1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 2 DE JUNIO

Nº 1.798 del 19 de mayo al 1 de junio de 2021

SKODA FABIA

Al volante

MÁS AMPLIO Y REFINADO

FORD MUSTANG MACH-E

Probamos el eléctrico más divertido

- 351 CV
- 540 km de autonomía

Prueba

150 CV

Cupra Formentor 1.5 TSI

ADN deportivo

Opel Mokka 1.2 Turbo

130 CV

Prueba

Un SUV muy llamativo

225 CV

Al volante

DS9 E-Tense

Clásico y vanguardista

Y además

Al volante de...

Hyundai Santa Fe - Jeep Compass

Kia Stonic - Subaru Outback

Al detalle

VUELVEN LOS VIAJES, SUBEN LOS CARBURANTES

Da la sensación de que las empresas distribuidoras de carburantes estaban esperando, como agua de mayo, el fin del estado de alarma. Fue acabar con las restricciones de movilidad y llegar las gasolinas y gasóleos a precios de récord en los dos últimos años y a niveles anteriores a la pandemia. ¿Casualidad, evolución del mercado...? Pues posiblemente todo tenga una explicación, pero si queremos ser un poco malpensados, ya tenemos argumentos.

EL LÍO DE MADRID CENTRAL

Una nueva decisión del Tribunal Supremo deja sin efecto las limitaciones de acceso al centro de la capital. Y deja en el limbo todas las multas impuestas –y pagadas– por los usuarios. Ahora queda esperar cuándo y cómo se devolverá ese dinero, porque el Ayuntamiento no tiene previsto hacerlo de oficio ni dejar de poner sanciones hasta que los servicios jurídicos se pronuncien. Y mientras, el sufrido ciudadano, a seguir pagando.

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - *acarchenilla@motor16.com*
DIRECTOR: Javier Montoya - *jmontoya@motor16.com*

Redacción: Gregorio Arroyo - *garroyo@motor16.com*
Álvaro Gª Martins - *amartins@motor16.com*
Julián Garnacho - *jgarnacho@motor16.com*
Bryan Jiménez - *bjimenez@motor16.com*
Montse Turiel - *mturiel@motor16.com*
Diseño: Juan González Aso - *jgonzalezaso@motor16.com*
Colaboradores: Federico Asensio, Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.
Consejo editorial: María Jesús Beneit, Pedro Martín, Andrés Mas, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - *gsegovia@motor16.com*
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507
Administración:
Laura Fernández - *lfernandez@motor16.com*

Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: *motor16@motor16.com*
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.:
Difusión controlada por OJD
Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.2471983

© 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

Nuevo **sablazo fiscal** al automóvil

El pago por uso de nuestras autovías y autopistas supone una vez más meter la mano en el bolsillo de los usuarios.

Se veía venir y estaba escrito, nunca mejor dicho. Ahora todos los usuarios del automóvil lo tenemos claro: se trata, según el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, remitido por el Gobierno a Bruselas, de que los automovilistas que queramos circular por autopistas y autovías para evitar el exceso de tráfico y reducir la posibilidad de accidentes, tendremos que pagar un peaje por los kilómetros recorridos. De hecho, tan convencido está el Ejecutivo de que poseer un coche es sinónimo de tener posibles, que le parece de lo más normal ampliar el 'pago por uso' a las carreteras nacionales. La justificación, para meter una vez más la mano en el bolsillo de los usuarios, es la necesidad de reunir en torno a mil millones de euros para el mantenimiento de unas infraestructuras que, por constante abandono presupuestario, arrastran un déficit en conservación de 8.000 millones de euros. De ahí que a los 12.000 kilómetros de autopistas y autovías estatales quieran añadir, para recaudar, los 14.000 kilómetros de las carreteras principales. Un filón al que hay que añadir casi 500 millones de euros en concepto de impuesto de matriculación, 2.900 millones por el impuesto de circulación, 4.850 millones por el IVA sobre adquisición de coches nuevos, 7.400 millones por el IVA sobre los carburantes, 13.450 millones por el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos y 523 millones por ventas de vehículos de segunda mano. Todo ello, sin contar la recaudación por multas, supone unos ingresos anuales de unos 30.000 millones de euros procedentes del automóvil, para las arcas públicas.

> Con esta medida se tratarán de reunir en torno a mil millones de euros para mantener las infraestructuras que se añaden a los 500 del Impuesto de Matriculación, 2.900 del de circulación, 4.850 del IVA de coches nuevos, 7.400 del IVA de los carburantes, 13.450 del Impuesto Especial de Hidrocarburos, 523 de las ventas de coches de segunda mano...

En resumidas cuentas, se trata de un nuevo sablazo fiscal por algo que ya se ha pagado y se sigue pagando entre impuestos directos, indirectos y diferentes tasas. Por eso, el mantenimiento de las carreteras debe salir de unos Presupuestos Generales del Estado que desde 2009 han reducido esta partida en un 76 por ciento, según la Asociación Española de la Carretera (AEC). Estamos de acuerdo que puede resultar razonable financiar el mantenimiento de las vías a base de peajes, pero siempre que desaparezcan o se rebajen otros impuestos que penalizan una movilidad fundamental para una industria estratégica para la economía española. Menos mal que según la ministra de Hacienda María Jesús Montero, los cambios tributarios se incrementarán a partir de 2023. Lo que no dice es si serán antes o después de las elecciones generales.

Nota del Editor.- Sr. Pere Navarro, director general de Tráfico, no todos los países europeos pagan por la utilización de la red de carreteras. Entiendo que lo suyo es buscar las mejores soluciones posibles para reducir al máximo la siniestralidad, algo que será difícil de conseguir si una parte importante de los conductores opta por utilizar vías alternativas gratuitas y mucho más peligrosas.

SUMARIO

Nº 1.798 • 19 de mayo al
1 de junio de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca

ALFA ROMEO	8
ASTON MARTIN	48
AUDI	50
CUPRA	20
DS	36
FORD	12
HYUNDAI	30, 32, 40
JEEP	42
KIA	23, 44
OPEL	6, 24
SKODA	34
SUBARU	46
VOLKSWAGEN	10

6.- QUÉ PASA
OPEL MANTA ELEKTROMOD
El clásico Opel Manta, ahora convertido en un deportivo eléctrico.

8.- ALFA GIULIA QUADRIFOGLIO
Más carácter, todavía, para la berlina deportiva italiana.

10.- VOLKSWAGEN ID.4 GTX
Nuevas siglas para la deportividad eléctrica.

12.- EN PORTADA
FORD MUSTANG MACH-E
Con el nombre de Mustang no debería haber dudas: el crossover eléctrico del óvalo es pura diversión... y mucho más.

20.- CUATRO RUEDAS
CUPRA FORMENTOR 1.5 TSI
La versión de entrada a la gama Formentor brilla por su filosofía deportiva.

23.- KIA EV6
Máxima tecnología al alcance de muchos, es el objetivo de Kia con el EV6.

24.- OPEL MOKKA 1.2 TURBO 130 CV EAT8
El SUV de la marca alemana llama la atención por su estilo joven y desenfadado; y guarda muchas más virtudes.

30.- HYUNDAI TUCSON Y LA EFICIENCIA
Incluye todo tipo de electrificación para lograr la máxima eficiencia.

32.- HYUNDAI IONIQ 5
El modelo que abre la nueva era eléctrica en la marca coreana.

34.- SKODA FABIA
El utilitario checo crece en tamaño, calidad y pretensiones.

36.- DS 9
Una berlina de rasgos clásicos y soluciones vanguardistas, la nueva apuesta de la marca premium.

40.- HYUNDAI SANTA FE
El nuevo Santa Fe apuesta por una propulsión electrificada para seguir en lo más alto.

42.- JEEP COMPASS
El modelo de más éxito de Jeep se renueva por completo. Las versiones PHEV brillan.

44.- KIA STONIC
Renovación para el SUV urbano, que ahora apuesta por la hibridación ligera.

46.- SUBARU OUTBACK
La marca japonesa presenta un Outback con más argumentos.

48.- FUERA DE SERIE
ASTON MARTIN DBR1 V12
A imagen y semejanza del Aston Martin que venció en Le Mans.

50.- +INTERESANTE
TECNOLOGÍA AUDI
La marca de los aros presenta la evolución del volante como 'centro de mando' y sus nuevos sonidos.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- LA SEMANA

56.- DE CARRERAS
DEBUTANTES EN F-1
Los nuevos pilotos, con Mazepin a la cabeza reabre el debate sobre el talento en la categoría.

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

64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en... Motor16.com Motor16.tv

VOLVO

Volvo XC60
más inteligente

Google integrado

Sonido Bowers & Wilkins

Cámara 360°

Detección de peatones

Volvo On Call

Recarga inteligente

Descubre más en **volvocars.es**

Consumo mixto (l/100 km) de 2,4 a 7,6; Emisiones CO_2 (g/Km) de 55 a 173.

QUÉ PASA

NUEVO RENAULT KANGOO
Ya está a la venta el nuevo Renault Kangoo en sus diferentes configuraciones, con 3 acabados, y un precio desde 18.800 a 20.500€ ff. Está disponible con motores diésel (75, 95 y 115 CV) y gasolina (130 CV). Más adelante llegará la variante eléctrica.

SUBARU SOLTERRA
Subaru está desarrollando un SUV eléctrico de tamaño medio junto a Toyota, con la que ha diseñado la nueva plataforma para este tipo de vehículos. Está previsto que llegue al mercado el año próximo.

ALMA FERRARI COMPETICIÓN
El 812 Competizione, una edición limitada del 812 Superfast, ha sido presentada junto con la versión Targa, también numerada (999 y 599 unidades el Targa). Ambas están dotadas del motor V12 de 6,5 l que aumenta su potencia hasta los 830 CV, con una depurada aerodinámica. Acelera en 2,9 y 7,5 seg de 0 a 100 y 200 km/h.

▲ Coupé y Targa, ambas versiones limitadas del 812 Superfast.

De la tradición al presente

El **Manta**, primer ElektroMOD de Opel

El Opel Manta GSE ha vuelto ha renacer, «combinando tradición con el deseo actual de movilidad libre de emisiones para un futuro sostenible por el que vale la pena luchar». Así se expresaba Michael Lohscheller al presentar el último eléctrico de la marca. Producto realizado por Opel siguiendo la corriente ElektroMOD de transformar coches clásicos como el Manta, con la última tecnología eléctrica. Así, sobre su diseño clásico con ligeras modificaciones, el motor 4 cilindros de gasolina ha sido sustituido por un propulsor eléctrico que rinde 108 kW (147 CV) y 225 Nm de par al que alimenta una batería de 31 kWh de capacidad, con la que consigue 200 km de autonomía. Como los Opel eléctricos actuales, recupera carga mediante los frenos regenerativos, disponiendo de un cargador de 9 kW para corriente alterna monofásica y trifásica, que permite llenar la batería en 4 horas.
En el exterior la imagen clásica, pintada en amarillo con el capó en negro como el modelo tradicional, se combina con elementos actuales como los faros LED y dispone de llantas de 17'' con neumáticos de 195/40 R y 205/40 R delante y detrás.
En el interior, también dispone de tecnología actual para disponer de la información más completa a la hora de gestionar la batería y contar con lo último en conectividad e infoentretenimiento. Cuenta para ello con dos pantallas integradas de 12 y 10'', sin mandos dispersos por su limpio cockpit, disponiendo de asientos de corte deportivo semi-bacquet.

◀Las formas clásicas del Manta GSE vuelven a tomar vida con la tecnología más actual, al estar movido por un motor eléctrico. La 'e' de GSe ahora significa electrificación.

PARA **PENSAR**

1.177

CV rinde el V8 del último hipercar lanzado por la marca Zenvo, el TSR-S

El motor de 5,8 litros de cilindrada de la marca danesa permite alcanzar unas prestaciones estratosféricas, recorriendo el 0-100 km/h en 2,8 seg, y llegando a 200 km/h en 6,8 seg. Alcanza los 325 km/h de velocidad punta.

EL **PUNTAZO**

Alpine lanza una edición limitada de 300 unidades para Europa del A110 Légende GT de 292 caballos, con colores y equipamiento específicos y un precio desde 74.800 euros.

VW Tiguan Allspace

Actualización de la **variante** larga del **Tiguan**

Es el turno de la variante alargada de carrocería del Tiguan, el Allspace, configurable opcionalmente hasta siete plazas. El otoño pasado el Tiguan fue objeto de una actualización, que ahora se lleva a cabo sobre la versión Allspace, que incorpora detalles de diseño y adopta nuevos sistemas de control y asistencia. Incorpora elementos como los faros matriciales LED interactivos IQ.LIGHT o los paneles táctiles de control del sistema de climatización sobre la rediseñada consola central. Los cambios estéticos le han hecho crecer 22 mm, hasta los 4,72 m. La oferta de motores se articulará sobre tres opciones gasolina TSI –VW no ha comunicado su potencia– y dos 2.0 TDI de 150 y 200 CV; pero no la versión e-Hybrid disponible en el Tiguan. Se ofrecerá en dos acabados: Life y el deportivo R-Line, poniéndose a la venta en junio, aunque no llegará antes de finales de año.

▼▶La configuración 7 plazas seguirá disponible en el Allspace.

Mercedes-Benz EQT Concept

La Clase T, una nueva **variante eléctrica**

Este concept muestra cómo será la Clase T y su variante totalmente eléctrica de Mercedes-Benz Vans. Un modelo con un espacio interior amplio y versátil para seis o siete plazas, con un maletero de gran volumen. La carrocería, con 4,95 metros de longitud, dispondrá de puertas posteriores correderas para facilitar el acceso al interior, además de que contará con lo último en tecnología de la marca. El Mercedes EQT, que comparte desarrollo con el Renault Kangoo, verá la luz en 2022, movido por un motor totalmente eléctrico.

▼▶El Concept EQT muestra cómo el lujo, el espacio y la flexibilidad se combinan en una furgoneta pequeña.

SERES 3, PRIMER ELÉCTRICO DE DFSK

El gigante chino pone a la venta en España su primer SUV 100% eléctrico, con un motor que rinde 163 CV, alimentado por una batería de 53,6 kWh. Anuncia 329 km de autonomía (WLTP) y ya está a la venta desde 25.495 euros, con todos los descuentos ya aplicados.

CUPRA LEÓN DE 245 CV

El Cupra León completa su oferta de motores con la adopción del 2.0 TSI de 245 CV, asociado siempre al cambio automático DSG de siete velocidades y con tracción delantera. Su precio es de 41.060 euros en la versión 5 puertas, y de 42.580 euros en el Sportstourer.

Alfa Romeo Giulia GTA

Músculo para el **Giulia Quadrifoglio**, con 540 CV

En el Centro Experimental de Balocco, escenario principal para desarrollo y pruebas de Alfa Romeo, en Vercelli, donde nació en los años 60 el Giulia Sprint GTA, uno de los coches de mayor éxito en la historia de Alfa Romeo, se ha presentado el nuevo Giulia GTA y GTAm. Las variantes más deportivas de la berlina media de Alfa están equipadas con una versión potenciada del motor Alfa Romeo 2.9 V6 Bi-Turbo, que rinde 540 CV, con una potencia específica de 187 CV/ litro y que es capaz de acelerar ayudándose del sistema Launch Mode, de 0 a 100 km/h en solo 3,6 seg. Para hacerlo posible se ha aligerado al máximo el conjunto respecto al Giulia Quadrifoglio en el que se basa, resultando 100 kg más liviano. Para hacerlo posible se ha hecho un uso extensivo de componentes en fibra de carbono y materiales de composite. Y ha sido objeto de un importante trabajo aerodinámico, con elementos activos, de la mano de Sauber Engineering de F-1. Su precio es de 194.000€ y 199.500€ (GTAm).

◀▼Pasión pura, con dos variantes, GTA y GTAm. Esta última con elementos específicos para explotar su potencial en circuito, aunque sigue siendo un coche de calle.

Nuevo Skoda Kodiaq

Llega en julio desde **29.680 €** en el 1.5 TSI

El Skoda Kodiaq, como os detallamos en el nº 1796, ha sido objeto de una actualización que incluye novedades estéticas, de equipamiento, adoptando además nuevos asistentes electrónicos. Y sustituyendo el motor TDI de la versión RS, por otro más potente, TSI de 245 CV. Ya está toda la gama a la venta excepto los acabados L&K y el RS cuya preventa se abrirá las próximas semanas. El nuevo Skoda llegará a los concesionarios a finales de julio, estando disponible con seis acabados: Active, Ambition, Style, L&K, Sportline y, la variante más deportiva, RS con un precio desde los 29.680 euros del 1.5 TSI 4x2 Active, hasta los 47.280 euros del 2.0 TDI 4x4 DSG Sportline.

NUEVO
OPEL MOKKA
MENOS NORMAL. **MÁS MOKKA**

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

OPEL

Valores WLTP: 17,4 – 17,8kWh /100km. Autonomía hasta 317 – 332 km - Emisiones de CO_2 (WLTP) (g/km)=0
*Consulta condiciones y disponibilidad de reserva en tu zona.

El GTI cambia de identidad

La nueva versión GTX del eléctrico Volkswagen ID.4, con un carácter más deportivo, marca el inicio del nombre para la familia ID.

Santiago Casero || motor16@motor16.com

El apellido GTI de Volkswagen es de sobra conocido, pero con esto del cambio hacia los eléctricos, la firma alemana tendrá que variar el rumbo para las versiones más dinámicas de su familia ID.

Ahora, tras mucha espera, Volkswagen nos trae el primero de dichos integrantes 'deportivos' eléctricos: el ID.4 GTX. Así es, GTX son las siglas elegidas por la firmarca alemana para hacer referencia a estos electrizantes coches. Y el primero de ellos, este ID.4, se lanzará al mercado este mismo verano, con un precio en Alemania de 49.950 euros, restando los hasta 7.500 euros que ofrece en ayudas el gobierno teutón.

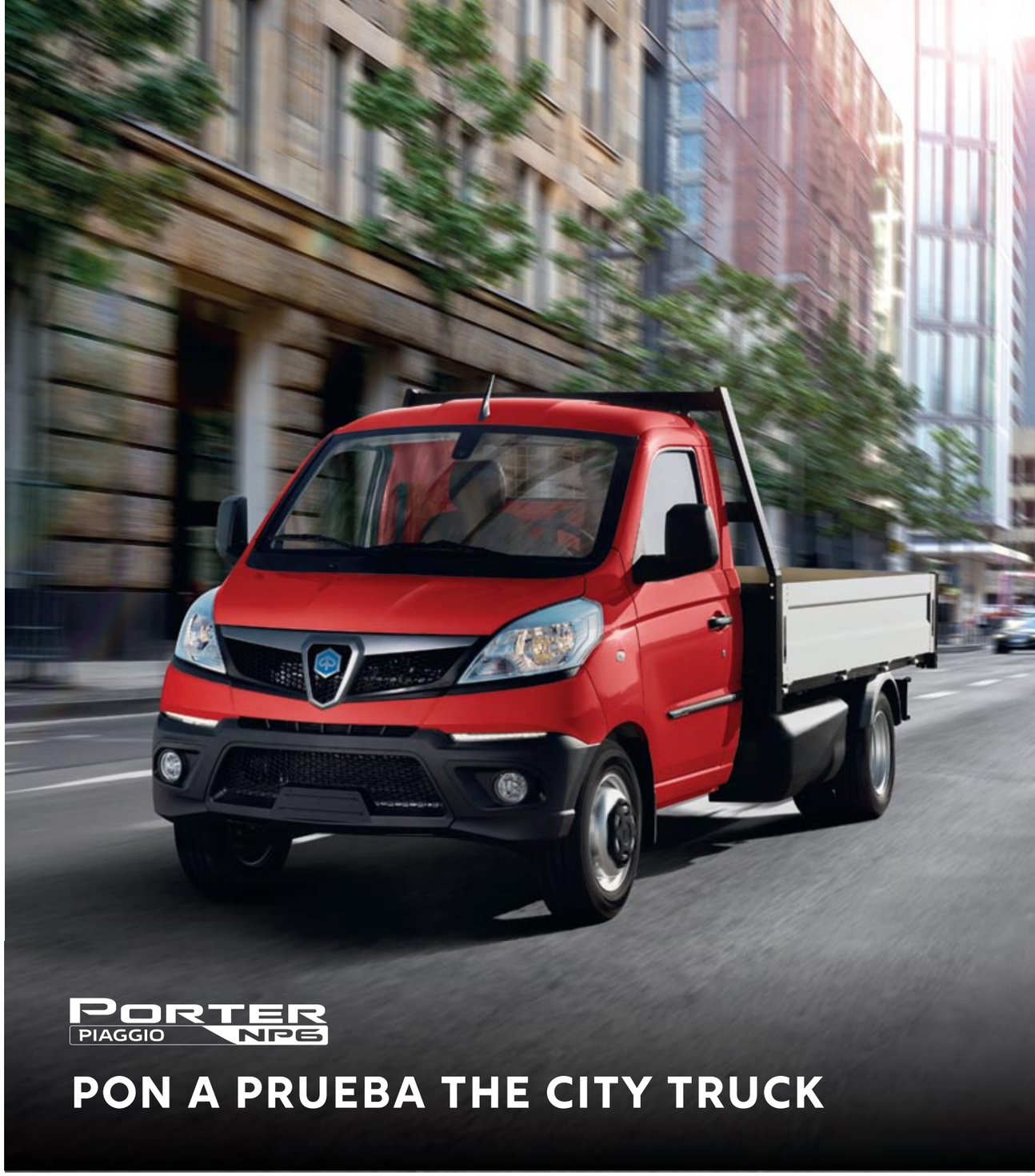
Pero entremos en faena, empezando por su aspecto. Se ha apostado por unos paragolpes específicos, con rejillas en negro y tres luces LED en los extremos del parachoques delantero que son nuevas. Además, los emblemas GTX nos indican que estamos ante una versión especial, así como la iluminación Matrix LED IQ.Light que equipa esta versión deportiva o los pilotos traseros compuestos por cables de fibra óptica.

▲▼El Volkswagen ID.4 GTX cuenta con una imagen más deportiva y dinámica, tanto en el exterior como en un interior donde los detalles en rojo le dan mucho carácter.

El interior también luce detalles que acentúan su carácter: pespuntes en rojo o un nuevo tono llamado Soul, para los plásticos interiores. De serie nos encontraremos con una pantalla central de 10 pulgadas (pueden ser 12 pulgadas en opción), otra frontal de 5,3 pulgadas que oficia de cuadro de instrumentos y un volante en cuero calefactable.

Pero lo interesante de verdad ocurre bajo el capó del coche. Aquí tenemos ahora dos motores, uno por eje, haciendo que el total de potencia ascienda hasta los 299 CV, además de dotarlo de tracción integral. Gracias a esto, el ID.4 GTX es capaz de pasar de 0 a 100 en solo 6,2 segundos, disponiendo además de cinco modos de conducción: Eco, Comfort, Sport, Individual y Traction.

Haciendo equipo con los motores, tenemos las baterías, que son de 77 kWh de capacidad, con lo que ofrecen una autonomía de 480 kilómetros. Dichas baterías están garantizadas por Volkswagen durante ocho años o 160.000 kilómetros. Gracias a su carga de hasta 125 kW, podremos disponer de 300 kilómetros en solo 30 minutos.



COMPACTO, DE ALTAS PRESTACIONES, ECOLÓGICO.

El Porter NP6 revoluciona la manera de trabajar en el entorno urbano. The City Truck combina una capacidad de carga de máximo nivel y motorizaciones ecológicas con dimensiones reducidas para lograr una maniobrabilidad a prueba de tráfico. Reserva tu prueba de vehículo en tu concesionario más cercano: Podrás comprobar de primera mano las ventajas del Porter NP6 y hacer tu trabajo más fácil, eficiente y rentable gracias a los motores gasolina/GLP o gasolina/GNC.

commercial.piaggio.com

PIAGGIO COMMERCIAL

Diversión asegurada

La evolución de un icono hacia la electrificación no le ha salido nada mal a Ford. El Mustang Mach-E tiene una imagen impactante, es amplio y confortable en marcha, acelera en silencio que da gusto gracias al empuje de sus 351 CV, y hace gala de una personalidad deportiva que nos ha cautivado. Consume más bien poco, su autonomía da confianza para afrontar largos desplazamientos y hay que tener 'paciencia' a la hora de recargar su 'enorme' batería.

