se descolgó en los últimos momentos de carrera. Sainz está evitando errores que añadan presión a su proceso de integración en Ferrari, y asentándose en cada carrera.

«Hemos tenido muchos años donde nos hemos apoyado en la velocidad en recta, curvas de alta velocidad o curvas enlazadas. Pero aquí (Shakir) no hemos sacado tiempo en ninguna parte. Había un par de curvas donde nos sacaban mucho tiempo en los entrenamientos, eran muy fuertes en la 9 y 10 (Red Bull). Esto es lo más importante, porque en en-



▲ Tanto Carlos Sainz como su compañero Charles Leclerc –en la imagen– explicaban que el SF21 de Emilia Romagna era exactamente el mismo que el de Shakir. Pero en la segunda carrera el Ferrari rindió mucho mejor.

trenamientos les igualamos en nuestras mejores curvas, y son más rápidos en el resto. Necesitamos un coche más rápido. Tan simple como esto” explicaba Andrew Shovlin, uno de los responsables técnicos de Mercedes, tras la primera cita de la temporada. Lewis Hamilton había logrado la victoria, pero con el aliento de Verstappen en el cogote y gracias a la sanción final por su adelantamiento al británico.

En Imola, al W12 no se le atragantaban algunas de las curvas de Shakir, y el rendimiento de sus neumáticos les daba una amplia ventana de trabajo a sus dos pilotos, aunque Bottas quedara fuera de juego el sábado. Efectivamente, Mercedes mejoraba su desconcertante pretemporada, pero si la nueva reglamentación afecta más a los monoplazas de

elevado rake –como Mercedes y Aston Martin–, serán necesarias otras pistas para confirmarlo. Max Verstappen devolvía la jugada en Imola y empataba a victorias con el británico. Los papeles se invirtieron en las dos carreras. Hamilton tuvo la fortuna de poder recuperar su error con la bandera roja fruto del accidente de Russell y Bottas, y lidera la clasificación por un solo punto. Pero la segunda cita de la temporada confirma que Red Bull cuenta con un monoplaza competitivo y más versátil para todo el año, y que Mercedes parece recuperarse parcialmente de su complicado arranque con el W12. Y Verstappen será el rival que Hamilton no ha tenido en muchos años, fuera de Mercedes. La brújula apunta hacia un gran campeonato en 2021.

MATRICULACIONES EN EUROPA

LEVE RECUPERACIÓN EN EL PRIMER TRIMESTRE, CON ESPAÑA A LA COLA

Las matriculaciones de turismos en la UE aumentaron un 87,3% en marzo, mes en el que se vendieron 1.062.446 coches nuevos en comparación con los 567.253 del mismo mes de 2020. Se trata de una subida que no se puede considerar 'real', al estar comparando las cifras con un mes -marzo de 2020- en el que en la mayor parte de los países europeos se iniciaron las restricciones derivadas del coronavirus. Si podemos considerar algo más esperanzadores los datos del primer trimestre del año, que apuntan a una muy ligera recuperación del +3,2%, con 2,6 millones de unidades comercializadas.

Según los datos de ACEA, la asociación europea de fabricantes de automóviles, tres de los cuatro mercados más grandes de la UE registraron ganancias de tres dígitos en marzo: Italia experimentó el mayor aumento (+ 497,2%), seguido de Francia (+ 191,7%) y España (+ 128,0%). El mercado alemán también mostró fuertes subidas, con un aumento de las ventas del 35,9% en marzo.











De este modo, a pesar de las fuertes caídas durante los dos primeros meses

del año (-24,0% en enero y -19,3% en febrero), los resultados de marzo hacen vislumbrar una leve recuperación. Italia y Francia acumulan un resultado positivo del 28,7% y 21,1%, respectivamente, mientras que tanto Alemania (-6,4%) como España (-14,9%) continúan en cifras negativas, siendo nuestro mercado el que peor se ha comportado del 'top 10'.

Por marcas, Volkswagen sigue liderando las preferencias de los compradores de la UE y mantiene el primer lugar en la clasificación, aunque su acumulado anual no arroja resultados positivos (-3,2%), al igual que les ocurre a Renault -en el tercer puesto-, que cae un 6,2% en el primer trimestre, y a Mercedes -en cuarto lugar-, cuyas matriculaciones descendieron un 12,6%.











