

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 18 DE MAYO

Nº 1.797 del 5 de mayo al 18 de mayo de 2021



SEAT TARRACO 1.4 E-HYBRID

Al volante



TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID

5 ELÉCTRICOS PARA ACERTAR



◀ POR PRESTACIONES **AUDI e-TRON GT**
0-100 en 3,3 segundos

▶ POR PRECIO **DACIA SPRING**
Desde 9.550 € con Plan Moves III



▼ POR TECNOLOGÍA **KIA EV6**
Con recarga de 800 voltios

▲ POR RENDIMIENTO **VOLVO XC40 P8 RECHARGE**
408 caballos



◀ POR EQUILIBRIO **MG ZS**
428 kilómetros de autonomía en ciudad

CUATRO PUEBAS



Audi Q3 35 TFSI



Citroën C3 BlueHDI 100



Ford Puma 1.5 Ecoblue 120



Volkswagen Caddy Outdoor 2.0 TDI

Kia EV6.

Inspirando cada viaje.

KIA
Movement that inspires



En Kia estamos deseando que acabe el verano para empezar un viaje realmente inspirador. El nuevo EV6, el primer Kia diseñado y desarrollado para ser 100% eléctrico, llega a la Red de Concesionarios Kia. Si quieres ser el primero en comenzar este viaje, conduciendo este vanguardista cross-over eléctrico, haz ya tu reserva en kia.com.

Consumo combinado WLTP estimado (kWh/100km): 16,6-17,9. Emisiones CO₂ combinadas WLTP estimado (g/km): 0.
*Consultar manual de garantía Kia.



Al detalle



EL BULO DE LA MASCARILLA EN EL COCHE

En estos tiempos de tanta noticia falsa, malintencionada, se ha publicado que la DGT denuncia a los conductores que no usan mascarillas en los vehículos. Una patraña sin ningún fundamento, pues como la propia DGT ha tenido que aclarar, «El uso de la mascarilla es una medida sanitaria y de salud pública, por tanto la DGT no tiene competencia alguna en la regulación de la misma». Aclarado queda.



SEÑALES INVENTADAS, NO

Parece broma, pero es verdad. Ha tenido que ser el Tribunal Constitucional el que pare, al admitir a trámite un recurso de Automovilistas Europeos Asociados, una sentencia del Tribunal Supremo que autorizó a los ayuntamientos a crear señales no contempladas en la legislación del Estado. Una sentencia que obligaba a los conductores a conocer todas las señales de tráfico, incluso las inventadas, con el riesgo evidente para la seguridad vial. Un poco de cordura...

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirector: Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com
Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com
Julian 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 90. Fax: 91 685 79 92

Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

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

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247.983

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Auto Shanghai 2021

El salón de Shanghai muestra el poderío de un país que no solo ha salido ya de la pandemia del Covid sino que lo hace con un crecimiento del PIB de un 18,3 por ciento en el primer trimestre del año.

Hablar de la celebración del Salón del Automóvil de Shanghai es tanto como hacerlo sobre un gigante cada vez más poderoso llamado China. Especialmente si tenemos en cuenta que esa megaciudad es la capital económica del imparable país asiático. Un país que no solo ha dejado atrás la pandemia de la Covid, sino que además está consolidando la salida de la crisis con un PIB que en el primer trimestre del año ha crecido un 18,3 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior. Un progreso —el mayor desde que empezaron los registros en 1992— que está principalmente motivado por el impulso de la producción industrial y el aumento del consumo interno. De ahí que a nadie pueda extrañar el despliegue realizado en este salón postcovid de 200.000 metros cuadrados, 12 pabellones y alrededor de 1.000 participantes entre fabricantes y proveedores. Así, con total normalidad y usando la mascarilla solo de forma voluntaria, el Auto Shanghai celebrado en el Centro Nacional de Convenciones y Exposiciones, se ha convertido en el segundo salón del mundo tras Pekín, con exhibiciones físicas en tiempo de pandemia.

En cuanto a lo más destacable de esta cita, y teniendo en cuenta que China es el primer mercado mundial de vehículos eléctricos —más de 1,2 millones en 2019, mientras en el resto del mundo solo se vendían 1,05 millones—, han sido numerosas las pre-

sentaciones de estos nuevos modelos. De hecho, entre los eléctricos y los híbridos enchufables ya han alcanzado casi el medio millón de unidades en el primer trimestre del año, con una progresión del 248,4 por ciento. Por ello, junto a la numerosa presencia de las marcas locales han sido también muy importantes las participaciones de las firmas internacionales, muchas de las cuales han comparecido como compañeras de viaje de sus socios chinos. Modelos específicos, adaptados a los gustos del país y tecnológicamente a la última en cuanto a la conducción del futuro, conectividad, inteligencia artificial y movilidad, han estado presentes en este certamen que marca un antes y un después de la recuperación industrial china. Así lo han

China es el primer mercado mundial de vehículos eléctricos —más de 1,2 millones en 2019, mientras en el resto del mundo solo se vendían 1,05 millones— y eso se ha reflejado en una muestra con la participación de las principales marcas internacionales, muchas de las cuales han comparecido como compañeras de viaje de sus socios chinos.

entendido también marcas como Audi, con un A6 e-tron que llegará en 2023 y será el rival perfecto para el Tesla Model S, o el Mercedes-Benz EQB, un SUV cien por cien eléctrico derivado del GLB con hasta siete plazas y una autonomía de 419 kilómetros. También Toyota ha presentado su bZ4X de batería, prototipo que avanza un SUV de talla media con tracción total que llegará en 2022, lo mismo que Volkswagen ha mostrado el ID.6 destinado en principio al mercado chino. En resumen, un salón dedicado al futuro que les ofrecemos en las páginas siguientes. Espero que les guste.

SUMARIO

Nº 1.797 · 5 al 18 de mayo de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

VOLKSWAGEN POLO

El Polo actualiza su imagen y equipamiento. Su gama de motores ofrece gasolina y GNC.

8.- CUATRO RUEDAS SALÓN DE SHANGHAI

China vuelve a la 'normalidad' post Covid con un salón donde demuestra el poderío de su mercado y su industria.

13.- FORD MUSTANG MACH-E

Eléctrico, con hasta 487 CV y con el verdadero espíritu Mustang

14.- HONDA HR-V

Para la tercera generación del HR-V, se ha partido de una hoja en blanco. Estrena tecnología híbrida e:HEV.

16.- KIA EV6

El EV6, el modelo que inicia una nueva era en Kia, llega con grandes argumentos de éxito.

18.- HYUNDAI TUCSON

Confort, funcionalidad o el bienestar a bordo, son otras de las revoluciones del nuevo Tucson

20.- MG ZS EV

Vuelve MG al mercado de la mano de un eléctrico que sorprende por su equilibrio, precio y rendimiento.

24.- AUDI E-TRON GT

Rápido, dinámico, divertido, prestacional... El e-tron GT convierte la electrificación en apasionante.

26.- DACIA SPRING

La marca rumana apuesta por llevar la electricidad al mayor número de clientes con un Spring de precio imbatible.

29.- FIAT PANDA HYBRID

La gama Panda estrena acabados e introduce ligeros cambios estéticos.

30.- FIAT TIPO

Fiat renueva el Tipo con ligeros detalles estéticos, una oferta de motores actualizada y una nueva variante con carrocería de estilo crossover, denominada Cross.



32.- SEAT TARRACO E-HYBRID

El primer SUV PHEV de Seat presume de prestaciones, dinamismo, amplitud...

34.- SEAT LEÓN TGI

El gas natural sigue siendo protagonista en el nuevo León.

36.- TOYOTA RAV 4 PLUG-IN HYBRID

Imponentes argumentos para el SUV japonés: 306 CV, tracción total, 75 km de autonomía eléctrica...

38.- VOLVO XC40 RECHARGE

El primer eléctrico de Volvo brilla

por rendimiento y sencillez de uso.

40.- VOLKSWAGEN CADDY OUTDOOR 2.0 TDI

El nuevo Caddy nace de la plataforma MQB del Golf y estrena la última tecnología y motores más que solventes. Ideal para viajar.

46.- AUDI Q3 35 TFSI.

150 caballos para la única versión ECO de la gama del Q3.

48.- CITROËN C3 BLUEHDI 100

El diésel sigue siendo protagonista en el renovado Citroën C3.

50.- FORD PUMA ECOBLUE

Esta versión diésel del SUV del óvalo brilla por dinamismo y eficiencia.

Busca tu marca

AUDI	22, 24, 46
CITROËN	48
DACIA	26
FIAT	29
FORD	8, 13, 50
HONDA	14
HYUNDAI	18
KIA	16
MERCEDES	9
MG	20
SEAT	32
TOYOTA	12, 36
VOLKSWAGEN	6, 40
VOLVO	38

18



32



14

52.- LA SEMANA

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS WEC

Llega una nueva era al mundial de Resistencia al que se apunta incluso Ferrari.

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

Nuevos MG Electric

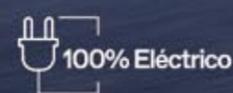
Desde

22.000€

Plan moves III incluido



Elige entre:



Electric for everyone



OPEL MANTA GSE ELEKTROMOD

El 19 de mayo Opel presentará el Manta GSE ElektroMOD, un 'concept' inspirado en el Opel Manta A de 1970 pero que, conservando el clásico capó negro, actualiza su imagen –el frontal Opel Pixel-Vizor muestra gráficos y mensajes de texto– y sustituye el motor de gasolina por una mecánica eléctrica. Además, su interior es completamente digital.



EL NUEVO NISSAN X-TRAIL, PARA 2022

Desvelado hace unos días en Shanghai, Nissan ha confirmado que el siguiente X-Trail no llegará a Europa hasta el verano de 2022, y que compartirá con el nuevo Qashqai la plataforma CMF-C y la tecnología E-Power, con la que el motor de gasolina ejerce como generador de electricidad.



Nueva imagen y más equipamiento

Así es la actualización del **Volkswagen Polo**

Fabricada en España y Sudáfrica, la actual generación del Polo protagoniza cambios que afectan a la estética y la tecnología. En el primer punto, por ejemplo, se rediseña tanto el frontal como la zaga, pues son nuevos los paragolpes, el portón posterior y las ópticas, logrando sus faros una nueva firma luminosa a la que contribuye una tira LED –va ligada a los faros LED Matrix IQ.Light, opcionales en algunas versiones y también nuevos– que recorre de lado a lado la parrilla, emulando a los modelos eléctricos ID y a los nuevos Golf y Arteon. Y dentro, el Polo incluye de serie la instrumentación Digital Cockpit de 8 pulgadas –con tres configuraciones básicas a elegir–, volante

multifunción y sistemas de infoentretenimiento de última generación con unidad de control online (eSIM) y App-Connect Wireless. Y cuando equie Climatronic, dispondrá por primera vez de un panel táctil para los mandos de climatización. En opción se podrá pedir también el asistente de conducción IQ.Drive Travel Assist, y el control de cruce-ro adaptativo ACC y el asistente de aviso de salida de carril Lane Assist se funden en un mismo sistema que opera hasta 210 km/h. En cuanto a motores, la gama ofrecerá el 1.0 de gasolina en versión de 80 –manual–, 95 –manual y DSG– y 110 CV –DSG–, así como el 1.0 TGI de gas natural y gasolina, con 90 CV.



Las versiones con Climatronic estrenan un panel en la consola con mandos de climatización táctiles.



Motor V12 de 830 CV

Nueva **versión especial del Ferrari 812 Superfast**

Aunque no conoceremos su nombre hasta el 5 de mayo, cuando la firma de Maranello lo presente a través de sus redes sociales, Ferrari ha mostrado las primeras fotos de una nueva edición limitada basada en el 812 Superfast, que bate el récord de potencia para un coche de serie en la marca italiana: 830 CV, valor que alcanza el V12 con banca-

das a 65 grados cuando gira –lo cual también es un récord para un Ferrari 'de calle'– a 9.500 revoluciones por minuto. Ello se ha logrado rediseñando la mayoría de los componentes clave del motor y usando un innovador mecanismo de distribución de las válvulas y un nuevo sistema de escape. También son nuevos el sistema de dirección

motriz independiente en las cuatro ruedas y el sistema de control dinámico Side Slip Control, ahora en su versión 7.0. Además, el coche es más ligero que el 812 Superfast normal gracias al uso de fibra de carbono en el interior y el exterior.

Muchas modificaciones en el apartado aerodinámico, como la luneta trasera con generadores de vórtice.



NUEVO
OPEL MOKKA
MENOS NORMAL. MÁS MOKKA



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



Valores WLTP: 17,4 – 17,8kWh /100km. Autonomía hasta 317 – 332 km - Emisiones de CO₂ (WLTP) (g/km)=0
*Consulta condiciones y disponibilidad de reserva en tu zona.

EN SHANGHAI HAN DEBUTADO COCHES DE ÁMBITO LOCAL COMO EL FORD EVOS O EL AUDI A7L, Y OTROS GLOBALES COMO EL MERCEDES EQB



Habituados por desgracia a la ausencia de grandes salones del automóvil en nuestro continente por culpa de la pandemia, extraña comprobar que en China, donde todo empezó, retorna la normalidad. Y ya sin mascarillas. El sector no para y las novedades se agolpan.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Hay vida en China



El panel de información mide 110 centímetros. Y el Evos presenta una altura al suelo generosa.

Ford Evos
Una **berlina crossover** para el mercado local



De la 'joint venture' entre Ford y la china Changan Ford nace el Evos, un crossover con ingredientes de berlina familiar y coupé destinado al país asiático, sin que existan planes para su comercialización en otros mercados. En el interior apuesta por la digitalización, pues el protagonista del tablero de mandos es un panel que va de lado a lado –110 centímetros– donde se disponen dos grandes pantallas: una para la instrumentación digital, de 12,3 pulgadas, y otra de infoentretenimiento, ligada al sistema Sync, con tecnología de imagen 4K y 27 pulgadas. Incluye un gran número de asistentes y sistemas de seguridad con los que podrá presumir de conducción autónoma Nivel 2.

Mercedes EQB
Como el **GLB, pero eléctrico**

Mercedes-Benz lo ha presentado en Shanghai porque el EQB será producido en China por la 'joint venture' de Daimler y el socio local BAIC Group, aunque la versión internacional –la que se venda en Europa desde finales de año y llegue a Estados Unidos en 2022– se fabricará en Hungría. Se trata de un SUV de 4,68 metros de largo por 1,83 de ancho y 1,67 de alto –dimensiones muy parecidas a las del GLB– con versiones de cinco o siete plazas, ya que se ofrece una tercera fila de asientos apta para ocupantes de hasta 1,65 metros. En cuanto al maletero, con cinco plazas en uso el EQB 'normal' ofrece 495 litros para equipaje –ampliable a 1.710–, mientras que el EQB de siete plazas ofrece 465 litros, ampliables a 1.620. Y si pedimos la segunda fila corredera

–desplazable 140 milímetros–, el volumen con cinco plazas en uso aumenta hasta 190 litros. Aunque el EQB para China equipa de serie acabado AMG Line y motor de 215 kW –292 CV–, en Europa se podrá elegir entre varias versiones: con tracción delantera o total, con motores de distinta potencia que llegarán a superar los 200 kW... Pero siempre con batería de 66,5 kWh de capacidad útil, para la que se homologa una autonomía media WLTP de 419 kilómetros en el caso de la versión 350 4Matic, que gasta 19,2 kWh/100 km. La batería admite recargas rápidas en estaciones de hasta 100 kW, de forma que en 30 minutos pasa del 10 al 80 por ciento, pero también permite cargas domésticas de hasta 11 kW.



Para crear el EQB la marca alemana ha tomado como base el GLB. Habrá versiones de cinco y siete plazas.



El EQB mide 4,68 metros de largo y tiene un coeficiente aerodinámico Cx de 0,28.

AUDI CONCEPT SHANGHAI. Además del A7L –ver página 10–, la sociedad local formada por Audi y SAIC presentaba también el Concept Shanghai, un SUV de 4,87 metros de largo –entre un Q5 y un Q7, lo que parece coincidir con el futuro Q6 e-tron– que tiene propulsión eléctrica y se fabricará allí desde finales de año.



CADILLAC LYRIQ. En septiembre abren la cartera de pedidos del Lyriq y sus entregas comenzarán en la primera mitad de 2022. Se trata de un lujoso SUV eléctrico de tracción posterior dotado de una batería de 100 kWh y de un motor con 340 CV y 440 Nm de par. Admitirá cargas a 190 kW, y Cadillac anuncia una autonomía de 480 kilómetros.

CITROËN C5 X. Fabricado en China para todos los mercados, el país asiático será el primer lugar donde se venda el C5 X, una berlina familiar de 4,81 metros de longitud con ingredientes de crossover en su carrocería sobreelevada. En Europa se podrá elegir entre motores de gasolina y un híbrido enchufable de 225 CV.



GENESIS G80 ELECTRIFIED. El primer eléctrico de la firma de lujo de Hyundai tiene tracción total y anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos o una autonomía de 427 kilómetros. Admite recargas a 350 kW –del 10 al 80 por ciento en 22 minutos–, y su batería permite conexiones V2L (Vehicle to Load).



GENESIS X CONCEPT. Aunque su presentación tuvo lugar semanas antes en un exclusivo evento en Los Ángeles, el X Concept vivió su estreno oficial ante el público en Shanghai. Avanza cómo podría ser un futuro Gran Turismo eléctrico de lujo desarrollado a partir de la moderna plataforma E-GMP, común al Ioniq 5 y al Kia EV6.

HONDA SUV E: PROTOTYPE. Realmente parecido al nuevo HR-V –página 14–, el SUV e: Prototype desvelado en Shanghai deja claro que el segundo eléctrico de la marca japonesa será un todocamino compacto; y más concretamente un HR-V eléctrico. De hecho, Honda le pone fecha: primavera de 2022.



EL A7L SE BASA EN EL A7 SPORTBACK Y SE FABRICA EN CHINA



Audi A6 e-tron Concept y Audi A7L

Dos **berlinas de lujo**, pero cada una con una misión

En el número anterior avanzábamos toda la información sobre la estrella de Audi en el Salón de Shanghai, un A6 e-tron Concept que muestra de manera muy fiel cómo será el A6 e-tron definitivo cuando vea la luz en 2023, pues su desarrollo está completado al 95 por ciento. Una berlina de 4,96 metros de longitud que presume de aerodinámica -Cx de 0,22- y que ya empleará la nueva plataforma PPE para coches eléctricos desarrollada por Audi y Porsche, estrenada por el Q6 e-tron en 2022 si no varían las previsiones. La marca de los cuatro aros di-

▶ Fruto de la asociación entre SAIC y Audi nace el A7L, una gran berlina que se producirá en Shanghai.

ce que el A6 e-tron se podrá cargar en estaciones rápidas de hasta 270 kW, y que en la gama se ofrecerán dos tamaños de batería, una de unos 100 kW y otra más pequeña. En cuanto a valores de potencia, se alcanzarán los 350 kW -476 CV- en la variante de dos motores con tracción total.



Pero en el salón pudo verse también el A7L, un sedán de lujo creado específicamente para el mercado chino por Audi y el gi-

gante local SAIC que empezará a fabricarse este mismo año en la planta de Shanghai. Los diseñadores partieron del A7 Sportback, pero la carrocería se alarga para ofrecer mayor amplitud y confort, y un maletero de capacidad superior. En cuanto a sus tecnologías, la firma germana confirmó que el A7L equiparía suspensión neumática adaptativa, dirección a las cuatro ruedas, tracción integral permanente Quattro y "un potente motor de combustión".

◀ El A6 e-tron Concept avanza tecnologías como la proyección en el suelo en torno al coche de señales de advertencia -muy útil para peatones o ciclistas-, o las ópticas delanteras que permiten proyectar imágenes o juegos en una pared a coche parado.



LINCOLN ZEPHYR REFLECTION CONCEPT.- La división de lujo de Ford quiere expandirse en China y para ello ha decidido crear productos específicos para ese país, con un diseño a la medida. La primera propuesta es el Zephyr Reflection, un 'concept' que muestra cómo podría ser el futuro coche de acceso a la gama.



MERCEDES EQS.- Nace como la berlina eléctrica más lujosa del mundo, y como el coche más aerodinámico: Cx de 0,20. Mide 5,22 metros de largo y estará disponible en dos versiones: 450+, con 245 kW de potencia, y 580 4Matic, con 385 kW resultado de combinar un motor por eje. Autonomía de hasta 770 kilómetros.



MASERATI TRIBUTO SPECIAL EDITION.- Con la 'F' de Fangio, piloto al que Maserati rinde ahora tributo, en Shanghai fue desvelada esta serie especial disponible para Ghibli y Levante, con dos colores exclusivos: Rosso Tributo y Azzurro Tributo. Ambos incluyen detalles estéticos en amarillo y llantas de 21 pulgadas de color negro.



NUEVO JEEP®

COMPASS

EL NOMBRE ES LO ÚNICO QUE NO HEMOS CAMBIADO*



* NUEVO DISEÑO, NUEVO INTERIOR, NUEVAS TECNOLOGÍAS, NUEVOS SISTEMAS DE SEGURIDAD.

EL NUEVO JEEP® COMPASS SE MANTIENE FIEL A SÍ MISMO REINVENTÁNDOSE CASI POR COMPLETO CON AÚN MÁS ESPACIO, CONFORT, SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD GRACIAS A ESTE COMPLETO EQUIPAMIENTO:

- PANTALLA DE 25,65CM (10,1")
- PORTÓN ELÉCTRICO MANOS LIBRES
- FAROS FULL LED
- ENTRADA Y ARRANQUE SIN LLAVE
- CUADRO DIGITAL DE 26CM (10,25")



2 AÑOS DE MANTENIMIENTO GARANTIZADO
ASISTENCIA DEDICADA A CLIENTES
VENTAJAS EXCLUSIVAS

Gama Nuevo Jeep® Compass: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 2,2 a 7,0 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 44 a 161 (g/km). Programa de fidelización JEEP® WAVE gratuito para clientes particulares que adquieran un vehículo Nuevo Jeep® Compass. El programa incluye: (i) 2 años de mantenimiento gratuito, para realizar las revisiones de mantenimiento ordenadas por el fabricante que le correspondan por kilometraje y/o tiempo, según el plan establecido en el "Libro de Uso y Mantenimiento", entregado junto con el vehículo (no incluye sustitución de recambios y piezas de desgaste que no vengan expresamente especificadas en las operaciones de mantenimiento reguladas en el libro de uso y mantenimiento del vehículo); (ii) 2 años de asistencia en carretera disponible 24/7 y exclusivo servicio de atención al cliente de Jeep®; y (iii) ofertas y descuentos exclusivos así como posibilidad de asistir a eventos exclusivos organizados por Jeep®. Más información en www.jeep.es/jeep-wave. Jeep® es una marca registrada de FCA US LLC.

Jeep
THERE'S ONLY ONE

LA CARGA DEL TOYOTA BZ4X SE AYUDA DE LA ENERGÍA SOLAR



Toyota bZ4X Concept

Un futuro SUV eléctrico fruto de la colaboración con Subaru

Creado sobre la nueva plataforma e-TNGA para vehículos eléctricos y desarrollado en colaboración con Subaru Corporation, el prototipo bZ4X señala el camino para el primer modelo de la futura familia de eléctricos bZ –de 'beyond Zero', o más allá de Zero–, que dispondrá de un sistema de tracción total basado en el reparto de los motores eléctricos entre el eje delantero y el trasero. Además, propone como primicia un sistema de dirección por cable que nos aísla de posibles interferencias causadas por el estado del firme o la actuación de los frenos, y que permite prescindir del tradicional volante circular.

