

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

AUDI Q5 SPORTBACK

Al volante



UN SUV DEPORTIVO Y FUNCIONAL

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 16 DE JUNIO

Nº 1.799 del 2 al 15 de junio de 2021



Cupra Born

El eléctrico GTI

- ▶ CON DYNAMIC CHASSIS CONTROL
- ▶ 540 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA
- ▶ HASTA 231 CV

Lo último



Hyundai i20 Híbrido

Prueba



120 CV

Por tecnología, eficiencia y dinamismo...

Un utilitario 'redondo'

Peugeot 308

Primer contacto

Los detalles que le harán triunfar... Y sus rivales



Y además Al volante: Jeep Gladiator - Mercedes EQA - Renault Kangoo - Gama Volkswagen R

NUEVO JEEP®

COMPASS

EL NOMBRE ES LO ÚNICO
QUE NO HEMOS CAMBIADO*



NUEVO JEEP® COMPASS POR 280€/MES**
SEGURO A TODO RIESGO SIN FRANQUICIA Y MANTENIMIENTO INCLUIDOS.

OFERTA VÁLIDA TAMBIÉN PARA VERSIÓN **4xe** HÍBRIDA ENCHUFABLE.

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

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

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

Gama Jeep® Compass Consumo mixto entre: 2,2 y 7 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 49 a 161 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 45 a 48 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153/219). **Cuotas Renting con IVA para contratos de 36 meses y 10.000km/año con entrada de 4.700€ IVA incluido. Cuotas para Jeep Compass 1.3 Gse T4 96kW (130CV) Limited MT FWD con opcionales valorados en 726€ IVA incluido. Incluye: Seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria con responsabilidad civil complementaria de hasta 50 Millones de euros, Defensa jurídica, Lunas, Seguro accidente conductor y ocupantes de 30.000€ en caso de fallecimiento o invalidez permanente y absoluta, Asistencia 24h, Daños Propios sin Franquicia (incluye incendio y robo), Mantenimiento Integral en la Red Oficial de Concesionarios, impuesto de vehículos de tracción mecánica, impuesto de matriculación, gestión de multas. Oferta válida hasta el 30 de junio de 2021 o fin de existencias. Cuotas Renting con IVA para contratos de 36 meses y 10.000km/año con entrada de 9.700€ IVA incluido. Cuotas para Jeep Compass 1.3 PHEV 140kW (190CV) Limited AT AWD con opcionales valorados en 726€ IVA incluido. Incluye: Seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria con responsabilidad civil complementaria de hasta 50 Millones de euros, Defensa jurídica, Lunas, Seguro accidente conductor y ocupantes de 30.000€ en caso de fallecimiento o invalidez permanente y absoluta, Asistencia 24h, Daños Propios sin Franquicia (incluye incendio y robo), Mantenimiento Integral en la Red Oficial de Concesionarios, impuesto de vehículos de tracción mecánica, impuesto de matriculación, gestión de multas. Oferta válida hasta el 30 de junio de 2021 o fin de existencias. Además podrá beneficiarse de 5.000€ del Plan MOVES III del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Plan de incentivos a la Movilidad Eléctrica, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y el Mecanismo de Recuperación, entregando un vehículo para achatarrar de, al menos, 7 años y cumpliendo con el RD 266/2021 (consultar el MOVES III en www.idae.es). Jeep® es una marca registrada de FCA US LLC. LEASYS

Jeep
THERE'S ONLY ONE

ENTRE NOSOTROS



Javier Montoya
jmontoya@motor16.com

Por una **movilidad segura**

La renovación del parque es prioritaria por criterios medioambientales, pero también para mejorar la seguridad vial.

Ese ha sido el lema de la mesa redonda convocada por la Alianza por la Seguridad Vial con miembros de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados. Un lema que es más que eso, pues refleja una preocupación de una gran parte de la sociedad; mucho más ahora cuando estamos viendo que esa denominada 'nueva movilidad' genera nuevas situaciones de riesgo con todos los actores –patinetes, bicicletas, peatones, coches...– que conviven en las vías. Ayudar a sentar las bases de esa movilidad segura es uno de los objetivos de esta nueva Alianza –que agrupa diferentes empresas, organismos y asociaciones, y de la que forma parte Motor16– y por tanto, uno de sus ejes de actuación. Y hacerlo con una visión amplia, desde todos los ángulos posibles es reflejo de

protección de los ocupantes como para el resto de usuarios de la vía. Además de ser más contaminantes y, por tanto, no ayudar a la imprescindible reducción de emisiones. Por eso las intervenciones de los representantes de la Alianza en esta mesa redonda (José Portilla, director general de Sernauto; Jaime Barea, Director Corporativo de Ganvam; Guillermo Magaz, director gerente de AECA- ITV; Pedro José Díez, Movilidad Segura Anesdor; Agustín Gómez, secretario general de Ascabus; Jabal Chakkour, gerente relaciones Internacionales de Repsol; Jose López-Tafall, director general de Anfac y Ramon Nadal, director Técnico de Caser) abogaron por que la renovación sea una cuestión de Estado, con una dotación presupuestaria sostenida en el tiempo para alcanzar ese objetivo. Un plan que no demonice ningún variado de su composición; exactamente igual de variada que es esa nueva movilidad.

En esa visión amplia el automóvil es, evidentemente, parte importante y vital y uno de los ejes sobre los que incidir para mejorar la seguridad en las vías y calles. Hay muchas cosas que hacer para alcanzarlo y en esta mesa redonda con representantes de la comisión de seguridad se incidió en un aspecto clave para mejorar la seguridad vial: el parque automovilístico. La antigüedad de nuestro parque es uno de los grandes handicaps para conseguir ese objetivo. Porque los coches más antiguos disponen de muchos menos elementos de seguridad que los actuales, tanto para la

protección de los ocupantes como para el resto de usuarios de la vía. Además de ser más contaminantes y, por tanto, no ayudar a la imprescindible reducción de emisiones. Por eso las intervenciones de los representantes de la Alianza en esta mesa redonda (José Portilla, director general de Sernauto; Jaime Barea, Director Corporativo de Ganvam; Guillermo Magaz, director gerente de AECA- ITV; Pedro José Díez, Movilidad Segura Anesdor; Agustín Gómez, secretario general de Ascabus; Jabal Chakkour, gerente relaciones Internacionales de Repsol; Jose López-Tafall, director general de Anfac y Ramon Nadal, director Técnico de Caser) abogaron por que la renovación sea una cuestión de Estado, con una dotación presupuestaria sostenida en el tiempo para alcanzar ese objetivo. Un plan que no demonice ningún

variado de su composición; exactamente igual de variada que es esa nueva movilidad.

En la reunión de la Alianza por la Seguridad Vial con representantes de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados se propuso que la renovación del parque automovilístico –entre los más viejos, ineficientes e inseguros de Europa– sea cuestión de Estado e incluya todo tipo de motorizaciones que cumplan la normativa de la Unión Europea.

que cumpla las exigencias normativas de la UE y en el que se incluyan también vehículos de flota o usados, de menos de siete años que también cumplan esas normas. Poner el foco en el cumplimiento de las Inspecciones Técnicas de Vehículos con la colaboración del sector del seguro también debe ayudar a mejorar la seguridad de nuestro parque. Porque está en las manos de las autoridades, con los planes de ayuda, que en esa renovación del parque no solo se tenga en cuenta criterios medioambientales; porque cada coche nuevo que se vende no solo es más eficiente que al que sustituye... También es mucho más seguro.

Al detalle



OTRA VÍCTIMA EN LOS CIRCUITOS

El fallecimiento de Jason Dupasquier, piloto suizo de Moto3, en el circuito de Mugello ha sido una de las peores noticias del fin de semana. Un lamentable accidente que se ha llevado por delante la vida de un joven de 19 años y ha vuelto a poner de manifiesto la exigencia de un deporte en el que se juega al límite. Descanse en paz.



Y ALEX PALOU, A UN PASO DE LA GLORIA

Si el fallecimiento de Dupasquier ha sido lo peor, la celebración de las 500 Millas de Indianapolis es, sin duda, la nota positiva para el automovilismo español. Aunque tal vez Alex Palou no piense lo mismo ahora. Porque al piloto catalán le han sobrado tres vueltas para convertirse en el primer español que consigue la victoria en la legendaria carrera. Tras una prueba en la que ha estado siempre en el Top 10, dominaba la misma hasta tres vueltas antes de acabar, cuando ha sido adelantado por Castro-Neves. «Duele, pero volveré más fuerte», ha dicho. Esa es la actitud de un campeón.

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
Julian Garnacho - jgarnacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Montse Turiel - mturiel@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Federico Asensio, Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.
Consejo editorial: María Jesús Benet, Pedro Martín, Andrés Mas, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

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

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



Nº 1.799 · 2 al 15 de junio de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

FORD MUSTANG MACH1

Llega a Europa el Mustang de circuito, con motor V8 de 460 CV.

8.- KIMERA EVO37

Una moderna reinterpretación del legendario Lancia EVO37.

10.- HYUNDAI KONA N

El SUV coreano estrena una versión radicalmente deportiva, con 280 caballos bajo el capó.

12.- EN PORTADA

CUPRA BORN

El primer eléctrico cien por cien de Cupra apuesta por la deportividad. Hasta 231 caballos y 540 kilómetros de autonomía.

16.- CUATRO RUEDAS

PEUGEOT 308

Imagen premium, más tecnología y una gama coronada por dos versiones PHEV. Estas son las armas del nuevo 308.

20.- LOS RIVALES

Analizamos los más vendidos del segmento compacto; los rivales naturales del Peugeot 308.

26.- HYUNDAI I20 1.0 TGD120 CV DCT 48V STYLUX

El i20 compite en todos los frentes con solidez, presume de hibridación ligera, tecnología de primera línea en seguridad o conectividad, se mueve con solvencia...

32.- NUEVO HYUNDAI TUCSON / CONECTIVIDAD.

Una de las nuevas tendencias en el automóvil, la conectividad, la salda con sobresaliente el nuevo Tucson.

34.- AUDI Q5 SPORTBACK

Estilo deportivo, máxima eficiencia y dinamismo son las claves de este SUV coupé que no pierde nada de versatilidad.

36.- JEEP GLADIATOR

Un poderoso pick up, con el estilo del legendario Wrangler y unas dimensiones espectaculares.

38.- MERCEDES EQA 250

Mercedes sigue con su estrategia de electrificación y da un paso más con este SUV eléctrico.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

6

Busca tu marca

AUDI	34
CITROËN	17
CUPRA	12
FORD	6,18
GENESIS	8
HYUNDAI	10,26
JEEP	36
LANCIA	8
LEXUS	7
MERCEDES	19,38
PEUGEOT	20,44
RENAULT	18,40
SEAT	16
TOYOTA	17
VOLKSWAGEN	42

36



44



46



38



40



40.- RENAULT KANGOO

La nueva generación del Kangoo se sitúa mucho más cerca de un crossover que de un comercial.

42.- GAMA VOLKSWAGEN R

El Golf fue el primero; pero la gama R, la más deportiva de Volkswagen, salpica ya a muchos de sus modelos.

44.- GAMA ELÉCTRICA DE PEUGEOT

Híbridos enchufables como 508 y 3008 o eléctricos como e-208 y e-2008. La electrificación en

Peugeot es una realidad de éxito.

46.- FUERA DE SERIE HONGQI S9

Con el diseño de Walter da Silva, la firma italiana Silk EV y el gigante chino FAW se unen para crear este Hongqi S9 de 1.400 caballos del que solo fabricarán 99 unidades a 1,2 millones de euros cada una.

50.- A LA ÚLTIMA

52.- LA SEMANA

54.- DE CARRERAS LA FÓRMULA 1 Y LA FÓRMULA E SE ACERCAN

Este es el primer año que los

dos campeonatos compiten en algunos circuitos comunes. Mónaco ha sido uno de ellos, y la experiencia ya hace que se empiece a oír proyectos sobre compartir carreras el mismo fin de semana.

58.- SABER COMPRAR Y VENDER LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

NUEVO
RENAULT CAPTUR E-TECH HÍBRIDO
recarga en movimiento



hasta un 40% de ahorro en combustible gracias a su tecnología híbrida*



*en comparación a un motor térmico equivalente en ciclo WLTP urbano. fuente: UTAC- 04/2019

Nuevo Captur E-TECH híbrido: consumo mixto WLTP (l/100 km) desde 5 hasta 5,3. emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 112 hasta 116.

Renault recomienda Castrol

renault.es

BENTLEY BENTAYGA

El SUV de Bentley ha sido recientemente objeto de una actualización, que incluye retoques estéticos y de equipamiento, para ofrecer una gama de cuatro motorizaciones: V8 de 550 CV, W12 Speed de 635 CV, el Hybrid de 449, a los que se une ahora el S, de 550 CV.



HURACAN SUPER TROFEO EVO2

Nueva versión del modelo de competición del Huracán y protagonista del Lamborghini Super Trofeo, que adopta cambios aerodinámicos radicales para sacar el máximo partido de su V10 de 620 CV.

BMW M4 CABRIO

La versión más radical del Serie 4 Cabrio, el Competition XDrive, llegará en septiembre al mercado. Tracción total para transmitir todo el potencial del V8 con doble turbocompresor que rinde 510 CV de potencia, siendo capaz de acelerar de 0-100 km/h en 3,7 s.



MCLAREN ELVA

El espectacular roadster de la gama Ultimate Series de Mc Laren, adopta un parabrisas para poder ser homologado en todos los mercados. Fabricado en una serie de 149 unidades esta movido por un V8 de 815 CV, que le permite alcanzar los 200 km/h desde parado en solo 6,8 s.

Ford Mustang Mach 1

El Mustang enfocado a los circuitos, en Europa

Las primeras entregas del nuevo Ford Mustang Mach 1, el modelo de la gama más enfocado al circuito, ofrecido por primera vez a los clientes en Europa, ya están en marcha. Se trata de una edición limitada que dispone de un motor V8 de aluminio de 5.0 litros e inyección directa de combustible, que rinde 460 CV a 7.250 rpm de potencia y un par motor de 529 Nm a 4.900 rpm, siendo capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos. Dispone de Launch Control para aprovechar toda su capa-

cidad en este apartado. Puede montar una caja manual de 6 velocidades TREMEC, o una transmisión automática de convertidor de par de diez velocidades de Ford. El Mustang Mach 1 ha sido dotado de una aerodinámica diseñada a medida y nuevos sistemas de refrigeración con un chasis puesto a punto para ofrecer un alto rendimiento en pista. Los accesorios específicos muestran su efectividad, ofreciendo un aumento de la carga aerodinámica en un 22% en comparación con el

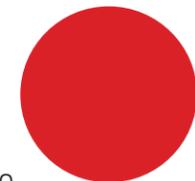
Mustang GT, lo que se traduce en una capacidad de paso por curva superior, así como una mayor estabilidad lineal a alta velocidad. Para mejorar la conducción en pista, dispone de suspensión adaptativa MagneRide, o los modos de conducción Track, que incluye el Launch Control. Además cuenta con las Track Apps, para informar de las condiciones y tiempos por vuelta en una jornada de circuito.



▲ Cuidada aerodinámica para mejorar la carga a alta velocidad, con estudiados elementos como las rejillas delanteras y el splitter, o el difusor y el alerón trasero.

EL PUNTAZO

El Lexus LC Cabrio se somete a una prueba de congelación extrema. Con la capota plegada dentro de una unidad de refrigeración industrial, se expone el interior a una temperatura de -18 °C durante 12 horas. Tras ese tiempo, se realizó con él una prueba en pista a la máxima potencia. El objetivo, demostrar que el Lexus LC Cabrio se puede conducir en todas las estaciones del año.



Wrangler 4xe; desde 66.023€

El mítico modelo de Jeep se electrifica

Jeep lanza la versión híbrida enchufable del Wrangler. Dispone de dos motores-generadores eléctricos, ambos delante, que rinden 43 kW (63 CV) y 107 kW (145 CV), con un motor de gasolina de 2.0 litros turboalimentado de 272 CV asociado a un cambio automático de ocho velocidades TorqueFlite. En conjunto rinden 381 CV, con 637 Nm de par. La batería que alimenta los motores eléctricos tiene 17,3 kWh de capacidad,

que le permite homologar una autonomía por encima de los 50 km. Anuncia un consumo de 3,5l/100 km, manteniendo intactas sus buenas cualidades 'off-road', con dos sistemas de tracción a las cuatro ruedas permanentemente activos (Selec-Trac o Rock-Trac). Está disponible en tres acabados para nuestro mercado, con un precio desde 63.067 euros o financiado desde 630€ al mes, con una entrada de 15.300 euros.



◀ El nuevo Wrangler 4xe híbrido enchufable, se distingue por los detalles exteriores en Azul Eléctrico.

Sony Vision S Concept

Avanza el desarrollo del coche de Sony

En 2020, Sony sorprendió al mundo al mostrar el prototipo del coche eléctrico que está desarrollando, el Sony Vision S. En enero de 2021 reveló algunas imágenes de vídeo de las pruebas de desarrollo, pero al mismo tiempo anunció que no lo producirán, al menos no como Sony. Pasando el reloj a mayo de 2021 ya os podemos enseñar, sin embargo, algunas fotos que muestran las pruebas del Sony Vision S. ¿A qué responde entonces que sigan trabajando

en su desarrollo? ¿Negocios, como de costumbre? Sony ha admitido que continuarán con el desarrollo, por lo que solo el tiempo dirá si el Vision S llegará al mercado de alguna manera. El Vision-S Concept actualmente tiene capacidades de vehículo autónomo de nivel 2+, limitadas al control de crucero adaptativo, un sistema de estacionamiento autónomo y cambio automático de carril. Todo, con el Nivel 4 en el punto de mira para vender su tecnología.

▼ Quizás el desarrollo del Vision S no pase de la fase de prototipo y Sony lo aproveche para vender su tecnología a diferentes marcas de automóviles más adelante.



EL SUV DE SMART

Mercedes ha diseñado un nuevo Smart, el primer SUV de la marca, que será eléctrico sobre la plataforma SEA, perteneciente al fabricante chino Geely. Su presentación está prevista para después del verano.



SERIE LIMITADA DEL MASERATI GHIBLI

El nuevo Maserati Ghibli Hybrid Love Audacious, se caracteriza por un nuevo y especial color de la carrocería, el Digital Aurora. Creado en asociación con CANOTWAIT, la marca de moda urbana china, será lanzado en una serie limitada de ocho unidades.



Kimera EVO37

El renacimiento de un icono con tecnología actual

Una empresa italiana ha hecho renacer uno de los grandes iconos de la historia de los rallys, como es el Lancia O37. Kimera Automobile ha creado el EVO37 sobre la imagen del mítico modelo italiano, pero sobre una base actual en cuanto a motor, chasis y componentes. Está propulsado un motor de cuatro cilindros y 2.1 litros, como el O37 original, pero rediseñado. Se alimenta por turbocompresor, con más de 500 CV de potencia. Utiliza la fibra de carbono para la carrocería y monta suspensiones rediseñadas de Öhlins y frenos mejorados de Brembo. Se presentará al público en el próximo Festival de Velocidad de Goodwood y se realizará en una serie limitada de 37 unidades, con un precio de 450.000 €.

Exteriormente el Kimera mantiene casi inéditas las formas del Lancia O37, pero con elementos actuales como las luces LED delanteras y traseras.



Genesis G70 Shooting Brake

Un nuevo modelo para el desembarco en Europa

Genesis, es el fabricante de lujo de Hyundai, que llegará este año a Europa para rivalizar con marcas como Mercedes, Audi o BMW. Su último modelo es el G70 Shooting Brake, basado en el sedán G70 presentado el pasado año, pero con una carrocería más versátil y dinámica, aunque con unas dimensiones parecidas: 4,68 m, por 1,85 m de ancho y 1,40 m de alto, con una batalla

de 2,84 m. Con un lujoso interior en el que no falta de nada en cuanto a equipamiento y con los materiales más refinados para un ambiente exquisito.

Dinámico y lujoso, así es el último modelo de Genesis, que llegará este año a Europa.



Muévete y harás que tu mundo cambie.

Porque cuando te mueves, puedes descubrir caminos que nunca antes habías recorrido. Ver nuevos horizontes. Conocer lugares en los que aún no habías estado.