En el lado contrario estaría Peugeot. Con 76.320 unidades vendidas el pasado marzo, la marca del león suma un acumulado anual positivo del 15,9% -es la que mejor comportamiento ha tenido del 'top 10'-. También han subido en este primer trimestre del año las ventas de Toyota, Skoda, BMW, Fiat y Citroën.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Marzo	%21/20	Ene/Marzo	%21/20
 VW	119.395	+65,9	287.250	-3,2
 PEUGEOT	76.320	+165,5	195.514	+15,9
 RENAULT	66.874	+84,8	159.995	-6,2
 MERCEDES	60.665	-0,6	142.925	-12,6
 TOYOTA	57.414	+81,7	152.442	+9,3
 SKODA	56.621	+54,5	142.961	+1,9
 BMW	56.020	+58,9	142.192	+7,3
 FIAT	52.935	+219,7	123.636	+8,9
 AUDI	51.174	+59,9	120.426	-2,1
 CITROËN	49.953	+182,3	117.010	+6,7

FUENTE: ACEA

LOS MAYORES MERCADOS

	Marzo	%21/20	Ene/Marzo	%21/20
 ALEMANIA	292.349	+35,9	656.452	-6,4
 FRANCIA	182.774	+191,7	441.791	+21,1
 ITALIA	169.684	+497,2	446.978	+28,7
 ESPAÑA	85.819	+128,0	186.061	-14,9
 POLONIA	47.849	+61,3	117.865	+9,5
 SUECIA	47.460	+71,7	90.870	+37,4
 BÉLGICA	44.966	+56,1	119.237	-6,4
 AUSTRIA	29.526	-177,1	63.522	+16,2
 HOLANDA	24.186	-18,0	80.885	-21,6
EU	1.062.446	-87,3	2.560.330	+3,2
EFTA	41.514	+33,5	94.896	+5,1
 REINO UNIDO	283.964	+11,5	425.525	-12,0
EU + EFTA + R.UNIDO	1.387.924	-62,7	3.080.751	+0,9

FUENTE: ACEA

SEAT

Nuevo motor para el Tarraco

El Seat Tarraco suma a su gama mecánica el motor 2.0 TSI 190 CV combinado con el cambio automático de doble embrague DSG-7 y la tracción integral 4Drive. Esta versión está disponible en los niveles de acabado Xcellence y FR, y su precio parte de 45.600 euros, sin descuentos.

Con esta motorización, el Tarraco acelera de 0 a 100 km/h en solo 7,8 segundos y alcanza una velocidad punta de 210 km/h. Su consumo combinado es de 7,8 a 8,7 l/100 km, y sus emisiones de CO₂ de 181 g/km -hasta 198 g/km con todos los opcionales incluidos-.

Este modelo ofrece la posi-

bilidad de equipar hasta siete asientos, y en su nivel de acabado Xcellence cuenta de serie con llantas de aleación de 19 pulgadas, retrovisores en color de la carrocería con luz de bienvenida, asistente de frenada en ciudad con detección de peatones, faros 100% full LED y antiniebla LED con función cornering, cuadro de mandos Digital Cockpit, climatizador de tres zonas, cámara trasera, portón trasero con pedal virtual, selector de modos de conducción, detector de fatiga, etc.

Este motor se une a la versión más prestacional del Tarraco, con el propulsor 2.0 TSI 245 CV

DSG-7 4Drive, que se lanzó en enero. También está disponible el gasolina 1.5 TSI 150 CV con cambio manual y automático DSG. En diésel cuenta con el motor 2.0 TDI 150 CV, con los

cambios manual y DSG, y 2.0 TDI 200 CV DSG con tracción 4Drive; y, además, se ofrece una versión híbrida enchufable con etiqueta 0 emisiones: 1.4 e-HYBRID 245 CV DSG.



Desde 28.500 € para el acabado Sport hasta 47.700 € para la versión híbrida enchufable S 4xe



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

PRIMERO LA EDICIÓN 80 ANNIVERSARY

Compass: el primer Jeep de Stellantis en Europa

El Jeep Compass, el modelo que supone más del 40% de las ventas de la marca en Europa, llega al mercado completamente renovado, con una gama de motores actualizada y mejoras a todos los niveles.

Se podrá adquirir en cinco niveles de equipamiento –Sport, Longitude, Limited, S y Trailhawk–, con cinco combinaciones diferentes de motores y cambios –gasolina, diésel e híbrido enchufable–. A esto hay que sumar la combinación con tres cajas de cambios –manual de seis velocidades, cambio automático de doble embrague en seco DDCT o automático de seis velocidad-

des– y tracción delantera o a las cuatro ruedas.