Se trata de un todocamino de tamaño medio, pero Toyota anuncia que su interior será tan amplio como el de una berlina del segmento D gracias a una distancia entre ejes muy generosa, y los diseñadores han innovado en el aspecto interior, situando en una posición sobreelevada la instrumentación y agrupando en la consola central la mayoría de los mandos. Y entre sus tecnologías avanzadas destaca la carga solar, que amplía la autonomía de la batería.

Hasta el año 2025 Toyota se propone lanzar 15 vehículos eléctricos de batería, de los que siete corresponderían a esta nueva gama bZ que inaugurarán el bZ4X. Para entonces, la firma japonesa ya estará ofreciendo 70 vehí-

▶ El modelo de serie derivado del prototipo bZ4X llegará en 2022 y, por tamaño, se situará entre C-HR y Rav4. Un SUV del segmento C pero con la amplitud interior de la clase superior.



los electrificados, y sus ventas en Europa seguirían copadas por los híbridos eléctricos –más del 70 por ciento–, pero ya incluirían más

de un 10 por ciento de híbridos enchufables y más del 10 por ciento también de eléctricos de batería o de pila de combustible.

MG MARVEL R. Además del Cyberster, un biplaza roadster eléctrico presentado como 'concept car', MG mostraba el Marvel R, un SUV también eléctrico que llega a España este mes. Tiene tres motores, 288 CV y tracción total, acelera de 0 a 50 km/h en 1,8 segundos y anuncia más de 400 kilómetros de autonomía WLTP.



VOLKSWAGEN ID.6. Tras el ID.3 y el ID.4 llega el ID.6, un SUV eléctrico de 4,88 metros de largo con plataforma MEB que por ahora se venderá solo en China. Se ofrece con baterías de 58 y 77 kWh, y el cliente podrá elegir entre motores de 177, 204 y 302 CV, y entre dos estilos exteriores: el ID.6 X –foto inferior– y el ID.6 Crozz.



PEUGEOT 5008 Y 4008. Tanto el 5008 como el 4008 –es el nombre en China de 'nuestro' 3008– evolucionan, adoptando algunos rasgos comunes con las versiones GT de los modelos a la venta en Europa. Dentro adoptan también la pantalla central táctil de 10 pulgadas, y del 4008 existe también una versión híbrida enchufable.



◀ Disponible con baterías de ion-litio de 75,7 y 98,7 kWh, el Mustang Mach-E admite recargas de 150 kW, de modo que en 10 minutos carga para cubrir 119 kilómetros más.

Un Mustang electrizante

Con una autonomía de hasta 610 kilómetros y potencias entre 269 y 487 CV, el Mach-E conserva el verdadero espíritu Mustang pero aplicado a la nueva era electrificada y presumiendo de tecnología y funcionalidad.

Equipo de Pruebas | motor16@motor16.com

Más que 'un Mustang', el cliente puede elegir entre 'muchos Mustang', porque el Mach-E estará disponible en opciones de batería estándar y de autonomía extendida –75,7 y 98,7 kWh, respectivamente–, ya sea con tracción trasera, de carácter más deportivo, o tracción total. Equipado con la batería de mayor capacidad y tracción trasera, por ejemplo, el Mustang Mach-E tiene una autonomía de conducción puramente eléctrica de hasta 610 kilómetros, según el ciclo WLTP, mientras que si optamos por esa misma batería de autonomía extendida pe-

ro con tracción total –combina una aceleración impresionante con una perfecta adherencia en cualquier superficie–, la potencia es de 351 CV y el par, de 580 Nm.

Y Ford ofrecerá más adelante una versión de prestaciones superiores, pues el Mustang Mach-E GT podría bajar de los 3,7 segundos en la aceleración de 0 a 100 km/h con sus 487 CV y 860 Nm. Por ello recibirá una puesta a punto especial que incluye las nuevas pinzas de freno de aluminio Flexira de Brembo o la suspensión adaptable mediante amortiguación MagneRide, que permite una conducción emocionante y cómoda a la vez.

Diseñada para maximizar el espacio interior y contribuir a optimizar la dinámica de conducción con un centro de gravedad bajo, la batería está situada en el suelo entre los dos ejes, y ha sido probada a temperaturas extremas de hasta 40 grados bajo cero. Y podemos cargarla de dos formas: con corriente alterna en casa, ya usemos un enchufe doméstico como soluciones tan prácticas como el Ford Connected Wallbox –permite añadir una autonomía estimada de 51 kilómetros por hora de carga–, o con corriente continua, que es la de los cargadores rápidos. En ellos, el Mustang Mach-E puede añadir una autonomía

de hasta 93 kilómetros con 10 minutos de carga, si tomamos como referencia la versión con batería extendida y tracción trasera, y las versiones de autonomía estándar cargan entre el 10 y el 80 por ciento en aproximadamente 38 minutos.

En el Mustang Mach-E debuta el sistema de comunicaciones y entretenimiento SYNC de última generación, que cuenta con una interfaz elegante y moderna, y 'aprende' rápidamente las preferencias de los conductores y mejora con el paso del tiempo, gracias a las avanzadas actualizaciones vía satélite. La pantalla de 15,5 pulgadas y la sencilla interfaz evita menús complejos y facilita el acceso a las funciones con controles táctiles de deslizamiento, a los que están habituados todos los usuarios de smartphones.

En cuanto a precios, la gama del Mustang Mach-E arranca en solo 48.533 euros.



◀ Al generoso maletero posterior, de 402 litros y ampliable a 1.420 si abatimos los asientos traseros, se suma otro maletero delante, drenable y de 81 litros. La pantalla de la nueva generación de SYNC es de 15,5 pulgadas.

Salvo el nombre y un tamaño parecido, poco respeta del modelo anterior esta tercera generación del HR-V, pues la firma nipona ha partido de una hoja en blanco y evoluciona la plataforma. Hay avances en seguridad y conectividad, y se pasa a la tecnología híbrida e:HEV.



Casi arranca de cero

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Hay fabricantes dados a simples evoluciones estilísticas con cada nueva generación y otros que no dudan en cambiar radicalmente a la hora de sustituir un producto. Honda cuadraría más en el segundo grupo, y basta con ver cómo eran los dos HR-V precedentes: el de 1999 y el vendido hasta ahora, que llegó en 2015. Porque la tercera entrega, a la venta en el trimestre final de 2021, tiene poco que ver estéticamente con ellos.

Para empezar, presume de un perfil coupé al que contribuye la línea tendida de parabrisas y luneta posterior, o una altura rebajada 20 milímetros. De paso, la distancia al suelo es 10 milímetros mayor, lo que se traduce en un aspecto estilizado que se asocia a llantas de 18 pulgadas y a un voladizo delantero corto. Por lo demás, se respetan las dimensiones del HR-V anterior en longitud -434 centímetros- y anchura -177-.

En el interior, la prioridad era lograr sensación de amplitud y mejorar el confort y la funcionalidad. Además, la postura de conducción va 10 milímetros más alta, los retrovisores se han reubicado para que no resten visibilidad en los giros y el panel de instrumentos adopta una disposición más horizontal, estrenando un sistema de difusión de aire con salidas en 'L' en las esquinas superiores del salpicadero, que dirigen el flujo por las ventanillas y por encima de los ocupantes, y no directamente a ellos. Los mandos se han distribuido para que estén en el campo de visión del conductor, con un reparto ordenado, y controles de sonido y climatización fácilmente reconocibles para asegurar un manejo rápido e intuitivo. Y también son nuevos los asientos, pues en vez de recurrir a muelles emplean soportes acolchados que generan menos cansancio en desplazamientos largos.

La modificación de la plataforma ha permitido que con

similar tamaño exterior -e incluso menor altura-, el nuevo HR-V sea más amplio en cota al techo y anchura al nivel de hombros, o que haya 35 milímetros extra de espacio para piernas detrás. Además, la disposición central del depósito de combustible y la ingeniosa ubicación de los elementos del sistema híbrido permiten ofrecer los asientos traseros multiconfigurables Honda Magic Seat, completamente abatibles. Y como el borde de carga se ha bajado, es posible transportar dos bicicletas de montaña de adulto -sin las ruedas delanteras- en vertical. El portón es automático, con un sistema de cierre 'por ausencia': al detectar que la llave se está alejando del vehículo, el portón baja solo. Y en el terreno de la practicidad destaca también la nueva consola central, sendas zonas para guardar cosas delante y detrás dotadas de tomas de carga USB, una base de carga inalámbrica o las luces del habitáculo con activación táctil.

En cuanto a la mecánica, como ocurre en CR-V y Jazz la marca apuesta por la tecnología híbrida e:HEV, que dispone dos motores eléctricos -uno actúa como generador y el otro se encarga de la propulsión- conectados a un motor de gasolina i-VTEC 1.5, siendo la potencia resultante de 131 CV y el par máximo, de 25,8 mkg a 4.500 rpm. Y el sistema va eligiendo de forma automática entre sus tres programas; pues arranca en modo eléctrico y solo pasa al modo híbrido si la demanda de par es alta, mientras que el modo de conducción con el motor de gasolina se reserva a cruceros de velocidad altos y constantes. Aunque el conductor, a su vez, puede elegir entre tres estilos de funcionamiento -Normal, Econ y Sport-, más un modo B, seleccionable en el cambio, que potencia la frenada regenerativa, cuya intensidad también podemos graduar con un mando situado en el volante.

Y en lo referente a seguridad, el sistema Honda Sensing



▲ En la instrumentación digital, de 7 pulgadas, podemos elegir la cantidad de información. Y en el centro del tablero va la pantalla táctil, de 9 pulgadas.



▲ Salidas de aire traseras y 35 milímetros más de espacio para las piernas en la segunda fila que en la generación anterior. El maletero se beneficia de un borde de carga más bajo y de un portón automatizado, y si abatimos por completo el respaldo posterior el suelo queda totalmente horizontal.

se actualiza con una nueva cámara frontal monocular más ancha y de alta definición, más eficaz que la anterior combi-

nación de cámara y sensores de radar. Así, ofrece un mejor funcionamiento nocturno del sistema de mitigación de coli-

siones contra peatones y del sistema de prevención y mitigación de impactos (CMBS); y, como novedad, detecta los vehículos que cruzan la trayectoria del automóvil, incluidos bicicletas y motocicletas. El control de crucero adaptativo (ACC) brinda ahora más seguridad al cambiar de carril y adelantar a otros vehículos, incluye una función LSF de se-

guimiento a baja velocidad y tiene control de frenada para fijar la velocidad al descender pendientes. Y también son nuevos el control de descenso de pendientes -funciona desde 3 km/h-, el supervisor de tráfico cruzado en los giros o el sistema de información de ángulo muerto (BSI), que ahora nos avisa de vehículos situados incluso a 25 metros.



◀ El diseño de las ópticas traseras optimiza la aerodinámica. Delante es llamativa la parrilla en el color de la carrocería.



cuatro ruedas **LO ÚLTIMO KIA EV6**

Motor 16 ha tenido su primer contacto con el EV6, el crossover eléctrico con el que arranca la nueva era de la plataforma E-GMP desarrollada por Kia, y que usarán otros seis modelos más hasta 2026. A falta de conducirlo, los argumentos parecen sólidos y atractivos.



▲ 4.680 milímetros de longitud –4.695 en las versiones GT-Line y GT– y 1.550 de altura. Por forma y tamaño, los rivales son Ford Mustang Mach-E y Jaguar I-Pace.

Amplitud de miras

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Sabíamos ya mucho del EV6, e incluso que puede reservarse o que los primeros que lleguen a España –se fabrica en Corea– serán entregados en septiembre. Ahora también sabemos que la oferta arranca en 42.201 euros –a eso habrá que restar la ayuda del MOVES III–, o que el GT, con 585 CV, costará 59.385 euros –descuentos incluidos– pero no vendrá hasta el segundo semestre de 2022. Hasta entonces, las posibilidades de elección serán cuatro: dos con el equipamiento ‘básico’ EV6 y tracción trasera –la de acceso a la gama con batería de 58 kWh, 400 kilómetros de autonomía y 170 CV de potencia, y la de batería de 77,4 kWh con 510 kilómetros de alcance y 229 CV, que eleva su precio a 46.101 euros– y otras dos con acabado deportivo GT-Line, siempre con batería de 77,4 kWh –por 50.468 euros la versión de tracción trasera con 229 CV y autonomía de 475 kilómetros, y por 51.685 euros la de tracción total con 325 CV y 450 kilómetros de alcance medio WLTP–.

Conocíamos también sus medidas –4,68 metros de largo por 1,88 de ancho y 1,55 de alto– o el volumen de sus ‘maleteros’ –520 litros el posterior y 52 el delantero, que bajan a

20 si equipa tracción total y, por tanto, un motor delantero para apoyar al trasero–. Pero nos faltaba algo importante: tocarlo, sentarnos, sentirlo...

El EV6 en cuestión es una unidad de preserie. Está en Europa protagonizando una gira que le ha llevado a recalar en Madrid, donde cinco periodistas tenemos el privilegio de conocerlo el mismo día que Rafa Nadal, embajador de la marca desde 2003, ve el coche en directo por primera vez. Y aunque se declara fascinado por su Stinger, es probable que en pocos meses se sienta a los mandos del nuevo crossover eléctrico de Kia. Nos preguntó por la potencia del GT, pero reconoció haber visto ya el video donde este ‘familiar’ eléctrico de cinco plazas y 585 CV ‘se pule’ a un Lamborghini Urus, un Mercedes-AMG GT,

▶ Maletero trasero de 520 litros, ampliable a 1.300. Y delante, ‘camuflado’ bajo una tapa que parece del motor, hay otro de 52 litros –20 solo en los EV6 AWD, como el de la foto–.



un Porsche 911 Targa 4 o un Ferrari California T.

Dejamos al tenista mallorquín a sus cosas y nos centramos en el EV6, cuyo puesto de conducción convence, pues el acceso es bueno y los asientos son cómodos y sujetan. La consola sobreelevada nos pone a mano el botón de arranque o la rueda selectora del cambio, y queda cerca la pantalla táctil central de 12 pulgadas, ligeramente orientada hacia el conductor. También nos gusta que el volante incorpore el botón de selección de modos de conducción y que tenga levas para elegir el nivel de fre-

no regenerativo entre los seis disponibles: ninguno, niveles de 1 a 3, función i-Pedal y el modo automático que tiene en cuenta el tráfico del entorno. Según la marca, activando el i-Pedal será casi prescindible el uso del pedal de freno.

Y el conductor puede ver datos e indicaciones del navegador ampliadas en el parabrisas gracias al Head-up Display de realidad aumentada.

Si pasamos a la segunda fila, el espacio se multiplica, pues le medimos 131,5 centímetros de anchura al nivel de las caderas, 91,5 de altura al techo y unos impresionan-



◀ Los asientos delanteros son muy cómodos, y todo queda a mano: consola, pantalla táctil central... Detrás, lo más reseñable es la amplitud –80,5 centímetros para las piernas con un conductor de 1,75 al volante–, aunque las rodillas quedan altas.



tes 80,5 centímetros de hueco longitudinal con un conductor ‘ibérico’ al volante. Lástima que el suelo quede alto en relación a la banqueta, pues eso

obliga a llevar las rodillas algo elevadas, y sin que los muslos toquen el asiento.

La calidad general es realmente buena –no extraordina-

◀ El salpicadero consta de sendas pantallas de 12 pulgadas, una muy configurable con la instrumentación y otra, táctil, para el infoentretenimiento. Hay levas y se ofrece un equipo de audio Meridian.

ria, pues se recurre a plásticos duros en varias zonas, aunque algunos proceden de reciclaje y eso es algo a valorar–, y en el diseño prima la funcionalidad, con detalles como las dos salidas de aire traseras, una en cada montante.

En cuanto a la toma de carga, no sabemos si su ubica-

ción en la esquina trasera es la ideal, pero se le perdona por la facilidad que da el EV6 para recargar, pues admite tensiones de 400 y 800 voltios, y con sus funciones V2L y V2V permite, respectivamente, alimentar aparatos eléctricos o cargar otros vehículos a una potencia de hasta 3,6 kW.

◀ La trampilla de carga va en la esquina trasera derecha, y a la toma de corriente alterna podemos fijar un adaptador para ‘coger’ corriente.



CON LA CARGA ULTRARRÁPIDA DE 800 VOLTIOS PODRÁ RECARGARSE LA BATERÍA DEL 10 AL 80 POR CIENTO EN SOLO 18 MINUTOS



MULTI-AIR MODE ES UNA NUEVA TECNOLOGÍA DE CLIMATIZACIÓN QUE CREA UN FLUJO DE AIRE MÁS SUAVE CON SALIDAS DIRECTAS E INDIRECTAS



COMODIDAD PARA TODO TIPO DE CONDUCTORES
El Nuevo Tucson incorpora asientos delanteros y traseros con calefacción, y asientos delanteros refrigerados. Además, ofrece el climatizador de tres zonas y estrena la tecnología Multi-Air Mode, que consiste en una combinación de salidas de aire directas e indirectas para el aire acondicionado y la calefacción que crean un ambiente interior más agradable gracias a un flujo de ventilación más suave.

Comodidad integral

La cuarta generación del Tucson supone una revolución en diseño y tecnología, y eso tiene su traducción en el capítulo del confort, la funcionalidad o el bienestar a bordo, pues se maximiza el espacio y se cuida hasta el mínimo detalle, desde la calidad de materiales hasta la climatización.

MÁS AMPLIO QUE NUNCA
El Nuevo Tucson ofrece una capacidad de maletero de hasta 620 litros, o de 1.799 con los asientos plegados. La segunda fila se puede abatir en una proporción 40:20:40 con solo presionar un botón, o de forma remota para mayor comodidad.

Un primer factor de confort es la amplitud, y el Nuevo Tucson despunta al respecto pues el aumento de dimensiones –20 milímetros más de largo, 15 más de ancho y 10 más de batalla– revierte en mayor habitabilidad, como demuestran

los 26 milímetros extra de espacio para piernas en las plazas traseras. Y, a la vez, crece la capacidad del maletero: 620 litros con las cinco plazas en uso y hasta 1.799 si plegamos los asientos, operación sencilla porque el versátil respaldo di-

visible en secciones 40:20:40 se coloca en posición horizontal con solo presionar un botón o de forma remota. Y con el sistema Walk-in, el conductor puede deslizar y reclinar el asiento del pasajero mediante un botón ubicado en el respaldo para mejorar la comodidad de los ocupantes de los asientos delanteros y traseros.

Pero, además, otros ingredientes contribuyen a ese panorama integral de confort. Como la innovadora tecnología Multi-Air Mode, que mediante una combinación de salidas de aire directas e indirectas para la climatización crean un ambiente interior más agradable gracias a un flujo de ventilación más suave. Y el control de temperatura de tres zonas permite que los pasajeros traseros puedan personalizar también una temperatura específica en la segunda



▲ La nueva pantalla táctil de 10,25 pulgadas gestiona la climatización y otras funciones.

tion) de similar medida y que ocupa la parte central del vehículo. 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, lo que convierte al Tucson en el primer modelo de la marca con una consola con pantalla táctil completa.

Y contribuyen a crear una atmósfera de bienestar, pero también de funcionalidad, elementos como el sistema de sonido premium de la firma KRELL, que consigue una experiencia de sonido mejorada, o la plataforma de carga inalámbrica en la consola central, los puertos USB delanteros y traseros, la iluminación ambiental personalizable con 64 colores y 10 intensidades...

Asimismo, los clientes del Nuevo Tucson pueden elegir entre tres acabados para el interior: negro monotonico en tela o cuero; bitono negro y gris musgo en tela o cuero, y el paquete de color Teal, que ofrece

asientos de cuero negro con costuras en color verde azulado en asientos, reposabrazos y palanca de cambios.



▲ El Nuevo Tucson es 20 milímetros más largo y 15 más ancho, y su distancia entre ejes es 10 milímetros mayor. El resultado, más amplitud.

Regreso al futuro

MG regresa a la actividad con una de las gamas más eficientes del mercado, como este aparente SUV eléctrico de corte urbano que presume de un tacto general muy agradable, un motor de 143 CV, una autonomía solvente y está equipado de manera más que generosa.

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

Siempre es motivo de alegría la llegada de una nueva marca al mercado. Y más aún si regresa una firma como la británica MG, legendaria en el tiempo, con historia detrás y futuro por delante. Y se reinventa apostando claramente por una electrificación que gana puntos, adeptos y oferta día tras día. MG lleva práctica-

PRECIO CON CAMPAÑAS 22.000 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+ Dotación de serie. Tacto general agradable. Apetitudes y autonomía en ciudad. Precio final.</p>	<p>- Toma de carga sin iluminación. Sin reposacabezas central trasero. Faros halógenos.</p>

mente año y medio comercializándose con éxito en países como Reino Unido, Países Bajos, Noruega, Dinamarca, Alemania... Y ahora llega a España con un híbrido enchufable, el MG EHS, y con nuestro protagonista, este ZS EV totalmente eléctrico. Y la oferta se ampliará antes de que finalice el año con el MG 5 y el Marvel R, otros dos eléctricos puros, el primero con carrocería fa-



miliar y el segundo en forma de un dinámico SUV de corte deportivo.

Centrándonos en el ZS EV, se trata de un SUV del segmento B que nos ha sorprendido gratamente. En primer lugar por el precio, pues se puede adquirir desde 22.000 euros ajustándonos a promociones, Plan Move III y achatarramiento, una tarifa muy

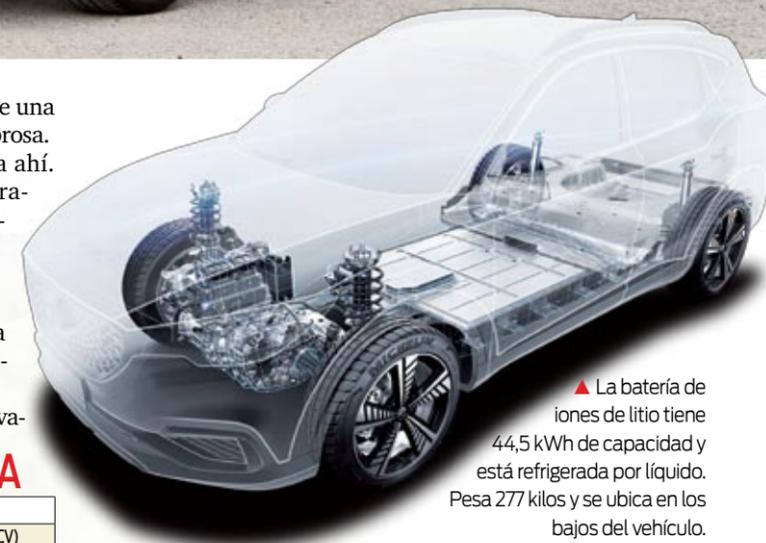
atractiva porque incluye una dotación de serie asombrosa.

La cosa no se queda ahí. Confieso que no esperaba un vehículo tan equilibrado, confortable, agradable y tan bien rematado en su interior. Quizás por eso ofrezca hasta siete años de garantía.