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Esperaba mucho del Mustang Mach-E, pero quizás lo que más me ha sorprendido es su gran confort de marcha, su habitabilidad y, sobre todo, su talante deportivo. Sabía que su rendimiento sería bueno por su potencia, pero no esperaba que fuese tan divertido y juguetón por su condición de tracción total. El eje trasero se insinúa a la mínima, aunque hay que medir bien las inercias. Buena autonomía y consumos... y paciencia con las recargas.

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

Hay vehículos eléctricos y vehículos eléctricos. Sí, no nos hemos vuelto locos. Hay un 'mantra' que dice que este tipo de automóviles tiene un claro enfoque urbano, debido a que no contaminan y a que la autonomía siempre dará más de sí debido a la escasa velocidad a la que se circula. Por eso son muy lógicas las opciones como un Fiat 500, un Renault Twingo o el inminente Dacia Spring.

Y estamos de acuerdo. El problema es cuando pruebas, disfrutas y te diviertes en un modelo como el Mustang Mach-E. Se trata de una de las alternativas 0 emisiones que explica claramente que la máxima eficiencia no está reñida con las prestaciones o con un comportamiento deportivo que, antes de 'catarlo', dudábamos de que mereciera llevar el nombre de esa saga. Error. Así de claro.

Más allá de que es un vehículo ya de capricho por precio –64.963 euros sin opciones– y de que necesitamos puntos de carga ya 'demasiado' potentes debido a la contundencia de la batería extendida, hablamos de un modelo impactante por su físico, de gran rendimiento, buenas maneras dinámicas y un rango de acción que nos permite alejarnos de la gran urbe ya con una suficiencia que tranquiliza. Es cierto que no hay un Mustang Mach-E. Son varios. La gama contempla versiones con 269 CV, una batería de 75,7 kWh de capacidad y propulsión trasera o total, así como una variante con 294 CV RWD o nuestro protagonista, que incrementa la potencia hasta los 351 CV, introduce la tracción total y la batería presume de 98,7 kWh (88 útiles). En este caso la autonomía homologada es de 540 kilómetros. Ya veremos...

Si por fuera ha llamado la atención como si se tratase de una nave espacial, por dentro convence. Es amplio de verdad, con unas plazas traseras que gozan de un espacio para las piernas y una cota de anchura realmente generosas, beneficiadas además por un piso totalmente plano.

Eso sí, nadie negará que la vista se dirige siempre hacia la pantalla táctil del salpicadero, en formato vertical y un tamaño de ¡15,5 pulgadas! Prácticamente todas las funciones se monopolizan en ella, así que mejor que no se 'funda' porque nos quedaríamos prácticamente a ciegas. Resulta más intuitiva de lo esperado, pese a su multitud de menús, y muchas funciones se pueden realizar mediante un control por voz. Además, la climatización siempre se muestra a la vista y se maneja de manera directa.

Señalar que, como comienza a ser habitual con las nuevas plataformas eléctricas,

PRECIO	64.963 €

EMISIONES DE CO_2: **0** G/KM

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

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Rendimiento y talante deportivo. Consumos ajustados. Habitabilidad y dos maleteros. Tecnología y equipamiento.

DEBE MEJORAR

Tacto del pedal del freno. Peso elevado. Dirección no muy directa. Bandeja cubre-equipajes de lona. Visibilidad fronto-lateral.

▲ Doble maletero, con 402 litros en la zaga y otros 81 disponibles en la parte delantera.

▲ Las llantas son de 19 pulgadas y los frenos son excelentes, aunque el tacto del pedal es mejorable.

DIVERTIDO

LA TRACCIÓN ES TOTAL, PERO SIEMPRE DA PRIORIDAD AL EJE TRASERO, ACCIÓN QUE PROVOCA QUE DESLICE Y MUESTRE SU TALANTE MÁS DEPORTIVO

PANTALLA GIGANTE

EL INTERIOR ES AMPLIO Y ESTÁ BIEN REMATADO, PERO LO QUE LLAMA LA ATENCIÓN ES LA PANTALLA TÁCTIL DE 15,5 PULGADAS

▲ La pantalla táctil de 15,5 pulgadas aglutina casi toda la información, incluidos los tres perfiles de conducción o el sistema SYNC 4. La del cuadro de mandos es más comedida en tamaño.

◀▲ El acceso sin llave nos permite abrir las puertas desde el smartphone o mediante una clave que aparece en el pilar B. El espacio interior es realmente generoso y está bien insonorizado.

▲ El cambio es automático de una sola relación y se gestiona con este mando giratorio ya visto en otros modelos Ford. La función 'Low' incrementa la retención del propulsor.

el Mustang Mach-E ofrece dos maleteros. El principal, detrás, contempla 402 litros, a los que hay sumar otros 81 bajo el capó delantero, un hueco que además presenta un desagüe para poder lavar objetos.

Nuestra versión es actualmente la más potente de la gama, a la espera de que llegue la variante GT con 487 CV. La batería se ubica bajo el piso y presenta dos motores, uno en cada eje, que suman 351 CV y dotan al conjunto de tracción total. Sí, sin necesidad de una unión física. La electrónica es la encargada de jugar con la motricidad entre ambos ejes para optimizar la estabilidad del conjunto.

Sus prestaciones son de notable alto. Acelera de manera más que brillante. Digamos que lo borda hasta 50 km/h –2,2 segundos–, sorprende hasta los 100 km/h –5,3 segundos– y a partir de 120 km/h se humaniza, 'tira' pero ya sin tanto furor. En cualquier caso adelantar es casi un juego de niños: pasar de 70 a 110 km/h se traduce en 3,2 segundos y 83 metros para completar la maniobra.

▲ Su generosa autonomía le permite alejarse de la ciudad con garantías. Se muestra muy confortable en marcha y los consumos son atractivos, aunque en autopista ya se disparan...

El chasis recurre a sendos esquemas independientes, McPherson delante y multibrazo detrás, aunque no contempla suspensión adaptativa –se reserva para el GT–. No es fácil neutralizar un peso que con lo puesto arroja 2.227 kilos –596 sólo para la batería–, pero cumple. La dirección no es muy directa y el volante se antoja algo grande para un uso deportivo, aunque entra y sale de las curvas con más agilidad de lo esperado. La carrocería no puede evitar ciertos balanceos, pero una vez que se controlan las inercias se puede pasar un buen rato.

Y es que la tracción total siempre da prioridad al eje trasero cuando detecta que queremos correr. Y eso implica que la zaga deslice si aceleramos con energía al entrar en una curva y tengamos que contravolantear. Y si nos pasamos de ímpetu la electrónica actúa mientras seguimos con una sonrisa de oreja a oreja.

El Mustang Mach-E contempla tres modos de conducción, Active, Whisper y Untamed, vamos, los conocidos Normal, Eco y Sport. También podemos activar un sonido que simula un V8 de manera artificial por los altavoces, y la función e-Pedal, muy agresiva, nos permitirá regenerar la máxima energía y prescindir prácticamente del pedal del freno. Por cierto, si se pisa, frena de lujo.

Confortable en marcha, es un buen viajero por su escaso ruido de rodadura, y en ciudad su reducido radio de giro y altura son sus grandes aliados, pese a que su enorme capó y anchura nos transmiten la sensación de que llevamos algo más grande al volante.

En la urbe el consumo medio ha sido de 16 kWh y en carretera arrojó sólo 19kWh. Son cifras muy atractivas para su potencia y peso. Sin embargo, en autopista, a velocidad mantenida de 120 km/h, se incrementó hasta 26. Si hacemos la media de nuestro recorrido habitual nos sale 21,6 kWh. Y la autonomía se reduciría hasta los 407 kilómetros, en lugar de los 580 homologados. En ciudad nos daría para 550.

El 'problema' es que una batería de 88 kWh útiles necesita de cargadores de 'categoría'. Por eso admite hasta 150 kW de carga, que en 45 minutos es capaz de almacenar hasta un 80 por ciento. En uno de 50 KW (que cargaba a 42,3 reales) introdujo una media de 30 kWh cada hora –Ford anuncia 1,5 horas hasta el 80 por ciento– y en una Wallbox de 11 kW necesita 7,2 horas. En corriente alterna no es aconsejable apostar en casa por menos de 7,4 kW porque si no la operación se eterniza, llegando hasta 36 horas para alcanzar el 80 por ciento. Estas funciones, y algunas más, se pueden programar y gestionar desde la aplicación Ford Pass.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTORES	SINCRONO
Disposición y potencia	Delantero 198 kW (269 CV) / Trasero 256 kW (348 CV)
Potencia máxima/rpm	258 kW (351 CV)
Par máximo	580 Nm (59,1 mkg)
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo / Peso (kg)	Acumulador de iones de litio / 596
Capacidad de la batería	98,7 kWh (88 útiles)
Máxima capacidad de carga de la batería	Hasta 150 kW en corriente continua y 11 kW en corriente alterna
Número de células	376
Tiempo de recarga	45 minutos a 150 kW
Garantía de la batería	8 años/160.000 kms
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (metros)	11,6
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados/Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Independiente, tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R19
Marca	Continental
PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	2.257
Capacidad de remolque (Kg)	750
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Cuadro digital de 10,2 pulgadas	▲		
Pantalla táctil de 15,5 pulgadas	▲		
Asientos delanteros eléctricos	▲		
Ordenador de viaje y navegador	▲		
Control por voz y wifi	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Portón eléctrico manos libres			▶
Faros Full LED	▲		
Ford MyKey y SYNC 4	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Llantas aleación 19 pulgadas	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador bizona	▲		
Suspensión adaptativa		▼	
SEGURIDAD			
Aviso en el ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Monitorización del conductor			▶
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente de apertura de puertas		▼	
Asistente de centrado de carril	▲		
Luces de carretera inteligentes	▲		
Retrovisor interior electrocrómico	▲		
Control del aire en los neumáticos	▲		
Sonido de alerta a peatones	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga	▲		
Asistente de arranque en rampa	▲		
Asistente precolisión			▶
Cámara trasera 360 grados			▶
Cámara de visión trasera	▲		
Control adaptativo con Stop&Go	▲		
Airbag frontales y laterales	▲		
Airbag cortina y rodilla conductor	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

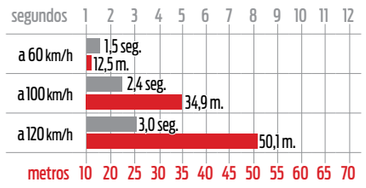
Pintura metalizada: desde 900 euros. Paquete Tecnología, con sonido B&O y 9 altavoces, portón eléctrico con función manos libres, asistente precolisión con radar y cámara, control de velocidad de crucero adaptativo inteligente con asistencia en carretera y monitorización del conductor, aparcamiento totalmente automatizado y cámara 360 grados: 1.800. Paquete Tecnología +, añade asiento del conductor eléctrico con 8 posiciones y techo panorámico de cristal: 2.800.

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	183 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,0
De 0 a 50 km/h	2,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,3 (5,1)
Recorriendo (metros)	86
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,5
1.000 m desde 40 km/h en D	25,3
De 80 a 120 km/h en D	3,7
Recorriendo (metros)	105
Error de velocímetro a 100 km/h	97

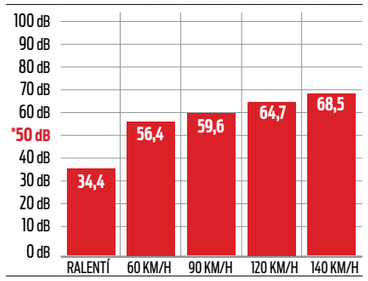
CONSUMOS	
	kWh
CONSUMOS MEDIO (WLTP)	
Consumo homologado (kWh)	18,7/100 kms
Consumo en la prueba	21,6/100 kms
AUTONOMÍA OFICIAL (WLTP)	
Autonomía ciclo urbano	N.D.
Autonomía ciclo combinado	540 km
AUTONOMÍA DURANTE LA PRUEBA	
Autonomía en la prueba	407 km

FRENOS

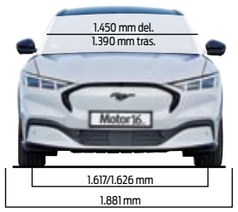


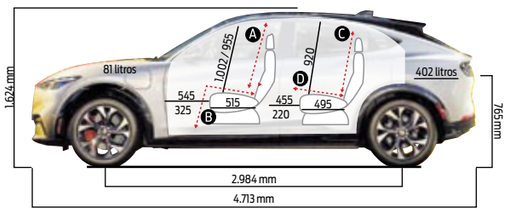
SONORIDAD

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



MEDIDAS





(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.002 / 955 mm	1.060/840 mm	920 mm	950/715 mm

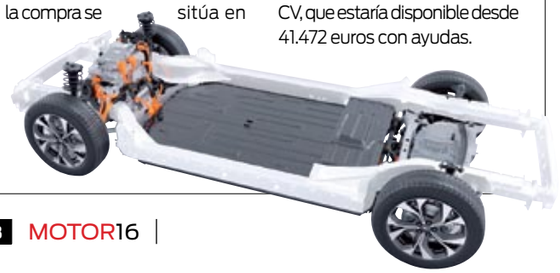
EN COMPARACIÓN CON...

	FORD MUSTANG MACH-E AWD RE 351 CV	AUDI Q4 50 E-TRON QUATTRO 299 CV	JAGUAR I-PACE EV400 AWD AUTO S	MERCEDES-BENZ EQC 400 4MATIC
Precio	64.963 euros	58.150 euros	80.570 euros	81.750 euros
Potencia	258 Kw (351 CV)	220 kW (299 CV)	294 kW (400 CV)	300 kW (408 CV)
Par máximo	580 Nm	460 Nm	696 Nm	760 Nm
Cambio	1 velocidad/automático	1 velocidad/automático	1 velocidad/automático	1 velocidad/automático
Batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	98,7 kWh 88 kWh útiles	82 kWh 77 kWh útiles	90 kWh	93 kWh 80 kWh útiles
Tiempos de carga batería	Entre 45 minutos a 150 kW y 7,2 horas a 11 kW	38 minutos a 125 kW	Entre 30 minutos a 100 kW y 8,5 horas a 11 kW	40 minutos a 110 kW y 7,5 horas a 11 kW
Consumos	18,7 kWh/100 km	17,9 kWh/100 km	22,0 kWh/100 km	22,0 kWh/100 km
Autonomía	580 kilómetros	488 kilómetros	470 kilómetros	417 kilómetros
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Vel. Máxima	180 km/h	180 km/h	200 km/h	180 km/h
0-100 km/h	5,1 segundos	6,2 segundos	4,8 segundos	5,1 segundos
Maletero	402 litros	520 litros	505 litros	500 litros
Dimensiones	4.712/1.881/1.597 mm	4.588/1.865/1.632 mm	4.682/1.895/1.565 mm	4.761/1.884/1.623 mm
Batalla	2.984 mm	2.764 mm	2.990 mm	2.873 mm
Diámetro giro	11,6 metros	-	12,0 metros	11,8 metros
Peso	2.257 kilos	2.135 kilos	2.208 kilos	2.495 kilos
A favor +	Es, junto al Jaguar I-Pace la propuesta más deportiva de este segmento, y con un precio más atractivo. El consumo real es bastante comedido, está bien insonorizado, su rendimiento es brillante y ofrece una completa dotación tecnológica.	En unos meses llegará la versión Sportback, de corte más deportivo y con un sobreprecio de 2.000 euros. Actualmente el Q4 e-tron dispone de esta versión que resulta algo más económica que sus rivales, ofrece una buena autonomía y también recurre a una dotación muy completa.	Su dinámica es muy deportiva y sus 400 CV le brindan unas prestaciones superiores al resto de sus rivales, tanto en velocidad máxima como en aceleraciones. El interior está muy bien resuelto a nivel de calidad y ofrece una buena habitabilidad.	Quizás sea la opción más familiar y menos deportiva de este escaparate. Brinda un gran confort de marcha, una tecnología de vanguardia en todos los sentidos, se remata con gran calidad y resulta muy amplio en su interior.
En contra −	La visibilidad fronto-lateral no es buena debido al grosor del pilar A. La dirección no es muy directa y el techo panorámico no tiene cortinilla. El estor cubre-equipaje es de tela. El maletero trasero es más pequeño.	Su menor potencia le impide alcanzar las prestaciones que brindan sus rivales, aunque se defiende con total garantía. Su menor tamaño se traduce en un habitabilidad más comedida en las plazas traseras.	Su precio se dispara un tanto y el consumo, tanto el homologado como el real, es algo elevado. La máxima capacidad de carga de la batería en corriente continua es menor que la de sus rivales.	A pesar de ser el modelo más potente su rendimiento no es superior. El precio es el más elevado de todos y su autonomía es la menor de los modelos aquí enfrentados. También es el vehículo más pesado.

EL DETALLE

AYUDAS DEL PLAN MOVES III Sí, pero no...

El Plan Moves III acaba de activarse y contempla suculentas ayudas a la compra de vehículos eléctricos, llegando hasta los 7.000 euros en el caso de que se achatarrate un vehículo con más de siete años de antigüedad. El problema es que el límite de la compra se sitúa en 45.000 euros (sin IVA). Por lo tanto, nuestro protagonista se queda fuera, como el resto de versiones con tracción total o batería de 98,7 kWh. Sí que cumple con el plan la variante de acceso, con propulsión trasera, batería de 75,7 kWh y 269 CV, que estaría disponible desde 41.472 euros con ayudas.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 1,29 euros/km. Coste km total: 1,41 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 299 euros/año. Seguro a todo riesgo: 593 euros/año con franquicia de 290 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

FORD
Ford España, S.A. C/Caléndula, 13, Alcobendas, 28109, Madrid.
Teléfono: 91 714 52 25.

RED DE POSVENTA
175 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Tres años o 100.000 kilómetros.

www.ford.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
69.002 EUROS

No hay atajos para lograr que las ideas innovadoras se hagan realidad. Ese es el camino que hemos elegido en Hyundai para lograr que la **Nueva Gama KONA**, sea accesible a todo el mundo. Descubre el Nuevo **KONA Híbrido Eléctrico**, con su asombroso equilibro entre conducción Eco y deportividad; o el **KONA N Line**, con un aspecto mucho más deportivo y preparado para la carretera; y el **Nuevo KONA Eléctrico**, con una autonomía de hasta 660 km* con una sola carga.
Y con nuestro **Compromiso de Devolución** tienes la tranquilidad de saber que, si no te convence tu Hyundai, lo puedes devolver.

On the better.

Con etiqueta ECO y Cero Emisiones.

HYUNDAI

5 AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM
8 AÑOS GARANTÍA DE BATERÍA

Gama Nuevo Hyundai KONA: Emisiones CO_2 combinadas (gr/km): 127-168. Consumo combinado (l/100km): 4,9-7,4. Gama Nuevo Hyundai KONA Híbrido: Emisiones CO_2 combinadas (gr/km): 112-115.Consumo combinado (l/100km): 4,9-5,1. Gama Nuevo Hyundai KONA EV: Emisiones CO_2 combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 143 (batería 39,2 kWh) – 147 (batería 64 kWh). Autonomía en uso combinado (km)*: 305 (batería 39,2 kWh) – 484 (batería 64kWh). Autonomía en ciudad (km)*: 435 (batería 39,2 kWh) – 660 (batería 64kWh). Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. (*La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción).

Modelos visualizados: KONA HEV Style, KONA EV Style, KONA N Line. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 160.000 km (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.com

Mostrando carácter

LA CLAVE

fasensio@motor16.com

Un SUV diferente. No solo por su personalidad estética, sino también por sus pretensiones dinámicas que se perciben desde el volante. El motor TSI de 150 CV es el menos pretencioso de la gama en este apartado, pero conjuga bien con la personalidad del Formentor para ser la versión de entrada a la familia.

PRECIO	31.670 €

EMISIONES DE CO_2: 124 G/KM

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

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Sensaciones dinámicas, con un comportamiento destacado. Versatilidad de la carrocería. Amplia gama utilizable de rpm.

DEBE MEJORAR

Utilización lenta de la pantalla central. Sin mandos directos con botón y sin iluminación en los capacitivos.

Fede Asensio || fasensio@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Versión de acceso a la gama. Por chasis no está tan bien armado como las versiones VZ, que necesitan domar un potencial muy superior, pero Cupra ha sabido dotarle del ADN de la marca para sentirse como un SUV muy dinámico sin dejar de lado la faceta práctica de este tipo de carrocería.

Está claro que el Cupra Formentor no es un SUV más. El primer modelo desarrollado desde cero por Cupra ha nacido para destacar, para no pasar desapercibido, con una imagen diferenciadora y musculosa en un SUV. Y con el talante dinámico que imprime el ADN de la marca, junto a la versatilidad de su carrocería y a una oferta de motores muy amplia, que se va completando poco a poco. Con la reciente llegada de las variantes TSI de 190 y 245 CV se completa la oferta gasolina, que culmina con las variantes VZ de 310 y 390 CV. Y con nuestro protagonista, el TSI de 150 CV, como escalón de entrada a la gama, disponiendo también del VZ e-Hybrid con dos escalones de potencia, a falta solo de que llegue el 2.0 TDI de 150 CV.

El Formentor TSI de 150 CV acude al banco de motores del Grupo para adoptar el tetracilíndrico de 1,5 l con 150 CV, sobrealimentado y con sistema de desconexión activa de cilindros. Un propulsor eficiente, que ha suavizado mucho sus maneras en diversos de los modelos del Grupo VW, pero que también sigue imprimiendo carácter en algunas de sus configuraciones, caso del Formentor. Resulta una alternativa muy interesante como la opción más modesta de la oferta Formentor, con sus suaves maneras para el día a día, con una respuesta en bajos efectiva, y una amplia gama de revoluciones utilizable. Desde las 1.500 rpm ofrece una buena respuesta, para entre 3.000 y 6.000 rpm mostrar todo su genio, apoyándose en su cambio manual de 6 vel (DSG opcional), con un escalonamiento bastante abierto. Un funcionamiento respaldado por unas prestaciones destacadas, pues es capaz de acelerar de 0-100 km/h según nuestras mediciones en 9,4 seg, hacer los 400 m en 17 seg, y los 1.000 metros en 39,9 seg. Buenos tiempos frente al crono que refrendan las sensaciones que transmite el 1.5 TSI, que permite adelantar con tranquilidad sin tener que hacer uso del cambio constantemente. En el otro lado de la balanza no hay desequilibrio, pues los consumos son ajustados.

Al volante, con el amplio capó delantero y con la posibilidad de colocar la banqueta muy baja, te sientes al mirar hacia

▲▲ El maletero ofrece un volumen de carga amplio, con 450 l de capacidad, y dos alturas para la base del suelo. Y lleva rueda de repuesto de emergencia bajo el piso.

▲ Dinámico y confortable, con un motor que imprime carácter y un chasis bien equilibrado.