Y moverte es muy fácil con la gama SUV de ŠKODA. Vehículos con espaciosos interiores, los últimos avances en conectividad e infoentretenimiento, una amplia gama de sistemas de seguridad y asistencia a la conducción y un diseño exterior con mucho carácter.

Muévete siempre.

GAMA SUV ŠKODA

desde **15.200€***



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



*El precio anunciado corresponde al PVP recomendado en Península y Baleares para un ŠKODA KAMIQ Active 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Manual por 15.200 € (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario y bonificación de Volkswagen Bank GmbH S.E. incluidos en el precio). No incluye gastos de pre-entrega ni gastos de matriculación (Consulte condiciones de I.M según CCAA). Oferta válida hasta el 30/06/2021 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E. según condiciones contractuales con un capital mínimo de 12.000 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. El precio incluye 4 años de mantenimiento (o 60.000 kms lo que suceda antes). Modelos visualizados: ŠKODA KAROQ Ambition con opcionales y ŠKODA KAMIQ Ambition con opcionales.

Consumo de combustible gama KAROQ combinado WLTP (l/100km): 5,1-8,6 l/100 km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 134-195 g/km.
Consumo de combustible gama KAMIQ combinado WLTP (l/100km): 5,5-6,6 l/100 km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 124-149 g/km.

Hyundai Kona N

Músculo y poder para el SUV más deportivo de la marca

El primer SUV de la marca en unirse a la familia N de Hyundai. Y lo hace con todo su significado, para ofrecer unas prestaciones y un comportamiento dinámico destacados. Para ello, bajo el capó delantero, esconde el motor 2.0 T-GDI turboalimentado que alcanza en esta ocasión los 280 CV, con un par máximo de 392 Nm, que empujan al Kona hasta los 240 km/h, siendo capaz de recorrer los 100 m desde parado en solo 5,5 seg. Máximo poder para el Kona, que transmite al suelo a través del eje delantero ayudándose de un diferencial electrónico de deslizamiento limitado (e-LSD) y del control electrónico de estabilidad (ESC), con diversos modos de actuación. La entrega de potencia se gestiona desde una evolucionada transmisión doble embrague DCT de 8 relaciones que cuenta con tres programas (N Power Shift, N Grin Shift y N Track Sense Shift) para sacar el máximo rendimiento en cada circunstancia, ya sea en carretera o en circuito. También dispone para

ello de Launch Control y el sistema N Grid Control. La puesta a punto del chasis está a la altura



◀▶ Apéndices aerodinámicos para aumentar la carga, con llantas de 19". Paquete de color N para un interior completamente negro, con asientos deportivos.

de sus prestaciones, contando con una suspensión electrónica (ECS) que permite regular la dureza de la amortiguación desde una tecla interior. La imagen musculosa se corresponde en el interior con detalles específicos en un ambiente dinámico, con asientos deportivos tipo bacquet que pueden ir tapizados en tela, cuero o ante.



Ford F-150 Lightning

El 'best seller' de los pick-up se electrifica

El pick-up americano, líder en su segmento en los últimos años, va a disponer de una versión totalmente electrificada. El F-150 Lightning saldrá al mercado el próximo año, producido en una nueva factoría de alta tecnología que utiliza métodos de fabricación sostenibles en el famoso complejo Rouge de Ford en Dearborn, a

las afueras de Detroit. El F-150 Lightning está movido por dos motores eléctricos, asociados a los dos ejes indistintamente para ofrecer tracción total, con dos escalones de potencia: 424 y 563 CV, con un par máximo de 775 Nm. Ofrece una aceleración inmediata y espectacular, dado que realiza el 0-100 km/h en solo 4 segundos. Y con

hasta 482 km de autonomía, con una batería que admite una velocidad de recarga de hasta 150 kW.

El F-150 Lightning está construido en aluminio y dispone de suspensiones independientes y un innu-

merable equipamiento en sistemas de ayuda y confort. No está previsto que llegue a Europa.



NUEVO OPEL CROSSLAND

EL DISEÑO ES PARA VIVIRLO

Desde 15.800€



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



Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,6 a 6,7 en ciclo combinado - Emisiones de CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 121 a 152 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO₂ (g/km) desde 103 hasta 114. PVP recomendado en Península y Baleares para compras de vehículos en stock realizadas entre el 01/06/2021 y el 30/06/2021, por personas físicas consumidoras que entreguen un vehículo usado de su propiedad durante los 12 meses anteriores. IVA, impuesto de matriculación, y transporte incluidos. Gastos de matriculación no incluidos. El impuesto de matriculación puede variar en función de diferentes factores. PVPR modelo visualizado 28.112€. Las imágenes y la información mostradas pueden no reflejar las últimas especificaciones del fabricante, los colores pueden variar. Consulte previamente condiciones de la oferta y fiscalidad en su Concesionario Opel. No acumulable con otras ventajas, ofertas o promociones. * Consulta condiciones y la disponibilidad de reserva en tu zona.



DE 0 A 50 KM/H EN 2,6 SEGUNDOS ESO LOGRA SU VERSIÓN MÁS PRESTACIONAL, QUE TIENE UN MOTOR TRASERO CON 231 CABALLOS

Electrodiversión

Cupra lanza su primer vehículo eléctrico, un compacto que promete emociones fuertes, pero velando al máximo por el medio ambiente. Se llama Born, llegará este mismo año con diferentes configuraciones que prometen hasta 231 CV de potencia y 540 kilómetros de autonomía.



Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Cupra va un paso más allá de cara a la electrificación de su gama. Si hace solo unos meses llegaban a los concesionarios las versiones e-HYBRID de sus León, León Sportstourer y Formentor, ahora es tiempo de Born.

Corría el mes de marzo de 2019 cuando en el Salón de Ginebra se desvelaba el Seat el-Born, un prototipo al que si echamos la vista atrás, poco difiere a nivel estético de este definitivo Cupra Born, que ve cómo el artículo determinado desaparece del nombre de este atrevido compacto que mide 4,32 metros de largo y que ahora además está firmado por la marca deportiva de Seat. Eso son ocho centímetros menos de lo que mide un Cupra León,

además de seis centímetros más de lo que mide un Volkswagen ID.3, con el que este Born comparte la conocida plataforma MEB.

Más allá del apartado estético, que puede llamar más o menos la atención, y donde destacan sus detalles en color cobre, este Cupra Born luce un avanzado sistema de iluminación Full LED –han creado incluso una animación para dar la bienvenida y despedir a sus ocupantes–, aerodinámicas llantas de 18, 19 y 20 pulgadas, además de que se ofrecerán un total de seis colores para su carrocería –este de las imágenes se llama Azul Aurora–. Pero hablando de aerodinámica; un factor crucial en un vehículo eléctrico, el Cupra Born presenta unos particulares apéndices en los estribos laterales, un difusor trase-

ro y una toma delantera con un compromiso especial entre aerodinámica y funcionalidad a la hora de refrigerar su mecánica.

Los cortos voladizos permiten ofrecer 2.767 milímetros de batalla –85 más que un León–, lo que según Cupra se traduce en un gran espacio interior –tiene 385 litros de maletero–, en el que hay un piso trasero plano, infinidad de huecos interiores, asientos delanteros tipo ‘Bucket’, cuadro Digital Cockpit, pantalla central de 12 pulgadas... Y donde también se respira un ambiente ‘ecofriendly’ gracias al uso de materiales reciclados, como el tejido Seaqual de sus asientos, el cual se consigue con el tratamiento de plásticos recuperados de los fondos marinos. Este material también se podrá combi-



Con este nuevo Born, que comenzará a fabricarse en la factoría de Zwickau en septiembre, Cupra va un paso más allá en la electrificación de su gama, donde ya contempla las versiones e-HYBRID de sus León, León Sportstourer y Formentor. Todos ellos recurren a una mecánica híbrida enchufable, disponible con 204 y 245 CV en cualquiera, pero siempre con etiqueta ‘0 emisiones’ y con precios de partida de 39.000 euros en Cupra León y de 36.640 euros en Cupra Formentor.

nar con el tejido Dinámica, una microfibra de naturaleza ecológica.

La deportividad en este Cupra Born llega de la mano de un motor eléctrico, siempre colocado sobre el eje trasero. Este detalle ya se convierte en toda una declaración de intenciones, que se multiplicará exponencialmente gracias a su bajo centro de gravedad, condicionado por la ubicación de las baterías. La posición de estas además ayuda a equilibrar las masas entre sus ejes para acariciar el perfecto 50:50, y tienen un carácter estructural en este compacto, de forma que dan rigidez al conjunto.

Por si todo esto no fuera suficiente, Cupra dota a estos Born de una dirección progresiva –esperemos sea más directa y con menos vueltas de volante que en un ID.3–, del conocido Dynamic Chassis Control –DCC– y de un control de estabilidad con un tarado

MINIMALISTA DE SERIE HABRÁ DIGITAL COCKPIT Y UNA PANTALLA CENTRAL TÁCTIL DE 12 PULGADAS CON LO ÚLTIMO EN CONECTIVIDAD



más deportivo, detalles nunca antes combinados en un modelo nacido sobre la base MEB.

Range, Comfort, Performance e Individual es como han denominado a sus diferentes programas de conducción,

donde las unidades equipadas con el paquete e-Boost añadirán el modo Cupra, que se seleccionará desde un botón específico en su volante.

El motor usado por los Born es capaz de alcanzar las 16.000 rpm y esta-

rá disponible con 110 y 150 kW, lo que se traduce en 150 y 204 CV de potencia. Este último podrá solicitarse con los mencionados paquetes e-Boost y e-Boost Range, que elevan la potencia total hasta los 170 kW -231 CV-,

TODOS PARA UNO Y UNO PARA TODOS

Al igual que ocurrió hace años con la plataforma MQB -Modularer Querbaukasten-, el Grupo Volkswagen ha desarrollado ahora una arquitectura modular para fabricar una gran parte de sus vehículos eléctricos.

Hablamos de la conocida MEB que estrenó el Volkswagen ID.3, pero que ha ido expandiéndose hasta llegar al ID.4, además de a los Skoda Enyaq iV y Audi Q4

e-tron. Y por ende también a su versión Sportback. Por lo tanto, todos estos modelos comparten suspensiones, frenos -todos tienen tambores en su eje trasero-, dirección, motores o baterías, siendo estas de 45, 58 y 77 kWh de capacidad.

Sus motores también oscilan entre los 93 kW -126 CV- que ofrecerá la versión más 'light' del ID.3, hasta los 150 kW -204

CV- que están disponibles en cualquiera de estos seis modelos que comparten MEB, si ya contamos al Cupra Born.

Pero a este propulsor trasero se le puede añadir otro más delante, de forma que hablamos de vehículos con tracción total y que llegan a generar 220 kW -299 CV- en el caso de los ID.4 GTX y Q4 50 e-tron Quattro. Esa combinación mecánica con di-

cha potencia también llegará a los Enyaq iV, del que aventuraron una versión RS que decían, alcanzaría los 306 CV, récord con la plataforma MEB.

Y quién sabe si en un futuro llegará un ID.3 GTX con esta configuración, porque la MEB ofrece un mundo casi infinito de posibilidades, entre las que también se contempla el futuro Volkswagen ID.5. Suma y sigue.



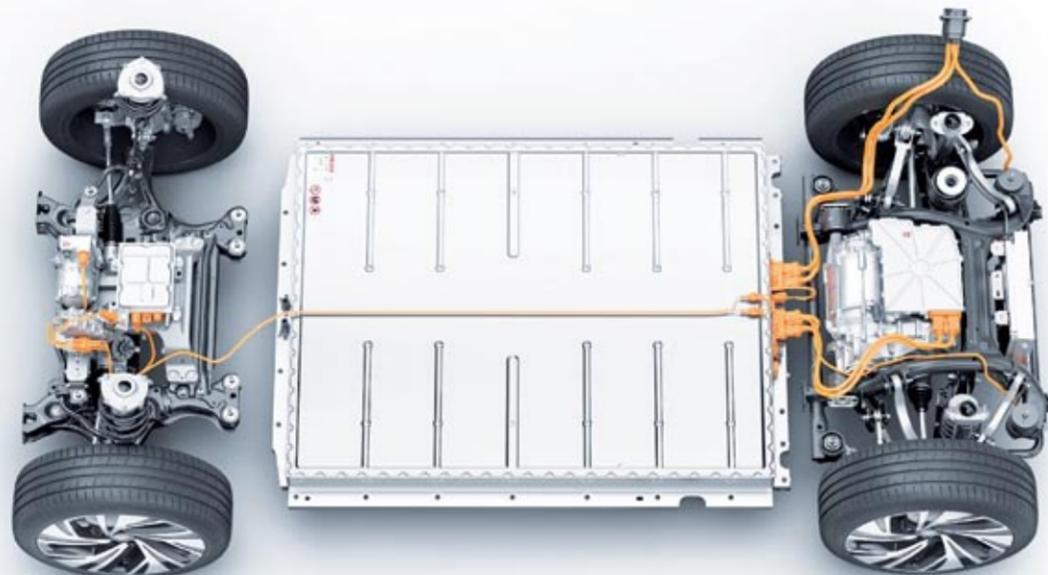
Los asientos en cobre también llegan a su interior, donde el material Seaqual viste sus asientos de tipo 'Bacquet'. Como opción ofrecerá Head-Up con realidad aumentada.



Elemento común en Q4 e-tron, Enyaq iV, ID.3 e ID.4 es que todos ellos nacen sobre la plataforma MEB desarrollada por el Grupo Volkswagen.



Este nuevo Cupra Born nace sobre la conocida arquitectura MEB, pero debidamente adaptada por la firma española con el fin de enfatizar el carácter deportivo de su Born. Por ello recurre a unas suspensiones adaptativas, a una dirección progresiva, además de a un ESP deportivo. Pero curiosamente mantiene los frenos de tambor traseros.



de forma que la versión más prestacional de este Cupra Born podrá acelerar de 0 a 50 km/h en solo 2,6 segundos, mientras que los 100 km/h los alcanza en 6,6 segundos. Eso son dos décimas menos de lo que requiere un Formentor VZ 2.0 TSI DSG7 de 245 CV.

Sus baterías, disponibles con 45, 58 y 77 kWh de capacidad contarán con un cargador de hasta 11 kW en corriente alterna, aunque todas ellas admitirán recargas en corriente continua de hasta 125 kW, de forma que en solo siete minutos acumulan energía para recorrer 100 kilómetros, de igual modo que pasan del 5 al 80 por ciento en apenas 35 minutos.

La tecnología brilla a un gran nivel en este Born, el cual podrá equiparse con los últimos asistentes a la conducción, lo último en conectividad -ten-



4,32 metros de largo mide este Cupra Born, lo que son ocho centímetros menos que un León. Las llantas, de 18, 19 o 20 pulgadas ayudan a mejorar su coeficiente aerodinámico.

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	110 kW	150 kW	170 kW e-BOOST	170 kW e-BOOST RANGE
Potencia máxima	110 kW (150 CV)	150 kW (204 CV)	170 kW (231 CV)	170 kW (231 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.322 / 1.809 / 1.537	4.322 / 1.809 / 1.537	4.322 / 1.809 / 1.537	4.322 / 1.809 / 1.537
Maletero (l)	385	385	385	385
Capacidad de la batería (kWh netos)	45	58	58	77
Potencia máxima de recarga (kW)	125	125	125	125
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	7,3	6,6	7,0
Alcance máximo medio WLTP (km)	340	420	420	540

drá una App propia desarrollada para Born- e incluso estrenará un avanzado Head-Up display de realidad aumentada, detalles que multiplican la seguridad de este emocionante compacto eléctrico que comenzará a fabricarse en septiembre en la planta de Zwickau en Alemania. Por lo tanto, no esperes tenerlo entre nosotros hasta comienzos de 2022. Esperar merecerá la pena.



LLEGA EN OCTUBRE AUNQUE EN JUNIO HABRÁ PRECIOS DEL 5 PUERTAS. Y EN JUNIO VEREMOS EL FAMILIAR, QUE LLEGARÁ EN ENERO 2022

La nueva generación del Peugeot 308 quiere seguir siendo uno de los modelos que marque el paso en el segmento compacto. Por tecnología, estilo, eficiencia y dinamismo seguirá en lo más alto. Nuestra primera toma de contacto lo confirma.



Listo para seguir triunfando

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La primera generación del Peugeot 308 fue una gran apuesta de la marca francesa que quería dar un salto de calidad con sus modelos que le permitiera acercarse a esa zona premium en la que, habitualmente, viven los alemanes. El Peugeot 308 aceptó el reto y consiguió elevar el listón de la marca y situarla en ese escalón intermedio entre premium y generalistas.

Tras el 308 ya nada fue igual en Peugeot, pues todos sus productos posteriores han contado con ese plus. Es el caso de los SUV 3008 o 5008, del nuevo 508 o, incluso de los más utilitarios 208 y 2008. Unos modelos que han nacido ya bajo esa nueva filosofía de marca que inició el 308.

Ahora al nuevo 308 le corresponde abrir otro camino. A la nueva generación

del compacto francés –ya con una imagen de producto semi premium consolidada– se le encarga que vuelva a ser precursor. En esta ocasión la cosa es más fácil, pues se trata simplemente de que sea el primer modelo que adopte la nueva imagen de la firma francesa. Así, el 308 estrena el renova-

do logotipo de Peugeot al que da un enorme protagonismo en una parrilla donde todo se centra en ese nuevo león que marca carácter.

Es lo más llamativo del nuevo estilo de un Peugeot 308 que mantiene sus dos carrocerías, pues a este cinco puertas se unirá en breve una versión

SW de carácter familiar. Será en junio cuando lo conozcamos; el mismo mes en el que se abrirán los pedidos –y por tanto sabrán los precios– de este Peugeot 308 5 puertas cuyas primeras entregas serán en octubre.

Hemos tenido un primer contacto, en una presentación

en Madrid con el Peugeot 308 en la que hemos podido ver, decir que es claramente, desde el primer vistazo un 308, pero diferente, actualizado, más moderno. El coche crece 11 centímetros respecto al actual, de los cuales 5,5 van a la batalla para garantizar una mayor habitabilidad. También reduce su altura 2 centímetros, con lo que ofrece una apariencia más aplomada, más deportiva. De esos 11

centímetros hay muchos que se han ido hacia el capó –más largo que en el 308 actual– pero mantiene las líneas maestras. Y en cuanto a capacidad del maletero, llega a 412 litros en los de combustión y 361 en los híbridos enchufables.

Salvo por la toma de carga en la parte trasera del lado del conductor, no hay diferencias entre el 308 Hybrid y los de combustión.

Entre los detalles del exterior, además de la parrilla, vemos cómo los faros tienen gran protagonismo con ese diseño tan peculiar y afilado. Va a contar de serie con faros Full LED en toda la gama y en las versiones más equipadas podrá disponer de Matrix LED. En la vista lateral, mucha simplicidad de líneas y en esas versiones tope cuenta con el nuevo logo en el lateral, sobre la rueda delantera. Para la parte trasera, hay un nuevo alerón, el logo en el centro, pero sobre todo cuenta con una nueva firma luminosa que une las luces de ambos lados a través de una franja de color negro. Esos faros serán Full LED y en el caso de los topes de gama, Full LED 3D.

El nuevo Peugeot 308 estrena la nueva imagen de la marca. El logo en el lateral se reserva a las versiones más equipadas.

La nueva firma luminosa retoca el diseño en forma de garra. Siempre será Full LED, aunque en las versiones más equipadas tendrá efecto 3D.

Los tiempos de carga de los híbridos enchufables oscilan entre las 7 horas de un enchufe normal y 1h 55 minutos en un wallbox a 7,4 Kwh.

Finalmente, el exterior cuenta con una gama de colores formada por siete tonos, entre los que destaca el nuevo color Verde Olivine que es el que se utiliza para el lanzamiento; pero además hay colores llamativos como Rojo Elixir, Azul Vértigo o Negro Perla Nera. Las llantas –entre 16 y 18 pulgadas– rematan el estilo exterior.