El ZS EV llega para riva-

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	105 kW
Potencia máxima	105 kW (143 CV)
Par máximo	353 Nm (36,0 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros / traseros	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1491
La./An./Al. (mm)	4.314 / 1.809 / 1.644
Maletero (l)	448
Neumáticos	205/60 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	44,5 kWh
Peso de la batería (kg)	277
De 0 a 100 km/h (s)	8,2
Vel. máxima (km/h)	140
Consumo mixto (kWh)	18,6
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	263
Alcance máximo urbano WLTP (km)	428
Cargador a bordo	6,6 kW
Tiempo de recarga C (del 20 al 80 %)	40 minutos (a 50 kW)
Precio con campañas	22.000



▲ La batería de iones de litio tiene 44,5 kWh de capacidad y está refrigerada por líquido. Pesa 277 kilos y se ubica en los bajos del vehículo.



◀ La toma de carga está en el frontal y admite 50 kW en corriente continua. No tiene iluminación y hay que agacharse para encontrar el conector.

lizar con modelos como Peugeot e-2008, Hyundai Kona Eléctrico o Mazda MX-30, por poner algunos ejemplos. Diseñado en Reino Unido, llama la atención por sus proporciones, ideales para moverse por la ciudad y, a la vez, ofrecen-

do un amplio habitáculo para compartir con la familia.

Combina plásticos duros con materiales acolchados, perfectamente ensamblados, el cuadro de mandos ofrece información clara y super-completa, y la pantalla táctil



RANGO DE ACCIÓN LA AUTONOMÍA DE ESTE B-SUV SE ESTIRA HASTA LOS 428 KILÓMETROS AL CIRCULAR EXCLUSIVAMENTE POR CIUDAD



EL INTERIOR RESULTA AGRADABLE, ESTÁ BIEN REMATADO Y ES AMPLIO, Y PRESUME DE UNA DOTACIÓN DE SERIE REALMENTE GENEROSA



► La pantalla táctil de 8 pulgadas con navegador es de serie, el cuadro de mandos es muy fácil de leer y el mando giratorio que gestiona el cambio resulta muy sencillo.



▲ En marcha el ZS EV ofrece un tacto muy agradable y confortable. Su hábitat natural es la ciudad y sus alrededores, e incluso puede afrontar pistas de tierra sin demasiada dificultad. Su motor de 143 CV ofrece un gran rendimiento y mueve con soltura los 1.491 kilos que pesa.

de 8 pulgadas es compatible con Android Auto y Apple CarPlay, e incluye navegador de serie. Y algo que se agradece:

la climatización se gestiona desde fuera de esa pantalla, con mandos propios para resultar más intuitiva.

La ergonomía es buena, sin grandes alharacas, y detrás hay espacio más que suficiente. Además, la plaza central

se beneficia de un piso prácticamente plano y el maletero conquistará a cualquiera por los 448 litros que ofrece. Nos

SEGURIDAD MG PILOT DE SERIE Y CINCO ESTRELLAS EURONCAP

La seguridad es un aspecto vital en cualquier modelo nuevo que llegue al mercado. Y en este sentido, el MG ZS EV cumple con nota. De entrada, conquista las ansiadas cinco estrellas en las duras pruebas de colisión realizadas por EuroNCAP, un prestigioso aval en este capítulo. Y las consigue gracias al excelente grado de protección que otorga a sus ocupantes en caso de accidente. Sin embargo, también suma puntos en su avanzada y generosa oferta en cuanto a asistentes de conducción se refiere. Porque, por ejemplo, toda la gama incorpora en su dotación de serie el denomin-

nado MG Pilot, que incluye una batería de funciones de alerta y advertencia que sirven de apoyo al conductor. Entre ellas ofrece una frenada de emergencia activa que reconoce tanto a vehículos como a ciclistas y peatones. También contempla

un asistente de cambio de carril involuntario con función de mantenimiento de la trayectoria, un control de cruceo adaptativo, un asistente de velocidad con función de atascos, el reconocimiento de señales de tráfico o las luces de

carretera inteligentes. El acabado superior Luxury añade elementos como un control de ángulos muertos, la alerta de tráfico cruzado en la zaga, un monitor de presión del aire en los neumáticos o el control de descensos.



▲▲ El interior es amplio y se remata con una calidad percibida realmente buena. El maletero ofrece una capacidad de 448 litros y el piso se puede situar a dos alturas. No hay reposacabezas central trasero.

hubiera gustado que los faros fueran de LED –sólo lo es la luz día– y que la iluminación interior contara con un punto en las plazas traseras o en la guantera...

Este modelo se impulsa con un motor eléctrico que rinde 143 CV y que se alimenta con la energía que le proporciona una batería de iones de litio, de 44,5 kWh, ubicada en los bajos del vehículo y rebajando el centro de gravedad del conjunto.

Desde la consola central podemos elegir entre los perfiles de conducción Eco, Normal y Sport, y también se puede escoger entre tres niveles de intensidad de la frenada regenerativa. Su enfoque es urbano, donde la autonomía alcanza hasta 428 kilómetros. Si nos movemos fuera de la urbe el rango de acción es de 263 kilómetros, más que suficiente para las exigencias de uso diario o alguna escapada cercana de fin de semana.

La toma de carga está en el frontal, y con corriente continua –admite hasta 50 kW–, en apenas 40 minutos almacena hasta un 80 por ciento

de la capacidad de la batería. En un ‘wallbox’ de 7,4 kW la operación se completará en 7 horas.

El tacto del ZS EV es muy agradable. Gira en poco espacio, la dirección está perfectamente asistida –2,7 vueltas de volante–, la suspensión se muestra confortable pero limita buena parte de los balances de la carrocería, frena progresivamente y su rendimiento convence: 3,1 segundos de 0 a 50 km/h, y recupera con energía, sobre todo en modo Sport. La velocidad está limitada a 140 km/h –llega a 160 de marcador– para no comprometer la autonomía.

En ciudad nos hemos movido con un consumo de 15,7 kWh/100 km, que se incrementa hasta los 19 circulando por autovía. Y MG homologa un consumo medio de 18,6 kWh/100 km.

La gama contempla dos acabados, Comfort –22.000 euros– y Luxury –24.079–. Y la dotación de serie es super-completa, tanto a nivel de seguridad –ver cuadro– como de confort o infoentretenimiento. Aquí, brilla con luz propia.



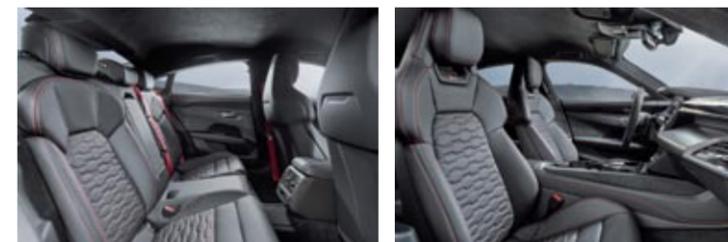
▲ Puede cargar a una potencia de hasta 270 kW con su tecnología de 800 voltios. En 22 minutos llena hasta el 80 por ciento.

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	E-TRON GT	RS E-TRON GT
Potencia motor delantero	175 kW (238 CV)	175 kW (238 CV)
Potencia motor trasero	320 kW (435 CV)	335 kW (456 CV)
Potencia máxima total	350 kW (476 CV)	440 kW (598 CV)
Potencia máxima boost	390 kW (530 CV)	475 kW (646 CV)
Par máximo total	630 Nm (64,3 mkg)	830 Nm (84,7 mkg)
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, 2 vel.	Automática, 2 vel.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.989 / 1.964 / 1.413	4.989 / 1.964 / 1.396
Coefficiente aerodinámico Cx		0,24
Maletero delantero (l)		81
Maletero trasero (l)		405
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio
Capacidad batería (útil)	86 kWh	86 kWh
Capacidad batería (total)	93 kWh	93 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,1	3,3
Vel. máxima (km/h)	245	250
Consumo mixto WLTP (kWh/100 km)	19,9	20,6
Autonomía media WLTP (km)	488	472
Cargador a bordo	11 kW	11 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	23 minutos (a 270 kW)	23 minutos (a 270 kW)
Precios desde... (euros)	104.500	143.500



▲▲ A primera vista, la gran diferencia respecto a otros Audi es que la segunda pantalla del sistema de climatización se sustituye por unos mandos tradicionales. Espacio interior notable y asientos excelentes.



El '0' que apasiona

Audi cambia la percepción de los eléctricos con este e-tron GT, capaz de procurar las mismas –o mejores– sensaciones que un modelo de combustión equivalente. Rápido, dinámico, divertido, prestacional... El e-tron GT convierte la electrificación en apasionante.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

«Este es el coche con cuatro aros mejor construido de la historia». Lo afirma José Miguel Aparicio, director general de Audi en España, haciéndose eco de lo que dicen los ingenieros de la marca. Y un servidor añade «...por el momento». Porque afirmaciones categóricas como esta tienen poca vigencia en una marca que tiene en la vanguardia su razón de ser. Pero a día de hoy no hay duda de que este e-tron GT marca un punto de inflexión, pues combina por

PRECIO DESDE 104.500 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Rendimiento, prestaciones y comportamiento. Calidad de acabado. Tecnología.</p>	<p>-</p> <p>Visibilidad trasera. Acceso al maletero profundo. Plaza central trasera testimonial. Precio.</p>

primera vez eficiencia, sostenibilidad y dinamismo con una carrocería más clásica –hasta ahora todos los e-tron

apostaban por un perfil SUV que penaliza el dinamismo–, que lo bordará en comportamiento dinámico.

Con dos motores –uno en cada eje, y tracción quattro, por tanto–, un reparto de pesos de 50/50 en cada eje y unas baterías bajo el piso que garantizan un centro de gravedad aún más bajo que en el R8, su aplomo no está a la altura de cualquiera. Añade suspensión neumática que rebaja la altura de la carrocería 2 centímetros entre la configuración más alta y más baja, dirección a las cuatro ruedas para máxima maniobrabilidad o diferencial autoblocante o unos frenos que de serie son de acero en el e-tron GT, de carburo

de tungsteno en el RS y, opcionalmente, carbocerámicos.

Los motores son síncronos de imanes permanentes: en el eje delantero de 238 CV, y en el trasero, 435 CV para el e-tron GT y 455 para el RS. Eso se traduce en unas prestaciones de quitar el hipo, con un '0-100' de 4,1 segundos en el e-tron GT y de solo 3,3 segundos en el RS. Y con velocidades máximas de 245 y 250 km/h. Ambos disponen

de una batería de iones de litio con 85 kWh y una autonomía media WLTP de 488 y 472 kilómetros, respectivamente.

Si sobre el papel brilla, sobre el asfalto es aún mejor. Subimos en el e-tron GT, que al arrancar nos devuelve una enorme suavidad, tanto en su rodar como en su silencio de marcha –tiene sonido artificial que simula el rendimiento del motor, tanto hacia el exterior como en el interior–

o la progresividad con la que se mueve. La ruta nos lleva por carreteras de curvas con buen asfalto, donde brilla por una estabilidad a toda prueba, un empuje sorprendente y un confort de marcha sobresaliente. Su bajo centro de gravedad le 'agarra' a la carretera. Y es un tiro, con aceleraciones fulgurantes e instantáneas. La dirección tiene la dureza y precisión justas, y los frenos –con gran capacidad de regenera-

ción– son magníficos, sin ese tacto artificial de otros eléctricos. Dispone de cuatro modos de conducción, donde el Dynamic saca el mayor carácter. Aunque para disfrutar de todo el rendimiento nos haría falta un circuito. El resultado en cuanto a consumos no es descabellado y cerramos los 76 kilómetros del recorrido con un gasto de 23,7 kWh.

La segunda parte viene de la mano del e-tron GT RS, más deportivo aún, pero sin ser radical, porque tanto uno como otro pueden ser, perfectamen-



▲▲ El maletero, profundo y con boca estrecha, ofrece 405 litros. Y delante hay otros 81 bajo el capó.

te, nuestro coche de todos los días. La diferencia en prestaciones es inapreciable para un conductor normal, y habría que llevarlo muy al límite para sacarle todo el jugo. Pero nos lo pasamos en grande y confirmamos que si la movilidad eléctrica es esto, nos apuntamos. En el recorrido con el RS, con una orografía más favorable, rebajamos el consumo a 21,2 kWh; una cifra asumible –no tanto el precio– para un eléctrico que garantiza kilómetros apasionantes.



EL MÁS BARATO EN EUROPA, PUES NO HAY UN ELÉCTRICO QUE SE PUEDA ADQUIRIR POR 9.550 EUROS APLICANDO DESCUENTOS Y AYUDAS

El precio justo



Dacia está dispuesta a 'reventar' el mercado de los eléctricos con el Spring, un pequeño urbanita sin emisiones de 44 CV, con cuatro plazas y una autonomía de 230 kilómetros que no esconde su condición 'low cost' para ofrecer un precio imbatible. El nuevo rey de la ciudad.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Tras el éxito del Logan en 2005 y del Duster en 2010, Dacia pretende reventar de nuevo el mercado con el Spring, su primer vehículo eléctrico. Este aprendiz de SUV de enfoque urbano mide apenas 3,73 metros y su gran baza será el precio: desde 9.550 euros. En esa tarifa se contempla el Plan Moves III, el achatarramiento de un vehículo y la financiación con la marca, pero el coste final acaba de golpe con el mantra de que los eléctricos son caros.

Dicho esto, el Spring es barato porque sólo contempla lo estrictamente necesario, tanto en calidad como en equipamiento, donde no esconde su condición 'low cost'. Si a eso añadimos un motor eléctrico modesto, de 33 kW (44 CV), y una batería de apenas 27,4 kWh de capacidad, el presupuesto se ajusta al máximo.

Su diseño llama verdaderamente la atención. Se rodea de protecciones, las llantas parecen de aleación—son tapacubos de plástico—, monta barras en el techo y faros día de LED—los principales son halógenos—, la altura al suelo es de 151 milímetros y su peso en orden de marcha es de sólo 970 kilos, casi una broma para un eléctrico.

Al acceder al interior siguen las rebajas. El volante no se regula en altura ni en profundi-

La plataforma apuesta por el motor eléctrico delante y la batería ubicada bajo el asiento trasero.



dad, y todos los plásticos son duros y de aspecto pobre, pero bien rematados. El cuadro de mandos es digital y presen-

ta una pantalla central de TFT de 3,5 pulgadas que ofrece información del ordenador de viaje.

Se nota que es un vehículo estrecho y pequeño cuando accedemos detrás. Hay que inclinar en exceso la cabeza para entrar, el espacio para las piernas es justito—pero válido—, la altura al techo es suficiente y la anchura también es buena, ya que sólo se ofrece con cuatro plazas, pues tres adultos no cabrían detrás. Mejor van las cosas cuando abrimos el portón del maletero, ya que ofrece 270 litros, un volumen



Ágil y coherente por la ciudad, su potencia es suficiente para la urbe y su consumo es muy comedido.

La toma de carga se sitúa en el frontal y admite recargas de corriente continua de hasta 30 kW. Los grupos ópticos son muy originales, de LED para la luz día y halógenos para el resto de funciones.



Sólo mide 3,73 metros, pero una de sus mayores bazas es la capacidad del maletero. Ofrece un volumen de 270 litros, más que sus rivales directos.

Comenzamos la ruta, que consta de 53 kilómetros por el centro de Madrid y sus alrededores, incluida una incursión por la carretera de El Pardo. Es un ciudadano ejem-

plar cuando el tráfico es denso y las calles estrechas, se aparca en cualquier sitio—gratis en superficie por su etiqueta 0—y gira en nada: 9,6 metros de diámetro para dar la vuelta.

La dirección está superasistida, ideal para el entorno urbano, y no serán un problema en ese hábitat las 3,4 vueltas de volante entre topes. Muy agradable en esas condiciones, los recortes también llegan en forma de unos frenos de tambor traseros, que en ciudad y con los límites de velocidad establecidos no son para nada un problema. Delante monta discos ventilados.

Su rendimiento es más que suficiente en la ciudad y su entorno; pero lejos de esos escenarios sufrirá. La autonomía alcanza los 230 kilómetros—305 en ciudad—, y por tanto no habrá que cargarlo todos los días. La toma de energía se sitúa en la parte frontal y admite cargas en corriente continua de hasta 30 kW. De hacerlo así, en 56 minutos nos permitirá almacenar hasta un 80 por ciento de su capacidad. En un 'wallbox' de 7,4 kW, en 4 horas y 51 minutos se cargará por completo.

Sin embargo, Dacia recomienda la denominada carga Green-up. En una monofásica de 3,7 kW necesitaremos 8 horas y media para completar la carga totalmente, y si lo hacemos en el enchufe de toda la vida, de 2,3 kW, la operación superará las 13 horas. Por tanto, no es imprescindible instalar un 'wallbox', aunque sí recomendable. La batería está refrigerada por aire y tiene una garantía de 8 años o 120.000 kilómetros.

muy superior al de sus rivales, tipo Seat Mii. Y debajo todavía ubica una rueda de repuesto 'normal'. Eso sí, el respaldo posterior es de una pieza.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	33 kW
Potencia máxima	33 kW (44 CV)
Par máximo	125 Nm (12,8 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros / traseros	Discos ventilados / Tambores
Peso en vacío (kg)	970
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.734 / 1.579 / 1.516
Maletero (l)	270 / 620
Neumáticos	165/70 R14
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	27,4 kWh
Peso de la batería (kg)	186
De 0 a 100 km/h (s)	19,1
Vel. máxima (km/h)	125
Consumo mixto (kWh)	11,9
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	230
Alcance máximo urbano WLTP (km)	305
Cargador a bordo	De 2,0 a 6,6 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	56 minutos (a 30 kW)
Precios desde... (euros)	18.615

SPRING CARSHARING Y CARGO. Las necesidades de movilidad evolucionan, y por eso el Spring contará en 2022 con dos versiones específicas. La primera estará enfocada al mercado del vehículo compartido. Y lo hará con el Spring Carsharing, que tendrá un acabado específico y se beneficiará de su bajo coste de uso y la amplia experiencia que el Grupo Renault tiene en ese campo.

La segunda será el Spring Cargo, un vehículo comercial de dos plazas ideal para el reparto profesional en la llamada 'última milla' del centro de la ciudad. Detrás de la mampara de rejilla ofrece 820 litros y una carga útil de hasta 325 kilos.



INTERIOR PEQUEÑO Y DIGITALIZADO EN SU INFORMACIÓN



◀ El cuadro de mandos digital y la pantalla táctil de 7 pulgadas son llamativos, y contrastan con la 'modestia' del mando giratorio que gestiona el cambio.



cisamente, y por eso nos sorprende cuando los expertos nos dicen que su media homologada es de 11,9 kWh.

La gama presenta dos niveles de acabado, Comfort y Comfort Plus. El primero

▼ El habitáculo es modesto y estrecho, pero no hay problema porque ofrece sólo cuatro plazas.



ofrece de serie elementos como una frenada de emergencia en ciudad, un asistente de arranque en pendiente, aire acondicionado, limitador de velocidad, cuatro elevallas eléctricas, sensores de luces, ordenador de a bordo y llamada de emergencia. El superior añade el sistema multimedia Media NAV con pantalla táctil de 7 pulgadas con replicación del smartphone, sensores de aparcamiento traseros, cámara de visión posterior y pintura metalizada.

El precio recomendado del Spring Comfort es de 18.615 euros, y 20.115 el Comfort Plus. Aplicando el Moves III bajan a 12.050 y 13.120 euros, respectivamente, y con acharramiento y financiación, a 9.550 y 10.620 euros. Ahora ya sí resulta imbatible...

La frenada regenerativa no es demasiado intensa, y si activamos el programa Eco alargaremos un 10 por ciento la

autonomía porque la potencia se reduce a 31 CV. Siguen siendo válidos en la urbe. Terminamos el recorrido

y el ordenador de viaje refleja un consumo medio de 12,0 kWh. No hemos realizado una prueba de miniconsumo pre-

MY DACIA
El Spring, desde el smartphone

El sistema multimedia es muy intuitivo e incluye una pantalla táctil de 7 pulgadas compatible con Android Auto y Apple CarPlay por cable. También dispone de control por voz, desde un mando en el volante, que nos da acceso al asistente iOS de Google del smartphone. Eso desde dentro. A distancia, y gracias a la aplicación MY Dacia, desde el teléfono móvil podremos geolocalizar el coche, conocer su estado de 'salud' o programar de manera remota la carga de la batería o la preclimatización del interior. Aquí no hay rebajas.



PRECIO **14.000 €**

EMISIONES OFICIALES: DESDE **118 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Versión con etiqueta ECO. Versatilidad interior. Opción 4x4. Nuevas tapicerías más sostenibles.

DEBE MEJORAR

- Motores ruidosos. No dispone de opción de cambio automático.



◀ La nueva gama del Fiat Panda está disponible con cinco acabados, sobre tres terminaciones básicas: Life, Sport y Cross.

La historia continúa

Con un precio de lanzamiento de 8.990 euros, Fiat reposiciona la gama Panda con nuevos acabados e introduce ligeros cambios estéticos.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

Para seguir escribiendo su historia de éxito tras 40 años en el mercado, Fiat realiza una actualización en la gama Panda que incluye leves modificaciones exteriores –paragolpes, ópticas y llantas– e interiores –volante, zona alta del salpicadero y asientos–, pero no afecta a la parte mecánica, donde el protagonismo sigue siendo para el motor Mild Hybrid, que le permite disponer de etiqueta ECO. Un tres cilindros 1.0 de gasolina que rinde 70 CV perteneciente a la familia FireFly, y que cumple la normativa Euro

6D Final. Asocia un motor eléctrico BSG –generador de arranque integrado en la correa– que permite recuperar la energía al frenar y al desacelerar, almacenando la que produce en una batería de litio de 11 Ah. Ésta rinde una potencia de 3,6 kW y actúa para arrancar el motor en las paradas y aportar una mayor capacidad al acelerar, lo que le hace mucho más eficiente que su antecesor, el 1.2 Fire de 69 CV. Emite hasta un 30 por ciento menos de CO₂, homologando un consumo medio de 5,5 l/100 km. En nuestra toma de contacto pudimos realizar un recorrido por ciudad

donde demostró su perfecta adaptación al ritmo de arranque-parada del tráfico. Ofrece una rápida puesta en marcha, con una diligente salida y una respuesta briosa desde bajo régimen, aunque no muestra un tacto refinado en su funcionamiento, moviéndonos en una media urbana de 6,1 l/100 km. Y lleva asociada un cambio manual de 6 velocidades.

La versión Cross 4x4 dispone de un motor más potente, un 0.9 de dos cilindros sobrealimentado que rinde 85 CV y un par máximo de 145 Nm a 1.900 rpm. Sí, porque el Panda mantiene la versión con

tracción total, muy ágil para desplazarse en firmes de poca adherencia como en zonas rurales o estaciones de esquí. El reparto de par se distribuye electrónicamente entre ambos ejes y entre cada rueda.