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 20
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Iny. dir. por raíl común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	48,2 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,7-11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	245/45 R18
Marca	Goodyear
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.437
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.450 / 1.839 / 1.520
Capacidad del maletero (l)	450
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	204 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	4,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,4 (8,9)
Recorriendo (metros)	147
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	7,6
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,4 km/h de promedio	8,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,5
En conducción dinámica	10,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,2
A 140 km/h de crucero	7,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	658
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,3
Ciclo extraurbano	4,9-5,0
Ciclo mixto	5,4-5,5

SELLO PROPIO

BUENOS AJUSTES Y MATERIALES, CON UN DISEÑO MUY LIMPIO EN EL QUE LA PANTALLA CENTRAL TIENE UN GRAN PROTAGONISMO. AMPLIO ESPACIO EN LAS PLAZAS TRASERAS

delante como en un Gran Turismo. Aunque en cualquier caso, los diferentes reglajes permiten un equilibrio óptimo para conducir. No cuenta con una puesta a punto de chasis tan sólida como los VZ, pero es que este Formentor no necesita dosificar un potencial tan alto. Pero muestra un talante deportivo para ser un SUV sin comprometer el notable confort de marcha que ofrece, mostrándose muy ágil en zonas retorcidas apoyándose en el diferencial electrónico y su peso contenido (1.347 kg). Acredita una excelente capacidad de bacheo, con una pisada firme en curvas rápidas.

▲ No deja de ser un SUV, con un centro de gravedad elevado respecto a una berlina. pero el Formentor TSI se muestra muy ágil.

El interior ofrece un diseño similar a las otras versiones, minimalista, moderno y con aire deportivo, aunque en el volante no encontramos el botón de arranque ni el de modo Cupra como en los VZ (aunque dispone de serie de diversos modos de conducción). La enorme pantalla central de infoentretenimiento en el centro del salpicadero, de 30,5 cm (12"), –con control gestual y por voz–, requiere acostumbrarse para un uso intuitivo, que no se consigue del todo a pesar de un menú bien configurado. La pantalla "Virtual Cockpit" permite elegir entre varios modos de visualización, en todos los casos con muy buena definición.

Los asientos delanteros recogen bien el cuerpo y son confortables, mientras las plazas traseras dejan bastante espacio longitudinal para las rodillas, sin que las formas de la carrocería comprometan una buena cota de altura, con las dos plazas laterales muy marcadas, pero con espacio y comodidad para la central.

Los 420 litros de capacidad del maletero no llaman la atención, pero están por encima de rivales directos, y dispone además de rueda de repuesto de emergencia y dos alturas para el suelo. La lista de asistentes electrónicos disponible de serie es muy completa.

SUS RIVALES

BMW X2 SDRIVE 18I

Ligeramente más pequeño y menos potente, pero con un precio superior, sin disponer por ello de un mayor equipamiento. No supera al Cupra por comportamiento.

Precio	35.410 €
Potencia	136 cv
Consumo	6,1 l/100km
0 a 100 km/h	9,6 seg.

RENAULT ARKANA TCE 140 EDC

El nuevo SUV coupé de Renault es algo mayor en dimensiones que el Cupra. Más habitable, dinámicamente se ve superado por el Cupra. Con hibridación suave.

Precio	21.960 €
Potencia	140 cv
Consumo	5,8 l/100km
0 a 100 km/h	9,8 seg.

VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 TSI

Misma plataforma y motor, pero con unas dimensiones algo más reducidas, el VW es una alternativa al Formentor. pero con una imagen menos deportiva.

Precio	28.090 €
Potencia	150 cv
Consumo	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	8,4 seg.

▲Por dimensiones –4,6 m de longitud o 2,9 de batalla y 520 l de maletero– el Kia EV6 es un modelo para uso familiar.

La era EV6 ya está aquí

El nuevo eléctrico de Kia llega con novedades tecnológicas, de rendimiento y de servicio, para popularizar la movilidad 0 emisiones.

Equipo de pruebas || motor16@motor16.com

El EV6 es el encargado de poner en marcha el plan S –Shift– en Kia, una estrategia que tiene un objetivo único, la electrificación de la gama. Y por eso el EV6 rompe con lo anterior y abre la puerta a nuevas y avanzadas tecnologías. Es un primer paso, pero un paso que cambiará radicalmente la movilidad futura.

El Kia EV6 apuesta por una dotación tecnológica sin parangón: sus baterías de 58 y 77,2 kWh le permiten recorrer hasta 510 kilómetros; su sistema de recarga de 800 voltios llena las baterías en cargadores de hasta 350 kW, con lo que en cinco minutos cargan para recorrer 100 kilómetros, o su Head up Display de realidad aumentada convierte el cristal delantero en un centro de datos, pues proyecta en toda su superficie, las informaciones necesarias para el conductor. O la tecnología V2L, que permite recargar con la energía de la batería cualquier tipo de aparato eléctrico... Incluso otro coche eléctrico.

Son solo unos ejemplos tecnológicos para acercar el coche eléctrico al usuario final. Pero hay más. Por ejemplo, su gama de propulsores, la más amplia del mercado eléctrico, pues ningún otro fabricante ofrecerá versiones con dos o cuatro ruedas motrices, dos diferentes baterías y un rango de potencia entre los 170 caballos y los 585 caballos (a estos se suman una versión de 229 y otra de 325 caballos).

Y además, Kia se encarga de acercar el EV6 al mayor número posible de clientes con iniciativas como ofrecer a todos los clientes que compren un EV6 una suscripción gratuita durante dos años a Ionity, la red europea que ofrece cargadores ultrarrápidos de 350 kW así como una suscripción de un año a Kia Charge que ofrece acceso gratis a una red de más de 210.000 cargadores en toda Europa además de un bono de crédito de carga.

A todo esto unimos el precio... y el momento en que llega este Kia EV6 al mercado –las primeras entregas serán en octubre, aunque ya se pueden hacer pedidos– con el Plan Moves III recién lanzado. Gracias a esa estrategia de popularizar al máximo los elécricos, el Kia EV6 estará disponible desde 42.201 euros una vez descontadas ayudas de la marca. Y aún se puede rebajar esa cifra con los 7.000 euros de descuento al achatarrar un coche del Moves III, lo que deja la factura en 35.201 euros. Un coste muy atractivo para un modelo que abre la puerta al nuevo mundo eléctrico de Kia.

▲ La tecnología se aprecia en cada detalle interior. La información se agrupa en estas dos pantallas que conforman el salpicadero.

▲ Carga a 800 voltios, con lo que en 5 minutos consigue energía para 100 kilómetros.

A la moda

Del Mokka original solo queda el nombre, porque esta nueva generación es un vehículo totalmente nuevo y adaptado a la perfección a los cánones de estilo marcados por el segmento. Llamativo, práctico, inteligente, conectado, eficiente, seguro... Este Mokka lo tiene todo para destacar y llevarse al público en el bolsillo, más aún con esta mecánica.

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

De cada 100 coches que se venden actualmente en España, 22 de ellos pertenecen al segmento SUV-B, el segundo de mayor volumen y que se ha multiplicado por diez en los últimos diez años. Precisamente Opel apunta al centro de la diana del segmento –recuerda que también tienen el Crossland– con este Mokka, que solo conserva el nombre con su antecesor, del que se vendieron más de un millón de unidades en Europa desde 2012.

Tanto es así que nace ya bajo el paraguas de Stellantis y sobre la plataforma CMP; que comparte con C4, DS3 Crossback, Corsa, 208, 2008... Y unos cuantos más. Y los que vendrán.

Esa plataforma le da una nueva vida al Mokka, porque gracias a ella ahorra 120 kilos de peso, gana un 15% en rigidez, suma 2 milímetros de batalla –aún así es 124 milímetros más corto que antes–... Y se adapta a la perfección a su versión eléctrica. Y ese punto también marca ciertos detalles a mejorar, como un montante lateral más alto de lo normal, que obliga a levantar la pierna en exceso para entrar al vehículo y así no tropezar.

Quitando ese detalle, ya hay ganas de poner en marcha el conocido 1.2 Turbo –PureTech en sus 'primos'–, que llega acompañado del cambio EAT8, una alternativa al manual y que requiere un desembolso extra de unos 1.800 euros. Si bien, es la única opción con este acabado GS Line Plus. Pero no así en el GS Line 'a secas'.

Si te vas a mover con asiduidad por la ciudad, el EAT8 es la opción perfecta por la despreocupación que conlleva seleccionar 'D' –el mando embutido y con pequeños botones para 'Parking' o el modo 'Manual' no es de lo mejor– y dejar así descansar a tu pie izquierdo. Pero es curioso el conflicto interno que cambio y Start/Stop tienen en las típicas situaciones de moverse a baja velocidad en retenciones por ejemplo, porque no sabe si apagar el motor o arrancarlo. Y es en ocasiones algo desagradable. Sin pasar por alto que en ciudad no es un 'mechero' que digamos. Ni usando el modo 'ECO', el único programa en el que este Mokka activa la función 'inercia', que engrana punto muerto al dejar de acelerar para arañar unas décimas al consumo. Lo hace tan bien, que debería actuar también en el modo 'Normal'.

A pesar de su naturaleza SUV, el Mokka no tiene un puesto de conducción excesivamente elevado, aunque sí lo justo para mejorar la visibilidad respecto a un turis-

PRECIO	28.420 €

EMISIONES DE CO_2: 135 G/KM

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

NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Imagen. Agrado mecánico. Confort de marcha. Prestaciones. Tecnología. Nivel de personalización. Comportamiento.	Precio sin descuento. Acceso al interior. Particularidades del EAT8. Detalles de equipamiento. Función 'vela' solo en ECO.

▲ Las llantas de 18 pulgadas son de serie en los GS Line Plus. Y tienen estos toques en rojo.

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Opel da en el clavo con la imagen del nuevo Mokka, algo vital para triunfar en el competido segmento SUV-B. Espacioso, cómodo, equipado, prestacional... Esta versión en concreto es realmente interesante para quien busque un desenfadado vehículo que valga para la ciudad y sus escapadas.

▲ Los faros Eco LED son de serie en todos; pero los Intellilux, que son perfectos, son un extra de 831 euros.

▲ El maletero oscila entre 350 y 1.105 litros. Hay respaldos abatibles 60:40, pero el piso no queda plano.

SIN TEMOR A LOS VIAJES

MOTOR, CAMBIO, CHASIS E INSONORIZACIÓN, FORMAN UN TÁNDEM PERFECTO PARA AFRONTAR VIAJES. Y SIN DISPARAR EL CONSUMO

PURE PANEL

DE SERIE LAS PANTALLAS TIENEN 7”, PERO COMO OPCIÓN SE OFRECEN ESTAS MÁS GRANDES. ABUNDAN LOS PLÁSTICOS DUROS, PERO SUS AJUSTES TRANSMITEN SOLIDEZ

▲ Hay seis pantallas de visualización para su cuadro digital. Y tres modos de conducción.

▲ El selector del cambio no termina de convencer, pero te acabas acostumbrando. Los plásticos lacados atraen la suciedad.

▲ A pesar de sus suaves suspensiones, su dinámica es muy buena. Es muy equilibrado y agradable.

▶ Los asientos son cómodos y el tapizado de calidad. Delante cero problemas, pero detrás hay detalles que pulir.

mo y no forzar la posición de conducción, muy confortable, con buenos asientos y con todo a mano. Igual demasiado, porque si el acompañante quiere manipular su pantalla central, no será sencillo por su orientación.

Hablando de pantallas, decir que todos los Mokka ya equipan cuadro digital y pantalla táctil, ambos con 7”. Pero si queremos esta configuración llamada Pure Panel, con un cuadro de 12” y una central de 10”, hay que pasar por caja. Se agradecen los botones para acceder rápidamente a las funciones de su pantalla, así como los mandos para el climatizador, que intenta despistarte con ruletas de temperatura para conductor y acompañante. Pero no es bizona.

Las plazas delanteras son muy agradables en todos los sentidos, pero las traseras es como pasar a clase turista. Primero. Acceder no es sencillo por la altura del montante antes mencionado y por la forma de su puerta. Segundo. No se entiende que no haya luces de lectura traseras –tampoco hay iluminación ambiental–. Tercero. Aquí abundan los plásticos duros y no hay más tela que en sus asientos. Entendible nos parece la ausencia de salidas de ventilación, aunque sí hay dos USB y un buen espacio para sus ocupantes, tanto que con un conductor de 1,75 metros de estatura, detrás hay 68 centímetros para las piernas y buena altura libre al techo. En este sentido, nada que objetar.

Tampoco en su capacidad de maletero, el cual luce anclajes para un doble fondo, que no se contempla en su lista de opciones. El plano de carga está alto y el botón para abrirlo siempre estará sucio, porque lo han colocado por encima de la matrícula.

Muchos pensarán en el Mokka como un SUV para moverse por la ciudad y sus alrededores, pero quien apueste por este con 130 CV, seguro que mira mucho más lejos. Y bien que hace, porque esta versión vale para todo y no se amedrenta frente a largos viajes por carretera, donde su aerodinámica –tiene un Cx de 0,32– reduce los decibelios, que son muy bajos, mientras que su octava marcha baja el régimen de giro del motor para aminorar el consumo, que a 120 km/h es más que convincente con los 6,4 l/100 km medidos.

Esa plataforma CMP conlleva suaves suspensiones que harán que los kilómetros no cansen. No filtran tanto como las Advanced Comfort usadas por sus ‘primos’ franceses y casi que se agradece, sobre todo cuando aparecen las curvas, porque este Mokka es algo más firme. Solo algo, porque el confort sigue siendo la nota predominante en él, aun si va equipado con estas llantas de 18 pulgadas, que son de serie en los GS Line Plus.

No es nada incómodo –no equipa; ni puede, suspensión activa–, pero si el firme está muy roto, sí que se nota algo ‘rebotón’. Los frenos, como la dirección, cumplen con nota en este Mokka, cuyo modo ‘Sport’ tan solo afecta al tacto de esta última, así como a la gestión del motor y del cambio automático, que esconde levas en su volante.

El 1.2 Turbo es un viejo conocido, y una opción más que solvente que mueve con gran soltura sus 1.295 kilos. Y es que se le nota ligero, cosa que se agradece. Sus 130 caballos cunden más que de sobra y presume de buenas prestaciones. Cierto es que no hemos conseguido los tiempos de aceleración homologados por la firma del rayo, pero no es lento. Muestra de ello es que recupera de 80 a 120 km/h una décima de segundo más rápido que un Audi Q3 35 TFSI S tronic con 150 CV.

Opel da en el clavo con el diseño de este Mokka, el primero en estrenar el estilo ‘Vizor’. Y es que entra por los ojos desde el minuto uno, aspecto de vital ayuda en un segmento muy competitivo y donde tiene hasta 28 rivales pisándole los talones.

Para atraer al cliente también ofrece un completo equipamiento, donde los sensacionales faros Intellilux LED deberían ser de serie, así como algunos sistemas de ayuda a la conducción, que se relegan a la lista de opciones en este SUV de 4,15 metros de largo, que se queda en 25.400 euros con descuento.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 cilindros/12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa de gasolina. Turbo de geometría fija e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV/5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg/1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.D.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/ Discos

SUSPENSIÓN

Delantera:
Independiente del tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera :
Semi-independiente por rueda tirada, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	215/55 R18
Marca	Michelin

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.295
Capacidad del depósito (l)	44
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,9
Número de plazas	5

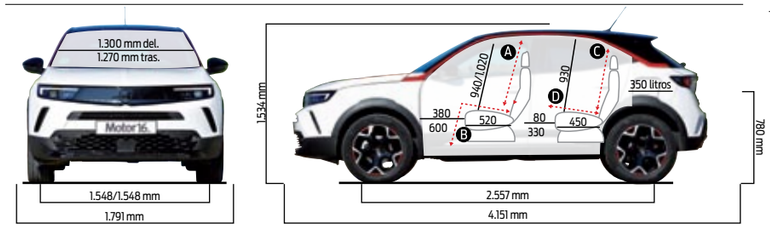
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Iluminación ambiental LED		▼	
Asientos calefactados			▶
Faros LED	▲		
Pilotos LED	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Techo solar		▼	
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 de rodilla conductor		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Airbag central delantero		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Rueda de repuesto		▼	
Control de presión de neumáticos	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Sensores de aparcamiento tras.	▲		
Anclajes ISOFIX traseros	▲		
Alarma			▶

PRINCIPALES OPCIONES

Pack Park & Go (cámara trasera, sensores de parking delante y detrás, sensores de ángulo muerto y retrovisores plegables eléctricos y calefactados: 727. Capó en color negro: 415. Asientos delanteros calefactados: 415. Apertura y arranque Open & Start: 311. Gancho para remolque: 779. Faros LED Intellilux: 831. Cargador inalámbrico: 155. Opel Connect: 311. Radio DAB, Navegador, Opel Connect, Apple CarPlay y Android Auto: 1.039. Cuadro digital de 12", pantalla central de 10", Radio DAB, Navegador, Apple CarPlay y Android Auto: 1.247.

MEDIDAS



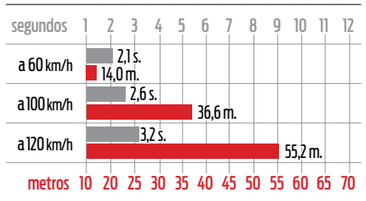
(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.020/940 mm	1.120/900 mm	930 mm	780/530 mm

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,9 (9,2)
Recorriendo (metros)	167
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	29,0
De 80 a 120 km/h en D	6,8
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

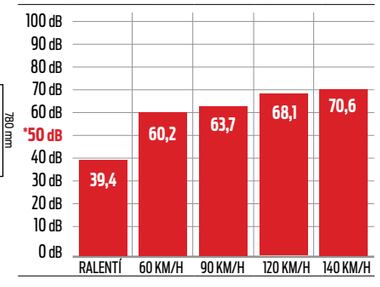
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	8,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,0
Conducción dinámica	9,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,4
A 140 km/h de crucero	7,8
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	676
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media de velocidad baja/velocidad media	N.D./N.D.
Media de velocidad alta/velocidad muy alta	N.D./N.D.
Ciclo combinado	6,0

FRENOS



SONORIDAD

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



EN COMPARACIÓN CON...

	OPEL MOKKA 1.2 TURBO 130 EAT8 GS LINE PLUS	FORD PUMA 1.0 ECOBOOST 125 AUT. ST-LINE X	TOYOTA YARIS CROSS HYBRID 120H STYLE	VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 TSI 150 DSG7 ADVANCE
Precio	28.420 euros	26.545 euros	27.750 euros	29.915 euros
Cilindrada	1.199	998	1.490	1.498
Potencia	130 CV / 5.500 rpm	125 CV / 6.000 rpm	91 CV/5.500 rpm + 80 CV EV	150 CV / 5.000-6.000 rpm
Par máximo	23,5 mkg / 1.750 rpm	20,4 mkg / 1.750 rpm	12.2 mkg/3.600 rpm + 14,4 mkg EV	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm
Cambio	Automático, 8 velocidades	Aut. doble embrague, 7 velocidades	Automático CVT	Aut. doble embrague, 7 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumo	6,0 l/100 km	6,1 l/100 km	4,6 l/100 km	6,5 l/100 km
Emisiones	135 g/km CO_2	137 g/km CO_2	103 g/km CO_2	147 g/km CO_2
Autonomía	733 kilómetros	688 kilómetros	782 kilómetros	769 kilómetros
Vel. máxima	200 km/h	187 km/h	N.D.	205 km/h
0 a 100 km/h	9,2 segundos	10,2 segundos	N.D	8,4 segundos
Maletero	350/1.105 litros	456/1.216 litros	390 litros	445/1.290 litros
Dimensiones	4.151/1.791/1.534 mm	4.207/1.805/1.534 mm	4.180/1.765/1.560 mm	4.234/1.819/1.573 mm
Batalla	2.557 mm	2.588 mm	2.560 mm	2.590 mm
Diámetro giro	11,0 metros	10,3 metros	N.D.	11,1 metros
Depósito comb.	44 litros	42 litros	36 litros	50 litros
Peso	1.295 kilos	1.326 kilos	N.D.	1.350 kilos
A favor +	Llama la atención a su paso, y eso es una magnífica carta de presentación. Es amplio, cómodo, está bien equipado, ofrece buenas prestaciones, consumos ajustados... También cuenta con lo último en tecnología y un precio acorde a la competencia.	El Puma tiene una dinámica mucho más deportiva, sin perder confort. También es algo más espacioso. El 1.0 EcoBoost es realmente agradable y gasta lo justo; además usa un cambio de doble embrague, más efectivo y rápido. Muy bien equipado, con descuento se queda en 22.083 euros.	Su mecánica híbrida le obsequia con la etiqueta ECO. Muy amplio, también es muy versátil gracias a un respaldo trasero 40:20:40. Bien acabado, cuenta con lo último en tecnología. También lo hay con tracción total. 24.350 euros con descuentos.	Mecánicamente está un paso por delante del Mokka. Tiene más potencia, un cambio mejor, corre más... y en uso real, gasta igual, o menos. Y eso que el 1.5 TSI no es la versión ACT. Va de maravilla, es muy espacioso, muy confortable y son 27.850 euros con descuento.
En contra −	En su interior cuenta con detalles que pulir, así como mejorar el acceso al habitáculo. El EAT8 no va muy fino en esta versión y su selector central requiere práctica. A diferencia de su antecesor, ya no se ofrece con tracción total.	No tiene etiqueta ECO, detalle que sí ofrecen los manuales al sumar 48 voltios. Su depósito es pequeño, además de que gasta algo más que el Mokka. Tiene menos cilindrada y eso se nota en el par motor que ofrece a bajas revoluciones.	El equipamiento del Style no iguala al del Mokka. Mecánica agradable y eficiente, pero el cambio CVT no es su fuerte. No es el más rápido y, aunque no hay datos, un Yaris alcanza 175 km/h y en 9,7 s. llega a 100 km/h.	El acabado Advance tiene sus lagunas en equipamiento y se nota su veteranía en sistemas multimedia. Lástima que el 1.0 TSI no se ofrezca con DSG, pues ahorras unos euros. No es el Volkswagen mejor acabado.

EL DETALLE

MOKKA-e Alternativa '0 emisiones'

La gama mecánica del Mokka no se anda con medias tintas y pasa del distintivo 'C' al '0', ya que no contempla mecánicas híbridas o electrificadas de 48 voltios. Por lo tanto, quienes busquen la opción más eficiente deberán apostar por este Mokka-e, un eléctrico puro, que nace de la misma plataforma CMP y que esconde unas baterías con 50 kWh.

Estas le procuran una autonomía de 324 km en ciclo WLTP y pueden cargarse al 80% en solo 30 minutos.
Ofrece buenas prestaciones y por si estás interesado, ahora lo tienes por debajo de 20.000 euros con MOVES III.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,58 euros/km. Coste km total: 0,73 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 144 euros/año.
Seguro a todo riesgo: 189 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

OPEL
Opel España, S.A. C/Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid. Tlf: 913 472 000

RED DE POSVENTA
181 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilometraje
www.opel.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
31.694 EUROS

HIBRIDACIÓN EL TUCSON HA ELECTRIZADO SU GAMA DE MOTOR ES Y OFRECE TODAS LAS TECNOLOGÍAS DISPONIBLES EN HIBRIDACIÓN

Máxima eficiencia

La oferta de motores del Nuevo Tucson se ha electrificado al máximo para lograr el mejor compromiso entre rendimiento y eficiencia. Al gusto del cliente, que puede elegir entre tres tecnologías de hibridación, dos con etiqueta ECO, y la etiqueta 0 de la variante plug-in.

Hyundai ha entrado de pleno en la nueva era de la electrificación, con modelos inéditos de última generación. Y si bien es la marca que disponía de la mayor oferta de modelos electrificados, su oferta más eficiente se va ampliando a todos los segmentos. Ejemplo de ello es el nuevo Tucson, que ofrece una gama de motores más sostenible que nunca, con tres niveles de electrificación: Híbrido Ligero (Mild Hybrid), Híbrido (HEV) e Híbrido Enchufable (PHEV), con Etiqueta ECO y Etiqueta 0. Motores con un máximo compromiso entre rendimiento y eficiencia, dotados de tecnología híbrida para lograr valores de emisiones y consumos muy bajos.