Para la gama mecánica se ha optado por versiones de combustión clásica y, como principal novedad, dos alternativas con tecnología híbrida enchufable que cuentan como valor añadido con la etique-

ta 0 de la DGT. En los 308 de combustión aparecen dos gasolina, el PureTech tricilíndrico con 110 y 130 caballos. En el primer caso –será la versión de acceso– con cambio manual de seis velocidades; mientras el 130 llegará con cambio manual o el automático EAT8 de convertidor de par y ocho velocidades. En diésel se ofrece el BlueHDI de 130 caballos con las dos alternativas de transmisión (manual de seis marchas o EAT8).

Pero la gran novedad está en las versiones PHEV. Ambas cuentan con una batería de 12,4 kWh donde almacenan energía suficiente para homologar 59 kilómetros de autonomía eléctrica en el caso del más potente y 60 en la versión menos poderosa. Porque van a ser dos las opciones PHEV del Peugeot 308. El 180 PHEV cuenta con un motor PureTech 1.6 de 150 caballos que se asocia a un motor eléctrico de 81 kW para ofrecer 180 caballos de potencia combinada. Y en el caso del 225 PHEV, es todo igual salvo que el motor de combustión, PureTech 1.6 ofrece 180 caballos. La potencia combinada es de 225 caballos. Los tiempos de recarga de la batería oscilan entre las 7 horas de un enchufe normal y 1h 55 minutos que se tarda en un wallbox a 7,4 Kwh.

También hay muchos cam-



El habitáculo del nuevo Peugeot 308 está muy bien aprovechado. Además de los 421 litros de maletero suma otros 30 en diversos huecos.



CRECE 11 CM DE LONGITUD DE LOS CUALES 5,5 VAN A LA BATALLA, PARA OFRECER UN HABITÁCULO MÁS AMPLIO. Y ES 2 CM MÁS BAJO



bios en el interior, pues el 308 estrena la evolución del i-Cockpit, con efecto 3D en las versiones más altas de la gama. Pero hay más, pues estrena un volante con nuevos botones y también una pantalla digital de 10 pulgadas que ahora, en lugar de ir integrada en el salpicadero, es flotante. Se sigue apostando por el manejo de todas las funciones a través de

la pantalla táctil y se avanza un paso más respecto a otros modelos, como el 3008, que ofrecen por debajo de la pantalla unas teclas convencionales –tipo piano– para acceder directamente a las funciones de esta. Esto aquí se convierte también en unas teclas virtuales –un display inferior– que pueden ser configurables para elegir qué acceso directo quieres poner en cada momento. Y debajo de estas hay unas teclas con-

convencionales para manejar la climatización.

La consola central es ahora más abierta hacia el copiloto. En el caso del híbrido enchufable, que era la unidad que hemos podido ver en Madrid, cuenta con un selector del cambio que es una tecla. Tras él, el selector de modos de conducción. Y a su derecha huecos portatalas y portaobjetos accesibles para el copiloto. Esos huecos se unen a otras guanteras repartidas por todo el habitáculo que suman casi otros 30 litros de capacidad.

En cuanto a la calidad de acabados y materiales, nos ha parecido de primer nivel en la breve toma de contacto que tuvimos con el coche. Los

asientos son cómodos y envolventes y en la parte trasera, a falta de una medición precisa, se aprecia el mayor espacio para los ocupantes, que cuentan con salidas de aire específicas para esas plazas, además de dos tomas USB.

A estos elementos se suman otras características como la conectividad gracias al nuevo sistema i-Connect, que ofrece un funcionamiento como en un smartphone y cuenta con la posibilidad de conectar dos teléfonos móviles vía bluetooth, de ofrecer la función mirroring inalámbrica o dividir la pantalla central para mostrar en cada lado un tipo de información. Por encima de este sistema se sitúa el



▲ Diseño moderno en un salpicadero que integra en el centro una nueva pantalla táctil flotante y que estrena el nuevo i-Cockpit.



◀ En la trasera, las luces se unen a través de una nueva franja.

◀ Las dos versiones Hybrid –de 180 y 225 caballos– comparten la batería, que ofrece 12,4 kWh de capacidad.

El nuevo Peugeot 308 está realizado sobre la plataforma EMP2, la misma que utilizan otros modelos de la marca –y del grupo Stellantis, antes PSA– que permite fabricar en la misma cadena versiones de combustión tradicional o electrificadas. En el caso de los 308 Hybrid, vemos cómo la batería se sitúa en la parte trasera y resta capacidad de maletero. Los dos Hybrid cuentan con el motor PureTech 1.6. La versión de entrada ofrece 150 caballos asociado a un motor eléctrico de 81 kW para ofrecer 180 caballos combinados. Y para el 225 PHEV el PureTech 1.6 ofrece 180 caballos más los 81 kW del motor eléctrico.



◀ La visión 3D en el cuadro de instrumentos se reserva a las versiones más equipadas de la gama del Peugeot 308.



◀ Bajo la pantalla hay botones tradicionales para manejar climatización. Y debajo, una pequeña consola con el cargador inalámbrico del smartphone.



◀ El equipo de sonido es uno de los elementos de confort del nuevo 308. Aquí se ponen en manos de los especialistas de Focal. Estará en las versiones altas de gama.



◀ Las 'teclas de piano' que accionan funciones de la pantalla se convierten en el 308 en 'virtuales' y configurables para poner el 'atajo' que prefieras.



◀ El cambio automático EAT8 se maneja a través de una tecla en la que se seleccionan las diferentes posiciones. Arranque por botón.

i-Connect Advance, que suma navegación conectada o reconocimiento vocal con solo decir 'Ok Peugeot'.

Y por supuesto, la gama más amplia de ayudas a la conducción y sistemas de seguridad, con novedades como

el Pack Drive Assist 2.0, cambio de carril semiautomático, preconización anticipada de la velocidad o adaptación de la velocidad en curva. Elementos que se añaden a otros más conocidos como la vigilancia de ángulo muerto, alerta de tráfico trasero, cámara de marcha atrás de 180°, ayuda al aparcamiento de 360° o la llamada de emergencia E-Call+ con información sobre el número de pasajeros y la ubicación exacta del coche incluido la dirección en la vía.

Solo queda conocer los precios, porque la gama –aunque sin equipamiento definido aún– ya está configurada. Serán cinco los niveles: Active Pack, Allure, Allure Pack, GT y GT Pack. A falta de conocer más detalles, sabemos que el PHEV de 225 CV solo estará disponible en los dos acabados más altos: GT y GT Pack.

Todo indicar que el nuevo Peugeot 308 seguirá estando entre los preferidos, en el podio de los compactos, como está ahora mismo.



EL 308 SE ENFRENTA A SUS RIVALES CON UNA GAMA DE MOTORES EN LA QUE SE ECHAN EN FALTA ALTERNATIVAS CON ETIQUETA ECO



El Peugeot 308 frente a sus rivales

¿Qué pone sobre la mesa el nuevo Peugeot 308? Pues lo mejor es analizar a sus rivales para ver sus posibilidades de éxito.

La llegada del nuevo Peugeot 308 no es la de un coche cualquiera al disputado segmento de los compac-

tos... Llegó uno de los líderes con renovadas fuerzas y nuevos argumentos para seguir estando en lo más alto.

Claro que sus rivales no le esperan, precisamente, con los brazos abiertos.

El nuevo Peugeot 308 se

enfrentará a una serie de modelos que apuestan por la variedad, tanto en cuanto a carrocerías o estilos como a modos de propulsión, pues cada vez más la electrificación gana peso entre sus gamas.

Frente a ellos, el Peugeot 308 ofrecerá una imagen atractiva –con un aire muy premium–, tecnologías innovadoras como el i-Cockpit o una batería completísima de sistemas de asistencia y unos sistemas de propulsión marcados por la eficiencia, tanto en los motores de combustión tradicionales como en las versiones híbridas enchufables.

Eso sí, en el modelo francés se echa en falta alternativas con etiqueta ECO –ya sean Mild Hybrid o híbridos convencionales– para luchar contra este grupo en el que analizamos los seis modelos más vendidos en lo que va de año... Aunque hay muchos más.

SEAT LEÓN

El modelo español es un clásico de los primeros puestos en el ranking. Con la nueva generación aumenta sus argumentos.

En su cuarta generación, el Seat León ha llegado a la plena madurez. El modelo español domina la lista de ventas gracias a la gama más amplia que nunca ha tenido y en la que solo echamos en falta una versión cien por cien eléctrica para completar una oferta sobresaliente –diésel, gasolina, gas natural, Mild Hybrid e híbrido enchufable–.

Lo mismo se puede decir de su gama de carrocerías, con una versión Sportstourer que suma un alto porcentaje de ventas



Gasolina de **90 a 150 CV** • Diésel de **115 a 150 CV** • TGI de **130 CV** • Híbrido enchufable de **204 CV** • Carrocería **5 puertas y Sportstourer** • Precio de **21.160 a 35.300 euros**

gracias a su versatilidad así como a un aspecto de coche más grande. Destaca por su enorme maletero de 620 li-

tros, con lo que se convierte en uno de los líderes en este apartado –el cinco puertas ofrece 370 litros–. Por

su relación entre tecnología, rendimiento y precio es uno de los modelos que da más por lo que cuesta.

TOYOTA COROLLA

Apuesta por una tecnología –híbrida– y tres carrocerías –hatchback, familiar y sedán– para conquistar clientes.

Simplicidad en la oferta de propulsión y variedad en cuanto a las alternativas de carrocería. Ese parece ser el secreto del éxito del Toyota Corolla –sólidamente instalado en el segundo puesto de las listas de ventas–. En la parte de la propulsión, la apuesta por la tecnología híbrida autorrecargable sigue dando frutos. Son dos opciones, con 122 y 184 caballos y en ambos casos con cambio CVT, las que garantizan eficiencia –sus consumos rondan los 5 l/100 km–, dinamismo y suavidad de marcha.



Híbrido autorrecargable de **122 y 184 CV**
• Carrocería **5 puertas, sedán y Touring Sport**
• Precio de **21.350 a 30.500 euros**

Y en cuanto a las carrocerías, con un diseño muy llamativo, cada una da soluciones a un tipo de cliente.

El sedán –471 litros de maletero– a los más clásicos; el 5 puertas –361 litros– para los de perfil más urbano y

el familiar Touring Sport –598 litros de maletero– para los más activos y de corte más deportivo.

CITROËN C4

Se ha colado entre los más vendidos gracias a su personal diseño y a su propuesta de propulsores de combustión y eléctrico.

La vuelta de Citroën al segmento compacto 'de verdad' está siendo un éxito gracias a este C4 que explora un estilo crossover coupé en su carrocería y apuesta por motores clásicos de combustión –sin ningún tipo de electrificación– y una variante cien por cien eléctrica de 136 CV, gasto de 16 kWh/100 km y más de 350 km de autonomía.

El C4 cuenta con una buena habitabilidad en la que destaca un maletero de 380 litros –incluso en la versión eléctrica– y un confort de marcha que sigue sien-



Gasolina de **100 a 155 CV** • Diésel de **100 a 130 CV**
• Eléctrico de **136 CV** • Carrocería **5 puertas**
• Precio de **19.420 a 35.520 euros**

do una de las señas de identidad en la marca. También es llamativa la eficiencia de sus motores: en gasolina los

trcilíndricos PureTech con un gasto medio que no llega a los 6 l/100 km y en diésel con los BlueHDI que consu-

men alrededor de 4,5 l/100 km. Otro atractivo, su cambio automático EAT8 en algunas versiones.

FOCUS BRILLAN LOS ACTIVE; EL MÉGANE PRONTO SERÁ ELÉCTRICO

RENAULT MÉGANE

Este clásico de los compactos ofrece dos carrocerías, una atractiva versión E-Tech de 160 CV y el imponente RS.

Instalado entre los líderes de ventas del segmento, el Renault Mégane espera una nueva generación en la que solo habrá opciones eléctricas. Pero mientras, ofrece una variedad de motorizaciones y carrocerías con las que llega a un amplio público. Un cinco puertas –denominado Berlina– y un familiar Sport Tourer son las clásicas. A ellos se suma el RS de 300 caballos que aprovecha la experiencia en competición de la marca. Esa misma experiencia, sobre todo en recuperación de ener-



Gasolina de **116 a 300 CV** ● Diésel de **116 a 150 CV** ● Híbrido enchufable de **160 CV** ● Carrocería **5 puertas y Sport Tourer**
● Precio de **20.737 a 42.609 euros**

gía llega a la versión E-Tech –híbrido enchufable de 160 CV– disponible con las dos carrocerías del Mégane y con

la que logra la etiqueta 0. No hay más opciones de electrificación.

En cuanto a funcionalidad,

el 5 puertas ofrece un maletero de 384 litros, que crecen hasta los 521 en el Sport Tourer.

FORD FOCUS

Ofrece una gama variada, incluyendo las atractivas versiones Active. Apuesta por la hibridación ligera y la deportividad del ST.

El Focus muestra en su nueva generación la mayor variedad de alternativas, tanto de carrocerías –donde a las clásicas 5 puertas y Sportbreak se suman las versiones Active, de cierto estilo crossover–, como en la gama mecánica. Dispone de versiones de gasolina –protagonizadas por el bloque tricilíndrico EcoBoost– y diésel. A ellos se han sumado dos alternativas MHEV –Mild Hybrid– que le permiten rebajar consumos –homologa alrededor de 5 l/100 km– y conse-



Gasolina de **100 a 280 CV** ● Diésel de **120 a 150 CV** ● Híbrido ligero de **125 y 155 CV** ● Carrocería **5 puertas y Sportbreak y Active** ● Precio de **21.889 a 38.139 euros**

guir la etiqueta ECO. Y como remate, el deportivo ST de 280 CV tanto cinco puertas como en Sportbreak.

En cuanto a versatilidad, el Focus está entre los mejores del segmento. Su carrocería familiar, por ejemplo,

ofrece un maletero de 608 litros de capacidad. Y en los cinco puertas la cifra se queda en 375 litros.



CELEBRAMOS NUESTRO

100th ANNIVERSARY



1.000€*

ADICIONALES A LAS PROMOCIONES DE PRIMAVERA

Consulta condiciones **Primavera Vitara** en suzuki.es
Hasta el 30 de junio



Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 5,4 a 6,2. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): de 121 a 141.

*Aprovechate del descuento adicional de 1.000€ (impuestos incluidos) en la adquisición de un Suzuki Vitara vendido y matriculado antes del 30 de junio de 2021. Infórmate en tu concesionario.



EL CLASE A TIENE LA VERSIÓN MÁS POTENTE: AMG 45 DE 421 CV

MERCEDES CLASE A

El Clase A esta entre los más vendidos en lo que va de año gracias a una imagen impactante y una gama muy completa.

Que un premium como Mercedes se cuele entre los líderes de ventas por delante de modelos más populares habla bien de la apuesta de la marca de la estrella. El Clase A ofrece una imagen dinámica y juvenil en sus dos carrocerías –cinco puertas y sedán– y una gama mecánica que acompaña y complementa esa imagen. El ejemplo más llamativo es su versión AMG A 45 S de 421 caballos. Y combinando eficiencia y prestaciones encontramos el A 250e, híbrido enchufable



Gasolina de **136 a 421 CV** • Diésel de **116 a 190 CV** • Híbrido enchufable de **218 CV** • Carrocería **5 puertas y sedán** • Precio de **30.275 a 78.175 euros**

de 218 CV, 1 l/100 km de gasto medio y nada menos que 73 kilómetros de autonomía.

En cuanto a la versatilidad los Clase A están en un término medio del segmento: el cinco puertas ofrece

un maletero de 370 litros, mientras que en el sedán disfrutarán de una capacidad de 420 litros.

Y MUCHOS MÁS COMPETIDORES

La elección de los seis modelos más vendidos para enfrentarlos al nuevo Peugeot 308 –que en los cuatro primeros meses del año se sitúa en tercera posición en ventas– deja fuera a otros modelos de reconocida trayectoria. Incluso a algunos como el Volkswagen Golf o el Opel Astra que se pueden considerar 'fundadores' de este segmento en Europa y en nuestro país. Y otros que – pese a llevar menos tiempo – se han convertido en au-

ténticas estrellas como los Hyundai i30 o Kia Ceed si nos fijamos en la parte más 'popular' del segmento o el Audi A3 y el BMW Serie 1 si tomamos como referencia la zona premium. Porque en este segmento cabe de todo. Y aunque en los últimos tiempos ha perdido fuelle por el empuje de los SUV, sigue siendo uno de los principales y uno de los más cuidados por parte de los fabricantes. En 2020 los compactos significaron casi un 20 por ciento

◀ En el segmento compacto cabe de todo: modelos premium como el Audi A3, populares como el Hyundai i30 y 'socios fundadores' como el Opel Astra o el Volkswagen Golf.

LOS MAS VENDIDOS

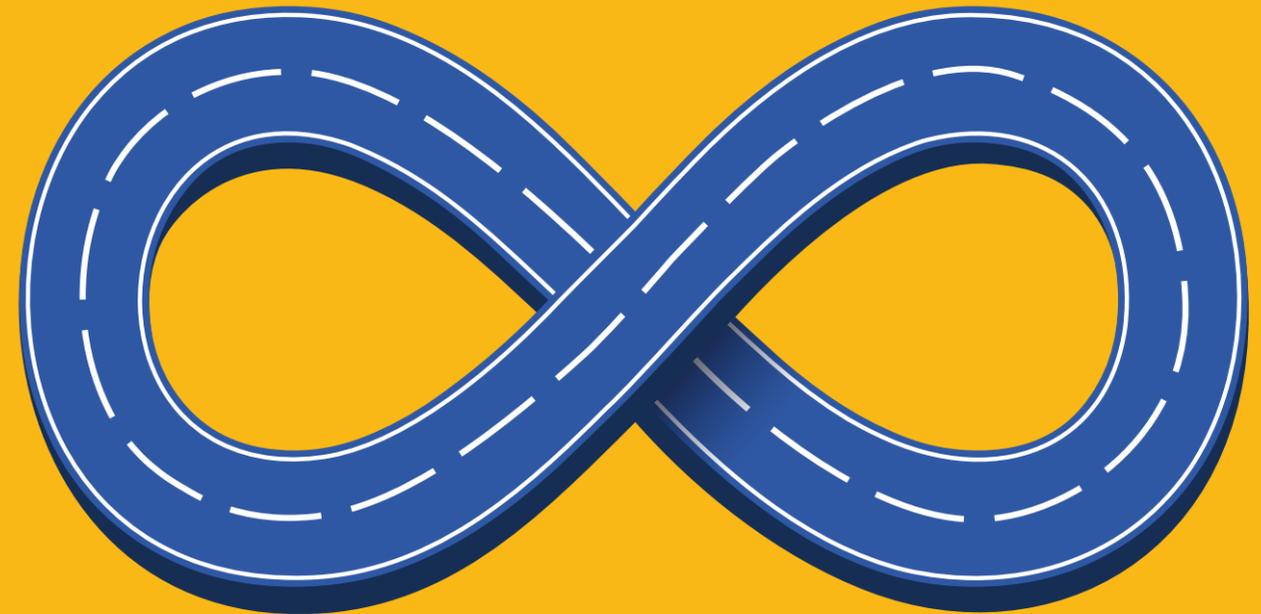
MODELO	Unidades
SEAT LEÓN	5.576
TOYOTA COROLLA	5.094
PEUGEOT 308	3.808
CITROËN C4	3.571
RENAULT MÉGANE	3.457
FORD FOCUS	2.657
MERCEDES CLASE A	2.514
VW GOLF	2.465
AUDI A3	2.416
BMW SERIE 1	2.224
HYUNDAI I30	1.407
KIA CEED	1.355
OPEL ASTRA	975
FIAT TIPO	837
SKODA SCALA	795
MAZDA 3	671
HONDA CIVIC	196
CUPRA LEÓN	168
LEXUS CT	148
ALFA GIULIETTA	53

del mercado y junto a los SUV y los utilitarios se sitúan en el podio de los preferidos por los consumidores.

A este elenco de rivales tendrá que dar respuesta el nuevo Peugeot 308 cuando llegue al mercado a partir de octubre.



SEGURIDAD Y DURACIÓN



SIEMPRE



CONFÍA EN EL LÍDER MUNDIAL*

Los neumáticos MICHELIN están diseñados para durar y mantener sus prestaciones óptimas hasta su límite legal** y para que tus trayectos diarios o tus viajes sean seguros.