La versión de gasolina se ofrece con el motor GSE de 1,3 litros –de 130 o 150 CV–, y se combinan con un cambio manual y el de doble embrague en seco (DDCT) respectivamente. Ambos tienen tracción delantera.

En diésel se ofrece la opción 1.6 de 130 CV combinada con un cambio manual de seis velocidades y tracción delantera. La gama híbrida enchufable 4xe cuenta con dos potencias, 190 CV y 240 CV, combinadas con un cambio automático de seis velocidades y tracción en las cuatro ruedas eAWD.

La primera versión que llegará al mercado será la edición especial ‘80th Anniversary’, que cuenta con detalles de diseño exclusivos, llantas de aleación de 18 pulgadas y faros full LED, así como acabado gris neutro en las llantas, la parrilla delantera, el parachoques inferior, las tapas de los retrovisores y las barras de techo. Los detalles en negro brillante adornan los paneles inferiores, los pasos de rueda, el techo y los marcos de las luces antiniebla.

El modelo contará con un gran equipamiento desde el acabado más básico, Sport, con sistema de infoentretenimiento de 8,4 pulgadas con integración inalámbrica del teléfono inteligente, faros reflectores full LED, sensores de aparcamiento traseros y llantas de aleación de 16 pulgadas.

fecha al mercado y contará con hasta 475 kilómetros de autonomía con la versión RWD Long Range. Tiene un diseño más deportivo y elementos distintivos como tapicería mixta en piel vegana y ante, luz de ambiente

KIA

El nuevo EV6 ya se puede reservar

Kia ya admite reservas de su nuevo eléctrico EV6 en España por solo 100 euros (https://worldwide.kia.com/eu/es/es/ev6/reserve?cmpid=ev6_reservation_es). El modelo se podrá comprar desde 46.450 euros sin descuentos ni ayudas en su versión básica, EV6, que llegará al mercado en septiembre de este año y que ofrece hasta 400 kilómetros de autonomía en la versión RWD Short Range, y hasta 510 kilómetros de autonomía con la versión RWD Long Range.

En su equipamiento cuenta con doble pantalla curvada de 12,3 pulgadas, navegación

con servicios conectados de Kia, faros delanteros de LED, llave inteligente, Highway Driving Assist, asistencia de frenada de emergencia, reconocimiento de límites de velocidad o climatizador bizona automático.

El EV6 GT-line también llegará en la misma



PRECIOS

EV6	Desde 46.450 €
EV6 GT-line	Desde 55.050 €
EV6 GT	Desde 66.750 €

SERVICIO AL CLIENTE

LEXUS EXTIENDE LA GARANTÍA DE SUS COCHES HASTA LOS 10 AÑOS

Lexus no solo quiere distinguirse por la calidad de sus vehículos sino también por la excelencia en los servicios que ofrece al cliente. Ahora, ha anunciado que aquellos que compren un nuevo modelo de la marca tendrán la posibilidad de extender la garantía de su coche hasta los diez años.

Esta estrategia de la marca forma parte de lo que han denominado ‘Lexus Relax’, «la prueba de que Lexus confía plenamente en la calidad y fiabilidad de sus vehículos, valor que siempre ha distinguido a la marca, liderando durante los últimos años estudios de fiabilidad como JD Power», explican.



de LED, asientos delanteros eléctricos con función memoria en el lado del conductor, etc.

La versión superior EV6 GT llegará en el tercer trimestre de 2022. Contará con un motor dual AWD de 430 kW (585 CV), con el que el crossover eléctrico podrá acelerar de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos. En su equipamiento figuran elementos exteriores distintivos, luces delanteras inteligentes, manillas de las puertas escamoteables, pinzas de freno deportivas GT, llantas exclusivas GT de 21 pulgadas, asientos deportivos, sonido premium e-ASD, etc.

LETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS



¡Los bartolinos ya tienen **carsharing rural!**

Y como ellos, los gadorenses, los usurbilarras y los bañalbufarinos

Marzo fue un mes muy movidito para todos los que formamos parte del sueño de **ViVe de Hyundai**. Solo el pasado mes, cuatro pueblos más de toda España han hecho realidad su primer carsharing rural.