El nuevo Tucson dispone de la gama electrificada más amplia en el segmento de los SUV compactos. Cuenta con motores Hyundai Smartstream con hibridación ligera, tanto para gasolina como para diésel: el 1.6 T-GDi con dos escalones de potencia, 150 y 180 CV; y el 1.6 CRDi de 136 CV. Ambos con tecnología Mild Hybrid con el distintivo ECO. Este sistema está compuesto por una batería de iones de litio de 48 voltios, un motor/generador eléctrico, un convertidor de corriente y un inversor. El sistema permite al Tucson una aceleración superior, con unos 12kW (16 CV) extra de potencia adicional, reduciendo la dependencia del motor de combustión, lo que redunda además en la reducción del consumo.

Mediante el sistema de frenado regenerativo recupera energía y la transforma en energía eléctrica para almacenarla en la batería de 48 voltios. La versión de 150 CV dispone siempre de tracción delantera y cambio manual (automático 7 velocidades doble embrague DCT, opcional), mientras la más potente cuenta con tracción total y cambio automático DCT de serie. Por su parte la versión CRDi ofrece la transmisión automática y la tracción 4x4 como opción.

La variante híbrida ofrece un rendimiento superior, con 230 CV, pero también con un consumo muy bajo, pues homologa sólo 6,4 l/100 km. Muestra una respuesta instantánea gracias al motor eléctrico de 44,2 kW, alimentado por una batería de polímero de iones de litio de 1,49 kW, que complementa al motor 1.6 T-GDi, mejorando su rendimiento de forma constante. La recarga de la batería es inmediata en marcha, contando casi siempre con la asistencia del motor eléctrico. Dispone de una caja automática de 6 velocidades, en este caso de convertidor de par. Y con tracción delantera o total.

Y la tercera opción que ofrece el Tucson, aún más eficiente que las anteriores, es la variante plug-in, que combina el propulsor 1.6 l de gasolina de 179 CV con uno eléctrico que rinde 66,9 kW (91 CV), para un rendimiento conjunto de 265 CV y 350 Nm. Éste está alimentado por una batería de polímero de litio que tiene una capacidad de 13,8 kWh, con la que consigue un rango en modo eléctrico de 62 km (WLTP). Eficiencia máxima, con un consumo medio de 1,4 l/100 km y unas elevadas prestaciones, que se transmiten al suelo a través de la tracción total, disponiendo de un cambio automático de 6 relaciones. La batería está situada en la parte baja de la carrocería para ofrecer el mejor equilibrio y puede cargarse hasta un máximo de 7,2 kW, disponiendo para ello con un cargador de serie que convierte la corriente alterna (CA) en corriente continua (CC). La batería cuenta con una garantía de 8 años o 160.000 km.

MOTOR 1.6 HYUNDAI SMARTSTREAM

El motor 1.6 sobrealimentado es la opción de combustión sobre el que Hyundai combina las diferentes tecnologías de hibridación. Un propulsor que ya de por sí cuenta con unos altos valores de eficiencia.

◀▼ El Nuevo Tucson ofrece la gama más amplia de sistemas de propulsión electrificados entre los SUV medios, con tres opciones de hibridación: ligera (Mild Hybrid de 48 v), hibrido (HEV) y plug-in (PHEV). El Tucson PHEV, híbrido enchufable, se puede recargar hasta un máximo de 7,2 kW.

GESTIÓN ÓPTIMA DE LA BATERÍA

El nuevo Hyundai Tucson dispone de una pantalla digital de 10,15 cm para la instrumentación, y otra central para el control del infoentretenimiento. Ambas ofrecen, según la hibridación, sistemas de control para la mejor gestión de las baterías.

Todo a punto para el futuro

La nueva era eléctrica de Hyundai se estrena con el lanzamiento del Ioniq 5, el modelo que, además, inaugura la nueva división de vehículos 0 emisiones de la firma. El crossover eléctrico ha hecho una parada en Madrid antes de su lanzamiento; y allí lo hemos conocido... y también su precio. El futuro empieza ya.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Una unidad del eléctrico coreano hacía una parada de solo 72 horas en la capital para ser el protagonista de un primer acercamiento por parte de la prensa así como de representantes de concesionarios de la marca coreana.

Un primer acercamiento, porque la presentación oficial y definitiva va a ser el próximo mes de julio; y la llegada al mercado, con las entregas a clientes hacia el mes de septiembre. Pero antes de eso, va a haber una apertura de pedidos, que se iniciará en los próximos días. Por eso, la primera noticia tiene que ver con su precio, fijado, como cifra de partida, en 33.810 euros. Un coste que ya tiene descontadas todas las ayudas tanto de la marca –financiación o entrega de un coche a cambio– como el Moves III incluyendo el achatarramiento de un coche, es decir, 7.000 euros de rebaja. Con ello, aunque no se ha dado la cifra oficialmente, podemos decir que el precio PVP del Ioniq 5 será de 43.610 euros. Un punto de partida interesante, pues, por ejemplo si se compara con su 'primo' el Kia EV6, este parte de 46.950 euros como precio de tarifa ,que puede quedar reducido a 35.201 euros con todas las ayudas, incluyendo el Moves III con achatarramiento de un coche incluido.

▲ Por diseño parece un compacto; pero por dimensiones es grande... Se sitúa a medio camino entre el Santa Fe y el Tucson

Con este precio Hyundai ya declara sus intenciones de tratar de popularizar al máximo su coche, incluso frente a un rival con el que comparte casi todo. Pues no en vano la tecnología, la capacidad de la batería, la potencia... son calcados en ambos modelos. Y lo que los diferencia a simple vista es su estilo, su diseño exterior y también sus soluciones interiores, su modularidad, su habitabilidad o su capacidad de maletero.

Detalles que hemos podido ver en este estreno en el que lo primero que llama la atención es su tamaño; si en las fotos parecía un compacto, en directo esa percepción se muestra errónea. El Ioniq 5 es grande, con 4,653 metros de longitud, con lo que se sitúa a medio camino entre un Santa Fe y un Tucson. Otra de las medidas que llama la atención es su batalla, nada menos que 3 metros, con lo que su habitabilidad interior será sobresaliente. Talla grande pero con estilo compacto. Ese ADN que quería homenajear al Pony es perceptible en sus líneas, con sus formas 'cuadradas' y su pilar C en caída, que recuerda sin duda a aquel primer modelo de Hyundai.

Claro que todo eso está 'puesto al día' con elementos tecnológicos en el exterior, como las luces, tanto delanteras como traseras con efecto pixel o las llantas con un diseño claramente 'eléctrico'. Y ese diseño se traslada a un interior llamativo por su simpleza de líneas y por la funcionalidad.

Que sea simple no significa que no se útil; más bien al contrario. Y el Hyundai Ioniq 5 da una lección de aprovechamiento interior. Porque esa batalla de 3 metros, combinada con una enorme modularidad, en la que todos los elementos del interior son móviles, puede crear escuela. El suelo plano ayuda a crear una base habitable, pero luego las diferentes combinaciones –se pueden desplazar y reclinar tanto los asientos delanteros como los traseros y la consola central entre las plazas delanteras se desplaza 14 centímetros– garantizan multitud de combinaciones para los ocupantes. Y con un maletero que, como punto de partida, ofrece 534 litros.

En la posición natural, con los asientos traseros en su lugar más retrasado, sobra el espacio para las piernas y la cota de altura al techo hace que con con 1,75 de estatura ni te acerques al techo (ventajas de esas formas externas cuadradas). Y en la parte delantera la sensación de amplitud también es enorme. La zona bajo el salpicadero está totalmente despejada, sin consola, lo que redunda en un espacio libre que genera sensación de amplitud.

Y en la parte superior, el salpicadero opta por el minimalismo, con solo dos pantallas unidad en posición horizontal. Cada una con 12 pulgadas, la central ofrece información del navegador, sistema de sonido, funcionamiento del coche, autonomía... Y la que está frente al conductor –también tendrá un Head up Display de realidad aumentada– es un cuadro de instrumentos configurable.

Bajo la pantalla central unos botones pequeños para seleccionar funciones del navegador, el mapa o el sistema multimedia. Y bajo él una pequeña pantalla con los mandos del climatizador. Y el volante también opta por una configuración minimalista, con solo dos teclas a cada lado.

La racionalidad y la simplicidad igualmente están presentes en la configuración de la gama, que se hace en función de la capacidad de la batería. Hay dos disponibles, una de 58 kWh a la que se asocia un motor de 125 kW (170 caballos) con tracción trasera y 384 kilómetros de autonomía. Y con la batería más grande, la de 73 kWh, se ofrecen dos alternativas, un motor trasero de 160 kW (218 caballos con 481 kilómetros de autonomía) y una versión dual, con dos motores –uno en cada eje y por tanto tracción total– con 225 kW (306 caballos) y una autonomía de 451 kilómetros.

Una gama, por tanto, sencilla de entender, que se estructura en tres niveles de acabado. Light como versión de acceso, Start como variante intermedia y Energy como la más equipada. El Ioniq de acceso solo se ofrecerá con el acabado Light y el Ioniq dual de 306 caballos solo se ofrecera en el Energy, el más equipado. La versión intermedia es la que estará disponible con todas las alternativas.

V2L SE PUEDE UTILIZAR LA BATERÍA DEL COCHE PARA RECARGAR O HACER FUNCIONAR TODO TIPO DE APARATOS ELÉCTRICOS, INCLUSO PODRÍA CARGAR UN SEGUNDO COCHE A 3,7 KWH

▲▶ Las plazas traseras se deslizan, lo mismo que la consola central. Con ello el espacio interior se ajusta a la necesidad de cada momento. El maletero parte de unos estupendos 534 litros de capacidad.

◀ Con la recarga a 800 voltios, puede llenar la batería en tomas de hasta 350 kW. Eso significa que en solo cinco minutos puede cargar energía para recorrer 100 kilómetros.

El interior no es sólo más amplio; también se remata con más calidad y contempla una puesta en escena más avanzada y vistosa, completamente digital en las versiones más equipadas.

El maletero ofrece ahora nada menos que 380 litros. Es el mismo volumen que presentan el Seat León o el Volkswagen Golf.

Se llama igual, pero...

Cuesta hablar ya de un utilitario cuando por tamaño, habitabilidad y maletero el nuevo Fabia se acerca con descaro al segmento compacto. La cuarta generación llegará a la vuelta del verano con motores más eficientes, sin diésel y con una tecnología mucho más avanzada.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

El Fabia lleva 22 años en el mercado y es, tras el Octavia, el modelo de mayor éxito de Skoda, con más de 4,5 millones de unidades vendidas en todo el mundo. Ahora la cuarta generación calienta motores con el foco puesto en octubre, momento en el que llegará a nuestro mercado.

Y lo hará con un porte y tecnología que hacen difícil hablar ya de un utilitario. El Fabia siempre ha sido una especie de 'patito feo' muy apreciado por su equilibrio y sentido práctico. Ahora se ha cuidado su físico, con una imagen más dinámica, emotiva y un trabajo concienzudo a nivel de aerodinámica. Ahora nace desde la sofisticada plataforma MQB A0, la misma del Seat Ibiza o el VW Polo, familiares cercanos en el Grupo Volkswagen, y con los que desde este momento comparte una avanzada tecnología que no contemplaba hasta este momento.

Crece hasta los 4,11 metros de longitud (11 centímetros más que el modelo anterior), 1,78 de anchura (+4,8 cm) y sólo 1,46 de altura. También estira la distancia entre ejes hasta los 2,56 metros (gana 9,4 cm) y presume de un maletero con 380 litros (50 más que su predecesor), el más amplio de su clase. De hecho, son mediciones que se acercan incluso más al segmento compacto que a sus rivales del segmento B.

Asimismo el interior recibe un impulso tanto visual como en calidad. El cuadro digital de 10,25 pulgadas y la pantalla táctil de 9,5 que preside el salpicadero en las versiones más equipadas, son parte de las mejoras, que se completan con detalles como un climatizador bizona, salidas de aire en las plazas traseras, una iluminación ambiental más sofisticada... y una habitabilidad que presume de ser una referencia entre los suyos.

Bajo el capó no hay diésel. Tampoco hibridación ligera, aspecto que le priva de portar la etiqueta medioambiental ECO, al menos hasta que llegue la variante de gas natural 1.0 de 90 CV.

En su debut apuesta por cinco variantes de gasolina. Cuatro parten desde un bloque tricilíndrico 1.0, atmosférico con 65 y 80 CV, o turboalimentados, con 95 y 110 CV. En lo más alto de la gama se ubica un 1.5 TSI, ya con cuatro cilindros, que eroga 150 CV y que cuenta con un sistema de desconexión automática de dos cilindros para minimizar la sed de cara al consumo. En este caso el cambio es DSG7 de serie.

El nuevo Fabia incrementa las prácticas soluciones Simply Clever que hacen la vida más fácil a todos los ocupantes. Aunque, sin duda, el salto tecnológico llega con los nuevos asistentes de conducción. Por primeva vez incluye elementos como el Travel Assist, que combina un control de crucero adaptativo con la función de mantenimiento de carril. También incorpora un sistema de aparcamiento automatizado o un control activo del ángulo muerto

Tampoco falta una amplia oferta en materia de conectividad e infoentretenimiento, con servicios móviles 'online' SKODA Connect y conexión inalámbrica del smartphone con Android Auto y Apple CarPlay.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 MPI 65 CV	1.0 MPI 80 CV	1.0 TSI 95 CV	1.0 TSI 110 CV	1.5 TSI 150 CV
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	999	999	1.498
Potencia máxima /rpm	65 CV / -	80 CV / 6.200	95 CV / 5.000-5.500	110 CV / 5.500	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo / rpm	9,5 mkg / 3.000	9,5 mkg / 3.000	17,8 mkg / 1.600-3.500	20,4 mkg / 2.000	25,5 mkg / 1.500-3.500
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual de 6 o Aut. DSG7	Automática DSG7
Velocidad máxima (km/h)	172	179	195	205	225
Aceleración 0-100 km/h (seg.)	15,5	15,1	10,6	9,7 (DSG7, 9,5)	7,9
Consumo combinado (l)	5,1	5,1	5,1	5,0 (DSG7, 5,5)	5,6
Largo / Ancho / Alto	4.108 / 1.780 / 1.459	4.108 / 1.780 / 1.459	4.108 / 1.780 / 1.459	4.108 / 1.780 / 1.459	4.108 / 1.780 / 1.459

MÁS GRANDE SU IMAGEN ES MÁS DINÁMICA AUNQUE LO QUE LLAM A LA ATENCIÓN ES SU GRAN ESTIRÓN HASTA LOS 4,11 METROS

▲ Otro detalle exclusivo, la banda labrada sobre el capó. Puro DS.

◀◀ El diseño de los faros es uno de los puntos diferenciadores en la firma francesa. Cuenta con faros DS Active LED Vision con luces día de efecto 'punto perla'. El E-Tense admite cargas de hasta 7,4 kW, con lo que en solo una hora y media se llena su batería de 11,8 kWh.

Vanguardia clásica

Para su tercer modelo DS opta por una berlina clásica, pues no hay marca de lujo que se precie que no tenga una en su gama. El DS 9 cumple con nota ese cometido por habitabilidad, sofisticación y acabados premium. Y lo borda con una versión E-Tense potente, refinada y eficiente.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Fiel al camino marcado desde sus orígenes que incluye el lanzamiento de un nuevo modelo por año, llega el tercer miembro de la familia DS. Y más allá de las modas, que indican que donde está la tendencia es en los SUV, en la marca francesa tienen claro que no hay fabricante premium que se precie que no tenga en su gama una berlina clásica. Dicho y hecho, aquí está el DS 9.

Pese al declive en ventas que están teniendo este tipo de vehículos frente al empuje de los imparables SUV, la apuesta de la marca francesa tal vez no se salde con unas cifras de ventas elevadas; pero deja clara su filosofía como marca y sus intenciones: apostar por el segmento del lujo. Una apuesta arriesgada pero acertada. Porque aunque las tendencias de mercado vayan por un camino, las bondades de una berlina clásica son innegables, tanto en términos de rendimiento, como de eficiencia o de confort.

Con unas dimensiones que lo acercan a los 5 metros de longitud, el DS 9 es un sedán imponente y elegante sin ser exagerado y gracias a su altura de solo 1,46 metros de altura, con un cierto aire deportivo. Esas dimensiones tienen otro dato llamativo, los 2,9 metros de distancia entre ejes, con los que garantiza una habitabilidad sobresaliente, a la altura de lo que se espera de una berlina de representación de una marca premium.

Está realizado sobre la nueva versión de la plataforma EMP2, una base que además, permite la electrificación de la gama del DS9 que en tres de sus cuatro versiones apuesta por la tecnología híbrida enchufable –aunque ahora mismo sólo hay disponibles dos alternativas, más adelante llegarán dos E-Tense PHEV con 250 caballos y con 360 caballos y tracción total– pues el camino de la electrificación forma parte de la hoja de ruta de DS.

Además de la electrificación, el DS 9 también explora otras características clásicas de la marca, como ese diseño original y distinguido, con rasgos que forman parte del ADN de DS: los rasgos en forma de diamante, la firma luminosa con los faros DS Active LED Vision con luces día de efecto 'punto perla'. O detalles como una banda labrada que recorre el capó delantero y le da un aire diferente. Hay un guiño al legendario DS de 1955 con unas luces intermitentes situadas en los extremos del techo que homenajean a los DS Cornets de aquel modelo de 1955.

Y en el interior el estilo es reconocible con sus superficies poliédricas, la disposición de algunos mandos, como los elevalunas en la consola central, la pantalla táctil de forma romboidal o el reloj de diseño clásico de BRM. La habitabilidad es sobresaliente, con un espacio interior en la parte trasera casi de limusina.

Por la parte de la tecnologia se mantiene el compromiso adquirido con el lanzamiento de la firma de que fuera esta la que introdujera por primera vez cualquier innovación desarrollada por el Grupo PSA. Por eso, este DS9 cuenta con lo mejor de la tecnología del conglomerado de marcas: sistemas de ayuda a la conducción como la suspensión pilotada DS Active Scan Suspension, el sistema de conducción semiautónoma DS Drive Assist que funciona hasta 180 km/h, el sistema de aparcamiento DS Park Pilot, los sistemas de seguridad del DS Safety (DS Night Vision, DS Driver Attention Monitoring, DS Active Led Vision, el control de ángulos muertos, la frenada de emergencia automática, el reconocimiento ampliado de las señales de tráfico y la alerta activa de cambio involuntario de carril.

En cuanto a propulsores la

E-TENSE 225

MOTOR TÉRMICO	E-TENSE 225
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.598
Potencia máxima/rpm	180/6.000
Par máximo/rpm	30,6
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	80 kW
Par	320 Nm
Pot. máx. total	225 CV
Par máx. total	36,7 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.920
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.934/1.855/1.460
Maletero (l)	510
Capacidad del depósito (l)	42
Tipo de batería	Ion litio
Capacidad de la batería	11,8 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	8,3
Velocidad máx. (km/h)	240
Vel. máx. en eléctrico	N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	1,5
Emisiones CO2	33 g/km
Alcance en eléctrico (km)	48
Tiempo de recarga	1,5 h a 7,4 kW
Precios desde... (euros)	57.531

PURETECH 225

MOTOR	PURETECH
Disposición	Delant. transv.
Nº de cilindros	4, en linea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Potencia máxima/rpm	225/5.500
Par máximo/rpm	30,6/1.900
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut, 8 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/45 R19
Peso (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.934/1855/1460
Volumen maletero (l)	510
Capacidad depósito (l)	60
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Velocidad máx. (km/h)	236
Consumo mixto (l/100 km)	6,9
Emisiones CO_2 (g/km)	156
Precios desde.... (euros)	54.032

PRECIO	DESDE 57.531 €
EMISIONES DE CO_2: 33 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Calidad de acabado y materiales. Habitabilidad. Dinamismo. PHEV. Consumo	Maletero muy profundo. Adaptación a algunos mandos. Depósito pequeño

EL E-TENSE DE 225 CABALLOS Y EL GASOLINA DE LA MISMA POTE NCIA SON LOS PRIMEROS EN LLEGAR. LUEGO, DOS PHEV DE 250 Y 360 CV

INCONFUNDIBLE DS SIGUE EL CAMINO DEL LUJO FRANCÉS CON U N DISEÑO PERSONAL Y ELABORADO

▶▶ En acabados y materiales, sobresaliente. El reloj BRM preside el salpicadero; bajo él, el botón de arranque.

◀▲ El diseño del DS 9 es muy personal, algo habitual en la marca. Incluso el diseño de las pantallas o el cuadro de instrumentos configurable tiene los clásicos 'rombos' DS.

▲ La distancia entre ejes de 2,9 metros convierte el interior del DS 9 en un lugar muy 'habitable'. Homologado para 5; pero perfecto para 4.

gama DS 9 estará compuesta por cuatro alternativas. Como modelo de combustión clásica se ofrecerá un DS9 Puretech de 225 caballos. Y por la parte de la propulsión híbrida enchufable, bajo la denominación E-Tense, tres opciones, con 225 caballos y 48 kilómetros de autonomía eléctrica. Y más adelante una versión con 250 caballos y un tope de gama de 360 caballos con tracción 4x4 gracias a que incorpora un motor eléctrico en cada eje. En todos los casos, la gestión está encargada al cambio automático de convertidor de par EAT8, lo que es una garantía de suavidad y refinamiento, otra de las máximas de DS.

En nuestra toma de contacto con el DS9 hemos podido conducir el E-Tense con 225 caballos. Y la verdad es que solo ha sido necesario recorrer unos pocos kilómetros para comprobar que la apuesta de DS por una carrocería clásica es más que acertada. El DS9 más que rodar, se desliza. Es pura suavidad en su arranque en modo eléctrico, sin ruidos ni vibraciones. Algo que no cambia cuando entra en funcionamiento el motor térmico. El cambio es excelente, los frenos sobresalientes y en cuanto al confort de marcha, superlativo; no hay color en el comportamiento de una berlina clásica respecto a cualquier SUV. Su menor altura y su bajo centro de gravedad, unido a su 'huella' sobre el asfalto, procuran un comportamiento intachable.

El rendimiento se puede modular gracias a cuatro modos de conducción Hybrid, Electric, Comfort y Sport. Y desde el cambio se puede elegir el modo B en el que se aumenta la capacidad de regeneración con la frenada, lo que ayuda a recargar la batería en marcha. Y además, cuenta con una función e-save que permite guardar la energía almacenada en la batería para utilizarla cuando sea necesario –por ejemplo al entrar en una ciudad–. Muchas alternativas para que cada conductor pueda sacar el rendimiento que mejor considere al coche: más prestaciones o más eficiencia.

El resumen es que se puede circular por autovía en modo eléctrico con la máxima delicadeza o acometer un adelantamiento instantáneo con solo pisar el acelerador con decisión para que se pongan a trabajar juntos los dos sistemas de propulsión y sumen sus potencias. Y el otro resumen es que todo eso se hará mientras los pasajeros disfrutan de un viaje de lo más apacible, a pleno confort, en un ambiente exquisito.

La apuesta de DS por recuperar la esencia de lo que es una berlina premium es clara. Y tiene argumentos para ser elegida por muchos de aquellos que aún consideran que una berlina clásica es otra cosa entre tanto SUV. Si unimos la tecnología de vanguardia que incorpora, los beneficios de la etiqueta 0 y un precio que ronda los 57.000 euros, solo 3.000 euros superior al de la versión de combustión tradicional, está claro que este DS9 E-Tense tiene mucho recorrido por delante.

UNA BERLINA PARA VIAJAR DETRÁS

Como en toda berlina de lujo que se precie, las plazas traseras son las más importantes. Y el DS 9 no es una excepción en este aspecto; no en vano la firma francesa ha sido la encargada durante años de los desplazamientos del presidente de la República Francesa, tarea que posiblemente herede este DS 9.