La gama se articula en cinco niveles de equipamiento sobre tres opciones básicas: Life –Panda y City Life–, Sport –de aspecto más dinámico– y la variante Cross –City Cross y Cross–. Todas con novedades de equipamiento. El nuevo Fiat Panda se pone a la venta con un atractivo precio de lanzamiento, desde 8.990 euros, con 3 años de garantía y mantenimiento.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 HYBRID	0.9 T. TWINAIR
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	2, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	875
Potencia máxima (CV/rpm)	70 / 6.000	86 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	9,4 / 3.500	14,8 / 1.900
Tracción	Delantero	Total
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventil./ Tambores	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	175/65 R15	175/65 R15
Peso (kg)	1.055	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.653 / 1.643 / 1.551	3.653 / 1.643 / 1.551
Volumen maletero (l)	225	225
Capacidad depósito (l)	38	35
De 0 a 100 km/h (s)	13,9	12,7
Velocidad máx. (km/h)	164	164
Consumo mixto (l/100 km)	4,9	6,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	118	153
Precios desde... (euros)	14.000	23.400



◀ Dentro, nuevo sistema Uconnect con pantalla táctil de 7 pulgadas –18 centímetros– y tapicerías bicolor realizadas con materiales sostenibles.



ACCESIBLE DE VERDAD FIAT OFRECE PRECIOS A PARTIR DE 15.900 EUROS PARA EL NUEVO TIPO COMO CAMPAÑA DE LANZAMIENTO

La familia crece



Fiat ha renovado el Tipo con ligeros detalles estéticos y de equipamiento, y con una oferta de motores totalmente actualizada, reestructurando la gama en cuanto a terminaciones, e incluyéndose además una nueva variante con carrocería de estilo crossover, denominada Cross.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

Por fuera, el renovado Tipo se distingue por ligeros retoques estéticos, centrados especialmente en su frontal. Ahora, por ejemplo, monta luces LED y muestra el nuevo logotipo de Fiat sobre una parrilla rediseñada, que está dotada de un obturador activo que se cierra para reducir el consumo y las emisiones. De esta forma alcanza más rápidamente la temperatura óptima del motor para abrirse cuando sea necesario para aprovechar todo el flujo de aire. También, como detalle diferenciador, dispone de un catálogo de nuevas llantas de aleación de 16 o 17 pulgadas, con acabado diamantado y nuevos diseños. Y además añade dos nuevos colores de carrocería: Azul Océano y Naranja Paprika.

Todos estos cambios están visibles en los tres tipos de carrocería que ya estaban disponibles –sedán, hatchback de cinco puertas y familiar Sport Wagon–, a los que se une una



◀ Toda la gama Tipo ha sido objeto de mejoras, con retoques estéticos en su frontal, y se ha repositionado la oferta de motores. A las variantes sedán, hatchback y SW se une ahora el Cross.

nueva variante Cross, de estilo crossover y mayor recorrido de suspensiones, pues aumenta la altura libre al sue-

lo en 37 milímetros. Incorpora elementos distintivos de tipo crossover para la protección de la carrocería, como

las barras de techo, molduras en los pasos de rueda y taloneras, y parachoques con protecciones en color aluminio, así como los escudos inferiores delante y detrás.

En el interior también hay novedades para toda la gama. Detalles diferenciadores como un nuevo volante y un sistema de climatización optimizado. También incorpora una instrumentación con pantalla TFT de 7 pulgadas configurable, en lugar del panel de instrumentos analógico convencional. La pantalla central táctil, que aumenta



gundos. Además, dispone de unas suspensiones cómodas y muestra un tacto agradable de conducción, desde una posición adecuada al volante, en donde la nueva pantalla digital TFT transmite mayor información que la anterior de tipo analógico, ofreciendo una lectura rápida. Y con un menú completo y de fácil uso de la pantalla central.

El nuevo Tipo ha ampliado el número de asistentes a la conducción (ADAS), pudiendo disponer de sistemas como el de reconocimiento de señales de tráfico, el asistente de velocidad inteligente,



◀ Mejoras interiores como nuevo volante, tapicerías y la nueva pantalla central de hasta 10,25 pulgadas. E incorpora instrumentación digital.

su tamaño de 18 a 26 centímetros –10,25 pulgadas–, y estrena un sistema de conectividad Uconnect 5 mejorado para utilizar las funciones de Apple CarPlay o Android Auto sin cables y con perfiles personalizables. También dispone ahora de cargador inalámbrico para el smartphone y puerto USB en las plazas traseras.

Y la oferta de motores se ar-

ticula a partir de ahora sobre tres opciones más eficientes y con un rendimiento superior. Sendos turbodiesel Multijet 1.3 y 1.6, con 95 CV y 130 CV de potencia respectivamente, y el nuevo motor tricilíndrico de gasolina 1.0 GSE T3 de 100 CV perteneciente a la familia FireFly Turbo, con un consumo medio y unas emisiones considerablemente bajas: 5,6 l/100 km y 130 g/km



▲ La nueva variante Cross incorpora elementos de protección clásicos en los crossover, ampliando además su altura al suelo en 37 milímetros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 T3	1.3 MULTIJET	1.6 MULTIJET
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.248	1.598
Potencia máxima/rpm	100 CV / 5.000	95 CV / 3.750	130 CV / 3.750
Par máximo/rpm	19,4 mkg / 1.500	20,4 mkg / 1.500	32,7 mkg / 1.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tambores	Disc. vent./Tambores	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/60 R16	215/55 R17	215/55 R17
Peso (kg)	1.410	1.465	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.386 / 1.802 / 1.556	4.386 / 1.802 / 1.556	4.386 / 1.802 / 1.556
Volumen maletero (l)	440	440	440
Capacidad depósito (l)	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	12,2	13,8	10,5
Velocidad máx. (km/h)	183	173	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,7	4,2	4,6
Emisiones CO ₂ (g/km)	130	117	122
Precios desde... (euros)	24.250	25.350	27.400

de CO₂. Su par máximo es de 190 Nm, que entrega a solo 1.500 rpm, en lugar de a las 4.500 rpm del anterior motor de gasolina 1.4 de 95 CV. Un propulsor sobrealimentado, con una respuesta notable y muy lineal hasta alcanzar regímenes altos, siempre asociado a un cambio manual de 6 velocidades. Un funcionamiento adecuado para el tráfico lento, pero suficientemente enérgico para circular por carretera a buen ritmo, siendo capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 12,2 se-

el control de carril o el sistema de alerta por cansancio, entre otros. Ya incorporados de serie según el acabado, en una gama que gira en torno a dos terminaciones: Life, con tres niveles de equipamiento: Tipo, City Life y Life. Y Cross, con dos niveles de acabado –City Cross y Cross–, pero solo con carrocería hatchback.

Para su lanzamiento, Fiat ofrece un precio muy competitivo, que parte de los 15.900 euros con financiación. Y con una garantía incluida de tres años.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.4 E-HYBRID
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.395
Potencia máx. (CV/rpm)	150/5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5/1.550-3.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	85 kW (115 CV)
Par	330 Nm (33,7 mkg)
Potencia máxima total	245 CV
Par máximo total	40,8 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. DSG, 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./ Discos
Peso orden de marcha (kg)	1.868
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.735/1.839/1.685
Maletero (l)	610
Capacidad del depósito (l)	45
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,0 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	7,5
Velocidad máx. (km/h)	205
Vel. máx. eléctrica (km/h)	140
Consumo mixto (l/100 km)	1,6
Emisiones CO2	43 g/km
Alcance en eléctrico (km)	49
Tiempo de recarga	3 h 33' (a 3,6 kW)
Precios desde... (euros)	46.370



Ecología racional

El Tarraco e-Hybrid es el primer SUV enchufable de Seat, y también un vehículo de calidad que recomendaríamos a muchas familias, pues permite alternar usos eléctricos a diario con viajes de larga distancia. Y presume de prestaciones, dinamismo, amplitud... Es decir, apetecible de verdad.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

No sabemos si es muy ecológico tener dos coches –el ‘de siempre’ para viajar y uno eléctrico para usos cotidianos y trayectos urbanos– cuando hay vehículos capaces de afrontar cualquier tarea que le encomendemos, ya sea desplazarse sin emisiones o viajar cientos de kilómetros parando solo a repostar gasolina muy de vez en cuando. Los híbridos enchufables son la solución más racional para un

usuario medio español que disponga de un punto de carga eléctrica, y Seat incrementa ahora su oferta PHEV con el Tarraco e-Hybrid, su primer SUV enchufable y dotado de una mecánica moderna pero que ya nos resulta familiar por ser usada en otros modelos del Grupo Volkswagen. Porque asocia un 1.4 TSI de gasolina con 150 CV a un motor eléctrico de 115 CV, totalizando 245 CV y 400 Nm. Cifras de nivel, idóneas para mover un conjunto de 1.868 kilos. Aunque

sabemos lo bien que empuja esta misma mecánica PHEV en su variante de 204 CV totales, y no habríamos visto mal un Tarraco e-Hybrid con esa potencia.

Deseos o ensoñaciones a un lado, lo cierto es que el Tarraco e-Hybrid de 245 CV ahora lanzado va de cine, como demuestran los 7,5 segundos para acelerar hasta 100 km/h.



El Tarraco e-Hybrid conserva la rueda que permite elegir modo de conducción entre Confort, Eco, Sport e Individual. Pero a la derecha de la palanca de cambio incluye dos botones específicos: s-Boost y e-Mode.



Y nos encanta su disposición a alternar usos eficientes con otros más dinámicos. Porque al arrancar, si tiene carga en su batería de 13 kWh –podemos cargarla en un enchufe doméstico en 5 horas, o en un ‘wallbox’ de 3,6 kW en 3 horas y media– empieza circulando en modo eléctrico, y con esos 115 CV de potencia sin emisiones ya se mueve bien, alcanzando incluso los 140 km/h. Además, si pulsamos el botón e-Mode –algo oculto a los ojos del conductor, pues va a la derecha del cambio– podremos elegir en-

Las recargas, solo con corriente alterna, y hasta 3,6 kW: 3 horas y media, y listo. El maletero cubica 610 litros.



tre Hybrid Auto –el sistema decide a qué motor o motores recurrir– e Hybrid Manual, y éste ya permite reservar la carga de la batería que haya en ese instante o, incluso, recargarla en marcha.

Junto al e-Mode hay un segundo botón, el novedoso s-Boost, que sirve para lo contrario: disponer de toda la potencia conjunta, lo que se traduce en reacciones ya muy serias. Porque el Tarraco e-Hybrid no solo presume de prestaciones, sino que goza de una puesta a punto que calificaríamos de deportiva, y que incluso genera auténtica diversión al volante en tramos de curvas. Pero nos habría gustado que hubiese una variante

con cuatro ruedas motrices de cara a salidas ‘off road’ o usos invernales, posibilidad técnica que no contempla ninguno de los PHEV del consorcio teutón dotados de plataforma MQB.

Y el SUV de Seat convence asimismo por su calidad general, el completo equipamiento de sus acabados Xcellence y FR o su amplitud, pues las cinco plazas son muy cómodas –el sistema híbrido es incompatible con la tercera fila– y los 160 litros de maletero que se ‘pierden’ dejan el volumen para el equipaje en 610 litros, lo que no está nada mal.



PRECIO	DESDE 46.370 €
EMISIONES DE CO ₂ : 43 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Etiqueta 0. Prestaciones hasta en modo eléctrico. Deportividad. Amplitud. Calidad y equipamiento.	Solo de cinco plazas. No disponible con tracción total. Botones e-Mode y s-Boost ‘escondidos’.



SEAT HOMOLOGA UN GASTO MEDIO DE GAS DE 3,9 KG/100 KM EN EL LEÓN 5P CON CAJA DSG, Y EN NUESTRO TEST MEDIMOS AÚN MENOS: 3,5



▲▼ Los tres depósitos de GNC suman 17,3 kilos, y con ese gas podremos cubrir casi 500 kilómetros. A cambio, el maletero se reduce a 300 litros en el León de cinco puertas, y a 480 en el Sportstourer.



▲ Interior de calidad, y con instrumentación específica para conocer consumos, autonomía...

El gas tiene sentido

Además de ofrecer los 'clásicos' motores diésel y de gasolina, Seat ha electrificado la gama de su nuevo León con versiones de hibridación suave eTSI y los híbridos enchufables e-Hybrid. Y, con buen criterio, extiende la gama con la mecánica 1.5 TGI de gas natural, un referente de la economía.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Con el gas natural comprimido a precios en torno a 80 céntimos por kilo, las cuentas cuadran perfectamente, pues el nuevo León 1.5 TGI homo-

loga una media de 3,7 kg/100 km -3,9 si lleva cambio DSG-, y eso supone costes de uso un 30 por ciento más bajos que los de un diésel o un 50 por ciento inferiores a los de un gasolina. De hecho, solo mover-

se en coche eléctrico sale más barato en términos energéticos; pero siempre que ese eléctrico lo carguemos con tarifa doméstica. Además, no hay eléctrico capaz de rivalizar en precio con nuestro protagonista,

pues el León de GNC más asequible -Style, cinco puertas y cambio manual- cuesta 26.520 euros, que bajan a 20.050 incluyendo descuentos. O sea, imbatible en economía. Y en la práctica cumple lo

prometido, pues en un test por vías de todo tipo con bastantes travesías intermedias se conformó con 3,5 kg/100 km. Eso son 2,80 euros cada 100 kilómetros, pero también supone que con los 17,3 kilos de GNC que admiten los tanques -dos bajo el maletero y uno bajo la banqueta trasera- podremos hacer casi 500 kilómetros. Y,

por si agotamos el gas, hay un depósito con 9 litros de gasolina a modo de 'reserva' para hacer otros 120 ó 150 kilómetros, pues la marca homologa un gasto de gasolina de 5,7 l/100 km con caja manual y 6,0 con la atrayente DSG.

Y además de ahorro, disfrutaremos de agrado de uso, prestaciones más que correc-

tas, una destacable calidad general y el ejemplar equilibrio confort-comportamiento de cualquier León. Lástima que el maletero pierda volu-

men o que la red de estaciones de GNC siga teniendo lagunas en ciertas regiones, aunque en grandes urbes y rutas esenciales la cosa ya está mejor.

► El repostaje de gas es casi tan rápido como el de gasolina, pero hoy solo hay 103 estaciones en España.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TGI 5P	1.5 TGI SPORTSTOURER
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 5.000-6.000	130 / 5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 1.400-4.000	20,4 / 1.400-4.000
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 v. / Aut. DSG, 7v.	Automática DSG, 7 vel.
Frenos del/tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	205/50 R17	205/50 R17
Peso en orden de marcha (kg)	1.382 (DSG: 1.411)	1.457
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.368/1.799/1.456 (FR: 1.442)	4.644 / 1.799 / 1.456
Volumen maletero (l)	300	480
Capacidad depósito (l)	9 (GNC: 17,3 kg)	9 (GNC: 17,3 kg)
De 0 a 100 km/h (s)	9,8 (DSG: 9,6)	9,9
Velocidad máx. (km/h)	203	203
Consumo mixto (kg/100 km-l/100 km)	3,7 - 5,7 (DSG: 3,9 - 6,0)	3,9 - 6,0
Emissiones CO ₂ (g/km)	102 (DSG: 107)	108
Precios desde... (euros)	26.250	29.110

PRECIO DESDE **26.250 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **102 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Consumo. Economía de uso asombrosa. Agrado y prestaciones. Precios y gama. Etiqueta ECO.	Crecimiento de la red de gasineras algo lento. Poca reserva de gasolina. Reducción del maletero.

GAMA SOSTENIBLE DE SEAT CON DOS Y CUATRO RUEDAS

El Tarraco e-Hybrid de mecánica híbrida enchufable y el León TGI de GNC/gasolina -disponible con dos carrocerías, dos tipos de cambio y tres niveles de acabado- son las últimas incorporaciones a una familia de productos que Seat denomina 'Gama Sostenible', y que no solo incluye modelos como los Ibiza 1.0 TGI y Arona 1.0 TGI -ambos rinden 90 CV y pueden funcionar con el GNC almacenado en dos depósitos que suman 13,8 kilos de ese gas-, el León e-Hybrid -híbrido enchufable con 204 CV y hasta 66 kilómetros de alcance eléctrico- o los León eTSI -1.0 de 110 CV y 1.5 de 150 CV, ambos con hibridación suave Mild Hybrid-, sino que también abarca al sector de las dos ruedas, donde la compañía española apuesta

por Seat MÓ, una nueva marca de micromovilidad urbana cuyo producto estrella es el eScooter 125, disponible por 6.250 euros -4.950 con el plan MOVES III- y que cuenta con un motor eléc-

trico de 7 kW -la potencia pico es de 9 kW- con el que alcanza 95 km/h y pasa de 0 a 50 km/h en 3,9 segundos. Y su batería de 5,6 kWh permite una autonomía de 137 kilómetros. Pero Seat MÓ

ofrece también los patinetes eléctricos eKickScooter 25 y 65 -399 y 799 euros, respectivamente-, el primero con 65 kilómetros de autonomía urbana -pesa 19 kilos-, y con 25 el segundo -12 kilos-.



▲► En primer plano, los dos recién llegados a la gama Seat junto a otros modelos que presumen de sostenibilidad, como los Ibiza y Arona TGI, los León eTSI y e-Hybrid, y los Seat MÓ eléctricos: el patinete y el scooter.





SE HA MEJORADO EL AISLAMIENTO AERODINÁMICO Y DE LOS PASOS DE RUEDA PENSANDO EN LA CIRCULACIÓN ELÉCTRICA, MÁS SILENCIOSA

Todo generosidad



Toyota ya ofrecía un híbrido enchufable, el Prius Plug-in, pero ahora redobla su apuesta en el boyante segmento de los '0 Emisiones' con su Rav4 Plug-in, de imponentes argumentos: 306 CV, tracción total, 75 kilómetros de autonomía eléctrica... Un gran SUV para las familias 'eco friendly'.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Si hay una marca que sabe de híbridos, ésa es Toyota. Y aunque algunos piensen que se ha 'dormido' con los híbridos enchufables, lo cierto es que en 2008 ya disponían de un Prius Plug-in, y todas las generaciones de ese modelo han contado desde entonces con una versión dotada de esa tecnología; aunque su apuesta por los PHEV en Europa se ha retrasado hasta que la firma nipona ha visto maduro el mercado.

El actual Prius, de hecho, solo se ofrece ya en versión Plug-in –desde 33.900 euros–, aunque ahora toda la atención se centrará en el Rav4 Plug-in recién lanzado, pues hablamos del SUV más vendido en el mundo durante los últimos años y de una variante con una relación especialmente favorable entre lo que pagamos –con el actual descuento, 49.500 euros en versión

Advance, 52.500 el Advance Plus y 58.500 el Style Plus– y lo que recibimos a cambio, empezando por esa etiqueta 0

de la DGT que tantas ventajas reporta en la gran ciudad. Porque de eficiencia sabe lo suyo, ya que homologa un consu-

mo medio WLTP de 1,0 l/100 km y unas emisiones de CO₂ de 22 g/km, valores sorprendentes para un todocamino de



Podemos elegir entre el acabado Advance y el Style Plus, éste con llantas de 19 pulgadas.

PRECIO DESDE 52.500 €

EMISIONES DE CO₂: 22 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Etiqueta 0. Tracción total. Potencia. Amplitud. Desde 49.500 con descuento. Autonomía EV.

DEBE MEJORAR

En modo EV no se activa el motor de gasolina al acelerar a fondo. Tacto del cambio. Balanceo.

4,60 metros y casi dos toneladas de peso en orden de marcha. Y es que la batería de 18,1 kWh –muy grande en comparación con la de sus rivales– da para cubrir 75 kilómetros de media en modo eléctrico –98 en ciclo urbano–, lo que ajusta muchísimo las cifras de homologación. En este sentido, Toyota afirma que el consumo medio con batería descargada es de 6,6 l/100 km, solo un



poco más que los 5,7 del Rav4 Hybrid 'no enchufable', que se conforma con 222 CV.

Y es que aquí son 84 CV más, exactamente 306, y con ese poder bajo el pie no debe extrañar que acelere de 0 a 100 km/h en 6 segundos exactos. Hasta el punto de invitarnos a pensar que 'anda' demasiado, pues ni por filosofía de producto –un SUV familiar– ni por puesta a punto del chasis –al límite la suspensión peca de blanda y consiente cierto movimiento de carrocería– era necesario llegar tan alto. Pero, ya que lo tenemos, disfrutémolo, y solventemos maniobras de adelantamiento a camiones en un suspiro; que eso también es seguridad.

Y nadie debe pensar, además, que el Rav4 Plug-in va

Una rueda en la consola permite elegir entre los modos de conducción Normal, Eco y Sport. Y en torno a ella, tres botones: uno para el modo Trail, más 'campero', y los ligados a la circulación eléctrica o híbrida.



Mientras que el 2.5 de gasolina gana un poco de genio –7 caballos más respecto a los 178 del Hybrid– y el propulsor eléctrico trasero conserva

La generosa batería, de 18,1 kWh, puede cargarse en dos horas y media porque admite hasta 6,6 kW. Y en un enchufe doméstico se tardan siete horas y media. El maletero cubica 520 litros, contando los 30 bajo el piso.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.5 HYBRID
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.487
Potencia máx. (CV/rpm)	185 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	23,2 / 3.200-3.700
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia (del./tras.)	182 / 54 CV
Par (del./tras.)	270 / 121 Nm
Potencia máxima total	306 CV
Par máximo total	N.d.
Tracción	Alas 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. CVT
Frenos del./tra.	Discvent./Discvent.
Peso en vacío (kg)	1.910
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.600/1.855/1.685
Maletero (l)	520 / 1.604
Capacidad del depósito (l)	55
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	18,1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,0
Velocidad máx. (km/h)	180
Vel. máx. eléctrica (km/h)	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,0
Emisiones CO ₂	22 g/km
Alcance en eléctrico (km)	75
Tiempo de recarga	2 h 30' (a 6,6 kW)
Precios desde... (euros)	52.500

mal o es torpe, pues durante nuestra toma de contacto por carreteras y caminos vallisoletanos comprobamos que admite un uso 'alegre', ya que los frenos responden siempre –cuatro discos ventilados–, la dirección es bastante rápida, la tracción total evita pérdidas de motricidad y el conjunto se apoya con bastante nobleza incluso al límite. Para esas tareas extremas, el cambio automático de variador no parece el mejor aliado, sobre todo si hemos agotado la batería y encomendamos todo a los 185 CV del motor 2.5 de gasolina –un cuatro cilindros con respuesta bastante progresiva–, pues entonces cada acelera-

ción fuerte se traduce en ruido mecánico 'mejorable'. Por contra, en su faceta más turística el Rav4 Plug-in convence plenamente. Puede que el diseño interior no sea el más moderno –Toyota suele ser conservadora en esto–, pero todo está en su sitio, el manejo de funciones es intuitivo y la calidad general –más robustez que refinamiento– aprueba con nota. Un cuentavueltas, todo sea dicho, no vendría mal. Y el SUV japonés es amplio y no pierde demasiado maletero respecto a las versiones híbridas convencionales, pues pasa de 580 a 520 litros –490 por encima del suelo de carga y 30 por debajo–.

Y además de ese botón para optar entre eléctrico e híbrido, hay otro muy útil para guardar la carga de la batería que haya en ese instante o, incluso, aumentarla en marcha de cara a un uso eléctrico posterior.