Un modelo de movilidad colectiva, lejos de la ciudad, y lo más importante, que no contamine, ya existe en **San Bartolomé de la Torre** (Huelva), **Usúrbil** (Guipúzcoa), **Gádor** (Almería) y **Banyalbufar** (Mallorca) gracias a ViVe.

Y es que ViVe de Hyundai no es otra cosa que la ilusión de expandir y mejorar la movilidad que tienen los habitantes de la denominada 'España vaciada'.

Esto es posible tras haber puesto a disposición de los vecinos de más de 15 pueblos de España el Hyundai Kona electric. Un coche compartido que alquilan los vecinos para darle el uso que necesiten, como ir a la compra, hacer una gestión banca-

ria o ir a visitar unos amigos a la montaña cualquier fin de semana.

Y lo cierto es que no podría haber un mejor candidato para hacer que este proyecto vaya sobre ruedas.

El Kona electric de Hyundai, con su diseño todocamino y sus más de 500 kilómetros de autonomía, es el mix perfecto para combinar el respeto al medioambiente con llegar cada día más lejos.

Y precisamente así es como ya hablan de ViVe los vecinos de estos cuatro municipios de nuestra geografía, que disfrutaban hoy de ViVe.

LOS PROTAGONISTAS

Por supuesto, los primeros protagonistas son los vecinos de todos aquellos municipios donde ViVe ha sido acogido con tanta ilusión. Para ellos es para quien se ha puesto en marcha tanta tecnología.

Hoy, tan solo con la app de ViVe de Hyundai, ya es posible expandir, y mejorar, la movilidad de las comunidades menos pobladas.

Por otro lado, sin los concesionarios **Oarso Car**, **Almeriava**, **Syrluz** y **el Grupo Proa** de la red de concesionarios Hyundai, ViVe tampoco sería posible. Ellos son la parte de la comunidad ViVe que pone la parte logística, 100% necesaria para mejorar la movilidad en la España rural.

Por último, sin la tecnología **Bequickly** instalada en los vehículos, así como la gestión de usuarios y la app, de la mano de **Dealerbest**, ViVe tampoco sería posible.

Porque, aunque mejorar la movilidad de las zonas menos conectadas de España sea un proyecto tan ambicioso, en el fondo no es otra cosa que conectar con tecnología a los vecinos de nuestra geografía más natural, con una mejor movilidad.

Todos juntos por una vida mejor.

OPEL

¿QUIERES PROBAR EL NUEVO MOKKA?

El nuevo Opel Mokka estrena en España el servicio 'Te lo llevamos a casa', en el que el cliente puede solicitar una prueba de conducción y la marca le acerca el coche a su domicilio. Solo hay que registrarse y elegir el concesionario que más nos interese a través de la web: www.opel.es/coches/prueba-tu-opel.html. Esta opción también está disponible para los electrificados Corsa-e, Grandland PHEV, Zafira-e Life o Vivaro-e.



LEASYS Y FCA

OFERTAS PARA IMPULSAR EL MERCADO DE ELÉCTRICOS

Leasys y FCA Capital –empresas de servicios de renting y financiación de Stellantis– han puesto en marcha una campaña comercial en diez países europeos, entre ellos España, para impulsar la movilidad eléctrica. Los modelos estarán disponibles hasta finales de abril a través de www.leasys.com y los clientes podrán disfrutar, por ejemplo, de un Fiat 500 eléctrico por 109 euros al mes con tres años de garantía y wallbox incluido. Si optan por un Jeep Compass PHEV, la oferta se traduce en 287€/mes (+IVA) con entrada de 7.500€ (+IVA). Tiene una validez de 36 meses e incluye 10.000 km al año.

¿BUSCAS EMPLEO?
Encuétralo en el mundo del motor.

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

f | in | | dealerBest

ELECTRIC DAYS
DEL 12 AL 30 DE ABRIL, EL FUTURO SE ILUMINA.

FCA CAPITAL | LEASYS





CUPRA

Nuevas versiones de gasolina y diésel para el **Formentor**

El Cupra Formentor aumenta su oferta mecánica con la llegada de las versiones de gasolina 2.0 TSI 190 CV con cambio DSG-7 y tracción integral 4Drive, y el 2.0 TSI 245 CV, DSG-7 y tracción delantera, en acabado VZ. En diésel, se incorpora el motor 2.0 TDI 150

CV, disponible tanto con tracción delantera y cambio manual de seis velocidades como con tracción integral 4Drive y cambio DSG de siete velocidades.