La nueva berlina de representación de DS es un modelo pensado para disfrutar en el asiento trasero, desde el que relajarse, disfrutar del paisaje, atender negocios... o simplemente viajar a todo confort. Por eso en las plazas traseras, entre los dos asientos posteriores está el 'centro de mando'. Aunque está homologado para cinco plazas, realmente esa plaza central tiene otra función. Al desplegar el respaldo aparece una consola que oficia de reposabrazos; aunque esconde otros secretos. Desde ella se controla la climatización de las plazas posteriores, la función de masaje, aireación o calefacción de esas plazas. También disponen de tomas USB para que puedan conectar sus dispositivos. Y en el caso del asiento del copiloto, el pasajero de detrás tiene el 'botón del jefe', un mando con el que desplaza hacia adelante el asiento del copiloto para tener más espacio.

No solo eso, las plazas traseras cuentan con un diseño específico de los asientos y los reposacabezas para que ofrezcan la máxima comodidad a sus ocupantes. Y por supuesto, con los mejores materiales y acabados, como el exclusivo 'trenzado' de cuero de sus asientos realizado de forma artesanea.

◀▶ Entre los asientos traseros, que cuentan con una amplitud sobresaliente, se despliega una consola que hace de reposabrazos; pero que esconde mandos de climatización o masaje en las plazas traseras o los asientos. También cuenta con tomas USB específicas y todo lo necesario para que los pasajeros disfruten de un viaje placentero.

A FINAL DE AÑO
El DS más potente de la historia

Un buque insignia como este DS 9 debe tener una versión tope de gama a la altura. Y eso va a ser a final de año, cuando llegue el DS 9 E-Tense 360 4x4. Una variante que conjuga toda la experiencia de la marca en la Fórmula E, campeonato que DS ha ganado los últimos años. Con esa experiencia propone una versión de altísimas prestaciones con tracción total inteligente y con dos motores eléctricos de 110 CV y 113 CV que se combinan con un motor de gasolina PureTech de 200 caballos. El resultado son 360 caballos de potencia y un par máximo de 520 Nm que convierten a este DS 9 en el modelo más potente de la historia de la marca.

Esas pretensiones deportivas también tienen su reflejo en un estilo y un diseño más dinámico, con detalles como unas pinzas de freno negras que llevan el sello de DS Performance, la división de competición de DS Automobiles, y unas llantas exclusivas de 20" Munich, que realzan su carácter deportivo.

Y por supuesto con los más avanzados sistemas de ayuda a la conducción con funciones como el DS Connected Pilot, que anticipa el vehículo autónomo, o DS Park Pilot, que permite el estacionamiento automático. En cuanto a las prestaciones, destaca la DS Active Scan Suspension, un sistema activo que detecta y anticipa las imperfecciones de la carretera para gestionar continuamente los amortiguadores. Por su parte, el sistema de iluminación DS Active LED Vision, se adapta, en anchura y en alcance, a las condiciones de la carretera y a la velocidad del vehículo.

EN EL INTERIOR **DOS PANTALLAS, UNA TÁCTIL CENTRAL DE 10,25 PULGADAS Y UN CUADRO DIGITAL DE 12,3. Y ESTUPENDOS ACABADOS**

Marca el camino

Desde el año 2000 es la 'cara visible' de la marca coreana... Y con esta profunda evolución el Hyundai Santa Fe suma argumentos –sobre todo en electrificación– para seguir siendo referencia.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Cuatro generaciones y más de 5,3 millones de coches después, el Santa Fe afronta una renovación tan profunda que podría considerarse una nueva generación. Pero en Hyundai lo ven como una potente evolución. Y así es si analizamos cómo estrena a nivel europeo y entre los SUV de la marca, la nueva plataforma de vehículos de tercera generación de Hyundai. Una base sobre la que se consigue mejoras en el rendimiento, la conducción, la eficiencia y la seguridad.

Una gran novedad que viene acompañada de otras más visibles, como un diseño exterior que da un salto hacia adelante respecto al anterior, aunque no es tan rompedor como el del nuevo Tucson. Su frontal cuenta con una parrilla ancha, con diseño 3D, que se une a los faros principales y por encima las luces LED de circulación diurna. En la trasera las luces se estiran horizontalmente y se unen en una línea roja que conecta las ópticas. Nuevas llantas, remarcados pasos de rueda o una gama de nueve colores rematan el estilo.

Y en el interior también hay una gran evolución, con unos acabados premium y una presentación moderna con nuevo diseño del salpicadero, que ofrece una pantalla central de 10,25 pulgadas y una consola rediseñada en la que se agrupan bastantes botones, y el cambio de marchas organizado en tres teclas. A su lado una ruedecilla para seleccionar los cuatro modos de conducción –Eco, Comfort, Sport y Smart– y en las versiones con tracción a las cuatro ruedas optar por un modo de conducción específico para adaptarse a terrenos off-road: nieve, barro o arena. El cuadro de instrumentos, digital de 12,3 pulgadas, y un Head Up Display, completan la información.

Pero el gran salto viene de sus sistemas de propulsión, con la electrificación como objetivo. Dispone de tres tipos: diésel de 202 CV, híbrido autorrecargable de 230 e híbrido enchufable de 265. Además, hay versiones de tracción a dos o cuatro ruedas y una nueva caja de cambios de doble embrague de 8 velocidades (6 en el híbrido autorrecargable).

▲ El Santa Fe híbrido enchufable homologa 58 km de autonomía eléctrica, que pueden ser 69 si hacemos un uso totalmente urbano.

PRECIO **44.500** €

EMISIONES OFICIALES: DE **150** A **197** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

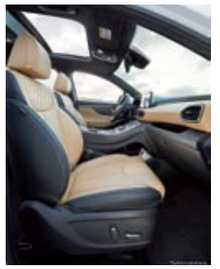
+ Versatilidad de uso. Motores eficientes. Amplitud interior. Comportamiento. Acabados de nivel.

DEBE MEJORAR

– Acceso a la tercera fila. Dirección muy suave. Exceso de botones en la consola central.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.2 CRDI
Disposición	Del. transvers.
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.151
Potencia máxima/rpm	202/3.800
Par máximo/rpm	44,8/1.750-2.750
Tracción	Delant./Total
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/60 R18
Peso (kg)	1.845/1.910 (4x4)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.785/1.900/1.685
Volumen maletero (l)	634/1.649
Capacidad depósito (l)	67
De 0 a 100 km/h (s)	9/9,2 (4x4)
Velocidad máx. (km/h)	205
Consumo mixto (l/100 km)	6,2/6,8 (4x4)
Emisiones CO_2 (g/km)	163/179 (4x4)
Precios desde.... (euros)	44.500



◀▼▲ Calidad de acabados y materiales sobresaliente, A la derecha de la consola, el selector de modos de conducción. Llegará solo con 7 plazas, y con un maletero de 634 litros con cinco plazas ocupadas.

▲ La evolución en el diseño del Hyundai Santa Fe también es muy llamativa. Estrena plataforma, con lo que mejora eficiencia y aerodinámica. Sus dimensiones –y sus siete plazas– lo convierten en un perfecto coche para toda la familia.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 T-GDI HYBRID	1.6 T-GDI PHEV
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	179 / 5.500	179 / 5.500
Par máximo/rpm	27,0 / 1.500-4.500	27,0 / 1.500-4.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	44,2 kW (60 CV)	66,9 kW (91 CV)
Par	264 Nm	304 Nm
Pot. máx. total	230 CV	265 CV
Par máx. total	35,7 mkg	35,7 mkg
Tracción	Delant. / 4x4	4x4
Caja de cambios	Aut. 6 vel	Aut. 8 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.855 (1.917 4x4)	2.080
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.785/1.900/1.685	4.785/1.900/1.685
Maletero (l)	634/1.649	634/1.649
Capacidad del depósito (l)	67	67
Tipo de batería	Polímero de litio	Polímero de litio
Capacidad de la batería	1,5 kWh	13,8 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	8,9 (9,1 4x4)	8,8
Velocidad máx. (km/h)	187	187
Vel. máx. en eléctrico	N.d.	N. d.
Consumo mixto (l/100 km)	6,4 (7,4 4x4)	1,6
Emisiones CO2	144 (168 4x4)	37 g/km
Alcance en eléctrico (km)	-	58
Tiempo de recarga	-	3,4 h a 3,7 kW
Precios desde... (euros)	44.500	53.200

Nuestra toma de contacto es con un Santa Fe híbrido, una combinación que parece más pensada para un modelo de corte más urbano pero que cuadra bien aquí. Esta solución muestra una doble cara, pues es capaz de circular con absoluta suavidad y silencio en modo eléctrico o responder con contundencia en modo Sport cuando exigimos rapidez en un adelantamiento. A pesar de su tamaño, peso y volumen, muestra una destacable agilidad en marcha. Y brilla por comportamiento, por comodidad, además de ofrecer una dirección precisa –tal vez demasiado suave– y unas suspensiones firmes que tiran más hacia el confort. Y unos frenos un buen nivel, con una importante capacidad de regeneración de la batería. El gasto no está mal en nuestro recorrido pues se queda en 7,9 l/100 km.

El Hyundai Santa Fe nos deja un regusto de gran rodador, de coche para toda la familia y de auténtico buque insignia, con una dotación de seguridad sobresaliente. Y unos precios a la altura de lo que ofrece, pues parten de 44.500 euros (tanto para el diésel como para el híbrido), mientras el híbrido enchufable empieza en 53.200 euros. Aunque con promociones, Moves, etc, se pueden reducir hasta 7.200 euros o 9.010 euros en el PHEV.

6 ACABADOS A ELEGIR **EL JEEP COMPASS 2021 LLEGA PARA CONVENCER, CON DIFERENTES VERSIONES PARA TODAS LAS NECESIDADES**

¡A por todas!

Nos hemos puesto al volante del nuevo Compass de Jeep, el primero bajo el grupo Stellantis, que llega renovado por completo y con el fin de continuar con el éxito que supone para la firma en Europa, donde se lleva el 40% de todas las ventas de la marca. Y así puede seguir.

Santiago Casero || motor16@motor16.com

Jeep presenta su renovado Compass 2021, un modelo que se ha cocinado con unos ingredientes más al gusto de los europeos: calidad, estilo, tecnología, seguridad y sostenibilidad.

Este Compass revitalizado tiene un carácter más marcado, con un ADN puramente Jeep que combina dos mundos en un solo modelo: el urbano y el campero. Esto se consigue mediante seis niveles de acabado para cumplir con las preferencias de cada cliente: Sport, Longitude, Limited, 80th Anniversary, S y Trailhawk, siendo estos dos últimos el más 'deportivo' y el más off-road respectivamente.

Las luces, ahora Full LED tanto delante como detrás, son de serie y le brindan una presencia mucho más destacada en carretera, ayudando a mejorar la seguridad y la visibilidad.

▲ El Compass supone el 40% de las ventas totales de Jeep en Europa, donde uno de cada cuatro son 4xe: híbridos enchufables.

PRECIO	28.500 €
EMISIONES DE CO_2: DESDE 44 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
El salto en calidad, tanto interior, como en diseño. Tecnología, seguridad y confort.	El cambio automático E6D es algo lento cuando va en modo normal.

En el habitáculo los cambios siguen la misma línea: modernizarse y dar un salto de calidad respecto a su predecesor. Buena prueba de ello es su cuadro de instrumentos digital Full-HD de 10,25 pulgadas o su pantalla central táctil de 8,4 o 10,1 pulgadas. Esta incorpora el último sistema Uconnect5, que añade sistema operativo Android, con Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos, navegador interactivo 3D TomTom con reconocimiento de voz...

Además, el espacio interior es más generoso en esta versión 2021, con más hueco para ocupantes y objetos. La tecnología y las motorizaciones son dos pilares sobre los que se asienta de manera importante. Por un lado llega, entre otras cosas, la novedad de un sistema de conducción autónoma de nivel 2, convirtiéndose en el primer Jeep en Europa en ofrecerlo.

Y sus mecánicas son de lo más variadas, ya que tenemos un diésel (130 CV), dos gasolina (130 y 150 CV) y dos híbridos enchufables (190 y 240 CV). El modelo que probamos en la presentación fue el 1.3 GSe T4 de 150 CV, con cambio automático de doble embrague y seis relaciones, tracción delantera y acabado S.

Nada más ponerte al volante notas de inmediato el salto de calidad que ha dado, sobre todo en su interior. Los materiales y la tecnología, coronada por esa pantalla central elevada, dejan clara la apuesta de la marca en este mercado. La ruta duró 45 minutos y combinó recorrido urbano con autovía. En el aspecto urbanita, este nuevo Compass se desenvuelve con gran soltura, con unos asientos ergonómicos y cómodos y con una dinámica que sorprende por lo cómoda, pues muchas veces se recurre a suspensiones más duras de lo normal en este tipo de vehículos. Pasar baches o imperfecciones de la carretera es coser y cantar a bordo del Compass.

En autopista, el nuevo diseño y el refinamiento interior, hacen que el confort general se eleve, lo que se completa con el mayor espacio interior. Me habría gustado poder probar la variante Trailhawk también, pues monta unos paragolpes específicos, llantas propias, un selector de modos para conducción off-road y varios ajustes que lo hacen diferenciarse de sus hermanos, más enfocados al entorno urbano.

El Jeep Compass quiere seguir reinando en Europa y para ello mejora en todo, modernizándose y, sin embargo, sigue manteniéndose fiel al espíritu Jeep que les ha acompañado durante ya 80 años.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.3 TURBO T4 PHEV	1.3 TURBO T4 PHEV
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c)	1.332	1.332
Potencia máxima (CV)	130	190
Par máximo (Nm)	270	270
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	44,1 kW	44,1 kW
Par (Nm)	250	250
Pot. máx. total	190 CV	240 CV
Par máx. total	n.d.	n.d.
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. E6D, 6 vel	Aut. E6D, 6 Vel
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.935	1.935
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.394/2.033/1.649	4.394/2.033/1.649
Maletero (l)	350/ 420	350/ 420
Capacidad del depósito (l)	36,5	36,5
Tipo de batería	n.d.	n.d.
Capacidad de la batería	11,4 kW/h	11,4 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	7,9	7,3
Velocidad máx. (km/h)	183	200
Vel. máx. en eléctrico (km/h)	130	130
Consumo mixto (l/100 km)	n.d.	2,1
Emisiones CO2	44 g/km	47 g/km
Alcance en eléctrico (km)	47-49	47-49
Tiempo de recarga	n.d.	n.d.
Precios desde... (euros)	**44.300**	**47.000**

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 MJET	1.3 GSE T4	1.3 GSE T4
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.560	1.560
Potencia máxima/rpm	130 / 3.750	130/ 4.750	150 / 5.500
Par máximo/rpm	32,6 / 1.750	27,5 / 1.560	27,5 / 1.560
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel.	Man. 6 vel.	Aut. 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/45 R19	235/45 R19	235/45 R19
Peso (kg)	1.615	1.505	1.505
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.394/2.033/1.629	4.394/2.033/1.629	4.394/2.033/1.629
Volumen maletero (l)	368/438	368/438	368/438
Capacidad depósito (l)	55	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	11,2	10,3	9,2
Velocidad máx. (km/h)	187	192	199
Consumo mixto (l/100 km)	5,2	6,6	6,9
Emisiones CO_2 (g/km)	135	152	157
Precios desde.... (euros)	**32.750**	**28.500**	**36.000**

▲▶En la fotografía superior tenemos el Compass Trailhwak a la izquierda y el Compass S a la derecha. Abajo el Compass 80th Anniversary.

▲▶El interior da un salto de calidad enorme, con más espacio, más tecnología , mejores materiales y un selector de modos de conducción off-road en la versión Trailhawk.

HYBRID ES EL EMBLEMA QUE LUCEN LAS VERSIONES 1.0 T-GDI, LAS CUALES AHORA TIENEN TECNOLOGÍA HÍBRIDA LIGERA DE 48 VOLTIOS

Pequeño gran SUV

Con 4,14 metros de largo, el Stonic deja claro que no es el SUV más corpulento de Kia. Pero si es uno de los modelos más interesantes de la firma coreana, un pilar clave en su gama, que se pone a tono y que estrena importantes novedades para crear un producto muy interesante.

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Corría el año 2017 cuando Kia aterrizaba en el segmento SUV-B con el Stonic, un modelo vital para la marca, porque tras la familia Ceed y Sportage, es el Kia más vendido. Y por eso han tenido especial mimo a la hora de ponerlo al día. Por eso, y porque ahora tiene que hacer frente a una competencia que se ha multiplicado exponencialmente desde entonces –se habla de 28 rivales directos– para dar forma al segmento que más crece en la actualidad. Tanto que el SUV-B supone el 22% del mercado español.

El Stonic mantiene sus dimensiones exteriores, siendo 7,5 centímetros más largo que un Rio, con el que comparte plataforma y 2.580 milímetros de distancia entre ejes. Ahora bien, se le aplican los toques justos para refrescar su imagen, aparecen nuevas llantas, luces diurnas... Si bien, los faros Full LED se contemplan en el pack Premium junto a otros sistemas de ayuda a la conducción, de forma que cuestan 1.000 euros en los manuales y 1.200 en los 7DCT.

▲ El 1.0 T-GDI ahora tiene 48 voltios y se asocia al avanzado cambio iMT de seis velocidades. Y en los 120 CV, también al 7DCT automático.

PRECIO DESDE	19.350 €
EMISIONES DE CO_2: DE 121 A 130 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Versiones ECO. Cambio iMT. Imagen. Amplitud. Tecnología. Agrado. Garantía. Precios.	Vibraciones del T-GDI. Faros LED en paquete. Modo inercia solo en ECO. 7DCT con el 120.

En los Stonic en los que más se aprecian estos detalles es en los nuevos GT Line, que requieren un desembolso extra de 1.425 euros respecto a un Drive, que supondrá el 50 por ciento de las ventas y que ya presume de equipamiento con asistente de carril y de luces largas, pantalla táctil de 8 pulgadas –es de serie en todos– con sistema UVO, Apple CarPlay, Android Auto y cámara trasera, apoyacodos delantero, USB trasero, climatizador automático, sensor de lluvia, sensores de aparcamiento delante y detrás...

Mecánicamente también hay sorpresas. Para empezar le dicen adiós al diésel, que actualmente representa el 13 por ciento de las ventas en este segmento. Y en su lugar se mantienen los conocidos 1.2 DPI y 1.0 T-GDI.

El primero se mantiene tal cual para su versión de acceso, que da lugar a una variante interesante para un uso urbano o como vehículo ocasional. Si bien, lo suyo es apostar por el renovado 1.0 T-GDI, aun con la diferencia económica que existe. Renovado porque ahora este motor de tres cilindros añade la tecnología híbrida de 48 voltios, de forma que para empezar, todos consiguen la etiqueta ECO de la DGT. Y eso ya es un aliciente para quien viva en una gran ciudad. Este 1.0 T-GDI se ofrece con 100 y 120 CV, aunque en prestaciones puras y duras apenas hay diferencia. Algo que podemos trasladar a su factura. Cierto es que si queremos el cambio 7DCT nos obligan al más potente.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 DPI	1.0 T-GDI 100	1.0 T-GDI 120
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.197	998	998
Potencia máxima/rpm	84 CV/6.000	100 CV/4.500-6.000	120 CV/6.000
Par máximo/rpm	12,0 mkg/4.200	17,5 mkg/1.500-4.000	20,4 mkg/2.000-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual iMT, 6 vel.	Man. iMT 6 vel. ó 7DCT
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	195/55 R16	195/55 R16	195/55 R16
Peso (kg)	1.080	1.150	1.150
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.140/1.760/1.500	4.140/1.760/1.500	4.140/1.760/1.500
Volumen maletero (l)	352/1.155	352/1.155	352/1.155
Capacidad depósito (l)	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	13,5	10,7	10,4 (7DCT: 10,4)
Velocidad máxima (km/h)	165	183	185 (7DCT: 185)
Consumo mixto (l/100 km)	5,7	5,4	5,4 (7DCT: 5,3)
Emisiones CO_2 (g/km)	130	121	124 (7DCT: 121)
Precios desde... (euros con dto.)	13.200	15.844	16.764

◀▲ El interior mantiene su diseño y una disposición muy lógica. Esta pantalla de 8 pulgadas es de serie en todos, pero los Concept no tienen esta de 4,2 entre los relojes. Los GT Line suman sus detalles propios.

◀▲ Salvo el 1.2 DPI, todos los renovados Stonic tienen etiqueta ECO gracias a los 48 voltios. Esa batería extra va en el maletero y sacrifican la rueda de repuesto. Este tiene 352 litros, 27 litros más que un Kia Rio.

Tuvimos ocasión de ponernos al volante de un Stonic 1.0 T-GDI con 100 CV y acabado GT Line, sin duda, la opción a comprar –son 19.369 euros con descuento–. Esta versión vibra algo más que la de 120 CV, sobre todo a bajas vueltas, pero es una mecánica realmente agradable y que le pone ganas desde 1.500 rpm, cuando entrega su par máximo.

Ofrece sensacionales prestaciones y se mueve con gran alegría, sin por ello enturbiar un consumo muy contenido, porque en un recorrido de 92 kilómetros que mezclaba autovía, carreteras convencionales y una buena parte de tráfico madrileño, marcó 5,2 l/100 km. Nada mal para ir a un ritmo decente.

Parte de la culpa la tiene su sistema híbrido, combinado con un particular cambio iMT que ha sido creado para sacar el máximo partido a esta tecnología. No tiene conexión entre pedal y embrague, es muy agradable y le obsequia con la función 'inercia' –solo en modo ECO, pues tiene Normal y Sport–, algo exclusivo hasta la fecha de los automáticos.

No es el SUV-B más dinámico, pero se comporta de maravilla y es muy cómodo, incluso el GT Line, que tiene una suspensión más firme y llantas de 17 pulgadas.

Espacioso y bien acabado, tiene 7 años de garantía y un precio comedido.

MAYOR ESPACIO Y CALIDAD **EL INTERIOR DEL NUEVO OUTBACK HA SIDO TOTALMENTE REDISEÑADO, OFRECIENDO MAYOR ESPACIO Y CALIDAD DE MATERIALES**

La saga continúa

La sexta generación del Outback supone un importante paso adelante en todos los apartados. Con una imagen diferenciada, gana en amplitud interior e implementa nuevos asistentes. Pero es en el apartado dinámico donde más sorprende, mejorando también sus cualidades 'off-road'.

Fede Asensio|| fasensio@motor16.com

Subaru fue la marca pionera en el concepto de los crossover, al que sigue fiel con el Outback.Y así ya tiene lista para Europa una nueva generación de su modelo más representativo, la sexta, que ya hemos podido conducir para sacar las primeras conclusiones.

El nuevo Subaru mantiene una imagen identificativa con los modelos anteriores, pero se ha renovado totalmente. Ahora muestra un aspecto más robusto, con líneas más definidas y protecciones más marcadas en los pasos de rueda, taloneras y parachoques, con escudos inferiores de mayor tamaño. Estrena una nueva parrilla hexagonal, luces LED en los antinieblas y detrás, y nuevas barras de techo que varían en sus tres acabados.

También ha aumentado la altura libre al suelo en 213 mm. para mejorar sus aptitudes fuera de la carretera, con ángulos de entrada y de salida superiores.

▲ Imagen más campera, con protecciones de mayor tamaño y superior altura al suelo, con mejores ángulos TT.

PRECIO	39.500€
EMISIONES DE CO_2: 193 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Comportamiento dinámico muy mejorado. Cualidades 'off-road'. Habitabilidad y maletero	El cambio, aunque muy mejorado, sigue penalizando al motor al acelerar

En el interior encontramos materiales de mayor calidad, estrenando nuevos colores para la tapicería. Y dispone de un diseño nuevo del salpicadero, en el que manda una amplia pantalla multifunción (11,6 pulgadas) dispuesta verticalmente en la consola central. Está dotada con el sistema de información y entretenimiento más avanzado de la marca y se puede manejar como una tablet o un smartphone, con los sistemas Apple CarPlay y Android.

Aprovecha mejor el espacio interior, con cotas mejoradas delante y detrás, y con un maletero de mayor volumen (561 litros) y versatilidad. El portón, ahora de accionamiento eléctrico, dispone además de sistema de apertura y cierre sin manos.