(*) 35 Informe anual del negocio de neumáticos, informe global de neumáticos basado en la comparación de ventas y ganancias del año fiscal 2019.

(**) Límite legal de profundidad de la escultura 1,6 mm.



Un atleta supercompleto

El i20 es un utilitario sin fisuras. Compite en todos los frentes con solidez, presume de hibridación ligera a 48V, etiqueta ECO, una tecnología de primera línea en seguridad o conectividad, se mueve con solvencia, está bien hecho, ofrece un habitáculo generoso... Sería el atleta perfecto si compitiera en la dura prueba olímpica del Decatlón.



LA CLAVE
garroyo@motor16.com

No es el más amplio, ni el más dinámico, ni siquiera el más eficiente, pero su gran equilibrio general le permite sumar puntos en todos los frentes y convertirse en un vehículo supercompleto. Esa es su mayor virtud, pero no la única. Su avanzada tecnología y el sistema híbrido de 48V completan su tarjeta de visita.

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

El Hyundai i20 es de esos vehículos que pasan sin hacer demasiado ruido. No es frecuente que esté entre los modelos del segmento B más vendidos en nuestro mercado (pese a ser uno de los más exitosos de la marca en Europa), y ni siquiera acapara la misma atención que muchos de sus rivales. Pero su contundencia cuando se le conoce a fondo es tal que nos atrevemos a decir que es uno de los más completos entre los suyos.

PRECIO		27.955 €
EMISIONES DE CO₂: 120 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
A FAVOR	EN CONTRA	
Tacto general muy agradable. Etiqueta ECO. Garantía. Dotación de serie. Maletero. Dinámica.	Precio elevado. Sin levas en el volante ni rueda de repuesto. Retención acusada al regenerar energía.	

Ahora, tras su última puesta al día, llama mucho más la atención al apostar por una estética más agresiva y dinámica, fruto de la línea 'Sensuous Sportlines' que estrena en el Viejo Continente.

En el interior nuestro protagonista sorprende con una puesta en escena totalmente digital. Arropado por el acabado Stylux, se rodea de detalles como un cuadro de mandos de 10,25 pulgadas configurable y una pantalla táctil en el salpicadero del mismo tamaño.

Está bien rematado y re-

sulta muy aparente, a pesar de que todos los plásticos que nos rodean son duros. La habitabilidad es mejor que en el modelo anterior, situándose en la media alta del segmento en cuanto a espacio para las piernas en las plazas traseras o capacidad de maletero. Sus 352 litros así lo certifican, y eso que la batería de 48V se ubica bajo el piso de carga.

Sí, esta unidad presume de un sistema híbrido ligero en sus entrañas. Se podrá discutir o no si resulta realmente eficiente de cara al consumo, pero cuenta con el atractivo

de portar la etiqueta medioambiental ECO. Y eso abre muchas puertas en la gran ciudad...

El actor principal es un bloque de gasolina tricilíndrico de un litro que eroga 120 CV. Se trata de la versión más potente de la gama hasta que llegue la versión N. Esta tecnología también se ofrece con 100 CV y la posibilidad de una caja manual, una opción bastante más asequible.

En nuestro caso sólo se ofrece con una transmisión automática con doble embrague de siete relaciones,

lo que unido al acabado más alto encarece un tanto la factura, aunque se dulcifica gracias a una agresiva campaña de descuentos –desde 22.755 euros– y una dotación de serie cerrada y supercompleta.

Esta tecnología cuenta con un pequeño generador eléctrico que apoya al motor térmico al iniciar la marcha o en determinadas situaciones de aceleración o recuperación. Se alimenta con la energía que le proporciona la mencionada batería de iones de litio de 48V, y ésta se recarga por

efecto de la frenada regenerativa que se produce cuando levantamos el pie del acelerador. Así de simple. El i20 nunca se moverá con energía eléctrica exclusivamente.

¿Resulta eficiente todo este conglomerado? Durante la prueba hemos registrado un consumo medio de 5,9 litros –homologa 5,3 cada 100 kilómetros–. Es una cifra muy razonable, pero nos atrevemos a decir que sin tanta 'historia' el incremento apenas sería de 0,3 litros. En cualquier caso los 120 CV sólo se contemplan con 48V.



▲▲ El maletero, con 352 litros, es de los más amplios de su segmento. Debajo se ubica la batería de iones de litio de 48V.

◀ Estas atractivas llantas de 17 pulgadas se ofrecen en la dotación de serie.



DINÁMICA
EN MARCHA OFRECE UN TACTO GENERAL MUY AGRADABLE Y SU DINÁMICA RESULTA MUY EQUILIBRADA ENTRE CONFORT Y AGILIDAD. **INTERIOR**
ESTÁ TOTALMENTE DIGITALIZADO, RESULTA AGRADABLE Y SE REMATA CON RIGOR, PESE A QUE TODOS LOS PLÁSTICOS SON DUROS.



▲▲ Tanto la pantalla táctil del salpicadero como el cuadro de mandos configurable tienen 10,25 pulgadas. Le dan un aire más tecnológico al conjunto.



▲▲ Las butacas delanteras son cómodas y ofrecen una buena sujeción lateral. Detrás dispone de un buen espacio para las piernas y el túnel central no es muy voluminoso, aunque la plaza central cede puntos en cuanto a confort. El cambio es con doble embrague con función secuencial.

Como ocurre con otros modelos que portan este propulsor, no puede ocultar del todo su naturaleza impar al arrancar o en fuerte aceleraciones. No es un sonido desagradable; simplemente es diferente, aunque al no girar tan 'redondo' sí que llega alguna vibración de más al interior. Le pasa a todos.

Su rendimiento es muy aceptable, aunque si buscamos prestaciones puras y duras hay opciones más brillantes. Se desenvuelve de maravilla en ciudad, aunque este nivel de potencia ya nos permite afrontar retos de

▶ En su segmento hay opciones más dinámicas y prestacionales, pero esta versión del i20 se desenvuelve de maravilla gracias a un chasis muy equilibrado y a un motor solvente que porta un sistema 'mild hybrid' de 48V.

mayor calado, con desplazamientos más lejanos. De hecho si queremos realizar un adelantamiento de manual

en carretera, nuestro i20 TGDI 120 CV necesitará 6,8 segundos y 173 metros de pista libre para completar la ma-

niobra. Bien, pero sin tirar cohetes.

En su dotación contempla un asistente con tres perfiles



de conducción, ECO, Normal y Sport, variando ligeramente la presentación del cuadro de mandos y su personalidad dinámica. Si apuramos la marcha al máximo subirá hasta 6.300 rpm, pero saltará de relación, incluso si activamos el modo secuencial en la palanca. Por cierto, no hay levas en el volante.

No da la sensación de que el cambio DCT sea tan rápido como un DSG del Grupo Volkswagen, pero a cambio sí que resulta algo más refinado y confortable en la transición de sus siete relaciones.

Otro punto destacable es su

dinámica. También hay opciones más deportivas en el segmento, pero el i20 ofrece un fuerte compromiso en este sentido. Tiene un paso por curva bastante rápido porque el chasis aguanta, se neutralizan con eficacia los balanceos de la carrocería y la dirección transmite y es bastante directa. Además tracciona bien y firma unas distancias de frenado igualmente atractivas, como los 37,1 metros que necesita para detenerse por completo desde 100 km/h.

Rueda fino y habrá que acostumbrarse a una retención más acusada de lo nor-

mal cuando se levanta el pie del acelerador, momento en el que aprovecha para regenerar energía y almacenarla en la batería de 48V.

Por último, saca pecho en cuanto a la dotación de serie, por calidad y cantidad. Bajo el paraguas Hyundai Smart Sense acoge sistemas tan avanzados como poco frecuentes en este segmento, como el de tráfico cruzado en la zaga o un control de crucero que ajusta la velocidad automáticamente en función de la información que recibe del navegador o de las señales de tráfico. Y si eres ciclista te gus-

tará saber que nuestra unidad evitará el atropello en ciudad al combinar una cámara y un radar en el frontal –los acabados más modestos sólo reconocen a otros vehículos y a peatones–.

Y en un vehículo con un marcado perfil joven la conectividad es vital. En este sentido de serie incorpora el sistema multimedia Bluelink, por el que se pueden controlar algunas funciones del vehículo desde el móvil o por control por voz. También incluye 5 años gratuitos a los servicios LIVE y conectividad Android Auto y Apple CarPlay.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TGD
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 cilindros/12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	998
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler. Doble árbol de levas en la culata.
Potencia máxima (CV)/rpm	120 /6.000
Par máximo (mkg)/rpm	20,4 / 2.000-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 vel.
Desarrollo final en 7ª a 1.000 rpm	45,4 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,4
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Delanteros/Traseros)	Discos ventilados / Discos macizos
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Semi-independiente, con eje torsional, muelles helicoidales y amortiguadores de gas.
RUEDAS	
Neumáticos	215/45 R17
Marca	Hankook
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.190
Capacidad del depósito (l)	40
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,9
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

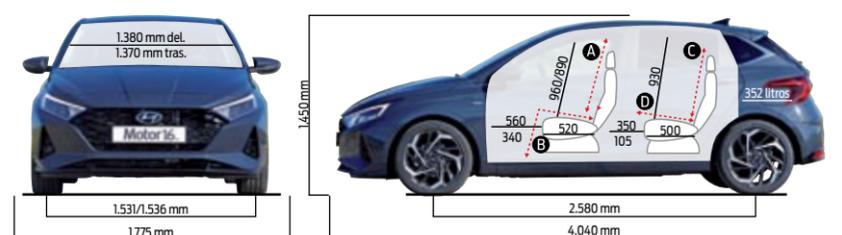
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sistema híbrido de 48V	▲		
Pantalla táctil de 10,25 pulgadas	▲		
Ordenador y control de crucero	▲		
Techo solar practicable	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Aparcamiento automático	▲		
Faros Full LED	▲		
Navegador y Bluelink	▲		
Perfiles de conducción	▲		
Llantas de aleación 17 pulgadas	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Equipo de sonido premium Bose	▲		
SEGURIDAD			
Control del ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente de apertura de puertas		▼	
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga	▲		
Sistema mantenimiento de carril	▲		
Frenada aut. con función de cruce	▲		
Retrosor interior electrocromico	▲		
Alerta de ocupación plazas traseras	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Asistente de velocidad inteligente	▲		
Cámara visión trasera con guías	▲		
Control por voz	▲		
Asistente arranque en pendiente	▲		
Airbag frontales y de cortina	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 450.



MEDIDAS

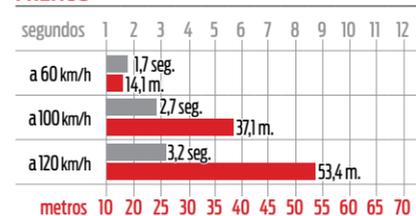


(A) Altura al techo delante 960/890 mm (B) Espacio piernas (máx-min) 1.080/860 mm (C) Altura al techo atrás 930 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 850/605 mm

BANCO DE PRUEBAS

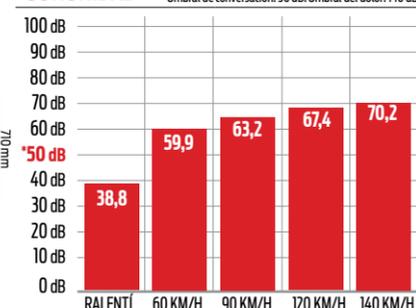
VELOCIDAD MÁXIMA	190 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,9
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,6 (10,3)
Recorriendo (metros)	168
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,3
1.000 m desde 40 km/h en D	29,8
De 80 a 120 km/h en D	7,7
Recorriendo (metros)	218
Error de velocímetro a 100 km/h	97
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,0 km/h de promedio	6,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,2
Conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,2
A 140 km/h de crucero	7,4
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	678
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Ciclo bajo / medio	6,9 / 5,1
Ciclo alto / extra-alto	4,4 / 5,6
Ciclo mixto	5,3

FRENOS



SONORIDAD

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



EN COMPARACIÓN CON...



	HYUNDAI I20 1.0 TGD 120 CV 48V DCT STYLUX	FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST MHEV 125 CV AT TREND	KIA RIO 1.0 T-GDI MHEV 120 CV DRIVE DCT7	TOYOTA YARIS 120H ACTIVE TECH 116 CV ACTIVE TECH
Precio	27.955 euros (con descuento 22.755)	21.451 euros (con descuento 16.982)	22.225 euros (con descuento 17.506)	22.700 euros (con descuento 18.700)
Cilindrada	998	998	998	1490
Potencia	120 CV-6.000 rpm	125 CV-6.000 rpm	120 CV-6.000 rpm	116 CV (91 térmicos+ 80 eléctricos)
Par máximo	20,4 mkg-2.000	17,3 mkg-1.750	20,4 mkg-2.000/3.500	N.D.
Cambio	7 velocidades/automático	7 velocidades/automático	7 velocidades/automático	Múltiples relaciones/automático
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	5,3 l/100 km (WLTP)	5,2 l/100 km (WLTP)	5,4 l/100 km (WLTP)	3,9 l/100 km (WLTP)
Emisiones	120 g/km CO ₂ (WLTP)	119 g/km CO ₂ (WLTP)	119 g/km CO ₂ (WLTP)	87 g/km CO ₂ (WLTP)
Autonomía	754 kilómetros	807 kilómetros	833 kilómetros	923 kilómetros
Vel. máxima	190 km/h	203 km/h	190 km/h	175 km/h
0 a 100 km/h	10,3 segundos	9,0 segundos	10,3 segundos	9,7 segundos
Maletero	352 litros	303 litros	325 litros	286 litros
Dimensiones	4.040/1.775/1.450 mm	4.068/1.756/1.495 mm	4.065/1.725/1.450 mm	3.940/1.745/1.500 mm
Batalla	2.580 mm	2.493 mm	2.580 mm	2.560 mm
Diámetro giro	10,4 metros	11,0 metros	10,2 metros	9,8 metros
Depósito comb.	40 litros	42 litros	45 litros	36 litros
Peso	1.190 kilos	1.252 kilos	1.230 kilos	1.085 kilos
A favor	El i20 es un vehículo sumamente equilibrado en todos los frentes y su sistema 'mild hybrid' de 48V le permite acceder a la etiqueta medioambiental ECO. Resulta confortable y agradable en marcha, y contempla una dotación de serie muy completa.	También apuesta por un bloque de un litro tricilíndrico y un sistema híbrido ligero de 48V. Es algo más potente, presume de las mejores prestaciones, de una magnífica dinámica y su precio es el más accesible de todos. El cambio es un convertidor de par más agradable.	Toda la tecnología 'mild hybrid', el propulsor y el cambio, entre otras cosas, son idénticos a las del i20. Es el mismo vehículo con diferente carrocería. Por lo tanto se muestra muy equilibrado, agradable en el uso diario y está bien equipado.	Ofrece una gran relación precio-tecnología, ya que presume de un sistema híbrido autorrecargable de 'verdad', con mayor capacidad de batería. Por eso su consumo es bastante inferior al de sus rivales. Está bien acabado y ahora resulta mucho más dinámico.
En contra	Esta combinación de motor 120 CV con sistema de 48V sólo se ofrece con cambio automático y los acabados más completos, y eso dispara el precio frente a sus rivales, que sí disponen de acabados más accesibles.	Su dotación de serie no es tan completa con este acabado Trend, aunque contempla todo lo necesario. El volumen del maletero es algo menor y también cede algún punto en cuanto a habitabilidad se refiere.	El motor tricilíndrico no oculta su naturaleza impar al arrancar en frío o al acelerar. Su consumo es ligeramente más alto. El cambio es doble embrague es rápido pero, como en el i20, algo más brusco en su funcionamiento.	Es algo más pequeño y eso repercute en una menor habitabilidad y maletero. El cambio por variador continuo es agradable en conducción sosegada, pero si 'corremos' ya no resulta tan atractivo.



EL DETALLE

LLEGA EL i20 N Supervitaminado

El i20 probado arroja 120 CV y es la versión más potente de la gama... hasta que en breve llegue la versión N. Se trata de la variante más deportiva y prestacional gracias a su propulsor 1.6 que rinde 204 CV, y sólo se ofrece con una caja manual de seis relaciones. Alcanza los 230 km/h y acelera de 0 a 100 en

6,7 segundos gracias a la función 'Launch Control'. Presenta ajustes en el chasis, cinco perfiles de conducción, sonido de escape activo y un diseño inspirado en el i20 WRC.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,30 euros/km. Coste financiero: 0,54 euros/km. Coste km total: 0,84 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 170 euros/año. Seguro a todo riesgo: 251 euros/año con franquicia de 390 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

HYUNDAI
Hyundai España, S.A.
C/Quintanapalla 2, 28.050. Madrid.
Tlf: 91 360 52 60.

RED DE POSVENTA

190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

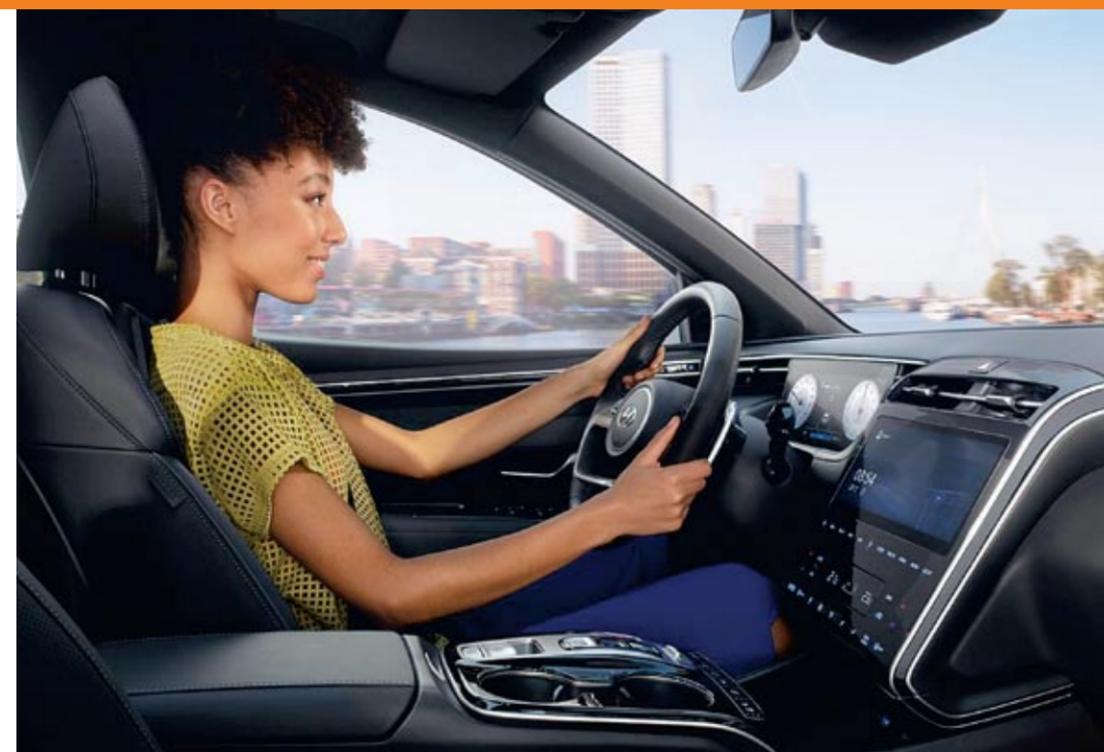
Cinco años con kilometraje ilimitado.
www.hyundai.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
27.955 EUROS



A LA VANGUARDIA EL TUCSON ACOGE LA TECNOLOGÍA MÁS AVANZADA DE HYUNDAI, OFRECIENDO UNA COMPLETA EXPERIENCIA DIGITAL



◀ El interior cuida al máximo cada detalle y ofrece un diseño vanguardista, con dos grandes pantallas de 10,25" integradas en el salpicadero. La central para el infotainment, desde donde se controlan las diferentes funciones de conectividad, permitiendo replicar las aplicaciones del smartphone.

Conexión total

La conectividad es uno de los pilares principales sobre los que Hyundai ha ido cimentando la evolución de sus coches hacia un nuevo futuro más tecnológico. Alcanza la máxima expresión en el Nuevo Tucson, que ofrece una experiencia digital vanguardista.