SOLO UNA VERSIÓN CON 408 CABALLOS. EN VOLVO NO SE PLAN TEAN, AL MENOS POR AHORA, LANZAR UNA VARIANTE MENOS POTENTE



▲ No pierde maletero respecto a las versiones de combustión –413 litros–, y bajo el capó delantero ofrece 31 litros.



◀ Estrena sistema operativo de Google, muy intuitivo y con aplicaciones conocidas por todos que se manejan por voz.

▶▶ No cambian ni dimensiones ni habitabilidad. Tampoco el diseño interior, aunque ahora ya no tiene botón de arranque. La parrilla frontal va cerrada, en el color de la carrocería. El techo negro es de serie.



Máxima eficacia

El primer eléctrico de Volvo brilla por lo mismo que sus compañeros de gama: tecnología, seguridad, comportamiento, prestaciones... Pero también, y sobre todo, por su funcionalidad y sencillez de uso. El XC40 Recharge es un eléctrico sin complicaciones y muy eficaz.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La racionalidad ha sido uno de los pilares de cualquier producto escandinavo, y en concreto de Volvo. En sus coches las cosas están bien pensadas, ordenadas, donde deben estar. Y en su funcionamiento siempre se trata de hacerlo sencillo para el conductor. Así, con un par de minutos en el interior de un Volvo la sensación es que es tu coche de toda la vida.

Con esa filosofía la casa sueca afronta también su primer eléctrico, el XC40 Recharge –se llama igual que la versión híbrida enchufable pero añade el ‘apellido’ eléctrico puro–, con el que va a marcar las pautas en la movilidad eléctrica; y entre esas pautas, facilitar la vida a los clientes con una sencillez de uso y manejo que viene bien con este salto a otra tecnología de propulsión. Máxima simplicidad en todo: solo una variante mecánica, con dos motores –uno por eje–



▲ Cargando a su capacidad máxima de 150 kW, en 33 minutos llena el 80 por ciento y en 40 minutos, entera. De serie lleva una toma de 11 kW.

de 150 kW para generar 408 CV y 660 Nm de par instantáneo que permiten pasar de 0 a 100 km/h en solo 4,9 segundos, con una velocidad máxima de 180 km/h, la habitual

en la marca. Tampoco hay complicaciones en el uso del coche. No hay niveles de configuración de la regeneración de la frenada, ni distintos modos de conducción... La frenada tiene dos posiciones: con el e-Pedal activado, con lo que se conduce con un solo pedal –en cuanto levantamos el pie del acelerador el coche frena, lo que regenera mucha batería–; mientras que si desactivamos el e-Pedal, el freno se comporta como en un coche normal y regenera menos batería. Y sin modos de conducción, pues no hay posibilidad de adaptar el funcionamiento del coche a las exigencias del conductor, y es él el que automáticamente decide y ajusta para lograr el mejor rendimiento.

Una última facilidad de la que no hemos hablado, y que va a ser norma desde ya en todos los Volvo: la forma de interactuar con el coche a través de su sistema de infoentretenimiento. Asociada con Google, Volvo integra todos los servi-

cios del gigante tecnológico en sus coches, y con solo conectar el teléfono con el vehículo tenemos acceso a todos los servicios de Google. Dices ‘Hey Google’ y puedes seleccionar una ruta con Google Maps, obtener información del tiempo o las noticias, buscar un pun-

to de recarga o poner música. Todo sin manos y sin necesidad de aprender el funcionamiento de nuevos aparatos o sistemas.

Esa simplicidad se demuestra en carretera. Para empezar, no hay botón de arranque, basta insertar la D o la R en el selector de marchas para que el coche se ponga en marcha. Y a partir de ahí solo hay que acelerar, girar el volante y frenar –o levantar el pie del freno si el e-Pedal está activado– para disfrutar al máximo del XC40 Recharge eléctrico puro. Y la verdad es que la sencillez de la propuesta engancha. El coche es pura suavidad, tanto en el rodar como en el silencio de marcha. Los 408 CV nos permiten ir ‘andando’ o, si pisamos con decisión el acelerador, catapultarnos para hacer adelantamientos fulgurantes o para subir de velocidad en un abrir y cerrar de ojos.

Su estabilidad es excelente gracias al bajo centro de gravedad, al llevar las baterías bajo el suelo. Enlaza curvas sin rechistar, con un ‘feeling’ muy



▲ La batería –tiene 8 años o 160.000 kilómetros de garantía– va bajo el suelo, lo que baja el centro de gravedad y logra un gran comportamiento.

dinámico y con una dirección que es magnífica –se puede optar por una mayor dureza o más suavidad–. Y los frenos, cuando los usamos, ofrecen un tacto excelente.

En cuanto al consumo, los 23,1 kWh/100 km medidos no son una cifra descabellada, pues el recorrido, por carreteras de curvas en la sierra de Madrid, ha sido a ritmo ligero. Con ese gasto, la autonomía real rondaría los 320 kilómetros.

El XC40 Recharge se ofrece con dos niveles de acabado, y ya desde el más básico el equipamiento de serie es completísimo, sobre todo en seguridad, con City Safety, Pi-

lot Assist, advertencia de cambio de carril, aviso de carretera resbaladiza y luces de emergencia, control de alerta del conductor, control de descenso de pendientes, sistema de alerta de tráfico cruzado o reconocimiento de señales.

Está disponible desde 52.285 euros. Y para que sea aún más fácil dar el paso, Volvo ofrece un pack de servicios que incluye 3 años de garantía, 3 años de mantenimiento y 3 años de seguro a todo riesgo con el que el precio parte de 54.623 euros. Cifras a las que se pueden descontar las ayudas del Plan Moves III, que pueden llegar a 7.000 euros si achatarramos un vehículo.

PRECIO DESDE 52.285 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Sencillez de uso. Comportamiento dinámico. Seguridad. Calidad de acabado.	Adaptación al e-Pedal. Anchura de la banqueta trasera. Precio. Falta una versión menos potente.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	408 CV
Potencia máxima	300 kW (408 CV)
Par máximo	660 Nm (67,3 mkg)
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	2.188
La./An./AL (mm)	4.425 / 1.863 / 1.647
Maletero del. / tras. (l)	413-1.290 / 31
Neumáticos	235/50 R19 255/45 R19
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	78 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,9
Vel. máxima (km/h)	180
Consumo mixto (Wh/km)	N.d.
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	418
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Cargador a bordo	11 kW
Tiempo de recarga C (del 20 al 80 %)	33 minutos (a 150 kW)
Precios desde... (euros)	52.285

El Golf más práctico

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

Si tienes la suerte de poder desembolsar 35.000 euros en un coche nuevo, un universo de posibilidades se abre ante tus ojos. Si lo que buscas es algo polivalente y que presuma de espacio, seguro que le habrás echado el ojo a algún otro SUV, o incluso a un familiar. Pero no hay nada que llegue al nivel de este Caddy, un auténtico 'vale para todo'.

Seguro que esa tarifa te ha descolocado. Y no es para menos, porque por 32.730 euros tienes un Tiguan 2.0 TDI 122 CV, mientras que por 35.870 euros—sin ayudas—puedes dar el salto al mundo eléctrico y apostar por un ID.4 Pure con

344 kilómetros de autonomía. Y no digamos ya si sales fuera de la firma alemana.

Hay que reconocer que el Caddy no es para todos los bolsillos, pero es el mejor Caddy de toda la historia—es la quinta generación— porque, para comenzar, nace de la plataforma MQB, la misma que usa el último Golf. Ese pequeño detalle hace que pueda contar con

hasta 19 asistentes a la conducción de última generación—alguno de ellos, de serie—, y con avanzados sistemas multimedia con pantallas táctiles de hasta 10 pulgadas, que, como la instrumentación Digital Cockpit, son opcionales.

De serie, este acabado Outdoor equipa una pantalla táctil de 8,25 pulgadas, desde la que se controla absolutamente to-

do, porque los botones físicos brillan por su ausencia, ya que incluso han 'borrado del mapa' el habitual mando circular para las luces. Debido a ello, todo requiere algo de práctica, pues hasta el climatizador se activa desde esa pantalla. Más nos han gustado los botones del volante, que son más intuitivos que los táctiles empleados en Golf o Tiguan.

Si necesitas espacio para viajar con 'la casa' a cuestas; o si eres de los que disfrutan de sus aficiones al aire libre o de escapadas de fin de semana en familia, este Caddy va a cumplir de sobra con tus exigencias... y mucho más. Ahora nace de la plataforma MQB usada en el Golf, y estrena la última tecnología y motores más que solventes, aunque a un precio prohibitivo.

Si valoras el espacio no hay objeción posible, porque cinco adultos viajarán sin problema ninguno... o siete, ya que es un extra la tercera fila de asientos. También abundan los huecos portaobjetos, pero ninguno de ellos tiene tapa para ocultarlo del ojo ajeno. En ese enorme interior no hay plásticos mullidos, aunque sus ajustes

son soberbios. Aún así tiene muchos detalles a mejorar. Y es que los Outdoor equipan un techo panorámico fijo—de 1,4 metros cuadrados— sin cortina interior, las ventanas de las puertas correderas son fijas, tiene una banqueta trasera 'tradicional' con respaldo abatible 60:40 y sin ajuste longitudinal—en algunos rivales hay



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Por 35.000 euros puedes comprarte 'lo que quieras'. Pero si necesitas espacio y no deseas renunciar a un acabado de primera, a lo último en tecnología, a una elevada seguridad activa y pasiva, a una combinación motor-cambio digna de un 'premium' o a una dinámica de turismo, ya te digo que no hay nada como el Caddy.

PRECIO **34.775 €**

EMISIONES DE CO₂: **136 G/KM**

■ NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

■ Amplitud y versatilidad interior. Tecnología. Plataforma MQB. Comportamiento dinámico. Prestaciones y consumo. Motor 2.0 TDI. Hasta siete plazas.

DEBE MEJORAR

■ Precio muy elevado. Techo solar sin cortina. Ventanas laterales traseras fijas. Equipamiento de serie justo. Sin etiqueta ECO. Ausencia de mandos físicos.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



▲ El maletero es una auténtica caverna. Sorprende que no haya tres asientos individuales, que darían más juego. Y estos se pueden extraer, porque no se ocultan en el piso. Hay que aparcar a 90 centímetros de la pared para abrir el portón trasero. Las dos puertas laterales correderas son de serie.



◀ 819 KILÓMETROS SIN PARAR PESE A SUS 1.722 KILOS, SU 1,80 DE ALTURA, EL CAMBIO AUTOMÁTICO O UN MOTOR DE DOS LITROS, EL CADDY TIENE UN GASTO MUY CONTENIDO DIGITAL COMO UN GOLF DE SERIE, PANTALLA DE 8,25 PULGADAS. Y EN OPCIÓN, UNA DE 10 PULGADAS, ADEMÁS DE CUADRO DIGITAL. LOS BOTONES DESAPARECEN



▲ Desaparece hasta la habitual ruleta de luces, que deja paso a este mando táctil. El climatizador y todas las funciones se controlan desde su pantalla central.



▲ Solo la guantera principal y una pequeña a la izquierda del volante tienen tapa, porque el resto de huecos van abiertos. Asientos cómodos, mucho espacio, sensacionales acabados... Estos mandos del volante son más intuitivos que los táctiles usados por el Tiguan o el Golf. Y hay levas de cambio.



▲ No hay palanca ya, sino un selector. Y podemos elegir entre modos D y S.

tres asientos individuales que incluso se ocultan bajo el piso-, las salidas de aire traseras se pagan aparte junto al apoyacodos delantero... Detalles que algunos pasarán por alto, pero después de pagar 35.000 euros muchos esperarán más.

Pero hay que romper una lanza a su favor gracias a unos cómodos asientos –AGR ergo-Comfort para el conductor– y a un maletero con 1.213 litros de volumen hasta la zona alta de sus respaldos traseros. Diáfano –mide 97 centímetros de fondo, 118 de ancho y 63 de alto hasta la bandeja–, a él se accede por un gran portón que incluso puede tener luces LED para iluminar esa zona.

Requiere distancia detrás para abrirlo por completo, porque la práctica luna de apertura independiente también se relega a la lista de opciones.

Ese puesto de conducción recuerda poderosamente al del Golf, y su posición al volante no te hará pensar que es un Caddy. Más alto que un turismo, ofrece una mayor visibilidad y un acceso más cómodo, lo que muchos agradecerán.

Debajo del capó del Caddy Outdoor se esconde un motor 2.0 TDI, que para minimizar los óxidos de nitrógeno ahora tiene incluso doble inyección de AdBlue –tiene un depósito con 15 litros de este aditivo–. Con sus 122 CV, es la opción diésel más potente –llegará

más tarde un TGI de 130 CV y un híbrido enchufable, con etiquetas ECO y 0, respectivamente– y se asocia a un cambio DSG7, opcional por 2.180 euros. Pero ya puestos, es una solución perfecta por la comodidad que transmite en uso urbano y por la despreocupación a la hora de viajar. Luce un diminuto selector del tipo 'by wire', pero sin modo secuencial, pues para eso están las levas del volante.

Nada hace pensar que viajes en un 'derivado de industrial', porque se ha cuidado especialmente la insonorización y porque todo funciona como si fuéramos en un Golf. El 2.0 TDI es muy agradable y mueve con gran agilidad sus

1.722 kilos. No es un peso pluma, pero no parece pesado.

Sorprende que Volkswagen haya equipado a esta versión con Launch Control, que permite arañar unas décimas de segundo al acelerar. Pero, curiosamente, no cuenta con un selector de modos de conducción, y pese a la plataforma MQB, no ofrece suspensión activa. Cierto es que no es un Golf GTI, sino un Caddy, pero con este sistema se mejoraría su comportamiento dinámico, que por otra parte es realmente sensacional para un vehículo que mide 1,80 metros de alto. Su eje delantero es una maravilla, ayudado por una dirección bastante directa –2,6 vueltas entre topes–, pero



▲ La plataforma MQB conlleva importantes mejoras en el nuevo Caddy. Una de ellas es que ahora goza de un comportamiento de primera.

el eje trasero está pensado para lo que está pensado, y es algo seco al viajar sin carga.

Y aunque nuestra unidad equipaba neumáticos de in-

vierno, cumplió con nota a la hora de frenar.

Con el cambio DSG7 suma la función 'inercia', que engrana punto muerto cuan-

do dejamos de acelerar. Punto muerto, porque al no tener tecnología híbrida de 48 voltios no apaga el motor, como sí hacen los eTSI. Y por ello este Caddy no tiene etiqueta ECO. Aún así, araña todo lo posible al consumo, nada disparatado y con una media real de 6,1 l/100 km. Y en viajes por carretera, los 50 litros que caben en su depósito cunden.

Hay que agradecer también a Volkswagen el uso de un motor con dos litros de cilindrada, pues aquellos que suelen viajar con la familia a costas apreciarán ese puntito extra frente a los motores 'downsizing' de algunos rivales. Y en caso de necesitar más energía, en esta ocasión solo hay

que hundir su pedal derecho para que el DSG7 solucione la papeleta, ejecutando operaciones de recuperación y adelantamientos como si nada.

El nuevo Caddy incluso equipa airbag central delantero o faros Full LED. Pero, aún así, su dotación de serie es justa. O, mejor dicho, tiene una lista de opciones casi infinita; tanto, que contempla acceso manos libres, todo tipo de sistemas multimedia, control de velocidad activo, sensores de ángulo muerto... elementos que acabarán encareciendo un producto que, ya de por sí, parece alejado del gran público. Pero que no tiene rival a la hora de hablar de espacio, confort o tecnología.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI
Disposición	Delantero trasversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	122 CV/2.750-4.400
Par máximo/rpm	32,6 mkg/1.600-2.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, DSG 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.D.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, de tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, con barra de torsión, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	215/55 R17
Marca	Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.722
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	14,1
Número de plazas	5

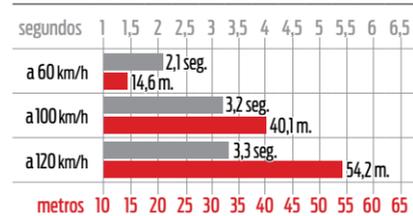
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables			▶
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8,25 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Iluminación ambiental LED			▶
Faros LED	▲		
Pilotos LED			▶
Aparcamiento asistido			▶
Techo panorámico fijo	▲		
Selector de modos de conducción		▼	
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático	▲		
Llantas de aleación	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Airbag central delantero	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Sensores de aparcamiento			▶
Anclajes Isofix en segunda fila	▲		
Alarma			▶

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	186 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,6
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,8 (N.d.)
Recorriendo (metros)	189
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,4
1.000 m desde 40 km/h en D	30,4
De 80 a 120 km/h en D	8,3
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,6
Conducción dinámica	10,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,7
A 140 km/h de cruceo	7,8
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	819
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja / velocidad media	6,7 / 4,9
Media de velocidad alta / velocidad muy alta	4,5 / 5,4
Ciclo combinado	5,2

FRENOS



SONORIDAD



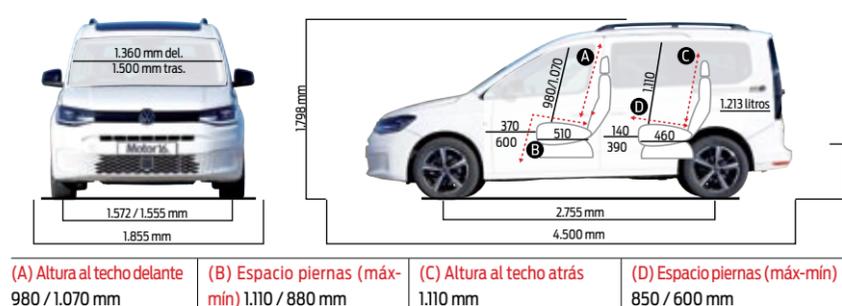
EN COMPARACIÓN CON...



	VOLKSWAGEN CADDY OUTDOOR 2.0 TDI 122 CV DSG7	CITROËN BERLINGO SHINE 1.5 BLUEHDI 130 CV EAT8	FORD TOURNEO CONNECT TITANIUM 1.5 TDCI 120 CV AT8	VOLKSWAGEN GOLF VARIANT LIFE 2.0 TDI 115 CV DSG7
Precio	34.775 euros	29.300 euros	28.112 euros	34.630 euros
Cilindrada	1.968 cc	1.499 cc	1.499 cc	1.968 cc
Potencia	122 CV / 2.750-4.400 rpm	130 CV / 3.750 rpm	120 CV / 3.600 rpm	115 CV / 2.750-4.250 rpm
Par máximo	32,6 mkg / 1.600-2.500 rpm	30,6 mkg / 1.750 rpm	27,5 mkg / 1.750-2.500 rpm	30,6 mkg / 1.600-2.500 rpm
Cambio	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumo	5,2 l/100 km	5,6 l/100 km	6,4 l/100 km	4,6 l/100 km
Emisiones	136 g/km CO2	147 g/km CO2	169 g/km CO2	120 g/km CO2
Autonomía	961 kilómetros	892 kilómetros	937 kilómetros	978 kilómetros
Vel. máxima	186 km/h	184 km/h	170 km/h	202 km/h
0 a 100 km/h	N.d.	11,0 segundos	13,3 segundos	10,5 segundos
Maletero	1.213 litros (sin bandeja)	597 litros	1.209 litros (sin bandeja)	611 litros
Dimensiones	4.500 / 1.855 / 1.798 mm	4.403 / 1.848 / 1.800 mm	4.425 / 1.835 / 1.819 mm	4.633 / 1.789 / 1.498 mm
Batalla	2.755 mm	2.785 mm	2.662 mm	2.669 mm
Diámetro giro	11,4 metros	10,8 metros	11,3 metros	11,1 metros
Depósito comb.	50 litros	50 litros	60 litros	45 litros
Peso	1.722 kilos	N.d.	1.687 kilos	1.459 kilos
A favor	Su amplitud interior es soberbia, y contar con la plataforma MQB le confiere una dinámica de primera y lo último en tecnología o seguridad. Su motor es muy solvente, y el cambio es una maravilla. Anda más que de sobra y consume lo justo.	Similar a Opel Combo Life, Peugeot Rifter o Toyota Proace City Verso, que son sus almas gemelas, sorprende por su amplitud, su versatilidad –tiene asientos individuales detrás y la opción de siete plazas–, su agrado mecánico, su consumo, sus prestaciones, su equipamiento...	Con descuentos se queda en 24.600 euros, y el Titanium tiene un equipamiento muy completo. Realmente espacioso, esconde un motor diésel más que suficiente y una sensacional cambio automático de 8 marchas. Lo hay con carrocería larga también.	Con 611 litros de maletero, ampliables a 1.642, el Golf Variant es una alternativa clara. Muy amplio y muy cómodo, tiene materiales de mayor calidad que el Caddy y su dinámica es la de un turismo. Y con menos potencia, corre más y gasta mucho menos.
En contra	Su alto precio resulta difícilmente justificable, más cuando su dotación de serie no es tan generosa como debería. Tiene detalles a mejorar, así como una segunda fila de asientos más tradicional que la de sus rivales.	Si tenemos en cuenta descuentos hay más de 11.000 euros de diferencia, que relucen al analizar su acabado o su tecnología: no hay faros Full LED, ni cuadro digital... Si viajas con carga, el 1.5 BlueHDi no es tan voluntarioso como el 2.0 TDI.	El Tourneo Connect es el más veterano de su segmento, y eso se nota en su presentación interior –muchos botones físicos– o en materia de asistentes a la conducción. Es el que menos corre y el que más consume.	Aunque amplio, no ofrece la funcionalidad o el espacio de sus rivales. Su equipamiento de serie tampoco es para tirar cohetes, y no es barato. Tiene detalles a mejorar, como algunos mandos sin iluminar y menos huecos interiores.



MEDIDAS



EL DETALLE

SIETE PLAZAS Un bus de 4,50 metros

Una de las opciones del nuevo Caddy es la tercera fila, compuesta por dos asientos individuales, exclusiva hasta ahora de los Maxi. Pero se ofrece por 960 euros tanto en los Maxi –4,85 metros de largo– como en este

Caddy 'normal' para aumentar su aforo de cinco a siete, quedando el volumen del maletero reducido a 191 litros. Y cuando no necesites esos dos asientos extra, puedes extraerlos, porque no se ocultan bajo el piso.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,71 euros/km. Coste km total: 0,84 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 153,00 euros/año. Seguro a todo riesgo: 239,00 euros/año con franquicia de 290 euros.

Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora 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

VOLKSWAGEN

Volkswagen-Audi España, S.A. C/ de la Selva. Pol. Ind. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (Barcelona) Tlf: 934 028 967

RED DE POSVENTA

151 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.volkswagen.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBABDA:
37.160 EUROS



Equilibrio perfecto

Probamos la única versión ECO de la gama Q3, que presume de un motor de gasolina de 150 CV asociado a un sistema Mild Hybrid en sus entrañas. Calidad, confort, dinámica y tecnología se dan la mano en nuestro protagonista, que se viste con el deportivo acabado S Line.

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

La gama Q3 ofrece una amplia gama de motorizaciones. Nosotros hemos probado la única versión que porta la etiqueta medioambiental ECO. Y lo hace porque incorpora un sistema de hibridación ligera de 12V que convencerá casi más por las ventajas a la hora de moverse con más libertad por la ciudad que por el ahorro en consumo en general.