▲ El Outback siempre ha mostrado unas buenas cualidades fuera del asfalto. La nueva generación amplía sus posibilidades, con mayor altura al suelo, tracción total más efectiva y dos programas inteligentes.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.5
Disposición	Del. longitud.
Nº de cilindros	4, Boxer
Cilindrada (c.c.)	2.498
Potencia máxima/rpm	169/5.800
Par máximo/rpm	252/3.800
Tracción	Tracción total
Caja de cambios	Automat. 8 v
Frenos del./tras.	Disco v/ Disco v
Neumáticos	225/60 R18
Peso (kg)	1.720
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.870/1.875/1.670
Volumen maletero (l)	523
Capacidad depósito (l)	63
De 0 a 100 km/h (s)	10,2
Velocidad máx. (km/h)	193
Consumo mixto (l/100 km)	8,6
Emisiones CO_2 (g/km)	193
Precios desde... (euros)	39.500

Ha heredado el motor Boxer de 4 cilindros y 2,5 l de su antecesor, que rinde 169 CV. Pero ha sido revisado a fondo, con lo que el 90% de sus piezas han sido rediseñadas para optimizar su rendimiento, aumentando además la relación de compresión. Mantiene la caja automática Lineartronic, también revisada para reducir las pérdidas de potencia en un 20 por ciento, contando con una relación final más abierta y 8 marchas prefijadas. El motor se nota ahora más eficaz en su respuesta, con un sonido más amortiguado y unas prestaciones superiores. Una mejora que también redunda en unos consumos más ajustados, que en la versión anterior resultaban elevados. El sistema SI-DRIVE permite elegir entre dos modos (Inteligent y Sport) para adaptar la respuesta al acelerador.

Pero además del salto de calidad en tecnología, con los nuevos asistentes electrónicos, implementando lo más avanzado de la marca en conectividad, del nuevo Outback me ha llamado especialmente la atención el salto dado en el apartado dinámico sobre la plataforma SGP.

Sobre el sistema de tracción total permanente AWD mejora su capacidad off-road, con una mayor altura al suelo y mejores ángulos de salida y ataque. Y con dos modos inteligentes –Snow Dirt (nieve/grava) y Deep Snow Mud (nieve y barro profundos)– para mejorar y aprovechar al máximo sus cualidades. Pero más manifiesto es el paso dado en el comportamiento en carretera, que le hace mucho más ágil, con una dirección precisa y una carrocería que apenas balancea a pesar de la mayor altura al suelo. Ofrece una mejor estabilidad pero manteniendo un nivel notable de confort.

Se ofrece en tres acabados, con una amplia dotación en equipamiento en los tres casos: Trek (39.500€), Field, de estilo más campero (39.500€) y Touring, más lujoso (43.900€). Y en los mismos con opción GLP y etiqueta ECO, con precios de 41.500 y 45.500 euros. También se puede financiar con el programa Multiopción, con cuotas de 250€, dando una entrada de 12.000 euros, con opción de recompra a los cuatro años.

El DBR1 puede que sea el Aston Martin más importante en los 108 años de historia de la firma de Gaydon. Y ahora por medio de su división de personalización 'Q', permiten a los clientes que adquieran uno de los 88 V12 Speedster que se van a fabricar, solicitarlo con reminiscencias que recuerdan a aquel mítico deportivo.

Merecido homenaje

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Entre el 20 y el 21 de junio de 1959 se disputaron unas 24 Horas de Le Mans realmente especiales para el fabricante Aston Martin. Y es que un impresionante DBR1/300 con el dorsal #5, y pilotado por Roy Salvadori y Carroll Shelby se alzaba con la primera victoria en esta legendaria carrera para la firma de Gaydon. Y no solo eso, porqueel segundo DBR1/300 que tomó la salida y que lucía el dorsal #6, acababa a solo una vuelta de distancia del vencedor y firmaba un impensable –hasta entonces– doblete para Aston Martin.

Y por si no fuera suficiente, estas criaturas se impusieron en otras míticas carreras, como los 1.000 kilómetros de Nürburgring para acrecentar su dilatado palmarés en competición.

Dicho esto, no es de extrañar que los de Gaydon consideren a este bólido como el vehículo más importante desde que la compañía fuera fundada en 1913.

Ahora esas legendarias criaturas, las cuales escribieron una irrepetible historia para la firma británica, sirven de inspiración al exclusivo departamento 'Q by Aston Martin', su división de personalización, que se encarga de convertir en realidad las más locas ideas de aquellos clientes más inconformistas... y adinerados.

Pero aquel DBR1 no lo inmortalizan y lo traen de vuelta al Siglo XXI sobre un Aston Martin 'del montón', sino que nace sobre la base de una criatura tan especial, poderosa, deportiva y exclusiva, como el sublime Aston Martin V12 Speedster, una auténtica maravilla de la ingeniería de la que tan solo se van a ensamblar 88 unidades de forma totalmente artesanal. Y solo unos cuantos de ellos podrán lucir la especificación DBR1, lo que les hará sobresalir del resto.

El departamento 'Q by Aston Martin' une estos V12 Speedster DBR1 con su antepasado gracias al uso del color Aston Martin Racing Green, una tonalidad que viste su minimalista carrocería, carente de luna delantera y de techo. El contrapunto cromático lo ponen unas discretas líneas en la zona inferior y los escudos para los dorsales, acabados en Clubsport White. Solo este trabajo de pintura exterior, aseguran que les lleva más de 50 horas de artesanal trabajo.

Para la especificación DBR1, los de Gaydon también han creado una parrilla delantera con un acabado Satin Silver, además de unas llantas de 21 pulgadas y con bloqueo central, que están terminadas en Satin Black Diamond.

Como buena edición especial, su minimalista habitáculo ha recibido los toques necesarios de estilo para convertirse en una reinterpretación moderna del DBR1. Es por esta razón que sus ligeros asientos con estructura de fibra de carbono se visten con una singular combinación que mezcla el cuero Conker –semejante al usado en una silla ecuestre–, con el cuero Caithness Green y un material técnico textil en Viridian Green.

Y tampoco se pueden pasar por alto las molduras personalizadas, los nuevos botones en aluminio cepillado o las inserciones de fibra de carbono brillante que están presentes en el interior de estos V12 Speedster DBR1, para cuyos afortunados viajeros, Aston Martin también ha creado una pareja de cascos a su imagen y semejanza. Y estos se guardan en un hueco específico y acristalado, tras sus dos arcos de seguridad.

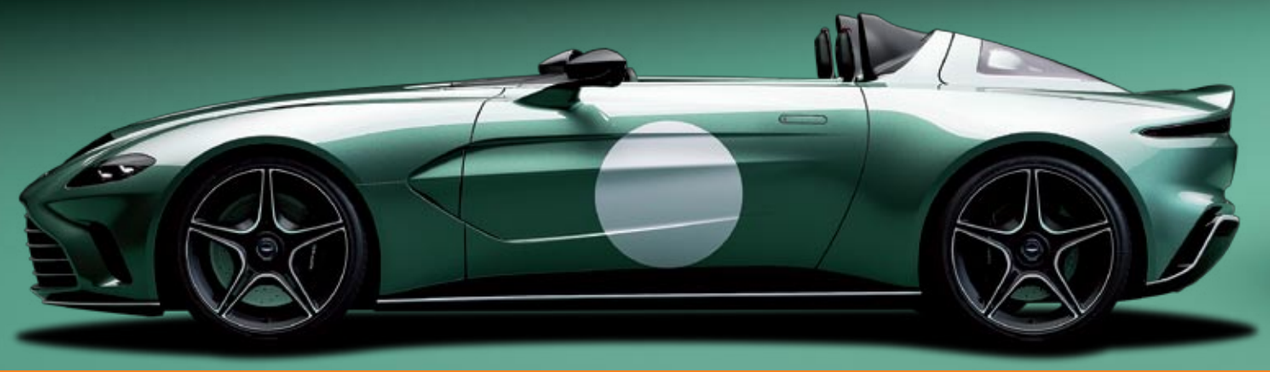
Mecánicamente no habrá sorpresas respecto a otros V12 Speedster, porque bajo su capó delantero ruge un poderoso 5.2 V12 Biturbo con 700 CV y 753 Nm, enviados a sus dos neumáticos traseros por medio de un cambio ZF de 8 velocidades. Y así esta joya puede acelerar de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos y alcanzar los 300 km/h.

Es de suponer que apostar por esta especificación DBR1 hará subir su factura inicial de 750.000 libras –880.000 euros– sin impuestos.

¡¡¡Y qué más da!!!

ASTON MARTIN DBR1
El coche británico más caro

Este es el Aston Martin DBR1, el bólido al que los de Gaydon rinden homenaje con esta edición especial del V12 Speedster. Esta joya que tienes ante tus ojos es el primero de los cinco que se fabricaron en total –cuatro para competición y uno para un cliente privado– y curiosamente se convirtió en el primer DBR1 en pisar una subasta. En ella tuvo el honor de convertirse en el vehículo británico más caro de la historia, porque en agosto de 2017 los expertos de RM Sotheby's le buscaron un nuevo hogar por la escalofriante cifra de 22.550.000 dólares, lo que vienen a ser como unos 18.575.000 euros al cambio. Y ten en cuenta que este ejemplar no es ninguno de los que hicieron historia en Le Mans. Si bien, frente a su volante se han sentado pilotos de la talla de Sir Stirling Moss –con el ganó los 1.000 km de Nürburgring–, Jack Brabham o Reg Parnell, quienes irían algo más despacio de saber su precio. El que rompe, paga.



MÁS DE 50 HORAS ES EL TIEMPO QUE NECESITAN PARA PINTAR A MAN O SU CARROCERÍA EN EL COLOR ASTON MARTIN RACING GREEN

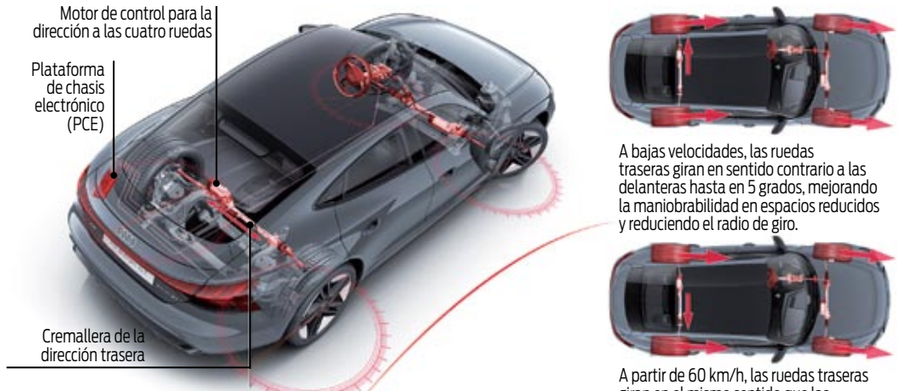
Santiago Casero || motor16@motor16.com

¿Qué hay de nuevo...?

Audi ha querido mostrarnos a través de unos talleres técnicos todo lo que se esconde tras cada uno de sus modelos, pues la firma tiene la tecnología por bandera, desde los detalles más pequeños hasta los más interesantes y alocados.

Hace años que los coches dejaron de ser un trozo de hierro que nos lleva y nos trae y se han convertido, en la actualidad en auténticos buques tecnológicos (unos más que otros), donde la electrónica ha llegado para quedarse, tanto en materia de confort, como en cuanto a seguridad.

¿Se han dado cuenta cómo un sencillo volante ha pasado a convertirse en un auténtico centro de mando? Ya no estamos ante un simple aro que gira las ruedas.



▲ Audi introdujo el sistema de dirección a las cuatro ruedas en 2014, de la mano de su imponente Q7. Ahora lo lleva también, entre otros, el e-tron GT.

A bajas velocidades, las ruedas traseras giran en sentido contrario a las delanteras hasta en 5 grados, mejorando la maniobrabilidad en espacios reducidos y reduciendo el radio de giro.

A partir de 60 km/h, las ruedas traseras giran en el mismo sentido que las delanteras, aumentando la estabilidad y mejorando el paso por curva.

Desde 1986

La simplicidad en estado puro. Su esqueleto o estructura era de acero, y lo único que incorporaba era el claxon en el centro.

Desde 1991

En 1991 se introducía el airbag para el conductor, todo un avance en seguridad. También se pasaba al aluminio para la estructura del volante, sin olvidarse del claxon.

Desde 2010

El esqueleto pasaba ahora a ser de magnesio hecho por moldes a presión. El airbag ya era un indispensable, pero los botones, las levas para el cambio y la función de calefacción elevaban el listón.

Desde 2014

El airbag se redujo en tamaño, permitiendo rediseñar el centro. Los botones multifunción, de control, las levas y el aro calefactable ya formaban parte del ecosistema.

Desde 2021

Micro airbag, botones que pasan a ser superficies táctiles, levas que se transforman en selectores de recuperación de energía y un aro que detecta si tenemos o no las manos sobre él...

▲ La evolución de los volantes de Audi ha sido brutal, pasando de un simple aro a poder controlar la mayor parte de sistemas del coche.

▲ Se pasó de una palanca o manillar de dirección al 'volant' de Alfred Vacheron, y de un simple aro para dirigir, a un centro de operaciones para casi todo lo relativo al vehículo.

Por ejemplo, en su último Q4 e-tron Audi ha implementado nada menos que 18 funciones en su volante, todas ellas manejadas a través de botones táctiles, que se retroiluminan cuando están activos y se apagan cuando no.

▲▼ Los laboratorios de sonido de Audi analizan cada sonido, cada ruido, tanto los del interior como los del exterior. Así mejoran la experiencia y el confort acústico de los ocupantes.

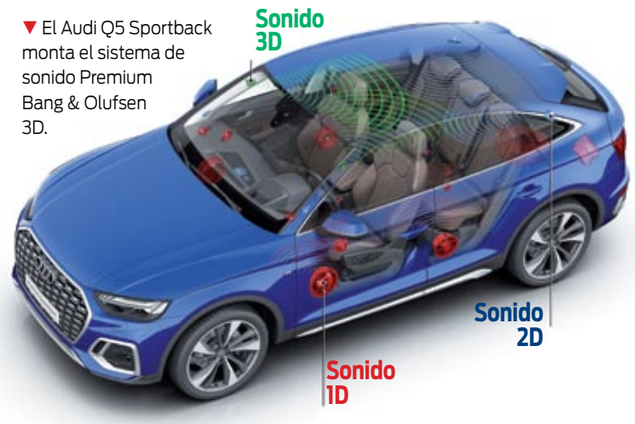
Y es que la casa alemana pone todo su empeño en darle a sus nuevos modelos la mayor experiencia premium posible. Por ejemplo, otro de los detalles a destacar es el sonido, y no solo nos referimos a sus altavoces, hablamos de todo tipos de ruidos o crujidos. Verán, Audi tiene un equipo entero dedicado únicamente a detectar sonidos indeseados, ya sean aeroacústicos (el aire contra la carrocería), crujidos, sonidos propios de elementos mecánicos, un aislamiento deficiente...

Y es que con la llegada de los eléctricos, todo lo que antes era camuflado por el sonido del motor, ahora es perfectamente audible para los ocupantes, por lo que han de trabajar doblemente duro para que el confort interior siga manteniéndose a un nivel digno de la marca.

Para hacer frente a todo esto, además de unos diseños pensados específicamente para este tipo de coches, con superficies más aerodinámicas y suaves, mejores aislamientos y diferentes trucos más, Audi también se apoya en la última tecnología, como el sistema de Cancelación Activa de Ruido, que utiliza los altavoces para lanzar ondas con frecuencia invertida a las de los ruidos, cancelándolos así para el oído de los ocupantes.

Ahora bien, una vez nos hemos deshecho de los más molestos sonidos, qué mejor que un buen equipo de sonido para disfrutar al máximo en nuestro flamante coche. Pues bien, Audi también ha trabajado con ahínco en ello, pues ofrece su sistema de audio 3D, que refleja el sonido en las tres dimensiones de un espacio. Para lograrlo, necesitamos una fuente que no esté al mismo nivel, es decir, que entra en juego la altura. Para ello se utilizan altavoces en el revestimiento del techo y los pilares A, convirtiendo el habitáculo en una auténtica sala de conciertos. Esto no es algo nuevo para la firma, pues ya en 2017, su Q7, se ofrecía con un sistema de sonido Bang & Olufsen con 3D. Ahora, el nuevo Q4 e-tron equipará un sistema Sonos, con más graves para los más jóvenes; el público al que quiere llegar este eléctrico.

Sistema de sonido B&O 3D



▼ El Audi Q5 Sportback monta el sistema de sonido Premium Bang & Olufsen 3D.

Sistema de Cancelación Activa de Ruido

▲ **1.-** Cuatro micrófonos en el techo
2.- Amplificador
3.- Las ondas invertidas se envían a través de cinco altavoces graves
4.- Unidad de control del motor

Montse Turiel || mturiel@motor16.com

HYUNDAI

+ en www.hyundai.es/forthefans

¿QUIERES JUGAR EN EL **WANDA**?

Si eres fan del Atlético de Madrid, seguro que has soñado alguna vez con jugar en el estadio Wanda Metropolitano. Ahora, podrás cumplir tu deseo gracias a Hyundai, partner de movilidad del club colchonero.

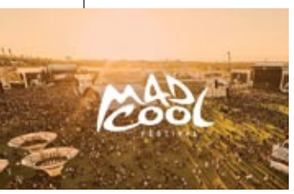
La marca ha puesto en marcha un concurso que permitirá a los aficionados convertirse en jugadores del club por un día (el 22 de mayo) y saltar al césped con un acompañante. Para ello, solo hay que registrarse en la plataforma #ForTheFans hasta el 12 de mayo. Los premiados realizarán también una visita al estadio y recibirán una equipación personalizada.

ATENTOS A...

DEL 7 AL 10 DE JULIO

Madrid acoge el Festival de música Mad Cool, que cuenta con **Seat como marca de movilidad.** En el cartel figuran más de un centenar de bandas y artistas de todos los estilos.

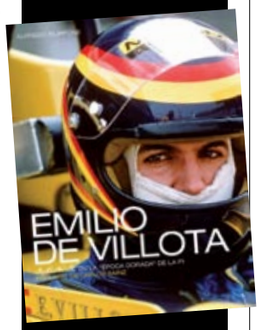
+ en www.seat.es / https://madcoolfestival.es



FÓRMULA 1

HISTORIA DE UN **PIONERO**

Ya está en la calle el libro 'Emilio de Villota. Un español en la época dorada de la F1', que narra la historia de uno de los primeros españoles en los circuitos de Fórmula 1, que participó en 14 Grandes Premios en la década

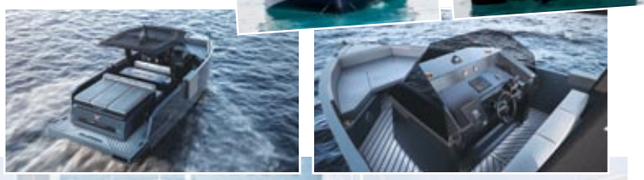


de los años 70 y disputó dos carreras en 1977. En 1980 llegó a ganar el Campeonato británico de F1. El libro está escrito por Alfredo Filippone , con prólogo de Carlos Sainz.

+ en www.cupraofficial.es

D28 FORMENTOR

▶▶El De Antonio Yachts D28 Formentor se exhibe estos días en el Marina Vela del puerto de Barcelona junto al Cupra Formentor VZ5, del que se fabricarán 7.000 unidades.



▲ El D28 Formentor tiene 400 CV de potencia y puede alcanzar una velocidad máxima de 40 nudos. Mide 7,99 metros de eslora y está diseñado en forma de V.

ESTE **YATE** TIENE ADN **CUPRA**

La última novedad de Cupra no es un coche; es un yate de 400 CV de potencia creado en colaboración con la firma De Antonio Yachts. Con un diseño inspirado en los elementos y colores icónicos del Formentor –el primer modelo creado 100% por la marca–, esta embarcación de más de ocho metros de eslora es un 'showboat' que antecede a una edición especial limitada que saldrá a la venta a finales de 2021.

El D28 Formentor tiene 7,99 metros de eslora y puede alcanzar una velocidad de 40 nudos. Su diseño exterior se distingue por el color Petrol Blue, los acabados en cobre y detalles en negro y fibra de carbono, elementos distintivos que añaden elegancia y deportividad.

Está diseñado en forma de V, tiene capacidad para unas diez personas y su cubierta –a un mismo nivel– se divide en diferentes áreas de solárium con asientos y mesas tanto en proa como en popa.

Si vives en Barcelona o alrededores, puedes verlo estos días en el Marina Vela del puerto de Barcelona junto al Cupra Formentor VZ5, una edición especial limitada del SUV, de la que se producirán 7.000 unidades.

+ en www.audidrivingexperience.es

AUDI DRIVING EXPERIENCE

EL **E-TRON GT Y EL RS E-TRON GT** TE ESPERAN

Los cursos de conducción de Audi driving experience ya están en marcha. Las primeras citas son en el Jarama (Madrid) y Montmeló (Barcelona) para los cursos de Sportscar (en mayo), que permiten ponerse al volante de los nuevos Audi e-tron GT y RS e-tron GT con propulsión eléctrica. Los cursos Performance tendrán lugar en Ascari (Málaga, en septiembre, y los Progressive, en Los Arcos (Navarra) , en octubre.

+ en www.iniciativavolvo.es

FORMACIÓN

Más de 2.200 niños de Primaria de Madrid se han formado en seguridad vial y sostenibilidad gracias al programa **Iniciativa Volvo,** que la marca desarrolla en colaboración con Fundación ONCE.

+ en www.jaguar.es

NUEVA CAMPAÑA DE JAGUAR

DISTINTAS PROFESIONES, UNA **ÚNICA META**

La actriz Inma Cuesta, la tenista Garbiñe Muguruza, el diseñador Juan Avellaneda, el empresario Kike Sarasola y el chef Paco Roncero son los protagonistas de la nueva campaña de la marca Jaguar.

Se trata de cinco profesionales muy diferentes a los que la marca ha elegido porque todos ellos pudieron optar por vivir una vida convencional y sin embargo decidieron cumplir su sueño.

La nueva campaña se podrá ver hasta el próximo mes de junio en todo tipo de canales y las sus historias se pueden conocer más a fondo a través de la página web de la marca.

▲▶ El diseñador Juan Avellaneda (arriba), la actriz Inma Cuesta, la tenista Garbiñe Muguruza y el chef Paco Roncero (derecha, de arriba a abajo).

+ en www.ford.es

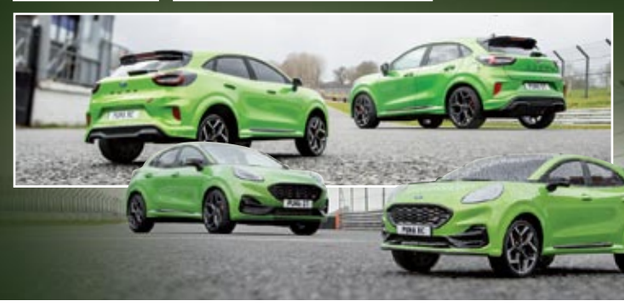
EL MOELO REAL Y SU RÉPLICA DE RADIOCONTROL

DOS **FORD PUMA ST** FRENTE A FRENTE

Ford enfrenta en una carrera a su SUV de altas prestaciones Puma ST contra su réplica de radiocontrol. Un duelo más ajustado de lo que puede parecer.

¿Podrá el Ford Puma ST ser más rápido que su réplica de radiocontrol? La marca ha puesto a prueba las capacidades de su nuevo SUV enfrentando en una pista a David contra Goliat. El reto se llevó a cabo en el circuito Brands Hatch Indy (Reino Unido). El todocamino tenía que dar una vuelta a este trazado (1,9 km) mientras que el modelo de radiocontrol debía dar tres vueltas en la pista de karts (220 m), una réplica exacta del circuito original. El duelo se saldó con un ganador, el Ford Puma ST (01:02,08), pero los tiempos estuvieran muy ajustados y no le sacó ni siquiera un segundo de ventaja al coche de radiocontrol (01:01,65).