Uno de los ejes principales sobre los que gira el desarrollo del automóvil actual es la conectividad, seña de identidad en el Tucson, en el que ha alcanzado un altísimo desarrollo. Refleja la evolución

que ha llevado a cabo Hyundai en este apartado, que la convierte en una marca de vanguardia.

La conectividad va de la mano de la evolución del automóvil en los tiempos

actuales, implementando los últimos desarrollos para aplicarlos con las nuevas tecnologías. Un camino hacia el futuro del automóvil desde el presente que Hyundai tiene en su hoja de ruta, permitiendo conectarse a teléfonos inteligentes y a la red satelital para ofrecer la experiencia digital más avanzada. De esta manera pone al alcance de sus clientes un amplio abanico de funciones para llevar la experiencia de conducción a un nivel superior y más seguro. Y permitir el acceso a comunicarse con los demás conductores, automóviles e infraestructuras.

El Nuevo Hyundai Tucson es compatible con los sistemas operativos Apple Car-

Play y Android Auto, que te permiten conectar tu smartphone y acceder a tus aplicaciones replicándolas en la pantalla táctil. Además, el sistema Display Audio permite la conexión sin necesidad de utilizar cable. Aunque además dispone de dos puertos USB delante y otros dos detrás, así como entradas AUX-in, para poder conectar smartphone y otros dispositivos móviles.

El Nuevo Tucson ofrece un diseño exterior vanguardista que se refleja también en su interior, disponiendo de una consola completamente digital que acoge dos grandes pantallas de 10,25 pulgadas. Por un lado la instrumentación y por otro la pantalla para aglutinar todas las funciones del sistema de información y entretenimiento AVN (Audio Video Navigation). Esta permite controlar todas las

funciones de conectividad directamente a través de un menú bien estructurado y de rápido acceso, permitiendo además replicar las funciones de nuestro smartphone como hemos indicado. O a través del comando de voz que activamos desde el volante. Asimismo, los clientes del Nuevo Tucson se benefician de las funciones de co-

che conectado incluidas en la aplicación BlueLink® de última generación de Hyundai, que incluye una amplia gama de funciones para hacer los viajes más cómodos y divertidos.

El sistema de navegación es preciso y rápido, con mapas muy claros. Para conseguir esa alta fiabilidad, las rutas conectadas no se cal-

culan utilizando el procesador del navegador, sino a través de un potente servidor de la nube de Hyundai. Permite disfrutar de previsiones de tráfico y tiempos de llegada precisos y de cálculos de ruta muy fiables. Además, el sistema de navegación incluye una suscripción gratuita de cinco años a los servicios LIVE de Hyundai.

POR FUERA Y POR DENTRO

El vanguardista diseño exterior en el Tucson tiene continuidad en un interior moderno y conectado, con las dos amplias pantallas de 10,25" focalizando la avanzada experiencia digital que ofrece a conductor y ocupantes.



CONEXIÓN INALÁMBRICA

El Hyundai Tucson permite conectar su sistema operativo Apple CarPlay o Android Auto, sin cable para operar desde la pantalla central. Pero también dispone de dos puertos USB delante y otros dos para las plazas traseras. También el smartphone se puede programar para abrir las puertas sin necesidad de utilizar la llave.





TODOS LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN TIENEN ETIQUETA ECO GRACIAS A LA TECNOLOGÍA MILD HYBRID, Y LOS PHEV LLEVAN LA O

El Q5 de Audi estrena una versión Sportback para los que buscan todo en un solo SUV: deportividad, funcionalidad, rendimiento, dinamismo, eficiencia o tecnología. Aquí lo tienen.



Todo en uno

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Audi completa la familia del Q5 con una versión de corte más deportivo y dinámico, el Q5 Sportback, con el que abre el abanico de clientes, pues combina espacio interior y habitabilidad, acabados de categoría, tecnología de vanguardia, propulsores de alto rendimiento y máxima y eficiencia con una imagen más deportiva y joven que el Q5.

Misma plataforma, misma tecnología, mismos motores; todo es igual salvo el envoltorio, más llamativo por su aspecto coupé con una trasera con un diseño distintivo y por la marcada línea descendente del techo le otorgan un aspecto muy dinámico. Y sin comprometer en ningún momento la habitabilidad o el espacio interior por las formas de la carrocería. En la parte trasera la altura al techo no parece tener merma y el maletero pierde 40 litros de los 550 litros de capacidad del Audi Q5. Además, dispone en op-



▲ Los pilotos con tecnología Oled unidos por un listón cromado le dan un aire diferente. El spoiler y el difusor que rematan la trasera.

ción de una banqueta trasera deslizante que permite modular el espacio.

El salpicadero destaca por

la gran pantalla flotante central de 10,1 pulgadas que controla todas las funciones y en el cuadro de instrumentos, el

PRECIO		DESDE 55.810 €
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 35 g/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Calidad de acabados. Comportamiento dinámico. Espacio interior. Rendimiento.	Precio elevado. Plaza central trasera. Capacidad de maletero en versiones PHEV.	

Audi Virtual Cockpit de 12,3 pulgadas configurable. Pocos cambios, por tanto en el interior respecto al Audi Q5. Y tampoco en calidad de acabados, materiales o ergonomía. Tampoco hay variación en el estilo exterior más allá de sus formas de coupé; y en dimensiones es solo 7 milímetros más largo, dos más bajo y ofrece la misma anchura.

Lo mismo se puede decir que una gama mecánica con similares ingredientes: dos motores diésel –de 163 CV y 204 CV–, un gasolina –265 CV– y dos híbridos enchufables –299 CV y 367 CV–. Un abanico de opciones que aún tiene un remate final en forma de Audi SQ5 Sportback, la versión más deportiva y tope de gama que cuenta con el motor 3.0 V6 TDI de 341 caballos. Una gama que brilla por prestaciones y eficiencia y que gracias a la tecnología Mild Hybrid en la versiones de combustión logra la etiqueta ECO de la DGT, mientras que los híbridos enchufables consiguen la 0 gracias a los 62 kilómetros de autonomía eléctrica que homologan.

Además, el comportamiento dinámico se remata con una serie de elementos que con-

tribuyen al mayor dinamismo. Por ejemplo, cuenta con suspensión deportiva de serie y también puede equipar una suspensión con control de amortiguación o una suspensión neumática adaptativa que puede ajustar la altura de la carrocería elevándola hasta 45 mm al circular por pistas o caminos o rebajándola 15 mm para circular por autovías. La caja de cambios es la S tronic de doble embrague que brilla por su rapidez de respuesta, suavidad y contundencia.

Todo esto se refleja en nuestro recorrido, primero



▲ Acabados impecables, excelente ergonomía y calidad de materiales. El salpicadero, con pantalla táctil central de 10,1 pulgadas. Y el cuadro es digital de 12,3 pulgadas. El cambio, automático s tronic de 7 marchas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	50 TFSIE	55 TFSIE
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.984	1.984
Potencia máxima/rpm	265/5.250-6.500	265/5.250-6.500
Par máximo/rpm	37,7/1.600-4.500	37,7/1.600-4.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	105 kW	105 kW
Par	350 Nm	350 Nm
Pot. máx. total	299 CV	367 CV
Par máx. total	450 Nm	500 Nm
Tracción	Quattro	Quattro
Caja de cambios	Autom. 7 vel.	Autom. 7 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	2.150	2.150
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.689/1.893/1.659	4.689/1.893/1.659
Maletero (l)	455/1.365	455/1.365
Capacidad del depósito (l)	54	54
Tipo de batería	Ion litio	Ion litio
Capacidad de la batería	17,9 kW/h	17,9 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	6,1	5,3
Velocidad máx. (km/h)	239	239
Vel. máx. en eléctrico	N.D.	N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	1,5	1,6
Emisiones CO ₂	35 g/km	38 g/km
Alcance en eléctrico (km)	62	62
Tiempo de recarga	2,5 h a 7,4 kW	2,5 h a 7,4 kW
Precios desde... (euros)	66.810	73.210

FICHA TÉCNICA

MOTOR	45 TFSI	35 TDI	40 TDI	SQ5
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.968	1.968	2.967
Potencia máxima/rpm	265/5.250-6.500	163/3.250-4.200	204/3.800-4.200	341/3.800-3.950
Par máximo/rpm	37,7/1.600-4.500	37,7/1.500-3.000	40,8/1.750-3.250	40,8/1.750-3.250
Tracción	Quattro	Delantera	Quattro	Quattro
Caja de cambios	Autom. 7 vel.	Autom. 7 vel.	Autom. 7 vel.	Autom. 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/65 R17	235/65 R17	235/65 R17	255/45 R20
Peso (kg)	1.850	1.830	1.900	2.085
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.689/1.893/1.635	4.689/1.893/1.635	4.689/1.893/1.635	4.689/1.893/1.635
Volumen maletero (l)	510/1.480	510/1.480	510/1.480	510/1.480
Capacidad depósito (l)	65	65	65	70
De 0 a 100 km/h (s)	6,1	9,0	7,6	5,1
Velocidad máx. (km/h)	240	213	222	250
Consumo mixto (l/100 km)	8,4	5,6	6,3	8,2
Emisiones CO ₂ (g/km)	191	148	165	214
Precios desde... (euros)	67.500	55.810	60.320	83.330



▲ En el interior las líneas coupé del exterior no comprometen la habitabilidad trasera. Los asientos ofrecen un elevado confort.



con el 40 TDI en el que el coche demuestra sus virtudes como coche familiar y gran rodador. Con una rápida respuesta, empuja con decisión y progresividad. En las curvas se aprecia su volumen y peso, pero su agilidad es destacable. Los frenos y la dirección son magníficos y el recorrido de apenas 70 kilómetros se nos hace corto. El trayecto de vuelta, con el 45 TFSI de 265 caballos nos brinda la misma progresividad, la misma contundencia... y mucho más carácter. Un motor más picante que rebusca en el lado más deportivo del Q5 Sportback. Gracias a él, los adelantamientos son instantáneos y la agilidad aún mayor que en

el TDI. Y todavía por encima podemos disponer de versiones más potentes, tanto en los híbridos enchufables TFSIE como en el imponente SQ5. Eso nos da idea de lo que está preparado para ofrecer este Sportback. Disponible en tres niveles –Advanced, S line y Black Line–, los precios son unos 3.000 euros superiores a los del Q5 normal: desde 55.810 euros para el Q5 Sportback 35 TDI. Precios elevados pero con equipamientos completos –y una lista interminable de alternativas para crear el coche a tu medida– que ya han hecho que el 43 por ciento de los pedidos del Q5 sean de esta versión Sportback.



DIÉSEL POWER EL GLADIATOR ATERRIZA EN EUROPA CON LA MECÁNICA V6 3.3 MULTIJET DIÉSEL DE 264 CV COMO ÚNICA OPCIÓN



▲ El interior presenta unos acabados de calidad, con una pantalla central de 7 u 8,4 pulgadas compatible con Apple CarPlay y Android Auto. En la zona inferior tenemos la palanca de selección de tracción.

A la americana...

Parece que Jeep apuesta fuerte en Europa por este nuevo Gladiator, una versión pick-up de su Wrangler que llega al Viejo Continente con un motor V6 3.0 Multijet diésel bajo el capó con 264 CV, tracción 4x4 Selec-Trac y un diseño a la americana.

Santiago Casero | scasero@motor16.com

Poca costumbre de pick-up tenemos en Europa, pero esto no parece haber impedido a Jeep traernos su nuevo Gladiator. Y es que estamos ante una versión 'camioneta' de su exitoso Wrangler, aunque este Gladiator, sepan, ha sido diseñado desde cero como pick-up.

Pero entremos en materia y hagámoslo con lo más obvio como primer punto: su diseño. Es cierto que si te lo encuentras de frente no serás el primer ni el último que lo confunda con su hermano el Wrangler, pero en cuanto lo empiezas a rodear (y te va a llevar un rato... por que mide 5,59 metros de largo) te das cuenta de que



◀ La caja, que mide 153 centímetros de longitud, está recubierta y ofrece tres tapas opcionales para proteger nuestra carga.

PRECIO		73.300 €
EMISIONES DE CO ₂ : 248 GR/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
 Capacidad off-road. Calidad general. Confort. Buena potencia y tracción. Diseño Jeep.	 El precio de partida es muy elevado. El radio de giro es enorme. Ruido a altas velocidades.	

tienes ante ti a un monstruo 4x4 con caja trasera. Dicha caja es precisamente lo que marca las diferencias, pues en un Wrangler apenas podemos contar con maletero si decidimos llevar a pasajeros en la zona posterior. Ahora bien, con el Gladiator, tenemos la caja de 153 centímetros para cargar a placer hasta 565 kilos de carga útil. También podremos remolcar pesos de hasta 2.721 kilogramos, por lo que tenemos un titán a nuestro servicio.

En España, el Gladiator está disponible en el acabado Overland, aunque también podremos hacernos con una exclusiva versión Launch Edition durante la fase de lanzamiento.

Pero volvamos a su diseño. Nada más verlo sabes que estás ante un Jeep, en lo que tiene buena parte de culpa su, ya clásica, parrilla de siete ranuras. Tan reconocible creen que es este frontal, que han decidido prescindir del emblema de Jeep en la zona delantera.

Por lo demás, mantiene el espíritu del Wrangler, con ese afán por mezclar la diversión y la capacidad off-road con ese sentimiento de aventura y libertad que le otorgan sus puertas o techo desmontables. Sin embargo, hay algo que perturbará seguro a más de uno en nuestro país: ¿cómo voy a dejar mis cosas en esta caja al aire libre sin que pase un listo y se lleve mis pertenencias más sagradas? Pues bien,



▲ De momento solo están disponibles en el acabado Overland (73.300 €) y Launch Edition (78.800 €), con una única opción mecánica: un V6 3.3 Multijet diésel de 264 CV de potencia.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	V6 MJET
Disposición	De. longitudinal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.987
Potencia máxima/rpm	264 CV/3.600
Par máximo/rpm	600 Nm/1.400
Tracción	Trasera o total
Caja de cambios	Automát. 8 vel
Frenos del./tras.	Disc./Disc
Neumáticos	255/70 R18
Peso (kg)	2.403
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.591/1.894/1.843
Volumen maletero (l)	n.d
Capacidad depósito (l)	71
De 0 a 100 km/h (s)	8,6
Velocidad máx. (km/h)	177
Consumo mixto (l/100 km)	9,5
Emisiones CO ₂ (g/km)	248
Precios desde... (euros)	73.300

Jeep ofrece tapas opcionales para cubrir la sección: enrollable, blanda y rígida de tres paneles ¡Apañado!

La prueba a la que sometimos al Gladiator fue puramente off-road, pues estamos ante una criatura que pasará por donde le digamos. Duró unos 25 minutos y vimos de lo que es capaz este salvaje 4x4; con su sistema de tracción integral compuesto por 4 modos: 2H (tracción a dos ruedas), 4H (tracción a las cuatro permanente), 4H Part-Time (tracción a las cuatro temporal) y 4L (reductora). Gracias a esto, a su diferencial de deslizamiento limitado Trac-Lok de serie, a sus ángulos de ataque, ventral y salida de 41, 18,4 y 25 grados respectivamente y a su altura libre al suelo de 25,3 centímetros, el Gladiator libra obstáculos con una facilidad pasmosa, sobre todo para su tamaño.

A esto ayuda su mejorado motor V6 3.3 Multijet, un propulsor diésel que gene-

ra 264 CV de potencia y 600 Nm de par y que se asocia a una transmisión automática de ocho velocidades.

Por último, el interior del Gladiator es completamente lavable y cuenta con una pantalla central de 7 u 8,4 pulgadas compatible con Apple CarPlay y Android Auto. Asimismo, dispone de un sistema de sonido Alpine con 9 altavoces, subwoofer y un altavoz inalámbrico Bluetooth extraíble tras los asientos traseros.



Pintando el futuro

Mercedes sigue marcando con paso firme su entrada en la nueva era de la electromovilidad, lanzando su primer SUV compacto eléctrico. Un modelo que llega en esta versión 250 que hemos podido conducir de nuevo, con un precio desde 49.900 euros.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

El pasado mes de enero fuimos uno de los medios especializados en subírnos al nuevo Mercedes EQA, el tercer modelo eléctrico de la marca de la nueva era, y el primer SUV compacto. Aho-

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	250
Potencia máxima	140 kW (190 CV)
Par máximo	375 Nm (38,3 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso en vacío (kg)	2.040
La./An./Al. (mm)	4.463/1.834/1.620
Maletero (l)	340
Neumáticos	235/55 R18
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	66,5 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Vel. máxima (km/h)	160
Consumo mixto (kWh/km)	17,9
Emissiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	424
Alcance máximo urbano WLTP (km)	485
Cargador a bordo	11 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	54' (a 11 kW) 30' (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	49.900

ra, coincidiendo con el lanzamiento en España, hemos podido conducirlo de nuevo para corroborar las primeras sensaciones.

El EQA mide 4,46 m de largo, 1,84 m de ancho y 1,62 m de alto, con una amplia distancia entre ejes de 2,73 m. Espacio que aprovecha para ubicar la batería, de iones de litio, integrada como elemento estructural en un doble piso.

También se ha aprovechado para configurar un amplio interior, con mucho espacio tanto delante como en las plazas traseras abatibles (en proporción 40:20:40). Aunque no tanto en el maletero, con un piso muy alto, cubicando 340 litros (como referencia, el GLA ofrece entre 385 y 435 l, según el tipo de motorización). Un habitáculo excelentemente rematado, con muy buena calidad de materiales y un ambiente moderno y refinado, muy 'electrificado'. Para ello dispone de numerosos com-

ponentes diseñados para acentuar su imagen en este aspecto, que en función del equipamiento utiliza elementos retroiluminados o elementos decorativos de color oro rosa en los difusores de ventilación, los asientos y la llave del vehículo. Y con las dos llamativas pantallas flotantes digitales 'Mercedes', unidas, de 10,25 pulgadas cada una.

La información que ofrecen, sobre cuatro presentaciones diferentes según el modo elegido, es muy completa. De forma clara y directa te muestran los datos

habituales en la pantalla de la instrumentación, incluyendo los necesarios para gestionar la batería, optimizando al máximo la conducción. Mientras que en la pantalla central, incluido en el menú para el infotainment, puedes programar la recarga o controlar entre otros el asistente de navegación Electric Intelligence. Este permite calcular la ruta más rápida y eficiente, además de tener en cuenta los puntos de recarga y el radio de acción con el nivel de la batería disponible.

La batería se puede re-

cargar en 5:45 horas en un wallbox (22 kW), que Mercedes instala de manera gratuita con la adquisición del coche. Admite cargas de hasta 100 kW (el cargador de a bordo es de 11 kW), aspecto que le permite almacenar hasta un 80 por ciento de su capacidad en sólo 30 minutos. La batería tiene una garantía de 8 años o 160.000 kilómetros.

El motor más modesto de la gama EQA es este del 250 (se han puesto a la venta el 300 4M y el 350 4M, con 228 y 292 CV respectivamente y ambos con tracción total,

que llegarán más adelante), un propulsor eléctrico asíncrono delantero transversal que rinde 140 kW (190 CV), asociado a un cambio automático monomarcha. Y está alimentado por una batería con una capacidad de 66,5 kWh, homologando una autonomía de hasta 426 km (WLTP). Muestra una capacidad de aceleración inmediata, constante y suficientemente contundente hasta alcanzar la velocidad

▲▲ Compactas dimensiones para el SUV de acceso a la gama eléctrica, que mide solo cinco cm más que el GLA.

punta (160 km/h). Y con un silencio total, en un interior muy bien aislado, mostrando la atención puesta en este apartado, con un elevado compromiso de confort.

Homologa un consumo me-

◀ Excelentes materiales y ajustes, en un ambiente vanguardista y refinado, con el protagonismo de la doble pantalla digital.

dio de 17,7 kWh/100, del que en carretera nos alejamos bastante en los perfiles Comfort y Sport. En nuestro contacto nos movimos en torno a los 27

kWh, mientras en modo Eco y realizando una conducción eficiente al máximo, hicimos un consumo de 21,7 kWh/100 km. Esto se traduce en una autonomía real de 340-360 km, que en ciudad estará por encima de los 400 km.