Estas mecánicas se asocian al nivel de acabado Formentor, a excepción del 2.0 TSI 245 CV,

PRECIOS

Formentor 2.0 TSI 190 CV DSG-7 4Drive	39.990€
Formentor VZ 2.0 TSI 245 CV DSG-7	44.790€
Formentor 2.0 TDI 150 CV	34.890€
Formentor 2.0 TDI 150 CV DSG-7 4Drive	39.990€

que está disponible como versión VZ. Cuentan de serie con un equipamiento muy completo, en el que figuran elementos como el selector de modos de conducción, numerosas ayudas a la conducción, una gran oferta en conectividad, etc.

MITSUBISHI

Nuevo **Eclipse Cross PHEV**

Mitsubishi acaba de lanzar al mercado el Eclipse Cross híbrido enchufable, que ya se puede comprar desde 28.000 euros, incluidos descuentos. Se ofrece en tres acabados -Motion, Kaiteki y Kaiteki+-, todos ellos con tracción total 4WD. Desde el más básico, incluye en su equipamiento 7 airbags, sistema de mi-

tigación de colisión frontal con detección de peatones, sistema

de alerta de salida de carril, sistema automático de activación de luces de carretera, sensor de lluvia, climatizador automático bizona, asientos delanteros calefactables, cámara de visión trasera, etc.



**28.000 €
descuentos
incluidos**

CONOCE EL STOCK

DACIA ESTRENA CONCESIONARIO VIRTUAL

Ya es posible conocer el stock de Dacia sin moverse de casa. La marca ha lanzado un concesionario virtual en el que se muestra la disponibilidad de vehículos en los diferentes concesionarios para iniciar el proceso de compra de forma digital.

A este webstore se accede a través de la web oficial de la marca (www.dacia.es) o desde la dirección www.dacia.es/dacia-webstore.html. Para buscar un vehículo se puede introducir el código postal o la localidad, y también es posible añadir filtros como el precio mínimo y máximo, el modelo que nos interesa, elegir entre motor de gasolina o diésel, etc.

La web mostrará las opciones disponibles para nuestra búsqueda, en las que aparece tanto el precio final del vehículo, la cuota mensual que tendríamos que abonar si lo financiamos y las características del mismo. Una vez seleccionado el coche, un asesor comercial de la red de Dacia se pondrá en contacto con el interesado para formalizar la compra o aportar más información.



EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com



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

BMW X1 xDrive25e FRENTE A MERCEDES GLA250 e

A.G.L.

Ya casi me han convencido de que la solución más equilibrada por resultar eficiente, económica y limpia en el día a día son los híbridos enchufables, y a la vez no tienen problemas de autonomía para realizar largos desplazamientos, un mal común en los vehículos eléctricos. Hay dos vehículos que me gustan y se ajustan a mi presupuesto. Son las variantes phev del Mercedes GLA y del BMW X1. ¿Me gustaría saber su opinión en cuanto a su tecnología, rendimiento, consumo, habitabilidad, equipamiento... y con sus acabados más deportivos. Muchas gracias.

RESPUESTA

Tanto el Mercedes-Benz GLA 250e como el BMW X1 xDrive25e son dos SUV compactos que apuestan por la tecnología híbrida enchufable y portan la etiqueta medioambiental 0 emisiones. Son muy similares en muchos aspectos, pero cada uno con su propia personalidad. El modelo de la estrella rinde 218 CV, fruto del trabajo conjunto de un motor de gasolina 1.33 con 160 CV y otro eléctrico de 102. Su rival apuesta por un bloque trícilíndrico 1.5 con 125 CV y un eléctrico de 95 para una potencia total de 220 CV.

Primer punto. Ya con sus respectivos paquetes deportivos integrados, AMG Line en el GLA y M Sport en el X1, el primero saca más provecho a su sistema eléctrico. Su mayor capacidad de la batería de iones de litio, 15,6 kWh frente a 10,0, le brinda una mayor autonomía exclusivamente eléctrica: 59 kilómetros en el GLA y 51 en el X1. Son cifras homologadas, pero la realidad no será tan optimista, salvo que seamos muy cuidadosos con el acelerador y nos movamos sólo por la ciudad. En cualquier caso hablamos de distancias que serán suficientes para el uso diario de un conductor medio. Los tiempos de recarga de la batería son muy similares. En un 'wallbox' de 3,7 kW rondan las 3 horas y 20 minutos en ambos.