Y decimos esto porque cuesta 2.390 euros más que la versión de acceso, con la que comparte motor 1.5 TFSI de 150 CV; eso sí, con cambio manual en lugar del excelente S tronic de nuestra unidad, ya de por sí una razón de compra. Sin embargo, es 890 euros más caro que el 35 TDI S tronic, que tiene la misma potencia y un consumo más bajo, aunque el diésel parece ya 'condenado' de antemano.

Dicho esto, nuestro protagonista es más refinado en su funcionamiento y el propulsor ofrece un abanico de uso más amplio, subiendo hasta las 6.200 rpm si se le apura. Podremos variar ligeramente su personalidad gracias al asistente de conducción con los perfiles Efficiency, Comfort, Auto, Dynamic e Individual. También añade un modo Offroad y un control de desensos, aunque no conviene crecerse más allá de simples

pistas, entre otras cosas porque contempla tracción delantera exclusivamente.

El acabado S line que nos ocupa monta de serie una suspensión más firme, ideal para carreteras viradas, aunque cede de algún punto en confort –lo ideal, si nos lo podemos permitir, es una adaptativa que cuesta 1.245 euros–. Tanto la dirección progresiva, muy directa con sus 2,1 vueltas entre topes, como la transmisión, de siete relaciones con doble em-



▲ Nuestra unidad montaba unas llamativas llantas de 20 pulgadas, que cuestan 2.390 euros. La suspensión es más firme en el S line.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El Q3 tiene una versión PHEV y no renuncia al diésel en su gama como apuestas más eficientes. Sin embargo, la gasolina sigue ganando cuota y esta versión 35 TFSI es la única que porta el sello ECO gracias a su sistema Mild Hybrid. Y es, además, el único modo de disfrutar de sus 150 CV con el cambio S tronic...

brague, convierten al Q3 en un SUV tremendamente dinámico y equilibrado, con un rodar redondo y un buen paso por curva, aunque la electrónica deja jugar lo justo y resulta, incluso, demasiado intrusiva.

El sistema híbrido ligero aporta 12 CV gracias a un pequeño generador eléctrico que se alimenta desde una batería de iones de litio de 12 voltios. Contribuye a ser más refinado al iniciar la marcha y a prolongar el efecto de la navegación 'a vela', disponible con todos



▲▶ La calidad del interior es sobresaliente, y el cambio es de siete relaciones con doble embrague.



◀◀ La habitabilidad es buena y la presentación está totalmente digitalizada de serie.



◀◀ El acabado S line se rodea de detalles más deportivos. El maletero ofrece 410 litros.

los programas, salvo en Dynamic y Offroad. La batería se recarga por efecto de la frenada regenerativa.

El rendimiento del motor es el esperado, solvente para realizar adelantamientos o afrontar trazados con pendiente con la familia. Son 150 CV para mover los 1.605 kilos de peso de nuestra unidad. Y lo hace con notable eficacia pese a ser la motorización de acceso a la gama.

Otra cosa son los consumos. Su condición Mild Hybrid no

reduce en exceso la sed, aunque los 7,1 litros de media registrados durante la prueba no es un cifra descabellada.

Por otro lado, el interior del Q3 es amplio, se remata con exquisita calidad, la banqueta trasera se desplaza longitudinalmente por partes y el maletero es el único aspecto que paga el pato, ya que reduce su capacidad hasta los 410 litros, 120 menos que el resto de la gama debido a la ubicación bajo el piso de la batería de iones de litio.

PRECIO 45.930 €

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

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> Calidad. Tecnología. Habitabilidad y confort de marcha. Tacto general. Dinámica. Etiqueta ECO. 	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducción de consumo insignificante. Electrónica demasiado intrusiva. Menor capacidad de maletero.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 TFSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	52,8 km/h

DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R18
Marca	Hankook

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.605
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.484 / 1.849 / 1.616
Capacidad del maletero (l)	410 / 1.405
Capacidad del depósito (l)	58

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	206 KM/H
------------------	----------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,5
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,0 (9,4)
Recorrido (metros)	148

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,0
1.000 m desde 40 km/h en D	29,2
De 80 a 120 km/h en D	6,9
Recorrido (metros)	197

FRENADAS (en metros)	
Desde 60 km/h	12,7
Desde 100 km/h	35,3
Desde 120 km/h	50,2

CONSUMOS

EN CIUDAD		l/100 km
A 23,9 km/h de promedio		7,9

EN CARRETERA		l/100 km
A 90 km/h de cruce		5,3
En conducción dinámica		10,5

EN AUTOPISTA		l/100 km
A 120 km/h de cruce		7,4
A 140 km/h de cruce		9,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)		7,1

AUTONOMÍA MEDIA		km
Kilómetros recorridos		816

CONSUMOS OFICIALES WLTP		l/100 km
Media de velocidad baja / velocidad media		7,8 / 6,3
Media de velocidad alta / velocidad extra-alta		5,7 / 7,1
Ciclo mixto		6,6

SUS RIVALES



BMW X1 sDrive18i AUT. 136 CV M SPORT

La versión de acceso del X1 monta un motor tricilíndrico de 1,5 litros, tiene tracción delantera y su cambio es también de doble embrague de siete relaciones.

Precio	44.917 €
Maletero	505 l
Consumo 0 a 100 km/h	6,4 l/100km
	9,7 seg.



MERCEDES-BENZ GLA 180 7G-DCT 136 CV AMG LINE

El motor 1.3 es de cuatro cilindros, su cambio es de doble embrague, tiene tracción delantera y es algo más corto que sus rivales. Y su precio es más accesible.

Precio	40.462 €
Maletero	435 l
Consumo 0 a 100 km/h	6,7 l/100km
	9,6 seg.





Resistencia francesa

Pocas marcas siguen ofreciendo motores diésel en sus utilitarios, pero vaya desde aquí nuestro apoyo a una fórmula que muchos usuarios siguen prefiriendo. Y una es Citroën, que en su recién actualizado y personalizable C3 asocia 102 CV a una caja de seis marchas y a un precio atrayente.

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

El C3, renovado en 2020, permite escoger entre motores de gasolina de 83 y 110 CV, y este robusto diésel 1.5 BlueHDI 100 –rinda 102 CV, para ser precisos– ligado exclusivamente a un cambio manual de seis marchas. Mecánica de gasóleo que acapara un porcentaje bajo de las ventas, pero al que vemos bastante sentido si hacemos muchos kilómetros al año. ¿O es que solo pueden ser 'ruterros' los coches grandes y caros? Y ojo, pues ya no hay tanto donde elegir: el C3, sus 'primos' Opel Corsa y Peugeot 208 –con los que no comparte plataforma– y para de contar.

El C3 es, de hecho, el coche más compacto del mercado dotado de motor diésel –por milímetros no alcanza los cuatro metros–, y también uno de los más asequibles, pues con nivel Life Pack se queda en 17.390 euros 'rea-

les'. Aunque nosotros nos hemos ido al extremo opuesto de la gama, ya que el Shine es el más equipado, con una factura de 21.711 euros que ahora baja a 20.660. Razonable porque de serie trae pantalla táctil de 7 pulgadas con navegador y función Mirror Screen –compatible con Android Auto y Apple CarPlay–, climatiza-

dor, sensor de parking trasero, llantas de 17 pulgadas o una correcta dotación de seguridad que podemos completar con opciones a buen precio. Y si antes el C3 ya era muy personalizable, ahora lo es más, pasando de 36 a 97 las posibles combinaciones de diseño entre pinturas de carrocería, colores y grafismos de techo,

los Packs Color o los ambientes interiores. Vamos, que si afinas un poco te puedes hacer un coche muy exclusivo.

Y la renovación de meses atrás, además de variar levemente el diseño exterior, trajo novedades como los asientos Advanced Comfort, con 15 milímetros de espuma bajo la tapicería –frente a los 2 de antes– para optimizar el confort. Pero nos gustaría que el respaldo sujetase más en curvas.

Como resultado, la comodidad general progresa, a lo que contribuye un interior bien aprovechado espacialmente, por más que el hueco para piernas detrás resulte un tanto justo: 64 centímetros con un conductor de 1,75 al volante. Y el maletero pone la guinda, pues sus 300 litros ya permiten viajar a poco que seamos sensatos con el equipaje.

Como la firma gala también retocó la suspensión, el C3 es estable y cómodo a la vez, y goza de buena frenada –52,1

PRECIO		21.711 €
EMISIONES DE CO₂: 112 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Desde 17.390 (Live Pack con descuento). Asientos más cómodos. Relación entre consumo y prestaciones. Equipo.	Motor un poco ruidoso. Consumo sensible al estilo de uso. Ubicación de algún mando. Hueco para piernas detrás.	



Terminación y materiales son solo correctos, pero hay algún guiño refinado como el acabado de estilo madera o los nuevos asientos Citroën Advanced Comfort, con más comodidad que sujeción lateral.



La pantalla táctil de 7 pulgadas es de serie en toda la gama, salvo en el nivel Life Pack. Y en el Shine equipa navegación de serie. La instrumentación es analógica, y comparte el cuentavuelvas con las versiones de gasolina.



lancamientos, aunque el paso de 80 a 120 km/h en cuarta y quinta es proporcionalmente más ágil que en sexta, marcha muy larga que resta brío y 'piensa' más en el ahorro.

De los 4,3 l/100 km oficiales a los 5,9 medidos en nuestra exigente ruta mixta hay distancia, pero si somos cuidadosos con el ritmo de marcha, bajar de 5 litros será factible.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

No ha consumido tan poco como el Opel Corsa dotado de la misma mecánica diésel, pero se queda por debajo de 6 l/100 km siendo 'exigentes' con los 102 CV de potencia, y por debajo de 5 si priorizamos el ahorro. Y como utilitario para todo uso, el C3 cumple. Además, bate récords en materia de personalización, lo cual cuenta.

metros para parar desde 120 km/h–, aunque habría redondeado el panorama una dirección más directa, pues tiene tres vueltas de volante.

En cuanto al motor, un poco ruidoso sobre todo en frío, por potencia y agrado general nadie quedará insatisfecho, pues insufla prestaciones suficientes para todo uso, e incluso para acometer ade-

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 BLUEHDI 100
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	102 CV / 3.750
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	60,9 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo pseudo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, por eje de travesía deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	205/50 R17
Marca	Goodyear

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.996 / 1.749 / 1.474
Capacidad del maletero (l)	300 / 922
Capacidad del depósito (l)	42 (AdBlue: 17)

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	188 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,5 (10,4)
Recorriendo (metros)	178

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	45,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	19,8

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,2 km/h de promedio	5,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,9
En conducción dinámica	8,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,4
A 140 km/h de cruceo	7,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	711
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extrarurbano (NEDC)	3,6 / 3,0
Ciclo mixto (NEDC)	3,2
Ciclo mixto (WLTP)	4,3

SUS RIVALES



OPEL CORSA 1.5 D EDITION 102 CV

Recurre ya a la moderna plataforma CMP, y por eso 'pisa' algo mejor la carretera. Y gasta menos que el C3 con la misma mecánica. El precio es un poco más alto.

Precio	20.600 €
Maletero	309 litros
Consumo	4,0 l/100km
0 a 100 km/h	10,2 seg.



PEUGEOT 208 ACTIVE BLUEHDI 100 S&S

También emplea la plataforma CMP, pero ni por espacio interior ni por maletero saca una ventaja clara al C3, pese a ser éste más corto. El 208 gasta aún menos y es asequible.

Precio	19.700 €
Maletero	309 litros
Consumo	4,0 l/100km
0 a 100 km/h	11,4 seg.





◀ Junto a la boca de llenado de gasolina va la del AdBlue para el tratamiento de NOx. La capacidad es de 13,5 litros.



Guarda las uñas

Fede Asensio | fasensio@motor16.com
Fotos: Alvaro Gª Martins

El Puma ofrece esta versión diésel para quienes busquen un SUV pequeño de bajo consumo. Es cierto que dispone en su oferta de un apreciable abanico de opciones en gasolina, incluyendo una variante de 125 CV con hibridación suave, pero si vamos a hacer kilómetros, en consumo el diésel sigue siendo imbatible. Como lo es su autonomía, que amplía las paradas entre repostajes, pues el Puma 1.5 EcoBlue, con un consumo medio oficial de 4,5 l/100 km, podría extender su alcance por encima de los 880 kilómetros, mientras la versión EcoBoost -5,6 l/100 km- alcanzará unos 130 kilómetros menos. La diferencia de precio a igualdad de equipamiento está en torno a 600 euros, para lo que necesita

El Puma es un modelo con mucho carácter. Un SUV de tintes deportivos, lo que no impide a Ford incluir en su oferta una alternativa diésel que no rompe con sus buenas maneras dinámicas y que, de paso, se convierte en una opción de muy bajo consumo.

la mitad de su vida útil para amortizar la diferencia por el ahorro de combustible. Pero no olvidemos que según aumentemos el ritmo y la forma

de conducción, la brecha en el gasto crece de modo notable. En nuestra prueba, el consumo medio con una conducción normal a ritmos legales,

por ciudad, carretera y autopista, ha sido de 4,9 l/100 km. Solo en la medición en la pista de pruebas a 140 km/h hemos superado los 5 litros de consumo, y en conducción dinámica, los 6 litros. Sin duda, el Puma se muestra muy frugal.

Además, es un motor agradable, con un sonido bien filtrado y un funcionamiento suave, y con una respuesta adecuada a bajo régimen para salir con energía en los semáforos. Y con un medio régimen que permite viajar a 120 km/h por autopista en sexta desahogadamente y adelantar en marchas intermedias con una respuesta decidida, sin tener que usar el cambio. La caja manual, de seis velocidades, tiene un escalonamiento entre relaciones bastante abierto y una palanca de recorridos adecuados y precisa en la selección de marchas. Y



◀ Suspensiones confortables que no impiden a esta versión mostrar un buen comportamiento, asimilando los cambios de carga con naturalidad.



◀ Excelentes ajustes y calidad de materiales. Las plazas traseras son adecuadas para dos adultos o tres niños. Desde la consola central seleccionamos los modos de conducción, que se reflejan en la instrumentación digital.



◀ Flexibilidad de maletero, que ofrece un buen volumen para el tamaño del Puma. Se muestra muy ágil en el paso por curva.



▲ Como en todos los Puma, el maletero tiene la práctica cavidad inferior de 80 litros, con desagüe.

el motor se adapta sin reproche alguno a ritmos lentos, pero a la vez se muestra enérgico para mover al Puma, adaptando si queremos los diferentes modos de conducción a cada momento.

Porque, sobre la misma plataforma del Fiesta, el Puma se muestra muy equilibrado en su comportamiento, en este caso con una puesta a punto suavizada sobre una suspensión más blanda que en otras versiones de la gama. Pero mostrando un alto confort y un comportamiento equilibrado, ligeramente subvirador pero muy ágil.

Las plazas traseras se ajustan a su tamaño, con poco

espacio para las rodillas, mientras que su maletero es muy amplio, con mucha altura.

El acabado ST Line X de nuestra unidad de pruebas es más alto de la gama, y aunque viene muy equipado podemos agregarle además -nuestro coche lo llevaba- el paquete Tech: 1.315 euros. En cuanto al precio, los 26.819 euros de la factura de esta versión quedan rebajados ahora, con los descuentos, a 22.307 euros.



LA CLAVE

fasensio@motor16.com

Un SUV de tamaño urbano, pero que se adapta perfectamente para moverse por carretera, con un motor de tacto agradable y de excelente rendimiento, y con unos consumos realmente ajustados. Resulta muy confortable, pero también ágil. Y cuenta con un equipamiento muy completo, con numerosos asistentes.

SUS RIVALES



CITROËN C3 AIRCROSS BLUEHDI 110 LIVE PACK

Acaba de ser objeto de una actualización. Ofrece una mayor habitabilidad, pero por comportamiento no es tan ágil como el Puma. Precios desde 17.270 euros con los descuentos.

Precio	20.870 €
Maletero	410-520 l.
Consumo 0 a 100 km/h	4,6 l/100km
0 a 100 km/h	10,7 seg.



OPEL MOKKA 1.5 DIESEL 110 CV EDITION

Comparte plataforma con el Peugeot 2008, y ofrece un interior vanguardista con buena habitabilidad para su tamaño. Menos potente, pero con una mecánica muy contrastada.

Precio	22.500 €
Maletero	350 l.
Consumo 0 a 100 km/h	4,4 l/100km
0 a 100 km/h	10,8 seg.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 ECOBLUE
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	120 CV / 4.000
Par máximo/rpm	29,1 mkg / 1.750-2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	55,0 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente, de tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasero: De rueda tirada, con muelles, amortiguadores de doble tubo y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	215/50 R18
Marca	Continental

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.348
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.207 / 1.805 / 1.552
Capacidad del maletero (l)	456 / 1.216
Capacidad del depósito (l)	40

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	185 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,5
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,7 (10,3)
Recorriendo (metros)	177

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,1
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	39,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,2

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,6 km/h de promedio	5,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,1
En conducción dinámica	6,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	4,7
A 140 km/h de cruceo	5,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 20% autovía; 50% carretera)	4,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	816
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	4,3 / 3,5
Ciclo mixto (NEDC)	3,8
Ciclo mixto (WLTP)	4,5



PRECIO	26.819 €	NUESTRA VALORACIÓN	
	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>EMISIONES DE CO₂: 118 G/KM</p>	COMPORTAMIENTO	*****	<p>+ Consumos ajustados. Suavidad funcionamiento motor. Confort de marcha. Buenos ajustes interiores. Ayudas a la conducción.</p>
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	<p>- Espacio longitudinal justo en plazas traseras. Línea de carga del maletero elevada. Acceso a las plazas traseras mejorable.</p>	



Opinión

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

Ley en trámite

Con fecha de 17 de Marzo entró en el Congreso el Proyecto de Ley que Modifica el Texto Refundido Sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial iniciándose así su tramitación en las Cortes Generales.

El Proyecto de Ley manifiesta el claro compromiso por actualizar la normativa vigente, con ajustes en un ámbito hoy de gran dinámica, en pro de una mayor seguridad en las vías públicas de España.

El objetivo de disminuir el riesgo, asumido sin fisura en la sociedad por los sectores económicos implicados y por la opinión pública también es materia en la que no se deben producir enfrentamientos políticos como así he tenido ocasión de observar desde la Presidencia de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso hasta marzo de 2019.

Aunque el panorama político es el que es, en la materia no hay divergencias notables y es seguro que habrá esfuerzo común por mejorar el texto en el trámite legislativo.

Durante su proceso hasta publicarse en el Boletín Oficial del Estado su texto pudiere mejorarse en relación a ciertos asuntos pendientes.

En efecto, según ciertas fuentes solventes hoy los vehículos que circulan por las carreteras de España sin pasar la Inspección Técnica de Vehículos, como es preceptivo puede estar en torno a 7.000.000 de unidades con un fuerte incremento sobre la cifra, ya alta, antes de la pandemia.

Esta situación grave deber ser combatida con medidas normativas que hagan más costoso, en términos amplios, circular sin cumplir el trámite de la inspección.

Pudiera ser conveniente incrementar el rango de la infracción, buscar una firme colaboración del mundo del seguro, y así hacer más eficaz la revisión necesaria del vehículo que podría ser un riesgo adicional para sus pasajeros y para terceros si no está en condiciones técnicas adecuadas.

Si el vehículo es importante en el ámbito de la Seguridad Vial, es claro y así se acepta con carácter general que el conductor es determinante en un incidente de tráfico. Así por tanto, en opinión de expertos en la materia, es necesario que en la formación de futuros conductores, además de conocer la normativa y acreditar pericia en el manejo del vehículo debe incluir la asunción clara por su parte de la responsabilidad que implica la conducción. Es por ello que pudiera ser una buena ocasión para que en el conjunto de horas de clases prácticas, se incluyan unas sesiones para concienciar al futuro conductor.

El transporte de personas y cosas es un sector de la movilidad de gran importancia para el desarrollo económico del país y para garantizar la conectividad y la libertad de movimiento de los ciudadanos. La profesionalidad del sector es clara a todos los niveles, trabajadores y empresas, que son plenamente conscientes de su responsabilidad para garantizar un servicio eficaz y seguro. La tramitación de esta Ley ofrece la oportunidad de aumentar las garantías de la idoneidad de los conductores profesionales en cada momento y por ello en el transcurso del trayecto, planteamiento que por rigor en la profesión se aceptaría con carácter general.

Si bien en estas líneas se mencionan algunos aspectos que deberían ser abordados, lo realmente destacado es la llamada a las fuerzas políticas para que en torno a esta iniciativa se imponga el interés general como se ha demostrado en muchas ocasiones en relación a la Seguridad Vial. La Seguridad Vial, aun cuando España ocupa lugar destacado en el conjunto de los países de la Unión Europea, requiere trabajo continuado y tensión permanente que ahora con motivo de la tramitación de esta Ley, se debe materializar en una acción en conjunto de todos los implicados, sectores, asociaciones y desde luego los Legisladores y el Ejecutivo.



Alianza estratégica para la des...



▲▲ José Vicente de los Mozos, presidente-director general de Renault Iberia e Ignacio Galán, presidente de Iberdrola firmaron el acuerdo.

Energía Verde

Alianza de Renault e Iberdrola para la sostenibilidad de las fábricas

Renault e Iberdrola han firmado un acuerdo para impulsar el objetivo del fabricante –recogido en su Plan Estratégico Renaultion– de alcanzar la huella de carbono cero en sus fábricas en España y Portugal.

Para lograr esta meta, la energética se encargará de suministrar a Renault energía verde a largo plazo. Además, ambas compañías, trabajarán juntas en iniciativas como la electrificación del calor de los procesos térmicos, la mejora en la gestión energética de las plantas a través de Big Data, la implantación de plantas fotovoltaicas y eólicas en las instalaciones o la reutilización de baterías de vehículos eléctricos para almacenamiento de energía y su posible uso en el suministro energético a Renault.

También se contempla el análisis y diseño de soluciones de movilidad eléctrica y recarga para uso interno de las flotas en las plantas, para empleados, clientes, etc.

Para José Vicente de los Mozos, director Industrial del Grupo y presidente-director general de Renault Iberia, acuerdos como este «nos permiten reducir las emisiones de CO₂ de nuestras plantas de una forma innovadora y en línea con la tecnología 4.0 con la que estamos ya funcionando y seguir trabajando de cara al futuro la competitividad de nuestras instalaciones industriales».

Ignacio Galán, presidente de Iberdrola, ha señalado que las instalaciones de Renault «serán las primeras de fabricación de automóviles neutras en carbono, con suministro de energía renovable, electrificación del calor, segundo ciclo de vida de baterías y con la posibilidad de utilizar otras tecnologías, como el hidrógeno verde».

un 20,2%, un 25,4% en Alemania y un 39,3% en Reino Unido. Tres de cada cuatro coches que se fabrican en España viajan fuera de nuestras fronteras, por lo que el prioritario que estos mercados se recuperen para que lo haga nuestra producción.

También las exportaciones de vehículos españoles (567,373 unidades) marcan un descenso del

5,4% en el primer trimestre del año. El retroceso se debe principalmente a la pérdida de ventas en el mercado europeo. Turquía –con un crecimiento del 260,9%– e Israel –con un aumento del 109,5%– son los únicos mercados del top 10 de destinos de exportación que han aumentado su demanda estos primeros meses del año.