◀▲Louise Cook se puso a los mandos del Puma ST original y Lee Martin controlaba la réplica de radiocontrol del modelo.



+ en www.maserati.com/es/es

JAIME LORENTE, ACTOR DE 'LA CASA DE PAPEL'

DENVER YA TIENE SU **MASERATI**

En su papel de Denver, el actor Jaime Lorente menciona a Maserati en uno de los episodios de 'La casa de papel' («Tokio es un Maserati. Y todo el mundo quiere un Maserati»), Y ahora la marca ha concedido su deseo y este disfruta ya al volante de uno de los modelos más exclusivos del tridente, un Ghibli Hybrid edición limitada Fenice. Este modelo es el primer coche electrificado de la historia de la marca que, de esta edición solo ha fabricado 50 unidades, que se distinguen por el color Rosso Magma de la carrocería.

+ en www.toyota.es

TOYOTA

CON EL **CICLISMO**

Toyota España es el nuevo proveedor oficial de movilidad de la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC). La entidad contará con una flota de tres Corolla Touring Sports Electric Hybrid y un RAV4 Electric Hybrid para los desplazamientos de los miembros de la Selección Española de Ciclismo durante las competiciones, concentraciones y entrenamientos.

Montse Turiel || mturiel@motor16.com

ENTRARÍA EN VIGOR EN 2024, SEGÚN EL PLAN ENVIADO A BRUSELAS

El Gobierno cobraría un céntimo por kilómetro de peaje en las carreteras

El Gobierno plantea implantar el pago por uso en las carreteras del Estado a partir de 2024, según la propuesta que han incluido en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia remitido a Bruselas. Para establecer este peaje, según han apuntado desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se estudia la posibilidad de cobrar un céntimo de euro por kilómetro para turismos (aunque algunas fuentes apuntan a que esta cantidad podría llegar a los 1,5 céntimos y hasta a 5 céntimos para los vehículos pesados). Esto supondría que recorrer los 621 kilometros que separan Madrid de Barcelona, por ejemplo, costaría un mínimo de 6,21 euros. El pago se contempla en principio en las autovías y autopistas, aunque no se descarta que en el futuro se pudiera extender al resto de carreteras.

La medida tiene que ser ahora examinada por la Comisión Europea y el Gobieno pretende debatirla con los sectores afectados, especialmente con los transportistas profesionales, que serían los más perjudicados por el pago de peajes. Tendrá que determinarse tanto su fecha de entrada en vigor, como la tarifa a pagar y el modelo de peaje (pórtico, tradicional, viñeta) a implantar.

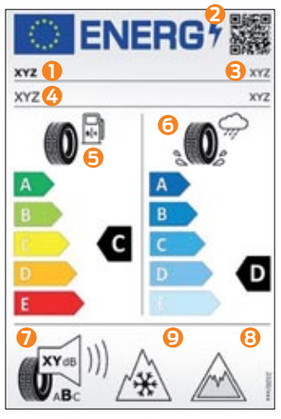
Entre las voces a favor, el director de la DGT, Pere Navarro, defendió en una comparecencia en la Comisión de Interior del Senado el pago por uso de la red de carreteras del Estado para poder acometer los gastos de mantenimiento y mejora de las mismas. Además, recordó que cuando se viaja en tren, se paga el billete, aludiendo a que también debería hacerse lo mismo con la carretera.

Las asociaciones de automovilistas se han mostrado contrarias a la iniciativa. Entre ellas, el RACE o Automovilistas Europeos Asociados, que señalan la posibilidad de un aumento de accidentes al desviarse el tráfico hacia carreteras secundarias para no tener que pagar el peaje.

Desde la Alianza por la Seguridad Vial que aglutina a medio centenar de empresas y asociaciones implicadas en la seguridad vial, esta medida Implica la creación de una tasa que obligará a los usuarios a un nuevo esfuerzo fiscal. «No parece sea el momento para generar una nueva figura fiscal ante la necesidad de reconstruir y transformar nuestra economía» aseguran.

Otras entidades, como la Asociación Española de la Carretera, están de acuerdo con la medida porque, según explican, la red viaria española «acumula un déficit de mantenimiento de 7.500 millones de euros».

Según esta entidad, hay que replantear el modelo de financiación de las carreteras. Para ello, proponen un 'Bono de movilidad', que supondría, entre otras cosas, la circulación gratuita de todos los vehículos hasta 10.000 kilómetros anuales para los ligeros y 50.000 para los pesados y el pago de 0,03 euros (ligeros) y 0,10 euros (pesados) a partir de esos kilómetros.



1. Marca. **2.** QR de acceso a a la base de datos EPREL, con información europea. **3.** Número de identificación del neumático. **4.** Dimensiones e índice de carga y velocidad. **5.** Eficiencia. **6.** Adherencia. **7.** Sonoridad. **8.** Pictograma de utilización en nieve. **9.** Pictograma de agarre en hielo.

Reglamento europeo

Nueva etiqueta para los neumáticos

Desde este mes, todo aquel que cambie los neumáticos de su coche se encontrará con una nueva etiqueta que ofrece más información y que permitirá a los usuarios tomar mejores decisiones la hora de comprar.

El nuevo Reglamento sobre etiquetado de neumáticos aprobado por la Unión Europea establece esta nueva etiqueta, que mantiene la información relativa a la resistencia a la rodadura, la adherencia en superficie mojada y el ruido de rodadura exterior que ya se proporcionaba, aunque con cambios en el diseño, y añade otros parámetros, como el nombre comercial, un código QR, la identificación del producto, la dimensión, un pictograma de uso en nieve y otro de agarre en hielo.

Con la introducción de este nuevo etiquetado, la UE calcula que se podrán reducir 10 millones de toneladas de emisiones de dióxido de carbono y 2.800 euros al año en combustible. El objetivo también es mejorar la seguridad vial ya que en nuestro país, en 2019, el mal estado de los neumáticos estuvo presente en 454 accidentes con víctimas.

Entre las novedades, la etiqueta establece escalas descendentes –de la A a la E– para la eficiencia y la adherencia, siendo la A la que indica los neumáticos con mayor eficiencia y adherencia y la E la menor.

También contiene pictogramas de hielo y nieve, que indican la adherencia en superficie helada del neumático y el agarre del mismo en una carretera nevada. Y establece una escala para que sea más comprensibe la medición de la contaminación acústica. Junto al número de decibelios, la A indicaría que el neumático es silencioso, la B que genera un ruido moderado y la C que supera el límite europeo de contaminación acústica.

Además, el nuevo código QR lleva a la base de datos EPREL (European Product Database for Energy Labelling) de la UE, donde se puede acceder a toda la información de cada neumático, las distintas clasificaciones y datos sobre su proceso de fabricación.

La nueva etiqueta se incluirá en neumáticos de todos los turismos, furgonetas y vehículos industriales (autobuses y camiones).

Diversas actuaciones

VW será neutro en carbono en 2050

Volkswagen se ha marcado como objetivo ser un fabricante neutro en carbono para 2050. Una meta que pasa no solo por ofrecer coches cero emisiones, sino también por poner el foco en una producción más limpia, la utilización de energías renovables y el reciclaje.

El año pasado, la compañía emitió 369 millones de toneladas de CO_2 a la atmósfera, lo que sería equiparable a la cantidad que emitiría un país entero como el Reino Unido (358 millones de toneladas).

Unas cifras que se quieren empezar a reducir de inmediato. De hecho, VW ya se ha marcado como objetivo que estas emisiones hayan bajado en un 40% para 2030, siendo 2050 el año en que pretende haberlas reducido en un 100%.

En materia de electrificación de vehículos, Volkswagen pretende que para 2030 al menos el 70% de su oferta en Europa sean eléctricos, mientras que, en Estados Unidos y China, esta cifra será del 50%. Para lograrlo lanzarán al menos, un vehículo eléctrico cada año.

En lo referente a la producción se han propuesto que para 2030 todas sus plantas utilicen el 100% de electricidad procedente de fuentes renovables y realizarán hasta 2025 importantes inversiones en sus plantas para conseguir esta meta. En el apartado del reciclaje pretenden utilizar para otros fines hasta el 90% de los materiales de las baterías de sus eléctricos al final de su vida útil.

LA FOTO

El Seat León ya tiene su premio al Mejor coche del año

La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, ha sido la encargada de entregar a Mikel Palomera, director general de Seat, el galardón que proclama al León como Mejor coche del año en España. Este premio lo otorga cada año el diario ABC en base a los votos 36 medios especializados del motor –entre ellos Motor16–, así como de los lectores y suscriptores del periódico a nivel nacional.

La cuarta generación del compacto español ha recibido este galardón por su diseño, tecnología, relación calidad/precio, eficiencia, habitabilidad, confort y comportamiento dinámico. Mikel Palomera destacó que este premio «supone una enorme satisfacción y un orgullo, por ser un vehículo diseñado, desarrollado y producido en España, del cual se han comercializado más de 2,4 millones de unidades en todo el mundo. Sin duda, el León es uno de los modelos más importantes de Seat, en el que hemos invertido 1.100 millones de euros para producir el coche más seguro, conectado y con más variantes de propulsión de la historia de la marca, mostrando la apuesta de la compañía por la electrificación, que poco a poco se va extendiendo a toda nuestra gama de vehículos».

Nombramientos

JOSÉ ANTONIO LEÓN CAPITÁN

Es el nuevo director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Stellantis para España y Portugal. En este cargo se encargará de definir y gestionar la comunicación corporativa del Grupo y sus marcas (Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS Automobiles, Fiat, Jeep, Opel y Peugeot) así como la de las fábricas de Madrid, Vigo, Zaragoza y Mangualde (Portugal). León Capitán tiene 48 años, es ingeniero Industrial y se incorporó a PSA en el año 2000, donde ha desarrollado la mayor parte de su carrera profesional.

LOURDES DE LA SOTA

Ha sido nombrada directora de Estrategia Corporativa y Relaciones Institucionales de Seat y también dirigirá el área de Relaciones Institucionales del Grupo Volkswagen en España. De la Sota es licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales y su carrera en el sector de la automoción comenzó en Seat en 1992, en el departamento de Control de Producción e Inversiones. En su nuevo cargo trabajará para establecer alianzas que aceleren el proyecto de electrificación de las marcas del grupo en España en colaboración con socios estratégicos e instituciones.

El Tribunal Supremo anula Madrid Central

El Tribunal Supremo ha inadmitido el recurso presentado por Ecologistas en Acción contra una sentencia que invalida Madrid Central, con lo que se anula por defectos de forma la norma que limita la entrada en el centro de la capital en vehículo privado. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ya 'tumbó' Madrid Central en verano del pasado año por defectos de forma, algo que ha confirmado ahora el auto del Supremo.

El alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, confirmó que el Ayuntamiento espera aprobar en breve una ordenanza de movilidad sostenible que fijará as nuevas condiciones de movilidad en el centro de la ciudad.

La controversia surge ahora con las multas pagadas durante el tiempo que ha estado en vigor la zona de movilidad restringida (se calcula que son 1,4 millones de sanciones) y las que se impongan a partir de ahora hasta la anulación definitiva de la medida. En principio, fuentes municipales explicaron que no se devolverá el dinero cobrado y que tampoco se dejará de tramitar las nuevas sanciones, aunque Almeida aclaró que la devolución o no estaba en manos del criterio de los servicios jurídicos, que todavía no se habían pronunciado al respecto.

Desde gabinetes jurídicos, como Pyramid Consulting, ya han advertido que «recurrirán y reclamarán todas las multas pagadas o no pagadas» por sus clientes.

LOS ACCIDENTES DE NIKITA MAZEPIN RECUERDAN QUE EL PRINCIPAL APOYO ECONÓMICO DE HAAS ESTÁ LAS EMPRESAS DE SU PADRE

¿Siguen llegando los mejores a la Fórmula 1? La pregunta no tiene una respuesta simple. Un repaso a los tres debutantes de 2021 y a otros pilotos de distintas categorías confirma que el talento es indispensable, pero también estar en el momento y el lugar adecuado.

Talento o dinero, el dilema de siempre en las carreras

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

Uno de los numerosos memes que aparecían en las redes sociales mostraba el trazado de Mónaco alrededor de su famosa piscina. Una línea roja mostraba la trayectoria de Kimi Raikkonen, que se iba hacia los yates. Otro color marcaba la seguida por el resto de los pilotos. En rojo, una línea después de la curva de Tabac seguía recta hasta meterse en la propia piscina junto al circuito. Era la de Nikita Mazepin. En otro meme aparecía un yate encallado en las rocas, ironizando con la llegada del piloto ruso a Mónaco antes del gran premio. Así, tantos en las últimas fechas.

Mazepin se ha convertido en blanco de bromas en las redes sociales al protagonizar el peor debut de los últimos años. Sus personales circunstancias acentúan las dudas que plantea su idoneidad para incluirse entre los mejores pilotos del mundo. Que el principal apoyo económico de Haas recaiga en las empresas de su padre, potencial comprador del equipo el próximo año, cuestiona el merecimiento de su posición actual.

¿Sigue siendo la Fórmula 1 el destino final de los mejores del mundo? No existe un canon que lo determine. Una brillante trayectoria en categorías inferiores es ciertamente requisito indispensable, pero no ofrecer potencial de campeón del mundo tampoco implica la exclusión. ¿Qué méritos son suficientes para formar parte de 'los mejores del mundo'? ¿Qué margen de adaptación es necesario para determinar esa idoneidad? ¿Es Lance Stroll un ejemplo de dinero que cultiva el talento gracias al amplio margen disponible para desarrollarlo? No son cuestiones con respuestas definidas. En 2021, tres pilotos han debutado en la categoría. El japonés Yuki Tsunoda, Michael Schumacher, hijo de Michael, y Nikita Mazepin. ¿Merecen el lugar que ocupan y permanecer por sus habilidades a bordo de un Fórmula 1? ¿Es el apellido del alemán un valor más potente que su talento? ¿Cuál será el destino del piloto ruso considerando la disparidad de sus apoyos económicos y la habilidad mostrada en solo un puñado de carreras?

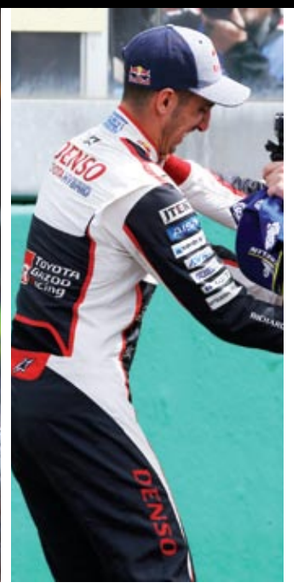
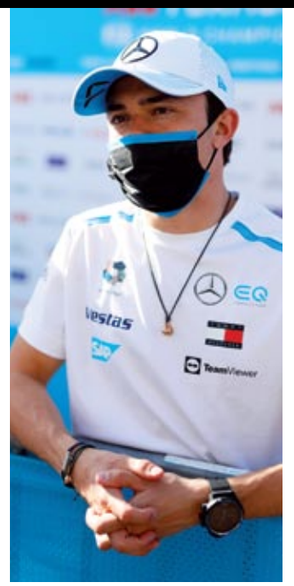
Por sus respectivas trayectorias, los tres debutantes podrían incluirse en otros tantos escalones de talento, dando así alguna pista para su futuro. Pero solo el tiempo ofrecerá la respuesta final. En el caso de Tsunoda, ningún piloto japonés ha causado tanta expectación por su trayectoria. Para empezar, llega a la Fórmula 1 dentro del esquema del Red Bull Junior Team, sello en principio que garantiza un elevado talento. Pero más destaca que en solo cuatro años ha pasado de una categoría menor nipona (Fórmula 4) a pilotar un AlphaTauri. Ganó aquel certamen en 2018 y a finales de 2020 ya se subía en un Fórmula 1 tras competir en la Fórmula 3 y Fórmula 2. Solo tiene veinte años. «Pronto será una gran estrella en la Fórmula 1», sentenciaba Helmut Marko tras su debut en Bahrein, en el que puntuó incluso adelantando a Fernando Alonso. Pocos perfiles como el de Tsunoda llegan regularmente a la Fórmula 1.

▲ Yuki Tsunoda es el piloto japonés que más expectación ha levantado. Encuadrado en el Red Bull Junio Team, ha pasado en cuatro años de una fórmula menor en Japón a la F-1.

▲ Hay muchos que se cuestionan cuánto valor tiene el apellido en la carrera de Mick Schumacher. Mattia Binotto, de Ferrari –que apoya al alemán– afirma que éste da lo mejor en su segundo año.

▲ Sobre la idoneidad de Nikita Mazepin se ciernen las dudas respecto a si es más importante su valor o el del dinero de su padre, posible comprador el próximo año de la escudería Haas.

SOLO TALENTOS EXCEPCIONALES COMO HAMILTON, ALONSO, VERS TAPPEN, LECLERC... LLEGAN A LA F-1 SIN UN POTENTE PATROCINIO DETRÁS

◀▲ Muchos pilotos nunca llegaron a cuajar en F-1. Entre los casos más llamativos, el de Tom Kristensen a la izquierda con Jacky Ickx. Arriba, otros triunfan en diversas categorias: de izquierda a derecha, Antonio Felix da Costa, Lucas di Grassi, Sebastian Buemi y Nick de Vries,

Pero a pesar de sus grandes destellos de talento natural, su juventud e inexperiencia le están pasando factura. Los dos errores de Imola (destrozando el coche en la primera vuelta del Q1, sus problemas en Portugal o la salida de pista en los entrenamientos de Montmeló están complicando su debut. Quizás su precocidad y carrera tan meteórica justifican tal arranque de campeonato. Pocos dudan de su talento, empezando por el propio Marko, si consigue pulir las aristas. En su descargo y de sus colegas debutantes, el tiempo para adaptarse a la complejidad de la categoría ha sido mínimo en 2021 ante la limitación de la pretemporada.

Michael Schumacher podría incluirse entre Tsunoda y Mazepin en una escala de talento antes de llegar a la Fórmula 1. Apoyado por la Ferrari Academy, su trayectoria ha requerido años para ir cuajando progresivamente. En su caso ha llegado a la Fórmula 1 con el título de la Fórmula 2 como aval, lo que confiere una presunción del talento. Pero quien haya seguido su trayectoria deportiva en los últimos años le señala por una habilidad realmente excepcional en la línea de su padre o de otros ganadores. En su caso arranca casi sin pretemporada y en el peor equipo de la parrilla. De momento supera regular y fácilmente a su compañero Mazepin. Como ha confirmado en su trayectoria, es un piloto que crece de forma progresiva, aunque no espectacular. «Será muy complicado al comienzo para él. Si ves su experiencia pasada, tanto en la Fórmula 2 como en la 3, es en su segunda temporada cuando mejor rinde, y no en la primera. En comparación a Charles (Leclerc), este es muy rápido el primer día. Creo que tal y como ha evolucionado Mick, aprende mucho en la primera temporada y finalmente iguala el comienzo de la segunda. Luego, se fortalece mucho en la segunda parte del año. Por eso creo que para él son importantes dos temporadas». El diagnóstico de Mattia Binotto da margen de tiempo al piloto alemán para conocer su potencial en la categoría.

«La Fórmula 1 es muy intensa para mí. Lo imaginaba, pero no esperaba tal intensidad en los entrenamientos. Todo el mundo te mira, y cada error tiene sus consecuencias», reconocía Nikita Mazepin tras el GP de Emilia Romagna. No hubo hasta el momento un gran premio que no incluyera un rosario de salidas de pista y de accidentes por su parte. Aun con todos los atenuantes aplicables a los debutantes, al piloto ruso le desborda un monoplaza de Fórmula 1 en todas las áreas. Incluso sus ingenieros especulan con su disposición mental para aplicar la metodología necesaria de trabajo que exige la Fórmula 1. Con Mazepin es fácil caer en el tópico del piloto moldeado por la buena vida y la falta de sacrificios para ascender por la pirámide automovilística. Pero ha llegado a otra dimensión de exigencia, y tendrá que demostrar su capacidad para ponerse a la altura. En su caso contará con margen de adaptación por los apoyos familiares. De los tres debutantes es al único que en el presente cabe avanzarle la falta de talento necesario para competir con los mejores pilotos del mundo.

Al margen del ejemplo que ofrecen los tres debutantes de 2021, otros escenarios confirman el ejemplo de pilotos que podrían haber competido en la Fórmula 1 y que por unas u otras circunstancias no pudieron lograrlo en su momento. La Fórmula E y el Mundial de Resistencia ofrecen varios ejemplos. ¿Por qué Tom Kristenssen logró su impresionante palmarés en este último y no tuvo acceso a la Fórmula 1? Lucas di Grassi, Sebastian Buemi o Stoffel Vandoorne son ejemplos de gran talento, pero sin lograr cuajar en la categoría por diferentes circunstancias. El caso del belga, por ejemplo, llegó en el peor momento de McLaren tras una impresionante trayectoria previa ¿Vandoorne, por ejemplo, habría ganado grandes premios y títulos a bordo de otro monoplaza?

▲▶▼ Tom Kristensen ostenta el récord de victorias en Le Mans, con nueve títulos, pero nunca llegó a la F-1. En cuanto a Antonio Felix da Costa, tras su trayectoria en el seno de Red Bull, no llegó a debutar. Ahora, con DS Techeetah ha sido campeón de la Fórmula E. Abajo, Nick de Vries que llegó a McLaren al mismo tiempo que Lando Norris... Y en la escudería británica solo había sitio para uno.

Aunque se trate de un campeonato con circunstancias específicos, la Fórmula E ofrece otros dos ejemplos de pilotos que triunfan en esta categoría pero sin llegar a la Fórmula 1, donde quizás hubieran tenido un sólido futuro en ella: Antonio Félix de Acosta, y Nick de Vries. La carrera del portugués hacia la Fórmula 1 en el seno de Red Bull fue meteórica. Su temporada en las World Series lograba récords. Pero la política en el seno de Red Bull y la rivalidad con otros pilotos en la estructura frustraron el salto cuando incluso tenía el bacquet de su habitáculo. Sin embargo, después su talento ha destacado allí donde ha competido. En su primer año en DS Techeetah, batía al doble campeón de los dos últimos años y accionista del mismo, Jean Eric Vergne, a quien está eclipsando también en 2021. Igualmente destaca en el WEC, como otro de sus grandes rivales en este campeonato y la Fórmula E, el holandés Nick de Vries

De Vries cuajaba una meteórica carrera en el karting, comparada en su día por precocidad y éxitos a la de Lewis Hamilton. Tanto que McLaren le acogió en su esquema de jóvenes promesas y apoyó su carrera deportiva hasta los umbrales de la Fórmula 1. Su más lenta evolución en los monoplazas le emparejó frente a Lando Norris en el seno de McLaren. Solo existía sitio para uno, y De Vries no pudo subir al primer equipo. A partir de entonces busco alternativas, pero pronto su talento quedó en evidencia. En el Mundial de Resistencia algunos de sus relevos fueron épicos, tanto que Toyota le ha seleccionado como piloto reserva. Su llegada con Mercedes a la Fórmula E, campeonato de complicada adaptación, también ha sido fulgurante. Ya en el primer año subió al podio, ganaba la primera carrera de la actual temporada, y llegaba a la última prueba en Mónaco como líder del campeonato.