Para gestionar todo ese potencial el GLA 250e recurre a una transmisión automática de 8 relaciones con doble embrague y la tracción es delantera. El X1 xDrive25e monta un cambio de



CARTA DE LA SEMANA



seis relaciones con convertidor de par, y su tracción es total porque el motor eléctrico se ubica detrás y actúa sobre las ruedas de ese eje. Y eso es vital para presumir de una dinámica más ágil y un mejor paso por curva, la dirección es algo más directa y el tacto del freno, más natural.

El rendimiento es muy similar en ambos, aunque cuando se les exige el Mercedes logra mejores registros. La mayor potencia de sus dos motores y unos desarrollos más cortos del cambio son fundamentales en este aspecto, pero las diferencias no son demasiado significativas. Ambos se mueven en el entorno de los 7,0 segundos en el paso de 0 a 100 km/h.

Los dos cuentan con varios perfiles de conducción, incluido uno que fuerza la conducción eléctrica y otro que reserva la carga de la batería en ese momento para utilizarla más tarde cuando creamos conveniente. El GLA 250 e vuelve a cobrar ventaja al analizar los consumos, firmando alrededor de 6,0 litros de media, uno menos que su rival.

La habitabilidad es similar, si bien el GLA 250 e ofrece más espacio para las piernas detrás y equipa banqueta deslizable, pero el maletero es menor: 385 frente a 450 litros. Con los acabados deportivos, el Mercedes cuesta 51.433 euros por los 52.500 del BMW.

CONSULTAS RÁPIDAS

MOTOR SKYACTIV X, ¿DESCONECTA CILINDROS?

Santiago Sánchez

Precisamente en este número publicamos una primera toma de contacto con la nueva evolución de la sofisticada mecánica e-Skyactiv X de la firma nipona, que estrenan los Mazda 3 y CX-30. Ahora incorpora la letra 'e' para dejar más claro que está electrificado con un sistema de hibridación ligera de 24V. Además, incrementa la potencia hasta los 186 CV, pero ni antes

ni actualmente cuenta con un sistema de desconexión activa de dos de sus cuatro cilindros cuando la carga del motor lo permite. Esta tecnología sí se contempla en la variante de e-Skyactiv de 122 CV. Se podría incorporar al más potente, pero en éste la mariposa se mantiene siempre abierta, excepto cuando la temperatura es muy baja. Por lo tanto, los beneficios de incorporar este sistema en términos de mejora de pérdidas de bombeo son limitados.

¿RUEDA DE REPUESTO?

Luis Castillo

Es cierto que los fabricantes apuestan ya mayoritariamente por los kit de reparación de pinchazos en lugar de una rueda de repuesto, pero muchos son también los que las siguen ofreciendo en sus cartas de opciones. Hay casos en los que no se oferta, pero incluso en esa circunstancia se puede solicitar como 'accesorio' en el servicio oficial. Siempre hay que preguntar, por si acaso.

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



MULTAS DE HASTA 4.000 EUROS POR NO CUMPLIR

Si tengo que transportar en mi furgoneta un mueble, unas puertas o unos listones que no cogen del todo dentro, ¿qué normas tengo que cumplir?

RESPUESTA

Una de las primeras normas que todo conductor debe cumplir cuando va a cargar cosas en su vehículo es la de mantener siempre su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción para garantizar su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. Por tanto deberá cuidar especialmente de la adecuada colocación de los objetos o cosas transportadas para que no haya interferencia entre ellos.

Igualmente se tendrá que tener en cuenta que, como norma general, la carga siempre se deberá colocar de tal forma que no pueda arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa; no podrá comprometer la estabilidad del vehículo, no podrá ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales del conductor.

En cualquier caso, la carga podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10 por ciento de la longitud del vehículo, o el 15 por ciento si lo que se transporta es indivisible. En este caso será necesario proteger la parte que sobresalga y señalizarla con la señal V-20. Esta señal se deberá colocar en el extremo posterior de la carga, perpendicular al eje del vehículo. Cuando la carga sobresalga longitudinalmente por toda la anchura de la parte posterior del vehículo, se colocarán transversalmente dos paneles de señalización, cada uno en un extremo de la carga o de la anchura que sobresalga, debiendo ambos paneles formar una geometría de 'V' invertida.