Solo en marzo Más de un millón de vehículos se saltan la cita con la ITV

La confusión generada tras las prórrogas puestas en marcha para que los vehículos pudieran postergar el paso por la ITV durante la pandemia de coronavirus

está haciendo que muchos conductores desatendan la obligación de acudir a esta revisión. De los casi 2,1 millones de vehículos que tendrían que haber pasado la ITV en el mes de marzo solo lo hicieron menos de la mitad, según datos de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos AECA-ITV.

Esta entidad recuerda que tener la ITV al día no solo evita una multa de entre 200 y 500 euros, sino que también supone un riesgo para la seguridad vial. Según un estudio de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), el pasado año se impusieron 434.479 multas por esto, segunda causa de sanciones de la DGT durante 2020, solo superada por el exceso de velocidad.



▲▲ Algunos de los cambios arriba, en vías de plataforma única de calzada y acera, la velocidad baja de 50 a 20 km/h. En el centro y abajo, en vías de un único carril por sentido baja de 50 a 30 km/h.

NUEVOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS

En ciudad, a 30 km/h

España es el primer país del mundo que adopta todo el territorio la limitación de velocidad en ciudades a 30 km/h cuando se circule por vías de un solo carril por sentido. La medida será

efectiva desde el próximo 11 de mayo, momento en que los límites quedarán fijados en 20 km/h para las vías que cuentan con una calzada única, es decir, están unificadas en una plataforma única calzada

y acera; 30 km/h, para la vías de un solo carril por sentido y 50 km/h, para las de dos o más carriles por sentido.

Los ayuntamientos pueden hacer excepciones a la norma que, de hecho, ya se

aplica en ciudades como Barcelona, Cuenca, Madrid, Málaga o Pontevedra.

La modificación del Reglamento de Circulación en el que se recogen los nuevos límites de velocidad en las ciudades fue aprobada en el Consejo de Ministros el pasado 10 noviembre y se estableció un plazo de seis meses desde la publicación del Real Decreto en el BOE, para su entrada en vigor, que se cumple ahora. Esta regulación era una petición de los ayuntamientos para tener un paraguas legal y poder aplicar la reducción de la velocidad en sus ciudades.

La DGT espera que la limitación de la velocidad en el ámbito urbano ayude a mejorar la siniestralidad vial. En 2019, los fallecidos en accidente de tráfico en las ciudades aumentaron un 6%, mientras que en las vías interurbanas se redujeron un 6%. El 82% de estas muertes fueron usuarios vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y motoristas. Como contrapartida, las experiencias existentes de zonas de 30 km/h en ciudades demuestran el efecto positivo sobre la

siniestralidad, con reducciones de los accidentes que han llegado a superar el 40%.

Además, en la DGT exponen otras razones para la puesta en marcha de esta medida como el hecho de que se reduce un 80% el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello, ya que si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h, el riesgo es de un 10% y si la velocidad es 50 km/h, ese riesgo de fallecimiento se eleva alrededor del 90%.

También se reduce a la mitad la distancia que se necesita para detener el vehículo al pasar de 50km/h a 30km/h. Y se reduce a la mitad el ruido ambiental.

Para hacer más fácil a los ayuntamientos la aplicación de esta medida, la DGT y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), han editado un manual que da respuesta a 32 situaciones concretas que se pueden encontrar en las calles de nuestras ciudades.

Galardón

VW ID.4, coche mundial del año

El SUV eléctrico Volkswagen ID.4 se ha alzado con el título de Coche mundial del año 2021, que vota un jurado compuesto por 90 periodistas internacionales especializados en motor de 24 países. Para otorgar este galardón, el jurado de los World Car Awards ha tenido en cuenta, entre otros aspectos, el respeto al medio ambiente del que hace gala este eléctrico y su equipo tecnológico, con elementos como el Head-up display con realidad aumentada.

Es la quinta vez que la marca logra este galardón, que ya obtuvo para el Golf (2009), Polo (2010), Up!

(2011) y nuevamente el Golf (2013). Además, en este certamen se otorgan otros cuatro títulos más, que



▲▼ Honda e, Land Rover Defender, Mercedes Classe S y Porsche 911, son junto al Volkswagen ID.4, los ganadores.



en esta ocasión han recaído en el Mercedes Benz Classe S como Coche de lujo, Porsche 911 como Coche

deportivo, Honda e como Coche urbano y Land Rover Defender como Mejor diseño.

Para que un coche sea candidato al premio World Car of the Year debe cumplir dos requisitos mínimos: que se fabriquen 10.000 unidades al año y que se comercialice al menos en dos continentes.

Fábricas La falta de chips y la caída de la demanda frenan la producción

A la caída de la demanda de vehículos, tanto europea como interna se une desde hace meses la

escasez de semiconductores, que está causando un gran impacto en la industria de la automoción y también en España. Todo ello está provocando que en nuestro país solo se hayan fabricado 662.224 vehículos en lo que llevamos de año, un 12,5% menos que en ese mismo periodo de 2019 (se compara con este año porque en 2020 las fábricas estaban paradas por la pandemia). El pasado marzo se montaron 226.958 unidades, lo que supone un descenso del 13,3%.

El mercado de automóviles sigue a la baja en los principales países europeos. En el primer trimestre, las ventas retrocedieron en Francia

TOYOTA



DE GIRA CON EL YARIS CROSS

Hasta el próximo mes de agosto, Toyota pone en marcha un roadshow con su último lanzamiento, el Yaris Cross Electric Hybrid, que se podrá conocer más de cerca en los concesionarios de todo el país.

Si estás interesado en tener un contacto más directo con este nuevo modelo solo tienes que consultar en la web de Toyota (www.toyota.es/roadshow-yaris-cross) las fechas en que estará en tu comunidad y pedir cita. Las seis unidades que recorrerán los concesionarios serán de todas las versiones disponibles del modelo: Premiere Edition, Style y Adventure.

LEXUS

CONECTIVIDAD AVANZADA

Tener un coche de Lexus significa estar siempre conectado con él. Los clientes de la marca japonesa disponen de una app –Lexus Link– que ofrece numerosas funcionalidades, como la posibilidad de localizar el



coche cuando está aparcado y compartir su ubicación, planificar el viaje o comprobar de forma remota la carga en el caso de tratarse de un eléctrico como el UX 300e.

ANIVERSARIO

►► El Astra F se presentó en 1991. Contaba con varias versiones y una amplia gama de motores.



◄◄ En primavera de 1992 se lanzó a versión de 4 puertas y en 1993 el descapotable, diseñado por Bertone.



▲ El Astra F es el coche de Opel más vendido hasta la fecha, con 4,13 millones de unidades comercializadas.

ASTRA F: EL SUPERVENTAS DE OPEL 'SOPLA' 30 VELAS

En 1991, Opel presentó el Astra F y las primeras unidades llegaron a los concesionarios en sus variantes hatchback de 5 puertas, Caravan y el deportivo Astra GSi. Un modelo que ahora cumple 30 años y que se ha convertido en un auténtico superventas, hasta el punto de que es el coche de Opel más vendido hasta la fe-

cha, con 4,13 millones de unidades. El modelo reemplazaba al Kadett E y ofrecía una habitabilidad interior mayor partiendo de un espacio similar, un alto nivel de reciclabilidad y más seguridad. Permitía escoger entre una gran variedad de motores y solo unos meses después –en primavera de 1992– amplió su

gama con la versión de 4 puertas con portón trasero, seguido un año después por el descapotable, diseñado por Bertone. Entre sus innovaciones, fue el primer compacto en equipar el sistema de limpieza del aire 'Clean Air System' y el GSi 16V fue el primer coche de su categoría en contar con control de tracción electrónico.

ALFA ROMEO NUEVA SEDE EN TURÍN

Alfa Romeo cambia su cuartel general a Turín y se instala en el mismo edificio donde se encuentra su Centro Stile, una parte renovada de la histórica planta de Mirafiori. De esta forma, el equipo del Biscione trabaja codo con codo con

los diseñadores. Las nuevas oficinas se han diseñado como un espacio abierto y los trabajadores han ayudado a la personalización de los espacios.



VIDEOJUEGOS El Lamborghini Huracán STO ha debutado en el videojuego Rocket League, que combina los coches deportivos con partidos de fútbol y que cuenta con un gran número de seguidores.

UN ELÉCTRICO QUE RECUERDA AL ORIGINAL

HYUNDAI PONY EV: SE LLEVA EL ESTILO RETRO

Hyundai hace un guiño a su pasado con el Heritage Series Pony, una reinterpretación actual de aspecto retro del Hyundai Pony original, uno de los modelos que inició la historia de la marca. Fue diseñado por Giugiaro y se produjo desde 1975 a 1990. Además, fue el primer vehículo fa-

bricado en serie en Corea y exportado al exterior. Ahora, este mítico autovil mira al futuro con propulsión eléctrica y elementos como espejos retrovisores con cámara, luces de led, transmisión digital táctil, volante activado por voz, un velocímetro fabricado con tubos de vacío iluminados, etc.



►► El Hyundai Pony original fue creado por Giugiaro y fue el primer coche fabricado en serie en Corea y exportado.

CREADO POR RICHARD PHILLIPS EL TAYCAN ART CAR YA TIENE DUEÑO

El Art Car creado por el artista Richard Phillips tomando como base un Porsche Taycan 4S se ha subastado a favor de una ONG por 185.000 francos suizos (168.000 euros).

No se ha desvelado quién es el afortunado comprador que ya tiene aparcado en su garaje el Art Car creado por el norteamericano Richard Phillips sobre la base de un Porsche Taycan 4S, pero sí el precio que ha alcanzado en la subasta. RM Sotheby's ha recaudado un total de 168.000 euros a favor de la

ONG cultural suiza Suisse-culture Sociale. Phillips creó el Taycan Art Car reinterpretando uno de sus cuadros –'Queen of the Night'– que data del 2010. El título de la obra está grabado en los umbrales de las puertas y, al abrirlas, unos proyectores iluminan el suelo con la firma del autor.



◄◄ El artista norteamericano Richard Phillips creó este Art Car reinterpretando una obra suya de 2010, 'Queen of the night'.

SOLIDARIDAD FORD DONA A WORLD CENTRAL KITCHEN Y KIA A CÁRITAS

Los fabricantes de automóviles siguen demostrando su solidaridad con aquellos que se han visto más afectados por la crisis derivada de la pandemia. Ford Motor Company Fund, a través de Ford España, ha donado 25.000 dólares (20.600 euros) a la ONG World Central Kitchen (WCK), fundada por el chef José Andrés. Por su parte, Kia, a

través de Kia Finance, ha entregado 25.000 euros a Cáritas en apoyo a su campaña 'Cada gesto cuenta'.

Esta donación ha sido resultado de la acción #leurodesdecasa promovida en Instagram.



▲ La chef Pepa Muñoz, recogió el cheque de manos de Jesús Alonso, presidente de Ford Iberia.

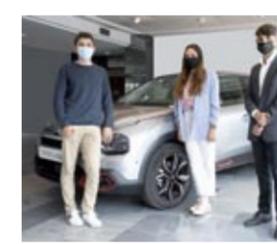


▲ Eduardo Divar, director general de Kia Motors Iberia, entregó el dinero a los responsables de Cáritas.

MUSEO DEL CONFORT BY NUEVO CITROËN C4 PREMIO AL TALENTO JOVEN

El Museo del Confort by Nuevo Citroën C4, que da a conocer inventos españoles que han mejorado nuestra vida, ha organizado un concurso para premiar las ideas de los jóvenes que mejoren el bienestar en el coche. Daniel Herrera (19 años), con su proyecto 'Dron Autolavado', que propone incorporar al vehí-

culo un dron encargado de lavar y secar el coche en cualquier lugar y momento, es el ganador.





TOYOTA HA SIDO LA PRIMERA EN ALINEAR UN HYPERCAR EN CARRERA, PERO EN 2022 Y 2023 LA LISTA CRECERÁ: PEUGEOT, AUDI, FERRARI...

Las 24 Horas de Le Mans y el Mundial de Resistencia vivirán en los próximos años una de las mejores etapas de su historia. En 2023 confluirán todas las marcas que han anunciado su participación a través de los dos esquemas posibles, el Hypercar y el LMDh. De momento, 2021 será un año de lanzamiento con Toyota como gran protagonista con su nuevo Hypercar, aunque también con la presencia de Alpine.



Llega una era dorada que ni Ferrari quiere perderse

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

Las pasadas 6 Horas de Spa no fueron una carrera más. Abrían la puerta a una nueva época en el mundo de la resistencia y las 24 Horas de Le Mans, una era previsiblemente dorada para la disciplina en los próximos años, aunque la siembra aún tenga que germinar hasta 2023, cuando la cosecha se verá en su pleno esplendor, en el centenario de la mítica carrera francesa. Tanto es así que incluso Ferrari ha salido de su recinto de la Fórmula 1 por primera vez en cinco décadas para competir oficialmente en la cita francesa y el WEC.

2020 cerró otra era extraordinaria, la de la energía híbrida que enfrentó a Audi y, sobre todo, Porsche y To-

yota. Los avatares del 'die-selgate' descabalaron a las marcas alemanas, y aunque el fabricante japonés quedó en solitario, contribuyó decisivamente a la supervivencia del certamen. Después de casi tres años para dar forma a un nuevo reglamento que se alejara de los extraordinarios presupuestos y la complejidad técnica y aerodinámica de la era híbrida, el Mundial de Resistencia, el ACO y la FIA lograron plasmar por su lado un esquema que anticipa tiempos extraordinarios por la respuesta recibida en el plazo de pocos meses. La nómina de quienes han anunciado su presencia anticipa ese éxito. Porque también la vertiente americana del mundo de la resistencia, el IMSA, confluirá con los participantes del WEC en sus carreras más icónicas,

como Sebring, Daytona y, sobre todo, las 24 Horas de Le Mans. Un logro histórico largamente perseguido. Aunque aún no se ha confirmado, parece que los Hypercar podrán a su vez competir en Estados Unidos.

Hypercar (LMH) y LMDh son los dos conceptos y siglas que convivirán en los próximos años en los circuitos, bajo la premisa de la limitación y equivalencia de potencia y rendimiento aerodinámico para ambas categorías, de modo que el fabricante interesado puede decidir qué ruta técnica seguir según sus propios intereses, pero siempre bajo esa premisa de igualdad final al margen de la ruta elegida con una de las dos categorías. Spa ya permitió ver en acción al primer exponente de la categoría, el Toyota GR010

Hybrid. En próximas carreras llegarán dos nombres privados, ByKolles y Glickenhaus, mientras que en 2022 desembarcará el segundo gran fabricante que ha apostado con su programa deportivo por el WEC y Le Mans: Peugeot, también decantado por el esquema Hypercar.

Este concepto LMH buscó desde sus inicios dar relevancia y salida a la personalidad del fabricante desde sus vehículos de gama. El motor será diferente al de los LMDh, pero, sobre todo, destaca la divergencia de los chasis, ya que quienes se decanten por estos últimos –curiosamente, como Porsche o Audi– tendrá que adquirirlos a uno de los cuatro fabricantes homologados: Oreca, Dallara, Multimatic o Ligier, mientras que quienes participen bajo la primera ca-

tegoría pueden construir el suyo propio, pero bajo unas medidas concretas y personalidad estética exterior derivada de sus gamas de calle.

De aquí la mayor libertad creativa tanto en el terreno del diseño exterior –con el marketing en primer plano– como de las motorizaciones, aunque sometidas estas a una serie de restricciones de rendimiento, con un tope de 670 CV de potencia. Podrán utilizarse motores atmosféricos y sistemas híbridos –como es el caso de Toyota–, pero controlando sus materiales de fabricación. El desarrollo aerodinámico también estará limitado, a diferencia de los anteriores LMP1. «En los Hypercar se trata de objetivos de rendimiento. Los reguladores dijeron: 'Puedes hacer lo que quieras, pero tienes que per-



2023 LMH

◀ En febrero Ferrari confirmaba que volverá de forma oficial a carreras de resistencia como las 24 Horas de Le Mans, y que lo hará en 2023 con un Hypercar.

► Fue en enero del pasado año cuando los responsables del IMSA americano acordaron confluir con el WEC, de modo que se entremezclan también las carreras más icónicas de ambos certámenes: Daytona, Sebring, Le Mans...



manecer dentro de una ventana de rendimiento muy precisa'. Aunque nos da libertad, sobre todo para integrar elementos de la línea de

coches de calle», explicaba el máximo responsable de Toyota, Pascal Vasselon, en la presentación del GR010.

Con un peso mínimo para

ambas categorías de 1.030 kilos y una relación entre carga aerodinámica y drag de 4.1, los fabricantes de los Hypercar tienen un perfil aerodiná-



EL CIRCUITO BELGA DE SPA HA ACOGIDO LA PRIMERA CITA DE LA TEMPORADA. EL WEC SEGUIRÁ CONTANDO CON LAS CLASES LMP2 Y GTE



mico único y regulado, esa suerte de 'caja de zapatos' a la que aludía Vasselon. Pero durante los cinco años previstos para la categoría podrán realizar evoluciones con un sistema de comodines para mejorar las monturas, aunque manteniendo la misma base original, sin necesidad de un coche nuevo durante la vida del reglamento.



◀ El primer exponente de la categoría es el Toyota GR010 Hybrid. Los expertos calculan que en Le Mans será entre 10 y 15 segundos más lento por vuelta que el Toyota TS050, que ostenta el récord de la pista francesa.

híbridas. Ahora se tratará de atacar también con el freno.

«Para los LMP2 y GTE, van a tener que adaptarse cuando nos vean por los retrovisores ahora. La velocidad máxima no será muy diferente, pero la forma en la que aceleramos sí lo será. La curva de potencia es mucho más convencional cuando aceleramos en la línea recta. No nos veréis pasando a toda velocidad en las curvas», explicaba Brendon Hartley, uno de los pilotos de Toyota, sobre el diferente rendimiento de los Hypercar, y la dinámica distinta en carrera. «Vamos a tener que adelantar en las frenadas más veces. Pero con estos coches con más peso y menos carga aerodinámica, no estoy seguro de que frenemos más tarde que los LMP2», en referencia a los riesgos de doblaje que los Hypercar van a correr en convivencia con otras categorías.

Una de las grandes novedades de esta nueva era es la llegada de Ferrari a las 24 Horas de Le Mans, reflejo del atrac-



▶ Junto al Toyota, este año también podremos ver en acción al coche de Alpine, que participará con un LMP1 Rebellion con motor Gibson reconvertido, y dotado del sistema BOP (Balance of Performance).



Los Hypercar pueden contar con tracción total de forma puntual –como Toyota y también Peugeot en su día, con el motor de combustión en el eje trasero y el eléctrico en el delantero–, pero el reglamento limitará su entrada en juego. La potencia híbrida no podrá entrar en juego hasta que el vehículo alcance los 120 km/h en seco, y entre 140 y 160 km/h para mojado. Las prestaciones, lógicamente, caen notablemente frente a la anterior generación de prototipos. «Perdemos velocidad en el paso por curva por dos razones: el coche pesa más y la eficiencia aerodinámica es menor de la que

teníamos con el LMP1», explicaba Vasselon, quien considera que «uno de los principios del nuevo reglamento era la reducción de prestaciones. En Le Mans será de unos diez segundos, mientras que serán entre cuatro o cinco en el resto de las pistas del WEC», explicaba el responsable de Toyota, como pudo comprobarse en las 6 Horas de Spa. En Le Mans se espera que los Hypercar rueden inicialmente en la barrera del 3.30, mientras que el récord de la pista está en manos del Toyota TS050 con 3.14.791.

De momento, y al margen de ByKolles y Glickenhaus, en 2021 el fabricante

japonés también se enfrentará a Alpine, que participará con un LMP1 Rebellion con motor Gibson reconvertido, también con un sistema BOP para la presente temporada. El GR010 cuenta con un nuevo sistema híbrido, distinto al de su predecesor el TS050. Con un motor V6 de 3,5 litros, contará con otro eléctrico de 270 CV. Según el reglamento, no podrá contar con más de 670 CV de potencia total. El pilotaje también será diferente en esta nueva era, abandonada ya la necesidad de ahorrar combustible por vuelta y con el uso del acelerador y el freno como parte del pilotaje para las unidades

tivo de la nueva fórmula para el mundo de la resistencia. El tope presupuestario introducido en 2021 en la Fórmula 1 ha afectado particularmente a los tres principales equipos, Mercedes-Benz, Red Bull y Ferrari, que doblaban hasta 2020 el límite actual. En su caso, el equipo italiano destinará una parte de su personal al nuevo programa que comenzará en 2023. Será entonces cuando se unan en la pista una extraordinaria nómina de fabricantes oficiales, con Toyota, Peugeot, Porsche, Audi, Ferrari, Alpine –este último, aún por determinar el esquema a seguir–.

Justo antes de las 6 Horas

de Spa, Audi daba nuevas pinceladas de su futuro proyecto, anunciando que sus técnicos están trabajando en estrecha colaboración con los de Porsche. Audi afirmaba que había elegido tanto el fabricante de chasis como la motorización, aunque sin hacerla pública todavía. También podrán desarrollar una estética personalizada. La marca alemana anunciaba que en el primer trimestre de 2022 comenzará a rodar con su LMDh, y debutará en las 24 Horas de Daytona de 2023.

Pero a Le Mans y el WEC también llegarán más marcas desde Estados Unidos. Por ejemplo, será el caso de Hon-

da con Acura, su filial americana, que tomará parte en el IMSA con un LMDh, pero que ya ha dejado entrever que también estará en Le Mans. General Motors también estudia su participación con una de sus marcas. En el aire, y con altas probabilidades de participación, está también McLaren, como ha anunciado repetidamente Zak Brown, su máximo responsable.

A la espera de los futuros Hypercar de los fabricantes que han confirmado su presencia, de momento en Spa solo estuvo presente el GS010 de Toyota, con el By Colles y el Glickenhaus a la espera de su presencia en la segunda

carrera del año, en Portimao. Los LMDh empezarán a verse la próxima temporada en entrenamientos privados antes de su debut en 2023. Serán entonces cuando ambas categorías se enfrenten directamente en las pistas, aunque para ello será necesario acertar con uno de los elementos más polémicos en cualquier campeonato, el BOP (Balance of Performance), para buscar la paridad de rendimiento que permita la convivencia entre los dos esquemas reglamentarios, que incluirá los dos tipos de medida de neumático que permitirá el reglamento a ambas categorías, a elección final de cada marca.

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

PRECIOS	
Life Edition One 1.3 TCe 130 CV	24.093 €
Life Edition One 1.5 Blue dCi 75 CV	23.471 €
Life Edition One 1.5 Blue dCi 95 CV	24.037 €
Intens Edition One 1.3 TCe 130 CV	25.100 €
Intens Edition One 1.5 Blue dCi 95 CV	25.044 €
Zen 1.3 TCe 130 CV	26.187 €
Zen 1.5 Blue dCi 95 CV	26.130 €



RENAULT

Kangoo Combi: llega en junio y ya tiene precios

La nueva generación del comercial Renault Kangoo Combi llegará a los concesionarios el próximo mes de junio desde un precio que partirá de 24.093 euros. Con un diseño renovado, ofrece ahora un mayor nivel de confort y más equipamiento.