Pilotos como Da Costa o De Vries contaban con el talento para la Fórmula 1 de haber estado en el momento y sitio adecuados. ¿Se habría mantenido, por ejemplo, un piloto como Lance Stroll de no haber contado con el apoyo directo de su padre? Tan solo los talentos excepcionales llegan a la Fórmula 1 sin necesidad de un potente patrocinio detrás o el apoyo de estructuras que han invertido en sus carreras. Hamilton, Verstappen, Ricciardo, Alonso Leclerc, Sainz, Norris, Vettel (aunque no en sus mejores momentos) Gasly, Ocon… Un repaso a la historia de la Fórmula 1 confirma en la actual generación de pilotos un altísimo nivel medio por talento y éxitos previos, quizás superior al de las últimas décadas. Pero, como en el pasado, siempre habrá una oportunidad para los Nikita Mazepin de turno.

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE dealerBest personas que quieren lo que hacen

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

PEUGEOT, DE NUEVO LÍDER Y LAS VENTAS SIGUEN CAYENDO

La matriculaciones siguen a la baja debido a la crisis y la incertidumbre sobre el futuro provocada por la pandemia del coronavirus y la recuperación del mercado no termina de hacerse realidad. Abril se cerró con 78.595 unidades comercializadas y una caída del 34,2%, respecto a 2019 (se compara con este año, ya que el mercado estuvo cerrado en 2020 debido al confinamiento). El acumulado registra ya un descenso del 39,3% –264.655 unidades–, respecto del mismo periodo de 2019.

Según las asociaciones del sector –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)–, en abril fueron los particulares los que impulsaron la demanda, aunque las ventas en este canal cayeron un 35%. Las empresas dejaron de comprar el 20,5% de coches respecto a abril de 2019 y las adquisiciones por parte de los alquiladores descendieron un 46,5%. En el acumulado del año, las ventas a particulares caen ya un 44,6% respecto del primer cuatrimestre de 2019 y las de los alquiladores un 49,7%, lastradas por el cierre del turismo, que se prevé pueda remontar con el fin del estado de alarma .

Por marcas, aunque Seat lideró las ventas de abril con sus modelos Arona e Ibiza a la cabeza del mercado, Peugeot sigue siendo el fabricante preferido en las ventas anuales y el SUV 2008 encabeza el ranking de los más vendidos en el cuatrimestre.

Los SUV de tamaño medio siguen siendo la elección preferida por los compradores, tanto en abril –20.518 unidades– como a lo largo del cuatrimestre –69.314 unidades– y suponen ya una cuota del 26,2%.

Por tecnologías, los incentivos a la compra hacen que suban las ventas de vehículos electrificados. En abril, se entregaron 25.443 unidades, con un crecimiento de las entregas de turismos del 100% y 23.097 unidades, respecto a 2019. Las ventas de turismos electrificados –en especial híbridos no enchufables–, híbridos y de gas son más que las de los turismos diésel, liderados por los híbridos no enchufables

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Abril		Enero-Abril	
SEAT	9.183	PEUGEOT	24.692
VW	7.426	SEAT	23.638
PEUGEOT	6.201	VW	19.016
TOYOTA	5.207	TOYOTA	18.872
RENAULT	4.648	RENAULT	16.500
KIA	4.455	CITROËN	15.750
CITROËN	4.189	KIA	13.615
AUDI	3.679	HYUNDAI	13.463
MERCEDES	3.478	AUDI	12.076
HYUNDAI	3.376	MERCEDES	11.691

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Abril		Enero-Abril	
ARONA	2.979	2008	6.411
IBIZA	2.872	ARONA	6.319
2008	2.048	208	6.084
POLO	1.858	C3	5.877
3008	1.663	TUCSON	5.786
SANDERO	1.600	QASHQAI	5.713
T-CROSS	1.585	SANDERO	5.629
ATECA	1.518	LEÓN	5.576
TUCSON	1.506	IBIZA	5.551
500	1.482	3008	5.432

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

TOYOTA

Llega el nuevo SUV **Yaris Cross**

Toyota ha puesto en marcha la preventa del Yaris Cross, su nuevo SUV, que se puede adquirir de momento en tres acabados, Style, Adventure y Pemiere Edition, la edición exclusiva de lanzamiento. Más adelante se sumarán a estos las versiones Business Plus y Active Tech.

El primero nivel de equipamiento, Style, cuenta con una estética específica, con llantas de aleación de 18 pulgadas bitono y también la opción de equipar carrocería bitono y el Pack Style Plus, con el máximo nivel de equipamiento. El acabado Adventure ofrece de serie el sistema de tracción inteligente eléctrica AWD-i, además de la estética 'off-road' que le aportan las molduras frontales y traseras en plata y a las barras de techo longitudinales.

Por último, la versión Premiere Edition, además de todo el equipamiento de las variantes Style y Adventure, cuenta con un color exclusivo de carrocería ámbar bitono.

PRECIOS

Toyota Yaris Cross Style	24.350 €
Toyota Yaris Cross Adventure	27.250 €
Toyota Yaris Cross Premiere Edition	29.400 €

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

SALÓN DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN Y SEMINUEVO DE MADRID

Una gran oferta de coches **con todas las garantías**

Tras el parón de 2020, Madrid vuelve a contar con su Salón del Vehículo de Ocasión y Seminuevo, que abrirá sus puertas al público entre el 4 y el 13 de junio en Ifema y que espera contar con unos 30.000 visitantes a lo largo de los diez días que dura la cita. Un evento que este año, además del objetivo de tener la mejor y mayor oferta de vehículos usados de calidad, quiere garantizar en todo momento la seguridad y la protección de los visitantes frente al Covid. Por este motivo, Ifema ha puesto en marcha todos los procesos y certificaciones que garanticen que el público se encuentra en un espacio seguro y protegido.

Por descontado, los coches siguen siendo los grandes protagonistas del salón, que tendrá a disposición del público la mayor variedad de automóviles con las mayores garantías, con todas las certificaciones y totalmente revisados por una entidad independiente, que realiza una verificación de más de 100 puntos del vehículo. Una amplia exposición de todo tipo de modelos y una gran oportunidad para encontrar grandes ofertas en coches ecológicos, eléctricos e híbridos, con lo que el Salón quiere contribuir a la renovación del parque automovilístico. Todo el que quiera renovar el coche puede acercarse a este Salón, en el que encontrará ofertas de las marcas Volkswagen, Volkswagen Comerciales, Seat, Skoda, Renault, Ford, Hyundai, Lexus, Spoticar o Audi –por citar algunos de los fabricantes que estarán presentes, además de empresas multimarca, entidades bancarias, etc.

El Salón cuenta, además, con el atractivo de que los coches se pueden probar con todas las garantías de seguridad en una pista exterior. Los expositores incluyen también condiciones especiales de financiación y los servicios de gestión necesarios para que el cliente solo tenga que preocuparse de conducir.

PARA ACCADER

HORARIOS Y ENTRADAS

Fechas:
del 4 al 13 de junio.
Del 04 al 06/06/2021:
de 11:00 a 21:00 horas.
Del 07 al 10/06/2021:
de 15:00 a 21:00 horas.
Del 11 al 13/06/2021: de 11:00 a 21:00 horas.
La venta de entradas será online:
www.ifema.es/vehiculoocasion.
Los niños hasta 17 años entran gratis.

◀◀ La mayor oferta de vehículos de ocasión garantizados, con la gama de modelos ecológicos más completa, se dará cita en los pabellones de IFEMA.

MEDIDAS ANTICOVID PARA LA MÁXIMA PROTECCIÓN

Todos los procesos implementados por Ifema para la celebración del Salón del Vehículo de Ocasión y Seminuevo cuentan con diferentes certificaciones que garantizan su idoneidad para crear un espacio seguro en la celebración de ferias y eventos:

- ▶Certificación frente al Covid 19 AENOR.
- ▶Sello Garantía Madrid.
- ▶Actuaciones para garantizar la calidad del aire y la higiene ambiental, conforme al estudio de Atecyr (Asociación Técnica Española de Climatización y Refrigeración), basado en la información de la comunidad científica, así como las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud:
- ▶Exceso de ventilación, eliminando la recirculación del aire. Sistemas de filtración.
- ▶Señalización de acceso y viales con sentido de dirección entrada/salida.
- ▶Accesos principales rotulados según acreditaciones. Carriles de espera con distanciamiento.
- ▶Disponibilidad de puntos de higiene con geles hidroalcohólicos.
- ▶Uso obligatorio de mascarillas.
- ▶Controles de temperatura a la entrada.
- ▶Validación de acreditación identificativa.
- ▶Control de aforos en los pabellones.
- ▶Sistema CCTV con monitorización permanente de los flujos de personas en los puntos de posible acumulación de personas, filas, recorridos y pasillos interiores.
- ▶Las medidas se pueden consultar en: www.ifema.es/medidas-sanitarias-seguridad-para-eventos.

GUIA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMP LETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN **WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS**

Papel 0 juega para tu equipo

Descubre la nueva filosofía del software de gestión de concesionarios

Muchos ya conocéis Papel Cero, y otros muchos probablemente aún no. Pero hoy no vamos a centrarnos en las ventajas de este software desarrollado por Dealerbest.

La importancia del día de hoy está en que os comunicamos que hemos desarrollado una nueva filosofía, clara y firme, para Papel Cero:

Que ganes tú primero, y nosotros segundo. Así de simple. ¿Por qué?

Porque no son tiempos de jugar solos. Son tiempos para jugar, y ganar en equipo como sector.

La nueva filosofía de Papel Cero

Como ya sabéis, Papel Cero es el gestor de procesos que permite a tu concesionario realizar procesos de venta completos de manera digital, renunciando así a los costes generados por el papel y las limitaciones que este conlleva.

En otras palabras, control y eficiencia para todas las áreas de negocio simplemente por tener todo tu concesionario conectado y digitalizado.

De todas maneras, la nueva filosofía no afecta en nada de lo que Papel Cero ya podía hacer por ti. Seguirás disfrutando de todas sus ventajas: trazabilidad total del expediente, control de la documentación y comunicación integrada con la gestoría.

Desde ahora, Papel Cero será tu mejor aliado. Porque ya no supondrá una cuota cerrada para tu concesionario, sino que ahora, Papel Cero, facturará únicamente por expediente dado de alta en la herramienta. Ya está.

La nueva era de Papel Cero

Esta es nuestra forma de decir que: "sabemos en qué punto nos encontramos los que trabajamos en el sector. Que sabemos hacia dónde vamos. Y lo más importante, que sabemos para quién jugamos: para los concesionarios y agentes oficiales".

Queremos asegurarnos de que, si no cerráis vosotros una venta, nosotros no seremos una preocupación más, sino una ayuda en todo momento. Y todo esto, sin mencionar la cantidad de trabajo y costes en expedientes físicos que tu concesionario se ahorrará gracias a Papel Cero.

Además, no acaba aquí el ahorro.

Ya puedes preguntar a nuestra compañera Ester Martín si quieres. Porque si esta nueva filosofía afecta directamente a la rentabilidad de tu concesionario, además te adelantamos que con Papel Cero vas a poder generar ahorro real.

¡Cómo lo oyes!

¡Generar ahorro cada mes!

¿Quieres saber cómo?

¡Agenda tu cita ya! en

www2.dealerbest.com/l/847743/2020-03-06/cmvc

MOTUL

NUEVA GAMA CAR CARE PARA CUIDAR TU VEHÍCULO

Motul acaba de lanzar la nueva gama de productos Car Care, destinados a la limpieza, el cuidado y el mantenimiento del automóvil. Está compuesta por 17 productos y accesorios. En concreto, cuenta con 7 productos que ayudan a limpiar y mantener el exterior y dos para solucionar problemas como la reparación de un pinchazo o eliminar los arañazos.

La gama Motul Car Care también ofrece cuatro productos específicos formulados especialmente para limpiar y mantener la piel, los tejidos y los plásticos del interior y neutralizar olores Todo esto se completa con seis accesorios específicos diseñados para la correcta aplicación de cada producto.

FREE2MOVE

NUEVO SERVICIO DE ALQUILER FLEXIBLE CON TODO INCLUIDO

Free2Move, la marca de servicios de movilidad de Stellantis, lanza Car On Demand, una nueva fórmula de alquiler flexible con todo incluido, que se pondrá en marcha primero en Madrid y luego se extenderá a toda España. El nuevo servicio ofrece una gran variedad de coches de las marcas del grupo. Se puede elegir modelos como el Citroën C3 (desde 275€/mes), el Peugeot 208 (desde 405€/mes), el Fiat 500 (340€/mes) o el Opel Corsa (desde 370 €/mes)

LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMP LETA, EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS

SALÓN VO

Promueve
GANVAM

Colabora
AMDA

Grandes ofertas
Certificados
Seminuevos
Última tecnología

RENUÉVATE

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

04-13 Jun 2021
Recinto Ferial
ifema.es

IFEMA MADRID

DUDAS ENTRE CITROËN C3 Y HYUNDAI i20

CARTA DE LA SEMANA

Santiago Martín

En casa la idea pasa por jubilar nuestro Citroën C3 con diez años y cero problemas durante todo este tiempo. Tenemos una hija de dos años y mi mujer y yo nos movemos a diario hasta Madrid para trabajar. Los fines de semana solemos ir a una segunda residencia en la sierra. A mi mujer le gusta el nuevo C3. A mí no me importaría, pero me encanta el Hyundai i20, lo tiene un amigo y habla maravillas. Sería en gasolina, con motores con cierta energía y cambio automático. Nos gustaría saber su opinión al respecto. Muchas gracias.

RESPUESTA

Dos magníficas opciones a valorar dentro del competitivo segmento B, que por tamaño cada vez es menos utilitario. De hecho el Hyundai i20 mide 4,04 metros de longitud, cuatro centímetros más que el Citroën C3. Este apuesta por un diseño más original y desenfadado, además de presumir de una oferta de personalización superior. Su rival presenta unas líneas más afiladas y dinámicas, aunque para gustos los colores.

Si pasamos al interior el modelo coreano es más tecnológico, con una presentación totalmente digital en sus acabados más completos. Su rival francés sigue siendo más original y, sobre todo confortable, con un mullido de asientos que se asemeja al que encontramos en el sillón de casa. Eso sí, el i20 es más amplio en las plazas traseras, tanto en espacio para las piernas como en cota de anchura, y eso puede facilitar el acomodo diario de vuestra hija en la sillita infantil. Y otro factor a tener en cuenta es que el maletero es también más generoso, ofreciendo 352 litros frente a los 300 del C3. Este último contempla una rueda de repuesto que no ofrece el modelo coreano.

En su gama actual de gasolina sus variantes más solventes parten de sendos bloques tricilíndricos, 1.0 TGDI de 120 CV en el i20, y 1.2 PureTech de 110 en el C3. Su rendimiento es similar, pero el Hyundai monta un sistema híbrido ligero de 48V que reduce algo el consumo, pero sobre todo conlleva la etiqueta medioambiental ECO. Esta tecnología cuenta con un pequeño generador eléctrico que apoya al motor térmico en determinadas fases, aunque no mueve el vehículo por sí solo. Se alimenta con la energía que le proporciona una batería de iones de litio de 48V que se recarga por efecto de la frenada regenerativa –notarás cierta retención al levantar el pie del acelerador–.

En marcha el C3 sigue apostando por una tacto más amable y confortable para el día a día, con una tarado de suspensión más blando. El i20 tiene un tacto más dinámico, la dirección es más directa y la carrocería balancea algo menos. El cambio automático es de siete relaciones con doble embrague en el i20, y de seis con convertidor de par en el C3. En ambos se puede cambiar de manera secuencial en las levas del volante.

Las prestaciones son muy similares en ambos, mientras que el consumo es algo más elevado en el C3, que homologa 5,9 litros frente a los 5,3 de su rival. Los dos se rodean de un avanzado equipamiento, a los puntos superior en el Hyundai. Y el precio de partida con los acabados más completos es más accesible en el C3, 23.090 frente a 27.955 euros, aunque la campaña de descuentos es más agresiva en la marca coreana.

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

CONSULTAS RÁPIDAS

CARGA RÁPIDA EN LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

L.C. Peris

Quizás los fabricantes no lo digan a voces, pero te aseguramos que la carga rápida en corriente continua no es lo más aconsejable para la salud de la batería si se realiza a menudo. Es cierto que ya hay modelos que admiten cargas de hasta 150 kW, y eso facilita las cosas en cuanto a tiempo. Pero es una solución para largos desplazamientos o situaciones muy determinadas, independientemente de que el coste es tan elevado que no compensaría. Por eso en esas tomas la carga se limita a un 80 por ciento de la capacidad de la batería. Y en cuanto a tu segunda duda, aunque lo dejes enchufado cuando se llega a ese nivel, te dará igual porque entra en una especie de modo 'protección' que impide que se recargue. Eso sí, si lo enchufas a continuación en corriente alterna sí que podrás llegar a completar la carga al cien por cien.

ETIQUETA 0 EMISIONES Y AYUDAS MOVES III

Javier. G.L.

Son dos cosas diferentes. Para conseguir la etiqueta medioambiental 0 emisiones en un híbrido enchufable (PHEV) es necesario que la autonomía exclusivamente eléctrica sea superior a los 40 kilómetros. Y para beneficiarte de las ayudas del nuevo Plan Moves III en un PHEV, éste debe tener una autonomía mayor o igual a los 30 kilómetros.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN **www.motor16.com**

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ES OBLIGATORIO COLOCAR LA PEGATINA DE TENER EN VIGOR LA ITV EN EL PARABRISAS DEL VEHÍCULO?

Efectivamente la mencionada pegatina jurídicamente es el distintivo V-19, y existe la obligación de llevarla colocada de forma bien visible.
El citado distintivo indica que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica periódica, así como la fecha en que debe pasar la próxima inspección.
En el caso de vehículos que tengan parabrisas, el distintivo se deberá colocar en el ángulo superior derecho del parabrisas por su cara interior, para lo cual la cara impresa del distintivo será autoadhesiva.
En el resto de los vehículos, el distintivo se colocará en un sitio bien visible, y en estos casos la cara que será autoadhesiva será la que está sin imprimir.
Por último, hay que señalar que no llevar el distintivo indicado o llevarlo mal colocado en el vehículo correspondiente sería una infracción que podría ser sancionada con una multa que podría llegar hasta 100 euros.

BUENA PREGUNTA

LA CADUCIDAD DE UN PROCEDIMIENTO ES DE UN AÑO DESDE QUE SE COMUNICA AL RESPONSABLE

Quisiera saber cuándo se produce la caducidad de un expediente sancionador por multa de circulación. Gracias.

RESPUESTA

La caducidad de un procedimiento sancionador por infracciones de tráfico se produce si no se hubiera producido la resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento.
Una vez que se ha iniciado el procedimiento frente al responsable de la infracción si pasase un año y no se hubiese dictado la resolución sancionadora, el órgano competente podría, de oficio, acordar la caducidad y, con ello el archivo de las actuaciones; y si no lo hiciese, el interesado, al recibir la resolución podrá alegar la citada caducidad.
En este sentido hay que tener en cuenta que, en ocasiones, el inicio del procedimiento se produce con el boletín de denuncia entregado en el acto por el agente y, que por tanto coincide con la fecha de la infracción; pero en otras ocasiones, ese inicio se difiere en el tiempo, ya que si la denuncia no es notificada en el acto, el comienzo del procedimiento se llevará a cabo en la fecha de incoación del expediente frente al responsable de la infracción.
Del mismo modo hay que tener en cuenta que si el propietario del vehículo llevó a cabo la identificación del conductor, el procedimiento se inicia cuando se conozcan los datos de ese conductor y se incoe el expediente a dicha persona.
Pues bien, en resumen, siempre que desde el inicio del procedimiento, frente al responsable, hubiese transcurrido un año y no se hubiese dictado la resolución sancionadora, se podría alegar la caducidad del procedimiento.
No obstante, también hay que tener en cuenta que cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal, el plazo de caducidad se suspenderá y, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial, se reanudará el cómputo del plazo de caducidad por el tiempo que restaba en el momento de acordar la suspensión.

El nuevo Ford Fiesta del 96... y todos sus rivales

El utilitario del óvalo estrenaba una nueva generación, con protagonismo para la nueva gama de motores Zetec. Un buen momento para medirlo con sus 9 rivales del mercado.

Uno de los mayores éxitos de Peugeot, el 306, cumplía en estos días un millón de unidades vendidas solo 33 meses después de su lanzamiento. Con ello superaba a un mito de la marca, el 205.

En el Salón de Detroit, la gran fiesta del automóvil americano, las novedades tenían ese origen. Entre ellas, una nueva generación del Ford F150 pick up –el vehículo más vendido del mundo– y también, aunque en este caso con procedencia alemana, el precursor del Mercedes ML.

Otra novedad era la llegada de la versión familiar del Audi A4.

Pero el gran protagonista de la semana era para el Ford Fiesta. El modelo fabricado en Almussafes seguía acumulando generaciones. Este que probábamos era un coche totalmente nuevo –como decíamos en el titular– que apostaba por una nueva familia de motores Zetec. Con 75 caballos bajo el capó, analizábamos sus posibilidades frente a una competencia con 9 duros rivales: AX, Punto, Micra, Corsa, 106, Clio, Rover 114, Ibiza y Polo.

La otra prueba para una berlina media de origen coreano, el Lantra, uno de los grandes éxitos de Hyundai. Un modelo con 128 caballos que, por 2,3 millones brillaba por comportamiento.

LA PORTADA
Nº 639
FECHA
15-1-1996
HABLAMOS DE
El Ford Fiesta era protagonista casi absoluto de nuestra portada, aunque dejaba un hueco a las novedades vistas en el Salón de Detroit, como el Ford IndiGo, el Chrysler LHX o el Mercedes AAV. También aparecían el Audi A4 Avant –versión familiar de la berlina alemana–, y la prueba del Hyundai Lantra.

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

Opel Vectra frente a Peugeot 406

Hace 25 años las berlinas dominaban el mercado, y entre ellas, Vectra y 406 marcaban el paso. Era obligado, por tanto, enfrentarlas. 25 años después, la cosa ha cambiado mucho.

El año empezaba con la aprobacion por parte del Congreso de los Diputadas del nuevo Código Penal en el que aparecían tipificados delitos contra la seguridad vial como conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, conducción temeraria...

Volvo cambiaba la forma de denominar sus modelos con la llegada de los nuevos S40 y V40. A partir de entonces la S describiría a los sedán, la V a los versátiles y la C a los coupé o cabrio. Luego se sumaría la XC con los SUV y crossover de la firma sueca.

Precisamente uno de los Volvo más llamativos, el 850R pasaba por nuestras manos para una prueba a fondo. El deportivo familiar de 240 caballos y 7,2 millones brillaba por sus prestaciones y el manejo del cambio.

Como novedad de esta semana, conducíamos el Renault Clio Duet 1.4 con 80 caballos bajo el capó.

Y la comparativa enfentaba a dos rivales –hoy unidos bajo el mismo grupo– que dominaban el pujante segmento de las berlinas: Opel Vectra y Peugeot 406. El alemán –2,8 millones y 115 caballos– brillaba por su confort de marcha y equipamiento; del francés –2,9 millones y 112 caballos– destacaban el comportamiento y sus cuidados interiores.

LA PORTADA
Nº 640
FECHA
22-1-1996
HABLAMOS DE
La comparativa entre Opel Vectra y Peugeot 406 ocupaba gran parte de nuestra portada en un enfrentamiento 'De poder a poder'. Pero para poder, el imponente Volvo 850 R Station Wagon con sus 240 CV y sus 245 km/h. Y también en nuestra portada un reportaje sobre el día a día en el Rally Dakar, la gran aventura del desierto.

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 1.100 caballos
De 6.900 a 190.000 euros
Hasta 840 kilómetros de autonomía
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 ë-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 Fórmula E, Extreme E, Pure TCR: el automovilismo del futuro –y del presente– es eléctrico
4€ nº5 PRIMAVERA 2021
-Analizamos los 54 modelos eléctricos a la venta
-Entrevista a Laura Ros, directora de Volkswagen en España
-5 pruebas a fondo: Citroën ë-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 CO_2/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 CO_2 (g/km) mínimo y máximo de 46 a 46 en ciclo combinado. Más información en: https://wltp.peugeot.es