Por último, se debe recordar que conducir un vehículo con la carga mal acondicionada o con peligro de caída, sería una infracción catalogada como grave, cuya sanción sería de 200 euros. Si el motivo de la denuncia fuese el exceso de peso ya sería una sanción regulada en la normativa de transportes, y la multa podría ser de hasta 4.000 euros.

BUENA PREGUNTA

HAY VARIOS MODOS DE OBLIGAR A PARAR

Si voy circulando con mi coche y me adelanta un vehículo policial, ¿qué señal tiene que realizar el agente para saber que me tengo que parar?

RESPUESTA

Como norma general el vehículo policial debería hacer uso de la señal V-1, que son las señales luminosas de color azul. Y seguramente, además, utilizase su brazo extendido hacia abajo inclinado y fijo, en cuyo caso el agente estaría indicando la obligación de detenerse en el lado derecho a aquellos usuarios a los que va dirigida la señal.

No obstante, hay que recordar que también podrían hacer uso de la megafonía del vehículo, o incluso podrían ordenar la detención del vehículo con una serie de toques de silbato cortos y frecuentes, así como el balanceo de una luz roja o amarilla.

En cualquier caso, nunca hay que olvidar

que cuando las circunstancias así lo exigen, los agentes podrán utilizar cualquier otra indicación realizada de forma clara, siempre que sean visibles y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía. Por último, hay que tener en cuenta que no obedecer una orden del agente supondría estar cometiendo una infracción que está catalogada como grave, y cuya sanción podría ser de 200 euros; pero, lo que es más importante, supondría la pérdida de 4 puntos.



NO SE PUEDE RETIRAR EN NINGÚN CASO

Si para acceder con mi vehículo al garaje de mi casa me encuentro una valla al comienzo de la calle, y no veo que haya impedimento alguno para poder usar la vía, ¿puedo retirar la valla y pasar tranquilamente o me arriesgo a algún tipo de sanción si me ve algún agente?

RESPUESTA

Efectivamente la acción que se describe es una infracción recogida en la normativa reguladora del tráfico, donde se indica que, salvo por causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico o de la responsable de las instalaciones.

Igualmente se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas

o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención.

En este sentido hay que tener en cuenta que una valla es una señal de balizamiento, que prohíbe el paso a la vía o a la parte de ésta que delimita y que, aunque sea ocasional o temporal, debe ser respetada por los conductores.

Por tanto, la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización, no sólo permanente sino también la ocasional, como sería en este caso una simple valla que impide el acceso a una calle, sería una infracción catalogada en la legislación como muy grave y que, además, conllevaría una sanción económica excepcional, ya que su importe mínimo sería de 3.000 euros y podría llegar, incluso, a los 20.000 euros en los casos más graves.

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

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

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Alfa GTV frente a Fiat Coupé: dos seductores

De repente, casi a la vez, Alfa Romeo y Fiat lanzaban dos nuevos deportivos con la misma base. Era, por tanto, obligatorio compararlos. Y ver cuál era más conquistador.

Hace 25 años, Porsche empezaba a abrir nuevos caminos. El Boxster, el modelo que impulsó la marca alemana a otra dimensión, estaba casi a punto y nosotros lo descubríamos en exclusiva.

Otro modelo que también dio un gran impulso a la marca fue el Volvo S40/V40. La versión familiar se mostraba por primera vez bajo el nombre de F40, aunque finalmente se llamaría V40.



Otra interesante novedad de esta semana era la adopción de un motor diésel en el Suzuki Vitara. Con ello, el modelo japonés daba respuesta a los más ahorradores.

Dos pruebas a fondo analizaban dos modelos muy diferentes. Un compacto selecto como el Honda Civic, con motor de gasolina de 114 caballos, nos gustaba por sus consumos.

Y una lujosa berlina

como el Audi A8 3.7 Quattro, con 230 caballos, nos cautivaba por su confort.

Y la comparativa de dos seductores italianos: Alfa Romeo GTV y Fiat Coupé. El del Biscione, con motor V6 de 200 caballos de potencia, nos gustaba por su comportamiento noble y seguro. Y el Fiat, con un cuatro cilindros turbo de 195 caballos bajo el capó, por su comportamiento, su dirección y los frenos.



LA PORTADA

Nº 635

FECHA

19-12-1995

HABLAMOS DE

Alfa Romeo y Fiat copaban la imagen principal de nuestra portada con sus nuevos deportivos. El llamativo amarillo del Coupé frente al más elegante GTV. Junto a ellos, la prueba del Audi A8 3.7 Quattro o la llegada a la gama del Suzuki Vitara de un nuevo motor diésel enfocado en los más ahorradores.