PRECIO	49.900 €
EMISIONES DE CO ₂ : 0 GR/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> Calidad de rodadura. Terminación interior. Habitabilidad. Numerosos asistentes. 	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> Volumen de maletero limitado en referencia a otros SUV compactos. Peso elevado.



ATRATIVO EL NUEVO KANGOO OFRECE UNA IMAGEN MÁS 'ROTUNDA' Y RESULTA MÁS AVANZADO

El salto cualitativo dado por el nuevo Kangoo le acerca más que nunca a un turismo en aspectos como el confort, la seguridad, la dinámica o la conectividad. Pero que nadie se alarme porque sigue ofreciendo un espacio interior y una versatilidad de uso que abruman.



▲ El acceso es muy bueno por la apertura de 90 grados de las puertas delanteras y la condición deslizante de las traseras.



▲ El Traffic SpaceClass está orientado al transporte VIP de personas. Debajo el nuevo Express Furgón.

RENAULT TRAFIC Y EXPRESS FURGÓN Transportar personas o cosas

El transporte de personas tiene su máxima expresión en el Traffic Combi y su variante SpaceClass, destinada a clientes VIP. Con hasta nueve plazas, han renovado ligeramente su diseño, remodelado el interior, incrementado su dotación en materia de seguridad y conectividad, y aumentado la eficiencia de sus motores, todos ellos diésel, con 110, 150 y 170 CV. Además, Renault introduce en su gama comercial el nuevo Express Furgón, modelo que se sitúa un escalón por debajo del Kangoo Furgón en tamaño. Mide 4,39 metros, presenta una puerta trasera deslizante y ofrece un volumen de carga de hasta 3,7 m³ o 780 kilos de carga útil. Tremendamente ágil en el ámbito urbano, no renuncia a una completa dotación y dispone de un motor de gasolina TCe de 100 CV y dos turbodiésel dCi, con 75 y 95 CV, respectivamente.

Valgo para todo

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Kangoo es un 'polivalente' de éxito desde que en 1997 viera la luz. Ahora se presenta nuevo de arriba a abajo. No son negociables los valores de siempre en cuanto a habitabilidad o versatilidad, pero sí que recibe un fuerte impulso en aspectos como la seguridad, la conectividad, el confort o la eficiencia.

Su atractivo físico es más evidente, con un gran equilibrio entre un comercial ligero con guiños de SUV y de familiar. Una mezcla que le da más prestancia y huye de las formas 'cuadradas'. La superficie acristalada es más amplia, los faros son Full LED, las puertas traseras siguen apostando por apertura deslizante, contempla llantas de hasta 17 pulgadas y una nueva paleta de colores.

También el interior se destaca de un comercial al uso. La presentación y calidad nada tienen que envidiar a la de un turismo. A finales de año dispondrá de un cuadro de mandos digital y personalizable, y desde este momento



▲ El interior es muy similar al de un turismo por calidad y ergonomía, pero resulta más funcional.

el volante ya se regula en profundidad, los asientos son más confortables y están calefactados, el climatizador es bizona

y cuenta con salidas de aire en las plazas traseras. Además, se ha mejorado la insonorización al montar cristales más gruesos y presume de tres anclajes Isofix.

El enorme portón trasero –se puede optar por una doble puerta acristalada para un uso más profesional– da paso a un maletero que oscila entre 775 y 3.500 litros, ideales para la familia, el ocio o el trabajo en un uso mixto.

La gama de motores contempla una versión de gasolina 1.3 TCe de 130 CV y tres turbodiésel, con 75, 95 y 115 CV. Este último y la opción de una transmisión automática EDC7 llegarán meses más tarde. También habrá por pri-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 130	BLUE DCI 75	BLUE DCI 95	BLUE DCI 115
Disposición	Delan. transversal	Delan. transversal	Delan. transversal	Delan. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.333	1.461	1.461	1.461
Potencia máxima (CV)/rpm	130 / 4.500	75 / 3.500-3.750	95 / 3.000-3.750	115 / 3.750
Par máximo (mkg)/rpm	24,5 / 1.500	23,5 / 1.750-2.000	26,5 / 1.750-2.000	27,6 / 1.750-2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 o Aut. 7	Manual, 6 vel.	Manual 6 o Aut. 7	Manual 6 o Aut. 7
Frenos delanteros/traseros	Discos ven./Tambor	Discos ven./Tambor	Discos ven./Tambor	Discos ven./Tambor
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.475	1.577	1.577	1.577
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.486/1.919/1.838	4.486/1.919/1.838	4.486/1.919/1.838	4.486/1.919/1.838
Volumen maletero (l)	775/3.500	775/3.500	775/3.500	775/3.500
Capacidad depósito (l)	54	54	54	54
De 0 a 100 km/h (s)	12,8	19,2	15,1	12,0
Velocidad máxima (km/h)	183	151	164	175
Consumo mixto (l/100 km)	6,6	5,4	5,4	5,4
Emissiones CO ₂ (g/km)	149	141	142	143
Precios desde... (euros)	24.094	23.471	24.037	N.D.



▲ El diseño es mucho más aparente y el interior resulta más que generoso por espacio y modularidad. Su versatilidad es tremenda.

mera vez una variante exclusivamente eléctrica en el Combi. Tendrá 75 kW (102 CV) y una batería de 44 kWh. En 2022 se lanzará una versión con carrocería larga.

lo en caso de fuerte viento lateral. Asimismo contempla la función de antipatinado Extended Grip con neumáticos M+S para superar superficies como nieve, barro, arena...

Por último, la conectividad se refuerza con detalles como el sistema Renault EASY LINK 8, con replicación del móvil en el vehículo y compatible con Android Auto y Apple CarPlay.

Tuvimos ocasión de probar la versión de gasolina. Nos ha sorprendido por su suavidad en marcha, el buen tacto del cambio manual de seis relaciones y el de la dirección, y su increíble espacio interior. El ruido aerodinámico es más evidente a elevada velocidad, pero incluso su dinámica se asemeja ya muy mucho a la de un turismo. Ideal para compartir en familia o practicar la actividad de ocio favorita.



La seguridad se incrementa con 14 ayudas a la conducción de serie, entre ellas una frenada activa de emergencia, control del ángulo muerto, mantenimiento de carril, reconocimiento de señales, alerta de fatiga del conductor o la estabilización del vehículo.

GAMA R LA MÁS EXTENSA DE LA HISTORIA, CON SIETE MODELOS CUANDO LLEGUE EL GOLF VARIANT



HISTORIA GAMA R
Todo comenzó con el Golf R32

La deportividad siempre ha sido una constante en Volkswagen en modelos como el Golf, con sus 8 generaciones del GTI o el Golf Rallye como punto de partida. Sin embargo, fue en 2002 cuando llegó el primer capítulo de la saga R. El Golf R32 tomaba como base la cuarta generación de este modelo y el departamento de competición Motorsport lo transformó para la ocasión. Montaba un propulsor 3.2 V6 de 241 CV y tracción total tipo Haldex. Tres años después llegó la segunda generación R32, ya con 250 CV, que se incrementaron hasta los 270 cuando en 2009 se lanzó la tercera entrega del Golf R. La cuarta se lanzó en 2013, con hasta 310 CV, y vino acompañada de una coqueta versión Cabrio, la primera y única, que rendía 265 CV y vigente hasta 2016. También fue el momento del debut del Golf Variante R de 310 CV. Pero la gama R no es sólo Golf. También han existido modelos emblemáticos, como el Passat R36 (2002) con 300 CV, el Touareg R50 (2007) con 350 CV o el atractivo Scirocco R (2009) con hasta 280 CV.



A galope tendido

Quando Volkswagen traslada su experiencia en el mundo de la competición a los modelos de calle pasan cosas como esta completa y deportiva gama R, con hasta siete representantes y un sello cada vez más premium y exclusivo. Los probamos en circuito.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

No todos los días tenemos ocasión de probar sin límites una amplia gama de modelos deportivos en un circuito de velocidad. Lo hemos hecho con la familia R de Volkswagen, la más extensa de la historia con hasta siete vehículos diferentes.

Actualmente la gama R salpica a Golf, Tiguan, T-ROC, Arteon, Arteon Shooting Brake, Touareg y al Golf Variant que llegará en los próximos meses. Todos ellos comparten la plataforma MQB, motor turboalimentado 2.0 TSI, tracción total 4Motion y caja DSG. Bueno todos menos el más sofisticado y 'grandullón' -ver información adjunta del Touareg-.

El bloque 2.0 TSI entrega 320 CV y 420 Nm de par máximo, a excepción del T-ROC, que reduce ligeramente los números hasta 300 CV y 400 Nm, respectivamente.

El Golf R siempre ha sido

la niña bonita de la familia. Fue el primero y siempre ha gozado de cierto favoritismo a la hora de introducir novedades dinámicas. También en esta quinta entrega. La tracción total se denomina en este caso R-Performance Torque Vectoring, y es capaz de controlar de manera inde-

pendiente la entrega de potencia que envía a cada rueda trasera. Y en zonas con curvas este elemento electromecánico, que presenta dos embragues multidisco, es capaz de enviar hasta el 100 por 100 del par a una sola rueda.

No hace falta decir que esto se traduce en un compor-

tamiento mucho más ágil a la hora de negociar zonas sinuosas. Entre otras cosas porque también está conectada con el bloqueo electrónico del diferencial XDS y con la suspensión adaptativa DCC, ambos de serie.

Además, con el paquete R-Performance (opcional), a los modos de conducción Comfort, Sport, Race e Individual, añade otros dos específicos: Drift y Special.

El primero permite enviar toda la fuerza al eje trasero con el objetivo de provocar el sobreviraje. El segundo suaviza el tarado de la suspensión adaptativa para optimizar el contacto de la ruedas con el suelo cuando el firme es irregular. Además, si cambiamos de manera secuencial, aguanta hasta el corte sin saltar de relación.

En el circuito del Jarama debutamos con el Golf R. No conseguimos alcanzar los 270 km/h de velocidad máxima que alcanza con el paquete R



El Touareg R es un vehículo especial, ya que se trata de la única opción híbrida enchufable dentro de la gama R de Volkswagen. La potencia total del sistema es de 462 CV, el cambio es Tiptronic y puede circular hasta 47 kilómetros de manera exclusivamente eléctrica. Por eso es el único que porta la etiqueta 0 emisiones. Lógicamente no es tan ágil como sus hermanos, pero sí muy prestacional. Su precio es de 95.840 euros.



◀ El Golf es la niña bonita de la gama R. Estrena nuevas funciones en el cuadro de mandos digital, ahorra peso con el escape Akrapovic e incrementa el tamaño de los discos de freno, entre otras mejoras.

Performance (se limita a 250 si no se monta esta opción), ni cubrir el 0-100 en 4,6 segundos gracias a la función Launch Control porque partíamos desde el pit line. Sin embargo, sí que pudimos dis-

frutar del empuje y extraordinario comportamiento sobre el trazado madrileño. La dirección progresiva está realmente bien calibrada, el control de estabilidad nos permite seleccionar un mo-

do deportivo o desconectarlo directamente, y con el modo Race vuela literalmente y se convierte en una tabla, sin balanceos de la carrocería. Cuesta 53.565 euros.

Si el Golf marca el equilibrio, el T-ROC R nos parece el modelo más divertido, pese a su menor potencia y condición SUV, porque se muestra noble, predecible y juguetón a la vez. Su precio: 51.615 euros.

La mayor sorpresa nos la dio el Tiguan R (64.920

euros), sencillamente porque no esperábamos un talante tan deportivo y un paso por curva tan eficaz con su silueta y ya considerable tamaño. También el Arteon R (66.720 euros y 66.915 el Shooting Brake) sorprende por sus maneras y rendimiento, también por debajo de los 5 segundos en el 0-100 km/h, aunque en este caso los neumáticos, después de 15 vueltas al trazado, comenzaban a dar síntomas de desgaste.

GAMA VOLKSWAGEN R

Golf R	Tiguan R	Arteon R Arteon Shooting Brake R	Touareg R	T-Roc R
Potencia 320 CV	Potencia 320 CV	Potencia 320 CV	Potencia 462 CV	Potencia 300 CV
Par motor 420 Nm	Par motor 420 Nm	Par motor 420 Nm	Par motor 700 Nm	Par motor 400 Nm
0 a 100 km/h 4,7 segs	0 a 100 km/h 4,9 segs	0 a 100 km/h 4,9 segs	0 a 100 km/h 4,7 segs	0 a 100 km/h 4,8 segs
Motor 2.0 TSI 4MOTION DSG 7 velocidades	Motor 2.0 TSI 4MOTION DSG 7 velocidades	Motor 2.0 TSI 4MOTION DSG 7 velocidades	Motor V6 3.0 TSI de 340CV + Motor eléctrico de 136 CV Tiptronic 8 velocidades 4Motion	Motor 2.0 TSI 4MOTION DSG 7 velocidades

DESDE 179 EUROS AL MES PUEDES ACCEDER A LA EFICIENTE GAMA '0 EMISIONES' DE PEUGEOT

Libres de humos



Peugeot cuenta con una completa gama de vehículos '0 emisiones' capaz de ajustarse a cualquier necesidad, porque abarca desde los electrizantes e-208 a los poderosos 508 PSE. Pero entre medias encuentras los e-2008, 508 Hybrid, 3008 Hybrid... Y lo que llegará.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

El Acuerdo de París firmado en 2015 recogía una normativa que exige a los fabricantes de automóviles a ofrecer una media máxima de 95 g/km de CO₂ en su gama. Entró en vigor el pasado 2020 y obligó a todas las marcas a fijarse un objetivo en el horizonte: la electrificación.

Peugeot se adapta a esta normativa con un sobresaliente, porque ya contempla cinco modelos '0 emisiones' en su actual gama de turismos, los cuales cumplen con nota las exigencias de cualquier cliente.

Quienes tengan en mente un utilitario de lo más respetuoso con el medio ambiente pueden apostar por su e-208,

una versión que mantiene la amplitud y funcionalidad de cualquier otro 208, pero escondiendo una mecánica eléctrica con 100 kW -136 CV- y un paquete de baterías de 50 kWh, las cuales se traducen en una autonomía media en ciclo WLTP de 340 kilómetros.

Veinte menos son los que firma el e-2008, que es más

corpulento que su hermano pequeño, lo que se traduce en un habitáculo más espacioso y funcional.

Mecánicamente hereda los componentes del e-208, con unas baterías que admiten recargas rápidas hasta 100 kW, de forma que en 30 minutos recuperan el 80% de su capacidad. Ese tiempo escala a 15 horas -hasta el 100%- en el

▶ Desde 179 euros al mes puedes hacerte con un e-208, cuyas baterías con 50 kWh se traducen en 340 km de autonomía.



▶ Las diferentes pantallas interiores nos informan del estado de su mecánica eléctrica en todo momento.



◀▶ Con la adquisición de un modelo Hybrid de Peugeot, la firma francesa instala un wallbox de forma gratuita. Los 508 se ofrecen con tracción delantera y con 225 CV.



wallbox que te instala de forma gratuita la firma francesa en casa.

Aquellos clientes que valoren la eficiencia, pero sin restricciones de ningún tipo podrán apostar por las mecá-

nicas Hybrid, disponibles en 508, 508 SW y 3008.

Todos ellos combinan un corazón 1.6 PureTech, un motor eléctrico, un cambio automático EAT8 y un paquete de baterías con 11,8 kWh de ca-

▶ Este LED azul delata a los Hybrid de Peugeot cuando circulan en modo EV. Los 3008 los hay con 225 o 300 CV.



▶ PSE retoca la imagen, el motor y la puesta a punto de estos deportivos 508, que ofrecen brillantes prestaciones.



508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED El más de todo

Peugeot Sport Engineered, firma el modelo de calle más potente, más rápido y más caro jamás creado en los 211 años de historia de la casa francesa.

Hablamos de este 508 PSE, disponible con sus dos carrocerías, que tienen como nexo de unión una avanzada mecánica híbrida enchufable compuesta por un 1.6 PureTech -200 CV- y dos motores eléctricos -110 CV el delantero y 113 CV el trasero-, que dan como resultado un total de 360 CV, enviados al asfalto por medio de su sistema de tracción a las cuatro ruedas. Gracias a ello son capaces de acelerar de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos y alcanzan una velocidad máxima de 250 km/h. Todo ello combinado con un consumo medio de 2,0 l/100 km y emisiones de 46 g/km de CO₂.

Su batería con 11,8 kWh se traduce en 42 kilómetros de autonomía eléctrica, consiguiendo la etiqueta '0 emisiones', pero tienen un precio de partida de 64.200 euros.

pacidad en 508 y 13,2 kWh en 3008. Gracias a esa batería de iones de litio, cualquiera de ellos firma una autonomía en modo eléctrico más que suficiente para conseguir el distintivo '0 emisiones' de la DGT -oscila entre los 42 kilómetros de un 508 SW PSE 360 y los 59 de un 3008 Hybrid 300-, pero cuando estas baterías se agotan, los híbridos enchufables de Peugeot funcionan como eficientes híbridos 'a secas' capaces de llevarte a cualquier parte del planeta sin agobios.

Esta combinación mecánica proporciona un total de 225 CV de potencia, de forma que cualquiera de ellos presume de sensacionales prestaciones, combinadas con consumos medios en ciclo WLTP que oscilan entre 1,3 y 2,0 l/100 km.

Peugeot facilita al máximo dar el paso a estos Hybrid, porque instala en los domicilios o garajes de sus pro-

pietarios un punto de carga gratuito, en los que sus baterías apenas requieren 1 hora y 45 minutos para alcanzar el máximo.

Mención especial tienen los 3008 Hybrid 300, porque estos añaden un segundo motor eléctrico en el eje posterior, de forma que son los únicos que ofrecen un sistema de tracción a las cuatro ruedas del tipo 'by wire'. Además, su potencia escala de 225 a 300 CV, de forma que presumen de acelerar de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos, alcanzando los 235 km/h de velocidad punta y firmando un gasto medio de apenas 1,3 l/100 km.

Otra de las ventajas de esta eficiente gama '0 emisiones' de Peugeot, es que cualquiera de ellos puede acogerse al Plan Moves III, que se traduce en un ahorro de hasta 7.000 euros en eléctricos y de hasta 5.000 euros en sus híbridos enchufables.

Italia y China se dan la mano

Silk EV, una compañía internacional de ingeniería y diseño con sede en Italia; y FAW, el fabricante de automóviles más grande de China, se unen para formar una alianza que traerá una serie de vehículos de lujo, deportivos y futuristas, tanto a China como a otros mercados globales, bajo la marca Hongqi y con el S9 como primer protagonista.



▲ Solo se fabricarán 99 unidades del poderoso Hongqi S9, con un precio que ronda los 1,2 millones de euros por ejemplar.

Santiago Casero | scasero@motor16.com

Muchos son los que al escuchar que un coche viene de China descartan de inmediato seguir leyendo sobre él, pero no comentan el error de creer que este es el caso del Hongqi S9, pues esconde bajo su imponente presencia, mucho más de lo que parece.

Para empezar, no es un modelo chino, sino que nace de la alianza entre FAW, que es el mayor fabricante de coches de China, y Silk EV, una compañía internacional de ingeniería y diseño que tiene su sede en Italia, más concretamente en la región de Emilia-Romaña.

Y es que estos dos fabricantes se han unido en 'matrimonio' para crear una serie de vehículos que agrupan lujo, deportividad y nuevas tecnologías, con el firme fin de presentar al mundo sus credenciales y dejar claro que el camino a la electrificación no tiene por qué ser aburrido o plano, sino que puede despertar ese factor animal que todo amante del motor lleva en su interior.

El primer modelo que saldrá de esta unión será el

Hongqi S9, pues Hongqi es la marca que se ha elegido para representar esta unión, y la Serie S será la encargada de dar nombre a los modelos. Dicho esto, el S9 será el primer coche que veamos nacer de esta aventura; un coche que se diseñará y construirá en Emilia-Romaña, donde tiene Silk EV su cuartel general, pero que más adelante, según avance el desarrollo de la Serie S, comenzará a producirse de manera conjunta en Italia y en China, más concretamente en Changchun, donde se encuentra la sede de FAW.