Entre sus mejoras, cuenta con la mejor habitabilidad en la se-

gunda fila de su categoría, tiene más de 49 litros de compartimentos de almacenaje, incluido el cajón deslizante Easy Life, su maletero ofrece 775 litros de capacidad y hasta 3.500 litros con el piso plano, está equipado con barras de techo que se pueden manipular sin herramientas y, en el apartado de seguridad, cuen-

ta con 14 nuevas ayudas a la conducción.

Puede equipar un motor de gasolina 1.3 TCe de 130 CV o un diésel 1.5 Blue dCi con 75 y 95 CV, asociado a una caja de cambios manual de seis velocidades. Está disponible en cinco colores metalizados y tres niveles de acabado: Life Edition One, Intens Edition One y Zen.

La versión más alta de gama incluye de serie barras de techo longitudinales, llantas de 16 pulgadas, cristales traseros oscurecidos, climatización automática, cargador móvil por inducción, asientos con regulación lumbar y en altura, navegador Easy Link o cambio automático de luces.

CANAL ONLINE

YA PUEDES COMPRAR UN CITROËN, DS O PEUGEOT SIN MOVERTE DE CASA

Las marcas del Grupo Stellantis –Citroën, DS y Peugeot– lanzan su plataforma de venta online, que permite a los clientes elegir coche, configurarlo a su gusto y recibirlo sin moverse de casa. A los canales de venta se accede tanto desde sus páginas de ofertas como desde el configurador de vehículos.

Citroën tiene una pestaña específica (www.citroen.es/venta-online.html), que permite acceder a la oferta de la marca. DS ofrece buscar por código postal y precio el modelo que más nos interese (<https://dsonlinestore.dsautomobiles.es>) mientras que Peugeot (www.peugeot.es/comprar/comprar-un-peugeot/ofertas-compra-online.html) dispone de un apartado de compra en el que figuran las ofertas más interesantes.



PRECIOS	
Q4 35 e-tron	Desde 44.640 €
Q4 40 e-tron	Desde 48.910 €

Desde 44.460 € y la posibilidad de beneficiarse de las ayudas a la compra de hasta 7.000 € del MOVES III



PRECIOS	
Mercedes-Benz C 180	45.400 €
Mercedes-Benz C 200	46.975 €
Mercedes-Benz C 300	55.425 €
Mercedes-Benz C 220d	48.350 €
Mercedes-Benz C 300d	60.875 €
Mercedes-Benz C 200 Estate	48.525 €
Mercedes-Benz C 220d Estate	49.900 €
Mercedes-Benz C 300d Estate	62.450 €

cilindros con 170, 204 y 258 CV de potencia (los dos primeros son 1.5 y el más potente es un 2.0). En diésel hay mecánicas de 200 y 265 CV, ambas de dos litros y cuatro cilindros. Todos los propulsores se combinan de serie con un cambio automático 9G-Tronic y tienen tecnología de hibridación suave de 48 voltios, con lo que logran la etiqueta Eco de la DGT.

El equipamiento de serie es muy completo y hay múltiples opciones para personalizar el Clase C, entre ellas el paquete AMG Line (3.270 euros), el Premium (3.470 euros) o el Premium Plus (7.375 euros).

Pro, que cuenta con un plan de datos 4G y una tarjeta SIM para disfrutar de música en streaming ilimitada.

PRECIOS	
I-Pace S	80.570 €
I-Pace SE	88.570 €
I-Pace HSE	94.770 €
I-Pace Black	86.280 €

autonomía en modo eléctrico que rondará los 100 kilómetros– y las variantes deportivas con el apellido AMG, que también tendrán una motorización híbrida enchufable. Esta última combinará un motor térmico de cuatro cilindros y de hasta 660 CV de potencia.

Actualmente, se ofrecen tres mecánicas de gasolina y cuatro

co, el contorno de las ventanillas y los anagramas traseros. En el interior, la tapicería y los asientos deportivos de piel Ebony se complementan con los acabados en Gloss Black.

Además, al igual que el resto de versiones, incorpora el sistema de infoentretenimiento Pivi



MERCEDES-BENZ

Clase C: ocho versiones para elegir, de momento

Mercedes-Benz presentó en febrero la nueva generación del Clase C, una berlina que ahora llega al mercado desde 45.400 euros. De momento, hay ocho

versiones disponibles, aunque en breve llegarán más opciones mecánicas con etiqueta Cero de la DGT, entre ellas los híbridos enchufables 300e –con una

JAGUAR

I-Pace Black: edición exclusiva para el eléctrico

La gama del eléctrico Jaguar I-Pace crece con la llegada al mercado de la exclusiva versión Black, que cuenta con especificaciones mejoradas, que incluyen varias funciones opcionales de serie en las versiones S, SE o HSE, y elementos como el techo panorámico y los cristales oscurecidos.

El acabado negro brillante de las llantas de 20 pulgadas y cinco radios es uno de los aspectos que identifican a esta nueva variante, que está disponible en una completa paleta de colores, entre los que destacan la pintura metalizada premium negra

Aruba y Farallon Pearl. Ofrece acabado en tono Gloss Black en las cubiertas de los espejos retrovisores, la parrilla y su mar-



Cómo agilizar los trámites del plan Moves III

En Dealerbest seguimos reduciendo el tiempo y los recursos que muchos concesionarios de toda España destinan a la solicitud del Plan Moves para sus clientes.

En Dealerbest, somos automoción desde hace más de 30 años y estamos preparados para ayudarte con el trámite del Plan Moves III, tanto de híbridos enchufables (PHEV) como de eléctricos puros (E-REV o BEV).

Para que así, puedas preocuparte de lo que es importante de verdad: tu negocio.

Gestión del plan MOVES III. ¡Te la tramitamos!

Para Dealerbest, la nueva edición del plan Moves III trae mejores expectativas que nunca por dos razones.

Por un lado, viene dotado de 400 millones de euros, ampliables a 800, hasta 2023. Esto supone una cantidad cuatro veces mayor que el Moves II. Y se traduce para el cliente final de

concesionario en ayudas de hasta 7.000€ para coches, y hasta 9.000€ para furgonetas.

Por otro lado, este Moves llega en un momento excelente en el que ya tenemos sobrada experiencia y nuestras lecciones aprendidas. Y es por eso que si quieres centrarte en lo que de verdad importa, **deja que nos encargamos del 'puro trámite'**.

Que, ¿cuál es nuestro truco? Que ya tenemos los deberes hechos.

Y es que, como de CCAA a CCAA el trámite es completamente diferente, en Dealerbest **tenemos preparada una base de datos interna con la que hemos automatizado todas las solicitudes** al máximo.

Así que ya sabes, si quieres quitarte las solicitudes de tus clientes del Plan Moves, **rellena nuestro formulario de contacto** en <https://planesgob.dealerbest.com/> y recibirás en tu correo electrónico las instrucciones a seguir.

¡Y listo!

¿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 | t | dealerBest

Los Audi del Real Madrid, a la venta

Los coches que condujeron la pasada temporada los jugadores y el entrenador del Real Madrid de Baloncesto pueden ser tuyos gracias al programa exclusivo de vehículos de ocasión Audi: Selection: plus village (www.audiselectionplusvillage.com).



es/real-madrid-basket/segunda-mano). Han sido sometidos a un exhaustivo chequeo de hasta 270 puntos, y cuentan con garantía oficial de 48 meses. Los descuentos

suponen hasta el 40% sobre el precio del vehículo nuevo.

Aunque algunos ya se han vendido, aún se puede comprar el Q7 de Carroll (81.900 €), el A7 Sportback de Laprovittola (70.447 €) o el A6 Allroad de Pablo Laso (69.000 €). Con el coche, vien la camiseta que firmó cada jugador al recibir las llaves de sus nuevos Audi para esta temporada.

LEXUS

EL UX 300E, AHORA CON CARGADOR DE ÚLTIMA GENERACIÓN

Lexus ofrece su primer vehículo 100% eléctrico, el UX 300e, equipado con cargador de última generación, instalación y suministro de energía a cargo de Iberdrola, compañía con la que la marca tiene un convenio de colaboración.

El cargador Smart Charger permite cargar en el domicilio de forma segura y sencilla. Su manejo es sencillo y, para comenzar la carga, solo es necesario insertar el conector tipo 2 al cargador y al vehículo. La seguridad está garantizada, ya que el cable de carga se bloquea cuando está conectado al vehículo.

El cargador tiene tres años de garantía y su funcionalidad se puede controlar gracias a la aplicación Lexus Link.



DESCUENTOS

HYUNDAI SE ASOCIA CON FREE NOW PARA ELECTRIFICAR EL SECTOR DEL TAXI

Hyundai se ha asociado a la plataforma de movilidad Free Now para impulsar la electrificación del sector del taxi. El acuerdo de colaboración prevé que la marca ofrezca a los taxistas hasta un 17% de descuento en la compra de un Ioniq eléctrico y la instalación gratuita de los puntos de recarga.



SALÓN VO



Grandes ofertas



Certificados



Seminuevos



Última tecnología



El Salón de Vehículos de Ocasión y Seminuevos Certificados más grande de Europa

04-13 2021
Jun
Recinto Ferial
ifema.es

Promueve
GANVAM

Colabora
AMDA





RUEDA DE REPUESTO, LA GRAN OLVIDADA

María L.S.

No entiendo que para ahorrar unos euros la gran mayoría de las marcas ya no contemplen la rueda de repuesto. No he tenido ocasión de utilizar un kit reparapinchazos. ¿Es fácil de manipular? ¿Sirve para todo tipo de averías? ¿Es recomendable en un SUV? Gracias.

RESPUESTA

Hagamos de abogado del diablo. ¿Cuántas veces has pinchado en los últimos años? Y si has sufrido este inconveniente, ¿la rueda de repuesto tenía la presión adecuada? Tras arreglar el pinchazo ¿has vuelto a cambiar la rueda por la original? Estos son algunos factores, además de un peso inferior y un menor consumo, o una mayor capacidad del maletero, a los que se aferran los fabricantes para sustituir la rueda de repuesto por el kit reparapinchazos. Además del factor económico... Dicho esto, señalar que aunque la rueda de repuesto prácticamente ha desaparecido de la dotación de serie, gran parte de los fabricantes la siguen ofreciendo entre sus opciones. Y aprovechamos para decirte que en un SUV, y más aún en un todoterreno, es recomendable apostar por ella por una simple cuestión de minimizar riesgos. Si salimos con asiduidad del asfalto, quizás un simple pinchazo pase a ser un destrozo mayor provocado por una piedra o una



CARTA DE LA SEMANA



EL TRABAJO VITAL DE LA AERODINÁMICA Y SU RELACIÓN DIRECTA CON EL CONSUMO DEL COCHE

S. M. Martín

La aerodinámica es vital en el consumo de un vehículo. ¿Sabrías decirme cómo afecta al consumo? Y otra cosa: ¿qué es más complicado a la hora de desarrollar, la aerodinámica por encima o por debajo del automóvil? Muchas gracias por su atención.

RESPUESTA

La aerodinámica es uno de los tres grandes retos en el avance de un vehículo, junto a la resistencia a la rodadura que provoca el suelo y el aprovechamiento de la energía de los motores. La lucha contra el aire es una pelea constante, y durante su desarrollo un modelo de calle puede pasar hasta 600 horas de trabajo en los túneles de viento, vitales en este sentido. Cuando observamos el trabajo realizado en esas instalaciones comprobamos que es más vistoso el realizado sobre el frontal y la parte superior del vehículo. En este sentido, no es fácil conjugar formas que sean agradables para la vista y prácticas, para ofrecer un interior habitable, con la lucha contra el viento.

Sin embargo, es más importante el trabajo realizado en la parte baja de automóvil. En esa

zona hay que conseguir que el flujo del aire no haga un efecto de 'freno' al chocar con formas poco amistosas con el viento, y por otro lado hay que conseguir que el coche permanezca pegado al suelo y no salga literalmente volando. Por eso en los vehículos de altas prestaciones es imprescindible montar alerones en la zaga para que 'empujen' hacia abajo, aunque eso suponga una cierta aberración de cara al consumo.

Y ya que estamos con esto, comentar que el consumo varía en función de la velocidad debido a la resistencia del aire. Lógicamente no influye en la misma proporción en todos los modelos; pero, por ilustrarlo, comentarte un dato a modo de ejemplo: si pasamos de 60 a 120 km/h estamos duplicando la velocidad, pero la resistencia aerodinámica se multiplicará por cuatro.

rama, como una raja en el flanco del neumático, y el kit ya no serviría. Todo pasará por avisar a una grúa... si tenemos cobertura. En cuanto a la 'manipulación' del kit reparapinchazos, no tiene gran complicación. Consta de un compresor y un depósito que se acopla a él, y que contiene una

resina en su interior. Se conecta la manguera a la válvula del neumático -en ocasiones hay que desmontar el obús de la válvula-, se enciende y en unos minutos se completa la operación. Cuando se alcance la presión indicada apagamos el compresor, y listo. No es complicado.

CONSULTAS RÁPIDAS

BATERÍAS 'CASI' IGUALES, PERO NO

Antonio Cadenas

Es cierto que puede llevar a la confusión, pero quizás no se haya explicado bien. El Renault Zoe incorpora una batería de 52 kWh de capacidad y es verdad que ocupa el mismo espacio bajo el piso, entre ambos ejes, que la de 41 kWh, incrementando considerablemente la autonomía. Sin embargo, sólo pesa 25 kilos más. ¿Por qué? El motivo es que dentro de la carcasa de la

de 41 kWh quedaba espacio libre por arriba. Esa altura se ha aprovechado en la más capaz para incorporar unos módulos más altos que aumentan la capacidad. Si a eso unimos que los componentes químicos usados son más eficaces, pues ahí tienes la respuesta sobre su peso.

FALLOS EN EL CONTROL DE DESCENSOS

Alfonso Alcaraz

Afortunadamente no es lo habitual, pero lo que te han

comentado puede ocurrir. El control de descensos funciona frenando selectivamente las ruedas para no perder la trayectoria; en este caso, en una pendiente, una maniobra que pudiera resultar muy peligrosa si se pierde el control. Hasta ahí parece claro. En un uso muy intensivo los discos de freno podrían calentarse excesivamente y la función del control de descensos podría desconectarse automáticamente. Pero es casi imposible llegar a ese límite.

▶ 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 extraerlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS



QUISIERA SABER CUÁLES SON MIS OBLIGACIONES O CÓMO DEBO ACTUAR SI, POR MOTIVOS DE EMERGENCIA, MI VEHÍCULO SE PARA EN EL INTERIOR DE UN TÚNEL

Cuando por motivos de emergencia un conductor queda inmovilizado con su vehículo dentro de un túnel o paso inferior, deberá, en primer lugar, apagar el motor, conectar la señal de emergencia y mantener encendidas las luces de posición. Si fuese posible deberá dirigir el vehículo hacia la zona reservada para emergencia más próxima en el sentido de su marcha y, de no existir dicha zona, inmovilizará el vehículo lo más cerca posible al borde derecho de la calzada. Igualmente, deberá colocar correctamente sobre la calzada los dispositivos de preseñalización de peligro. Deberá solicitar auxilio sin demora a través del poste de socorro (poste SOS) más próximo, si existe, y seguir las instrucciones que a través de él se le hagan llegar. Tanto el conductor como los demás ocupantes abandonarán el vehículo, dirigiéndose rápidamente al refugio o salida más próximos, sin que en ningún caso se transite por la calzada si existen zonas excluidas a la circulación de vehículos. Por otro lado, si se tratase de una avería que permite la marcha del vehículo, deberá continuar hasta la salida del túnel y, si ello no fuera posible, hasta una zona reservada para emergencia. Finalmente, si el motivo de la inmovilización fuese consecuencia de un incendio, el conductor aproximará su vehículo todo lo posible hacia su derecha para no obstruir el paso a los vehículos de emergencia. Apagará el motor y dejará la llave puesta y las puertas abiertas. Todos los ocupantes abandonarán el vehículo en sentido contrario al del fuego, sin que en ningún caso se transite por la calzada si existen zonas excluidas a la circulación de vehículos.

BUENA PREGUNTA

SI NO SE FACILITA LA MANIOBRA, LA SANCIÓN ES DE 200 EUROS Y PÉRDIDA DE 4 PUNTOS

¿Me pueden multar si estimo que difícil el adelantamiento a un vehículo que me pretende rebasar?

RESPUESTA

Efectivamente, la normativa al regular los adelantamientos establece obligaciones, tanto para el conductor del vehículo que va a realizar el adelantamiento como para el conductor del vehículo que va a ser rebasado.

En este sentido se establece que cuando el conductor advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantarlo, estará obligado a ceñirse al borde de la calzada, teniendo prohibido aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento.

Además, también estará obligado a disminuir la velocidad de su vehículo cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro para su propio vehículo, para el ve-

hículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía.

Por otro lado, si el conductor del vehículo que está adelantando diera muestras inequívocas de desistir de la maniobra reduciendo su velocidad, existirá la obligación de facilitarle la vuelta al carril por el que se circula.

Hay que recordar que las infracciones por no cumplir con estas obligaciones son consideradas graves, y serán sancionadas con un importe de 200 euros y puede suponer la pérdida de 4 puntos.



NUNCA SE PODRÁ REALIZAR EN AUTOPISTA O EN UN TUNEL

¿Cómo puedo realizar un cambio de sentido sin riesgo a ser multado?

RESPUESTA

En primer lugar, se debe señalar que para realizar un cambio de sentido se debe elegir un lugar adecuado para realizar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el menor tiempo posible, advirtiendo su intención con las señales ópticas correspondientes, con la antelación suficiente y comprobando que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la vía.

Si no se diesen estas condiciones, deberá abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla.

Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, deberá

salir de ella por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo.

En este sentido hay que recordar que, además de tenerse que cumplir con las condiciones señaladas, hay sitios o lugares donde, expresamente, está prohibido realizar el cambio de sentido, como sería en los pasos a nivel, en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal 'Túnel' (S-5), así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto. Y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado.

Por último, hay que recordar que si el cambio de sentido no se realiza en un lugar adecuado y con las condiciones señaladas anteriormente, se estaría cometiendo una infracción grave, cuya sanción económica sería de 200 euros y la pérdida de 3 puntos.

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.

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

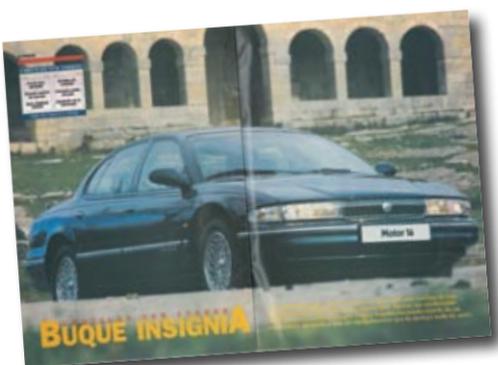
Jeep Grand Cherokee/ Mitsubishi Montero/ Range Rover

Tres todoterreno de tradición, poderosos y lujosos, se enfrentaban esta semana con sus versiones turbodiésel, las más ahorradoras.

Jaguar acababa de cumplir 60 años de existencia, que se reflejaban en una exposición de algunos de sus modelos más emblemáticos en Coventry.

Eso era el pasado, porque de cara al fu-

turo era destacable el paso que había dado BMW al incorporar, por primera vez en un automóvil, el gas natural como combustible. En concreto, un 518g Touring y un 316g Compact eran las ver-



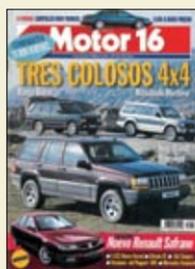
siones sobre las que se implantaba.

Novedades de cara a este 1996 recién estrenado eran los avances del futuro Citroën Xsara o versiones -coupé o familiar- del Peugeot 406. Además, avanzábamos también cómo sería el nuevo Renault Safrane, buque insignia de la marca.

Otro buque insignia era el imponente Chrysler New Yorker que probábamos a fondo y del que destacá-

bamos su confort de marcha y su amplitud.

La comparativa enfrentaba a tres todoterreno clásicos: Jeep Grand Cherokee, Mitsubishi Montero y Range Rover en sus versiones turbodiésel. El americano -4,6 millones y 115 CV- brillaba por el compromiso campo-asfalto. El japonés -4,7 millones y 125 CV- por su sistema de tracción, y el británico -4,7 millones y 113 CV- por confort.



LA PORTADA

Nº 637

FECHA

1-1-1996

HABLAMOS DE

Buques insignia eran los protagonistas de nuestra primera portada de 1996. Tres todoterreno que representaban lo máximo del sector -Jeep Grand Cherokee, Mitsubishi Montero y Range Rover- se enfrentaban entre sí. Y junto a ellos, el futuro Renault Safrane y la prueba del Chrysler New Yorker.



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

AA Vision: Mercedes avanza el ML

La marca de la estrella mostraba desde Estados Unidos, donde se iba a fabricar, un concept de un futuro SUV de lujo. El Mercedes ML daba sus primeros pasos.

Mitsubishi quería llevar a mucha más gente la filosofía TT del Montero, y por eso en Japón había mostrado un Montero 'a escala' de corte más urbano. Se llamaría Montero iO en nuestro mercado.

Además, esta semana se repasaba toda la actualidad de novedades desveladas en el Salón de Detroit. La muestra americana había visto estrenos como el Ford Indigo Concept.

Y más novedades que



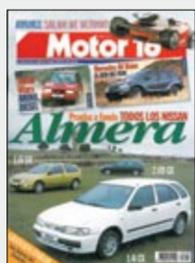
iban a llegar a lo largo de 1996. Por ejemplo el Mazda 122 -versión nipona del Ford Fiesta- o el Lancia Kappa Coupé.

También se mostraba un concept de Mercedes, conocido como AA Vision, que en realidad era el avance del futuro desembarco de la marca entre los SUV con el ML.

Las pruebas de la semana estaban protagonizadas por japoneses. Por un lado el Suzuki

Vitara en versión diésel de 68 caballos. El pequeño TT brillaba por comportamiento.

Por otro lado, el Nissan Almera, un compacto japonés del que analizábamos toda su gama. Con tres motores, un diésel de 75 caballos y dos gasolina de 87 y 100 caballos, el Almera se ofrecía con carrocerías de tres y cinco puertas. El Nissan brillaba por su relación precio-equipamiento y por su amplio interior.



LA PORTADA

Nº 638

FECHA

8-1-1996

HABLAMOS DE

La gama del Nissan Almera, el compacto de la firma japonesa, era la imagen principal de nuestra portada. El Almera, con tres versiones, compartía espacio con la prueba a fondo de otro japonés, el Suzuki Vitara diésel, con el nuevo Mercedes AA Vision -anticipo del ML- y con las novedades del Salón de Detroit.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

YA EN
TU KIOSCO
SOLO 4€

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 1100 caballos
De 6.900 a 190.000 euros
Hasta 840 kilómetros de autonomía

4€

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

- 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 SPORT ENGINEERED 

NUEVO 508

PIONERO DEL ALTO RENDIMIENTO

265 kW (360 CV) – 520 Nm – Desde 46 g CO₂/km

PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** PSA FINANCE Atención al cliente 91 347 22 41

GAMA 508 PSE: Valores WLTP: consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 2 a 2 en ciclo combinado. Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 46 a 46 en ciclo combinado. Más información en: <https://wltp.peugeot.es>