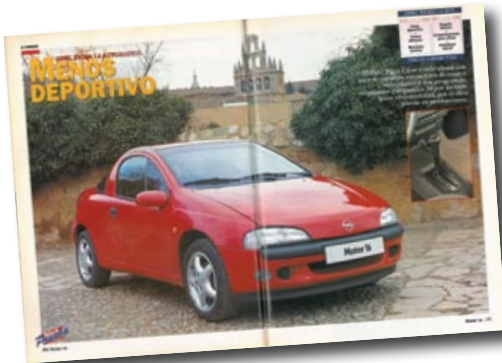
Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' www.motor16.com/revistas

BMW 523 / Mercedes 320: duelo señorial

Dos berlinas alemanas clásicas se enfrentaban en sus nuevas generaciones. El duelo entre BMW y Mercedes por conquistar a los clientes más distinguidos vivía un nuevo capítulo.

El último número de 1995 nos servía para hacer un avance de nuevos modelos que llegarían al mercado en 1996. Novedades de todo tipo. Entre los compactos, la nueva gama del Rover 200;

también monovolúmenes como el nuevo Chrysler Voyager o berlinas como el Audi A6, el Mercedes C familiar o el BMW Serie 7 con motor diésel. Sin olvidar a un utilitario como el Citroën Saxo, llama-



do a llenar el vacío dejado por el AX.

También había novedades más inmediatas, como la tecnología turbodiésel que se sumaba al nuevo Peugeot 406 para multiplicar su eficiencia. Y otra novedad venía de Brasil, aunque su origen era italiano, pues Fiat lanzaba su coche mundial, el Palio, que iba a fabricar en el país sudamericano.

Para la prueba a fondo contábamos con el Opel Tigra como pro-

tagonista. El pequeño coupé alemán pasaba por nuestras manos en su versión 1.4 automática, que brillaba por sus frenos y dirección.

Otros dos alemanes protagonizaban la comparativa. El BMW 523i –5,8 millones y 170 caballos– destacaba por su mecánica y comportamiento. El Mercedes E320 –6,5 millones y 150 caballos– lo hacía por comportamiento y acabado. Un duelo de alta sociedad.



LA PORTADA

Nº 636

FECHA

26-12-1995

HABLAMOS DE

BMW y Mercedes, con sus dos berlinas medias se enfrentaban entre sí y compartían el espacio de nuestra portada. Junto a los dos premium alemanes aparecían algunas de las novedades que llegarían en 1996, y el Renault Nexto, concept que anunciaba soluciones de futuro en la marca francesa.

GRAN AUTO

INFORMACIÓN
Y PASIÓN
POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

PON UN ELÉCTRICO EN TU VIDA

Analizamos todos los EV del mercado
54 modelos
29 marcas
De 5 a 1.100 caballos
De 6.900 a 190.000 euros
Hasta 840 kilómetros
de autonomía

4€ nº5

ENTREVISTA LAURA ROS
«El reto es convertirnos
en una compañía de
software: aquí se va a
jugar la partida de la
movilidad del futuro»

5 PRUEBAS
Citroën e-C4,
Kia E-Niro,
Lexus UX 300e,
Fiat 500e,
Volkswagen ID.3

NOVEDADES
Audi Q4 e-tron, Kia
EV6, Hyundai Ioniq 5,
Cupra Born... y más de
30 nuevos modelos
eléctricos

DEPORTE
Formula E, Extreme
E, Pure TCR: el
automovilismo del
futuro -y del presente-
es eléctrico

YA EN
TU KIOSCO
SOLO 4€

-Analizamos los 54
modelos eléctricos
a la venta

-Entrevista a Laura Ros,
directora de Volkswagen
en España

-5 pruebas a fondo:
Citroën e-C4,
Fiat 500e,
Kia E-Niro,
Lexus UX 300e,
Volkswagen ID.3.

-El automovilismo se
vuelve eléctrico



PEUGEOT

LIONS OF OUR TIME

Somos leones

Y el tiempo es nuestro territorio, donde devoramos cada instante.
Sí, el tiempo es nuestro territorio. Somos nosotros los que marcamos su ritmo.
El tiempo es donde vivimos, y hacemos de cada momento...nuestro momento.
Somos leones. Leones de nuestro tiempo.

Descubre más en www.peugeot.es