Y es que la colaboración entre estas dos compañías supone un antes y un después en las relaciones entre los países, pues es la primera aventura entre China e Italia en los segmentos premium y superpremium.

BÓLIDO » Mecánica híbrida con 1.400 CV de potencia

Pero centrándonos de nuevo en el Hongqi S9 en concreto, hay que analizar tanto su diseño, como sus datos mecánicos.

El diseño corre a cargo del



HONGQI SERÁ LA MARCA BAJO LA QUE SALGAN LOS MODELOS DE LA SERIE 'S' NACIDOS DE LA UNIÓN ENTRE SILK EV (ITALIA) Y FAW (CHINA)

DETALLES: SE HAN CUIDADO TODOS LOS ASPECTOS, RECURRIENDO A LOS MEJORES MATERIALES



DISEÑO: LUCE TAN ESPECTACULAR COMO ANUNCIAN SUS CIFRAS: 1.400 CV Y UN 0 A 100 EN 1,9 SEG



▲ Estos son algunas de las creaciones de Walter De Silva: Alfa Romeo 156, Audi A5, Seat Ibiza o Volkswagen Passat CC...

WALTER DE SILVA
UN REFERENTE EN DISEÑO

Puede que el nombre Walter De Silva no les diga mucho de primeras, pero si le echan un vistazo a los coches en los que ha estado involucrado, o a las compañías para las que ha trabajado, se darán cuenta de que llevan cruzándose con su trabajo cada día que salen a la calle. Quizá incluso vayan montados en una de sus obras... De Silva, que es italiano aunque su nombre nos haga pensar en Portugal o Brasil, fue el Jefe de Diseño del Grupo Volkswagen hasta el año 2015.



El comienzo de su carrera tuvo lugar en Fiat, en 1972. Sin embargo, Walter ha trabajado para numerosas compañías, siendo Director de Diseño en Alfa Romeo, Seat o Audi. Además, ha logrado varios galardones por sus diseños, y a lo largo de los años ha cedido su talento y visión a grandes marcas como Audi, Volkswagen, Seat, Skoda, Porsche, Bugatti o Lamborghini. Ahora es Vicepresidente de Estilo y Diseño en la unión Silk-FAW, entre Italia y China.

legendario Walter De Silva, quien es Vicepresidente de Estilo y Diseño de Silk-FAW. Pero no solo se ha encargado del S9, está detrás de toda la línea Serie S que nos mostrará Hongqi, de manera que se esperan grandes cosas también en lo que se refiere al estilo.

Visualmente, el S9 luce espectacular, con un diseño muy refinado y con unas superficies que nos indican que la aerodinámica ha jugado un papel capital a la hora de esbozar su silueta. Su larga zona trasera, terminada en un alerón bajo, su capó inclinado y con grandes salidas de aire, o su cabina redondeada al estilo de los prototipos de Le Mans, nos evidencian unas prestaciones de vértigo, y no es pa-

ra menos si nos remitimos a los datos proporcionados por la marca.

El Hongqi S9 recurre a la tecnología híbrida para impulsarse, combinando un V8 sobrealimentado con tres motores eléctricos. Gracias a esto, de la unión de estos cuatro propulsores resulta la escalofriante cifra de 1.400 CV de potencia. Con ello el S9 se permite el lujo de pasar de 0 a 100 en tan solo 1,9 segundos, alcanzando como velocidad máxima los 400 km/h.

Hongqi solo fabricará 99 unidades de esta bestia híbrida, y, aunque tenga la etiqueta 'Made in China', no será lo que se dice barato, pues deberemos desembolsar 1,2 millones de euros por cada uno.

JEEP



LA 'JUVE' SE ENCHUFA

El equipo de fútbol de la Juventus ya ha estrenado la nueva camiseta blanquinegra con el logo 4xe de la marca Jeep, que apoya desde hace casi veinte años a los de Turín como partner de automoción.

Con este nuevo logo, el fabricante quiere mostrar su evolución hacia la movilidad sostenible, personificada en la nueva tecnología 4xe que equipan sus SUV híbridos enchufables Compass y Renegade.

La Juventus debutó con la nueva camiseta en la final de la Copa Italia, disputada el 19 de mayo.

NUEVO EMBAJADOR

BMW ha fichado al cantante Alejandro Sanz como nuevo embajador y le ha cedido dos coches electrificados, un X5 45e y un X3 30e, para sus viajes personales. De esta forma, el artista y el fabricante



automovilístico unen sus destinos en favor de la movilidad sostenible. Ambos modelos se encuentran entre las alternativas más eficientes de la marca.

RÉCORD

► El Hyundai Nexo ha sido conducido en este récord por el piloto de rallies de la marca, Brendan Reeves. La hazaña se ha llevado a cabo en Australia.



► El viaje duró algo más de 13 horas a una velocidad media de 66,9 km/h.

HYUNDAI NEXO: 887,5 KM CON UN SOLO DEPÓSITO

El Hyundai Nexo lo ha vuelto a hacer. El SUV ha batido el récord mundial de la mayor distancia recorrida con un vehículo impulsado por hidrógeno con un solo depósito: 887,5 kilómetros. Con esto, el fabricante se supera a sí mismo, mejorando la marca anterior, lograda en Francia al cubrir 778 kilómetros sin repostar.

El nuevo récord lo ha completado un equipo australiano capitaneado por el piloto de rallies de Hyundai, Brendan Reeves, que ha viajado desde Melbourne hasta Broken Hill, en Australia, y ha superando con creces la autonomía oficial del Nexo, que está cifrada en 666 kilómetros, según el protocolo WLTP.

El viaje duró 13 horas y 6 minutos a una velocidad media de 66,9 km/h. El Nexo consumió un total de 6,27 kg de hidrógeno (0,706 kg/100 km) y purificó 449.100 litros de aire durante el viaje, lo suficiente para que 33 adultos respiren en un día, ya que de su tubo de escape solo salió vapor de agua.

CUPRA

UN FORMENTOR PARA LOS PILOTOS DE LA VR46 RIDERS

Cupra se ha asociado con la VR46 Riders, la academia de jóvenes pilotos de Valentino Rossi, de la que se convierte en proveedor oficial de movilidad para los próximos tres años. Gracias a este acuerdo, tanto los pilotos como el equipo

directivo de la academia podrán disfrutar en sus desplazamientos del Cupra Formentor, el primer modelo específicamente diseñado y desarrollado para la marca.



JJ.OO.

El ciclista Álex Roca y el deportista Valentí Sanjuan, **embajador de Toyota para Tokio 2020** portarán una réplica de la antorcha Barcelona '92 en un viaje en tándem de 700 kilómetros, que concluirá en Madrid.

«QUIERO UNO», HA DICHO EL TENISTA RAFA NADAL: TOMA DE CONTACTO CON EL KIA EV6

«Me ha encantado. ¡Quiero uno!» Fueron las palabras de Rafa Nadal al finalizar su primera toma de contacto con el nuevo Kia EV6, el primer modelo cien por cien eléctrico de la marca.

El tenista es embajador de Kia en España y también representante de la marca a nivel mun-

dial y ha sido uno de los primeros en poder sentarse a bordo del EV6. De momento, se trataba de una unidad de preserie, que Nadal no pudo conducir, pero que le causó una buena impresión.

El Kia EV6 llegará en septiembre al mercado por un precio que rondará los 46.450 euros.



► Rafa Nadal alabó el diseño y el espacio interior del eléctrico EV6.

CONXITA HERRERO PERSONALIZA DOS UNIDADES

EL CITROËN AMI SÍ TIENE QUIEN LO PINTE

Conxita Herrero, una de las jóvenes promesas del cómic español, personaliza dos Citroën Ami, que están expuestas en las tiendas Fnac, en Callao (Madrid) y Triangle (Barcelona).

El Citroën Ami es uno de los coches más originales del mercado y en su presentación al público se esperaba algo acorde a esta singularidad. Por eso, la marca decidió iniciar su comercialización invitando a la joven artista Conxita Herrero a personalizar la carrocería de este modelo en el que ahora 'se han cola-

do' las ilustraciones de una joven leyendo, un gato negro, un cactus, o una tostadora humeante. El Ami ha servido de lienzo a esta artista —una de las jóvenes promesas del cómic en España— para plasmar su colorista obra y el resultado ya se puede admirar en las tiendas Fnac de Madrid y Barcelona.



► La artista Conxita Herrero llenó de color la carrocería del nuevo Citroën Ami. Su obra se puede ver en la Fnac de Callao, en Madrid, y en Triangle, en la Plaza Catalunya, en Barcelona.

EXPEDICIÓN DE 6.500 KILÓMETROS

EL LAMBOGHINI URUS RECORRE JAPÓN

Lamborghini se ha embarcado en un viaje de 6.500 kilómetros a través de Japón con su primer todocamino, el Urus. Dos unidades de este coche han atravesado el país en una ruta de 17 etapas dejando imágenes espectacu-

lares. La expedición de este deportivo SUV comenzó el 26 de abril en la localidad de Fukoka y finalizó el 23 de mayo en Tokio. Los dos Urus que participaron en el reco-

rrido fueron especialmente personalizados por el departamento de diseño Centro Stile de Lamborghini: uno en una especificación Giallo Inti Pearl Capsule y otro en Blu Astraeus.



'ESPAÑA ES MUCHO MUNDO'

NOS VAMOS DE VIAJE CON LEXUS

Lexus lanza nuevas propuestas en su plataforma de viajes 'España es mucho mundo', una herramienta en la que encontrar inspiración para descubrir lugares con encanto en nuestro país que no tienen nada que envidiar a los destinos internacionales.

Esta web, creada en colaboración con Pangea The Travel Store, incluye ahora nuevas 'escapadas de primavera'.



+ en www.jeep.es

+ en www.peugeot.es

ATENTOS A...

HASTA EL 13/06

Peugeot cede una flota de 162 vehículos electrificados a la organización del **torneo de tenis Roland-Garros** para el transporte de jugadores, invitados, etc.



+ en www.hyundai.es

+ en www.cupraofficial.es

+ en www.kia.com/yes

+ en www.citroen.es

+ en www.lamborghini.com/es-en

+ en https://espanaesmuchomundo.es

ÚLTIMOS TEST DE EURO NCAP

Genesis se estrena con dos coches 5 estrellas

Genesis, la firma de lujo de Hyundai, ha llegado a Europa como marca independiente con las máximas garantías en seguridad, como pone de manifiesto el hecho de que sus dos primeros vehículos comercializados, el Genesis G80, y el GV80, hayan logrado cinco estrellas –la mayor puntuación– en los test de Euro NCAP, el organismo europeo independiente que evalúa la seguridad de los vehículos nuevos.

Euro NCAP destaca que ambos coches equipan airbags de cabeza, para el pecho y centrales y el GV80 ha obtenido la máxima puntuación en la prevención de impactos laterales, mientras que el G80 solo se ha quedado un punto por detrás en este apartado. Ambos modelos disponen de 10 airbags y más de 20 sistemas de asistencia a la conducción.

Los coches de Genesis también obtienen la máxima puntuación para la protección de los ocupantes infantiles y la protección de



GENESIS G80	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	91%
NIÑOS	87%
PEATONES	77%
S. SEGURIDAD	91%

peatones del GV80 está un poco por detrás de la del G80, con su capó activo, pero es suficiente para asegurar cinco estrellas. EuroNCAP también ha sometido a pruebas a la

tercera generación de Citroën C4 y a su variante eléctrica, el e-C4, que logran cuatro estrellas. Según Michiel van Ra-



CITROËN C4	
ESTRELLAS	★★★★
ADULTOS	76%
NIÑOS	83%
PEATONES	57%
S. SEGURIDAD	63%



GENESIS GV80	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	91%
NIÑOS	87%
PEATONES	66%
S. SEGURIDAD	88%

tingen, secretario general de la organización, «estos siguen siendo tiempos difíciles para la industria del automóvil, con la pandemia y la escasez de semiconductores presentando

grandes desafíos. Aún así, Genesis ha logrado traer dos coches al mercado que ofrecen un excelente desempeño de seguridad. Citroën consiguió una respetable calificación de

cuatro estrellas para los nuevos C4, pero aún así nos dejó la impresión de que con un poco de ingeniería más cuidadosa podría haber mejorado mucho».

el puntazo

La subida de impuesto de matriculación, congelada

La nueva Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal se aprobó la semana pasada en el Congreso de los Diputados con sorpresa al salir adelante una enmienda del PDeCAT que deja en suspenso la subida del impuesto de matriculación de vehículos aplicada desde enero del año pasado. La enmienda recibió el respaldo de PP, ERC, Ciudadanos, Vox y Grupo Mixto. El PNV se abstuvo en la votación y PSOE y Unidas Podemos votaron en contra. Con esto queda anulada la subida que se aplica desde comienzos de año como consecuencia de la entrada en vigor de la nueva normativa europea WLTP para medir las emisiones de los vehículos.

la cifra

2,5

Son los millones de vehículos que circulan en nuestro país sin la ITV al día y con el seguro caducado. De ellos, el 68% son turismos, según AECA-ITV, la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos. Esto supone casi el 8% del total del parque automovilístico español.

INFORME DEL RACE

Suspensión para cinco sillas infantiles

El primer test europeo de sistemas de retención infantil realizado este año –en el que participa el Real Automóvil Club de España, RACE– ha evaluado 29 modelos de sillas con resultados dispares. Ninguna de ellas alcanza la máxima calificación de cinco estrellas y cinco suspenden (ver cuadro). Esta evaluación mide la seguridad de cada silla, su facilidad de uso, la ergonomía y si cumplen la normativa sobre sustancias perjudiciales.

Entre las cinco sillas peor valoradas, el portabebés Chicco Kiros i-Size + Kiros i-Size Base se soltó de la base Isofix y salió despedido hacia adelante en la prueba de colisión frontal a la que fue sometido. Esto supone que, en caso de accidente grave, el menor quedaría expuesto a un elevado riesgo de lesiones. Además, cuatro modelos no cumplieron los estrictos criterios sobre sustancias tóxicas y vieron rebajada su calificación.

El RACE destaca, sin embargo, que los fabricantes de cuatro de los modelos peor valorados han reaccionado a la publicación del informe y Chicco ha sustituido la base Isofix por otra mejorada mientras que Osann permite cambiar el acolchado de los hombros por otro sin sustancias tóxicas y Swandoo cambia las fundas afectadas.

FABRICANTE/MODELO	HOMOLOGACIÓN	ISOFIX	SEGURIDAD	USO	ERGONOMÍA	SUSTANCIAS TÓXICAS	CALIFICACIÓN FINAL
HASTA 1 AÑO APROX.							
Babyzen Yoyo iZi Go Modular XI i-Size by Besafe + iZi Modular i-Size Base	40 - 75 cm	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Maxi-Cosi Tincin + Tincin Base	45 - 75 cm	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Stokke iZi Go Modular XI i-Size by Besafe + iZi Modular i-Size Base	40 - 75 cm	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Maxi-Cosi Tincin	45 - 75 cm		★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Babyzen Yoyo iZi Go Modular XI i-Size by Besafe	40 - 75 cm		★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Stokke iZi Go Modular XI i-Size by Besafe	40 - 75 cm		★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Besafe iZi Go Modular XI i-Size	40 - 75 cm		★★★★★	★★★	★★★★★	★	★
Besafe iZi Go Modular XI i-Size + iZi Modular i-Size Base	40 - 75 cm	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★	★
HASTA 1,5 AÑOS APROX.							
Peg Perego Primo Viaggio Lounge + i-Size Base	40 - 87 cm	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★★★
Silver Cross Simplicity Plus + Simplifix Isofix Base	0+	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Maxi-Cosi Marble	40 - 85 cm	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Chicco Kiros i-Size	40 - 78 cm		★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Silver Cross Simplicity Plus	0+		★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Peg Perego Primo Viaggio Lounge	40 - 87 cm		★★★★★	★★★	★★★★★	★★★	★★★★★
Chicco Kiros i-Size + Kiros i-Size Base	40 - 78 cm	✓	★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★
HASTA 4 AÑOS APROX.							
Peg Perego Primo Viaggio 360	45 - 105 cm	✓	★★★	★★★	★★★★★	★★★	★★★
Osann Oreo 360º	40 - 105 cm	✓	★★★★★	★★★	★★★★★	★	★
Swandoo Marie 2	40 - 105 cm	✓	★★★★★	★★★	★★★★★	★	★
HASTA 6 AÑOS APROX.							
Axkid One+	40 - 125 cm	✓	★★★★★	★★★	★★★	★★★★★	★★★★★
1 A 6 AÑOS APROX.							
Axkid One	61 - 125 cm	✓	★★★★★	★★★	★★★	★★★★★	★★★★★
1 A 12 AÑOS APROX.							
Cybex Pallas G i-Size	76 - 150 cm	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Recaro Saliá Elite	I / II / III		★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★
Britax Römer Advansafix M i-Size	76 - 150 cm	✓	★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★
4 A 12 AÑOS APROX.							
Cybex Solution S i-Fix	100 - 150 cm	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Joie i-Traver	100 - 150 cm	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Recaro Mako Elite 2	100 - 150 cm	✓	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★



Seguridad vial

La fiscalía pide más radares urbanos y controles de alcoholemia

El fiscal de Sala Coordinadora de Seguridad Vial Bartolomé Vargas, ha remitido un oficio a las policías de Tráfico para que aumenten los controles de velocidad y de alcoholemia.

«La sociedad está sufriendo de la pesadilla de la pandemia para entrar en la pesadilla de las muertes en carretera», ha dicho Barto-

lóme Vargas, que argumenta su petición en el hecho de que hay un repunte de la siniestralidad tras el estado de alarma.

Según la Fiscalía, el alcohol está implicado en el 25% de los accidentes con víctimas mortales. Por eso, piden a la policía que levanten atestado como delito cuando se compruebe que

el conductor tiene una tasa entre 0,40 mg/l y 0,60 mg/l.

En materia de velocidad, la petición de instalar más radares se sustenta por el hecho de vigilar mejor la entrada en vigor de la norma de velocidad genérica a 30 km/h en ciudad. Según la Fiscalía, las sanciones administrativas y penales tienen un efecto de educación y prevención, junto con la necesaria concienciación ciudadana.

Bartolomé Vargas también ha explicado que la Fiscalía trabaja en una estrategia sancionadora que se concretará en una propuesta de reforma legislativa para multar a aquellos que hagan un uso indebido de las apps para detectar controles de velocidad o drogas o para conocer la ubicación de los radares.

Stellantis Reestructurará su red de concesionarios

Stellantis, el grupo automovilístico surgido de la fusión de FCA y PSA, ha anunciado a sus concesionarios que los acuerdos de distribución y servicios que mantiene con ellos se cancelarán en un plazo de dos años. El objetivo de este cambio es promover un modelo de distribución multimarca en el que cada tienda concentre todas las firmas del grupo (Citroën, DS, Peugeot, Opel, Abarth, Alfa Romeo, Fiat, Jeep y Lancia). Con esta medida, Stellantis ha explicado que

se adelanta al reglamento europeo de exención por categorías que entraría en vigor en Europa en 2023 y que llevará a ajustes en materia de distribución.

Stellantis ha anunciado que negociará con los representantes de los concesionarios de forma específica y cree que «todas las partes interesadas se beneficiarán de estos cambios: los clientes, la red de distribución y el propio grupo. En este sentido, los nuevos concesionarios se beneficiarán de una gama más amplia de servicios, líneas de producto, financiación y soluciones de movilidad.

Faconauto, la patronal de los concesionarios, ha explicado que esta medi-



da afecta a 329 empresas, de las que dependen más de 1.200 puntos de venta y postventa y más de 35.000 trabajadores. En un comunicado afirman que esperan que la reestructuración se haga «buscando el diálogo y el consenso» y que estarán «vigilantes y acompañarán a los concesionarios en las siguientes fases de este proceso». Asimismo consideran «esencial que se salvaguarden las inver-

siones realizadas por parte de los concesionarios, así como que se asegure la capilaridad de las redes para seguir prestando el mejor servicio a sus clientes».

Por su parte Amda, Asociación Madrileña de Distribuidores de Automóviles, se ha mostrado «en contra» de la iniciativa. Según explican, «no procede» la resolución de los contratos, ya que «si los talleres cumplen los estándares no pue-

den ver resuelto su contrato por exigencia de las normas sobre competencia».

Nombramientos FRANCISCO HIDALGO

Este murciano, de 43 años, es el nuevo director de Dacia Iberia. Se incorporó al Grupo Renault en 2003 y ha ejercido desde entonces diferentes cargos en países como Corea, Polonia o Rusia. Desde 2019, era el responsable de las

nueve tiendas de Renault Retail Group (RRG) en Madrid. Ahora, pilota el nuevo equipo con un comité de dirección que aparece en la foto, arriba, de izquierda a derecha, Fernando Va-

ra, director de Postventa y Calidad, Francisco Hidalgo y Enrique Arija, director Financiero. Abajo, Alaitz Garrín, directora de Marketing y Ana Gema Ortega, directora de Ventas.





EN MÓNACO ESTE AÑO POR PRIMERA VEZ HAN COMPARTIDO CIRCUITO. Y EN EMOCIÓN, LA FÓRMULA E HA ARRASADO A LA FÓRMULA 1



F-1 y la Fórmula E, en matrimonio y el amor tre el imposible

En los últimos tiempos han surgido varios debates sobre una futura convergencia de la Fórmula E y la Fórmula 1. Incluso, la posibilidad de compartir pistas y fines de semana. Las recientes carreras de las dos categorías en Mónaco han servido como escaparate para un debate que se intensificará con el paso de los años

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

«No estoy en contra de la idea de organizar un fin de semana con las dos categorías en el mismo circuito urbano. Algo así podría funcionar, pero la Fórmula E debe mantener su perfil futurista». El pasado mes de abril, Jean Todt, presidente de la FIA abrió la puerta a una posibilidad considerada anatema en la Fórmula E desde sus inicios: compartir terreno con la Fórmula 1. En los albores de la disciplina, las comparaciones resultarían inevitables y no favorecedoras para los monoplazas eléctricos. Pero el panorama parece

estar evolucionando en los últimos tiempos.

El temor a que el público generalista no entendiera las limitaciones y estadio de desarrollo de los vehículos eléctricos en competición alimentaba estos temores iniciales. La FIA no solo ha sido promotora del campeonato, sino también forma parte de su accionariado. El cambio de rumbo anunciado por Todt no dejaba de sorprender, pero también avalaba la evolución de la Fórmula E. Especialmente a partir de la llegada del Gen3, el nuevo monoplaza que ofrecerá un espectacular incremento de prestaciones y autonomía.

Tras las palabras de Jean Todt se conoció que Alejandro Agag y Stefano Domenicali, máximos responsables de la Fórmula E y la Fórmula 1, habían mantenido conversaciones sobre la posibilidad de compartir algún fin de semana y circuito en 2022 o 2023, ya con el nuevo Gen3 en acción. Se citaba incluso el circuito Hermanos Rodríguez en Ciudad de México como posible primer escenario. Agag ha sido uno de los mayores impulsores del proyecto. «Seguiré insistiendo, me gusta la idea, aunque los accionistas no estén a favor de ello. Ahora no va a ocurrir, pero veremos en el futuro». Numerosos proble-

mas de índole comercial suponían un obstáculo, pero, sobre todo, entre accionistas y fabricantes presentes se mantiene la idea generalizada de que la Fórmula E necesita más tiempo para consolidar su perfil y no aparecer como un certamen telonero.

Pero, aunque no en las mismas fechas, la Fórmula 1 y la Fórmula E ya han confluído en un mismo circuito con un par de semanas de separación entre ambas pruebas. Si este mismo año el certamen eléctrico debutaba en un circuito convencional –Valencia– poco más tarde competían ambos campeonatos por primera vez en la misma configuración

de Mónaco. Las tres ediciones previas de la Fórmula E en el Principado tuvieron lugar en un trazado reducido en torno al puerto. Salvo una mínima variable en la chicane del puerto, el circuito ha sido prácticamente idéntico para ambas categorías en esta última edición.

Poco antes la Fórmula E

había debutado en Cheste, un circuito convencional, aunque adaptado a la categoría. La acción en pista sorprendió incluso hasta a los propios protagonistas, aunque la polémica también acompañara la frenética acción en la pista. La lluvia del sábado provocó una carrera accidentada y con numerosos cambios de

posición, con un final inesperado en el que diez monoplazas se quedaron sin energía en la última vuelta. Pero Cheste no se ‘comió’ a los monoplazas eléctricos, como se temía en los primeros años de su trayectoria.

Las comparaciones con la Fórmula 1, sin embargo, iban a resultar inevitables en Mónaco. «Estos coches son magníficos en términos de gestión de energía, anchura, longitud, el tipo de curvas, creo que es un circuito que va a ir muy bien a la Fórmula E», anticipaba antes del Múnaco ePrix Mitch Evans, piloto oficial de Jaguar. «Habrá comparaciones con la Fórmula 1, pero hay que darse cuenta que es un co-

che (Formula E) totalmente diferente. Tiene un tercio de la potencia, es más pesado, muchísimo menos carga aerodinámica, tiene neumáticos de calle, es una tontería que la gente compare». Pero en Mónaco, ya con el pasado GP de Mónaco en la comparativa, la Fórmula E salió bien parada y ofreció un superior espectáculo al de los monoplazas más rápidos grandes del mundo.

En el pasado ePrix, el portugués Antonio Félix da Costa logró el mejor tiempo en la ‘superpole’ con un crono de 1.31.317, con doce milésimas de ventaja sobre el segundo clasificado. Como comparación, su tiempo fue 21 segundos más lento que el



▲ Las dos competiciones han participado con dos semanas de diferencia sobre el trazado de Mónaco. Ya hay voces autorizadas que hablan de convertir esta carrera en una de las fijas del calendario de la Fórmula E, como ya ocurre en el Mundial de Fórmula 1.



PARA DI GRASSI, PILOTO DE AUDI «POR LA CANTIDAD DE ADELANTAMIENTOS Y ESPECTÁCULO, LA FÓRMULA E ESTÁ HECHA PARA MÓNACO»



◀ Mientras que el GP de Mónaco de F-1 se ha planteado como una 'procesión' con Verstappen a la cabeza, la carrera de monoplazas eléctricos vio todo tipo de adelantamientos.



posición durante una carrera de 45 minutos y una vuelta. El portugués Antonio Félix de Acosta logró la victoria en la última vuelta al adelantar en la chicane al Jaguar de Mitch Evans tras un electrificante final.

El menor tamaño de los Gen2 facilitaba el adelantamiento en la estrecha pista monegasca. La disponibilidad del 'Modo de Ataque' permitió numerosos adelantamientos entre todas las posiciones de la carrera. Este sistema permite elevar la potencia a 235 KW (sobre los 250 máximos) durante cuatro minutos, dos veces por carrera. Para activarlo es necesario salirse de la trazada, con lo que se pierden forzosamente posiciones. En ocasiones ni siquiera el piloto consigue activarlo adecuadamente, aunque pase por la zona, como le ocurrió a Jean Eric Vergne en la prueba, con lo cual se pierde más tiempo si cabe. Después, esa potencia adicional ha de ser utilizada para recuperar el terreno perdido y ganar posiciones a los rivales, en un juego estratégico de ataque y defensa que potencia la acción en pista. En Mónaco resultó todo un éxito. En contraposición, la Fórmula 1 parecía una carrera estática y sin intensidad competitiva.

Si la Fórmula E llegaba con dudas a Mónaco, el éxito de la prueba no solo contribuyó a superar los traumas de la primera cita de Valencia, sino que reivindicó la capacidad del certamen eléctrico para generar espectáculo en esta pista. «La Formula E demostró que en este circuito se puede adelantar», explicaba tras la prueba el brasileño Lucas di Grassi, piloto oficial de Audi. «En un contexto amplio, competir aquí ha demostrado que el espectáculo entre la Fórmula E y la Fórmula 1 no es comparable. No se puede comparar esta carrera (en el mismo circuito que la F1) en términos de adelantamientos y luchas en pista. En la Fórmula 1 los coches son increíblemente más rápidos, in-



◀ Alejandro Agag y Stefano Domenicali, máximos responsables de la Fórmula E y la Fórmula 1, parece que ya han mantenido conversaciones sobre la posibilidad de compartir algún fin de semana y circuito en las temporadas 2022 o 2023.



cluso más difíciles de pilotar, pero la cantidad de adelantamientos y espectáculo que tienes, la Fórmula E está hecha para esta pista». Di Grassi y otros protagonistas del campeonato pidieron que el ePrix de Mónaco se convirtiera en una prueba permanente del campeonato, al igual que el GP de Mónaco es consustan-

cial al calendario de la Fórmula 1.

«No hemos podido comparar la Fórmula E de manera justa con la F1 u otras categorías que compiten en algunas de las pistas porque siempre corremos en circuitos de Fórmula E muy personalizados», explicaba Evans tras la prueba, «seguro de que todos que-



◀ Jean Todt, presidente de la FIA no se opone a la idea de organizar un fin de semana con las dos categorías en el mismo circuito urbano. Para Jamie Reigle, director ejecutivo de la Fórmula E, ellos van a seguir con las carreras urbanas.



rían comparar los tiempos de vuelta, y sabemos que está muy lejos de los tiempos de F1. Pero el retorno que obtienes a cambio es una carrera increíble en términos de espectáculo. La cuestión principal de hacer el trazado más largo (y como el de la F1) fue para demostrarlo frente

ron claramente. «Competir en las ciudades está en nuestro ADN, y estamos totalmente volcados hacia esta característica especial de la Fórmula E. Los futuros urbanos son una parte clave en un futuro liderado por los coches eléctricos y las soluciones de sostenibilidad y movilidad. Durante la pande-



▲ Las diferencias de rendimiento son muy notables. Pero con los nuevos monoplazas Gen3 de Fórmula E, se reducirán.

a otras categorías que tienen problemas para ofrecer buenas carreras».

La Formula E ganará enteros con su nuevo monoplaza, el Gen3, y se acercará algo más a la Fórmula 1. Pero las distancias y diferentes filosofías se mantendrán en los próximos años. ¿Se harán realidad los deseos de Jean Todt en el futuro para la confluencia de ambas categorías? El debate parece haberse cerrado para una temporada tras el reciente portazo del director ejecutivo de la Fórmula E, Jamie Reigle. «La Fórmula E y la Fórmula 1 son dos deportes diferentes con distintos atractivos y puntos de diferenciación», explicaba, que las dos carreras en Mónaco visibiliza-

mia, consideramos dejar el modelo de carreras urbanas para utilizar circuitos convencionales, pero si hiciéramos esto, no sería la Fórmula E».

Tras estos últimos debates y las carreras en Valencia y Mónaco, la Fórmula E ha marcado el territorio para los próximos años, según Reigle. «Tanto esta temporada como en el futuro combinaremos pistas icónicas como Roma y Mónaco con configuraciones en circuitos convencionales especialmente diseñadas para la Fórmula 1, como en Valencia». Puede que la Fórmula 1 y la Fórmula E coincidan cada año en Mónaco. Pero en un futuro próximo, todo indica que seguirán su propio camino.

de Hamilton en el GP de 2019, o casi 11 respecto a la Fórmula 2. Respecto al pasado gran premio, la pole de Leclerc bajaba al 1.10. 346, prácticamente la misma diferencia que hace dos años. Es evidente que, en términos de prestaciones, como apuntaba Evans, la

comparación entre ambas disciplinas no tiene sentido. Pero quizás sí puedan llevarse a cabo en otros parámetros.

El pasado gran premio de Fórmula 1 repitió una vez más su tradición procesional. Desde la salida, Max Verstappen mantuvo la primera posición

tras el 'forfait' de Charles Leclerc, y se acabó la historia. Sainz ganó la segunda tras el abandono de Bottas, y salvo los adelantamientos en boxes, muy pocos se vieron en pista. Por el contrario, en la Fórmula E se produjeron seis adelantamientos por la primera

MATRICULACIONES EN EUROPA

LAS VENTAS CRECEN AUNQUE NO SE LLEGA A LAS CIFRAS PREPANDEMIA

Las matriculaciones de turismos en la UE crecieron un 218,6% en abril si se comparan con el mismo mes del año anterior, cuando prácticamente todos los países tenían cerradas sus tiendas debido a los confinamientos decretados por la pandemia de coronavirus. De hecho, si comparamos las 862.226 unidades comercializadas el pasado mes con abril de 2019 cayeron en casi 300.000 vehículos, según ACEA, la asociación europea de fabricantes de automóviles.

También son anómalos los crecimientos de varios dígitos que registraron algunos mercados de la UE. Entre ellos, Italia tuvo el mayor repunte (+ 3.276,8%), seguido de España (+ 1.787,9%), Francia (+ 568,8%) y Alemania (+ 90,0%) también mostraron fuertes ganancias en comparación con el año pasado.

De enero a abril de 2021, la demanda de turismos en la UE aumentó un 24,4% hasta alcanzar los 3,4 millones de unidades registradas en total y los dos últimos meses se nota cierta recuperación en las ventas. En cuanto a los cuatro mercados

más grandes, Italia y Francia registraron las mayores ganancias (un 68,4% y un 51,0%, respectivamente). Al mismo tiempo, los resultados positivos de abril situaron el acumulado de España (+ 18,8%) y Alemania (+ 7,8%) en positivo por primera vez este año. Entre los diez mercados más grandes, Países Bajos sigue registrando resultados negativos, con una pérdida del 11,7% en lo que va de año.

Por marcas, Volkswagen sigue manteniendo su liderazgo tanto el pasado mes de abril (102.563 unidades) como en el acumulado anual (389.584 unidades), que crece un 17,6%. La marca que mayor subida en las ventas registra a lo largo del año es Peugeot (257.705 unidades en los cuatro meses y un 40,7% de incremento), que está en segundo lugar del top 10.

En general, todos los fabricantes comienzan a tener un ritmo lento de recuperación, con incrementos a lo largo del año. Entre los que mejores porcentajes acumulados tienen está Smart (+214,6%), Alpine (+95,5%), Jeep (+72,2%) o Mini (+40,2%).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Abril	%21/20	Ene/Abril	%21/20
VW	102.563	+197,5	389.584	+17,6
PEUGEOT	62.487	+333,8	257.705	+40,7
RENAULT	51.726	+187,6	211.900	+12,4
TOYOTA	50.356	+241,4	203.696	+32,5
MERCEDES	49.899	+213,3	192.824	+7,5
BMW	49.098	+148,1	191.379	+25,7
SKODA	48.311	+136,2	190.764	+18,5
AUDI	43.718	+217,5	164.106	+20,0
FIAT	43.256	+434,1	166.898	+37,2
CITROËN	39.629	+287,6	156.738	+30,7

LOS MAYORES MERCADOS

	Abril	%21/20	Ene/Abril	%21/20
ALEMANIA	229.650	+90,0	886.102	+7,8
ITALIA	143.033	+3.276,8	592.181	+68,4
FRANCIA	140.426	+568,8	582.217	+51,0
ESPAÑA	78.595	+1.787,9	264.655	+18,8
POLONIA	40.149	+163,5	158.014	+28,6
BÉLGICA	37.192	+602,3	156.429	+17,9
HOLANDA	23.846	+55,6	104.497	-11,7
AUSTRIA	22.296	+98,7	85.818	+30,2
EU	862.226	+218,6	2.750.659	+24,4
EFTA	36.001	+109,5	130.869	+21,8
REINO UNIDO	141.583	+3.176,6	567.108	+16,2
EU + EFTA + R.UNIDO	1.039.810	+255,9	4.120.443	+23,1

KIA El Stonic se renueva

El Kia Stonic es uno de los modelos de más éxito de la marca (el tercero en ventas) y ya ha vendido 32.700 unidades en España y unas 200.000 en Europa. Después de cuatro años en el mercado, este coche se re-

nueva con sistema mild-hybrid, mejoras en la conectividad, más opciones de personalización y nuevas tecnologías de asistencia a la conducción.

El Stonic mantiene sus dimensiones exteriores (mide

4,14 metros de largo) y se ofrece en los acabados Concept, Drive y GT Line (este último es novedad). Cuenta ahora con elementos como las llantas de 16 y 17 pulgadas (las últimas, exclusivas para GT Line), luces delanteras, USB trasero, climatizador automático, sensor de lluvia, sensores de aparcamiento delante y detrás, etc.

Desde el nivel más

básico ofrece de serie elementos como el asistente de carril y de luces largas, la pantalla táctil de 8 pulgadas 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, etc.

En el apartado mecánico, el modelo prescinde de los propulsores diésel y mantiene los conocidos 1.2 DPI y 1.0 T-GDI.



PRECIOS	Precio	Con descuento
1.2 DPI 84 CV Concept	19.350 €	13.200 €
1.2 DPI 84 CV Drive	21.350 €	16.194 €
1.0 T-GDI 100 CV MHEV iMT6 Concept	21.000 €	15.844 €
1.0 T-GDI 100 CV MHEV iMT6 Drive	23.100 €	17.944 €
1.0 T-GDI 100 CV MHEV iMT6 GT Line	24.525 €	13.369 €
1.0 T-GDI 120 CV MHEV iMT6 Concept	21.725 €	16.764 €
1.0 T-GDI 120 CV MHEV iMT6 Drive	23.825 €	18.864 €
1.0 T-GDI 120 CV MHEV iMT6 GT Line	25.250 €	20.094 €
1.0 T-GDI 120 CV MHEV 7DCT Drive	25.425 €	20.269 €
1.0 T-GDI 120 CV MHEV 7DCT GT Line	26.850 €	21.694 €

Desde 28.000 €
5 x 4e



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

NISSAN

Qashqai: 15 versiones para la tercera generación

Llega al mercado la nueva generación del exitoso Nissan Qashqai, que se ofrece en 15 versiones, fruto de combinar cinco acabados y dos motorizaciones híbridas ligeras de 12 voltios, con las que consigue la etiqueta ECO de la DGT.

El Qashqai parte ahora de una nueva plataforma, que lo hace crecer hasta los 4,42 metros de longitud, y cuenta con numerosos avances en todos los sentidos. Donde no hay novedades es en las denominaciones de su gama, que siguen siendo las mismas de la generación anterior -Visia, Acenta, N-Connecta, Tekna y Tekna+, pero que ofrecen más desde el primer acabado. La gama arranca en el Visia, que cuenta con faros delanteros y traseros Full LED, control de crucero adaptativo con reconocimiento de señales de tráfico, pantalla central táctil de 7 pulgadas, 7 airbags (incluyendo el central entre los asientos delanteros), activación automática de luces o freno de estacionamiento automático con asistente en pendiente, sistema de frenada predictiva de emergencia con detección de peatones y ciclistas, sistema de aviso

PRECIOS	
1.3 DIG-T 140 CV mHEV Visia	25.650 €
1.3 DIG-T 140 CV mHEV Acenta	28.700 €
1.3 DIG-T 140 CV mHEV N-Connecta	31.250 €
1.3 DIG-T 140 CV mHEV Premiere Edition	32.850 €
1.3 DIG-T 140 CV mHEV Tekna	34.100 €
1.3 DIG-T 158 CV mHEV Tekna	35.300 €
1.3 DIG-T 158 CV mHEV Tekna+	37.850 €
1.3 DIG-T 158 CV mHEV X-Tronic Acenta	31.800 €
1.3 DIG-T 158 CV mHEV X-Tronic N-Connecta	34.350 €
1.3 DIG-T 158 CV mHEV X-Tronic Premiere Edition	36.150 €
1.3 DIG-T 158 CV mHEV X-Tronic Tekna	37.400 €
1.3 DIG-T 158 CV mHEV X-Tronic Tekna+	39.950 €
1.3 DIG-T 158 CV mHEV X-Tronic 4x4 N-Connecta	36.850 €
1.3 DIG-T 158 CV mHEV X-Tronic 4x4 Tekna	39.900 €
1.3 DIG-T 158 CV mHEV X-Tronic 4x4 Tekna+	42.450 €

de salida de carril con prevención o sistema de detección de ángulo muerto.

El acabado Acenta añade llantas de aleación de 17 pulgadas, pantalla central de infoentretenimiento de 8 pulgadas, llave inteligente y cámara de visión trasera mientras que el N-Connecta suma llantas de aleación de 18 pulgadas, pantalla central de 9 pulgadas o cuadro de instrumentos digital, entre otros.

El acabado Tekna incorpora Head-Up Display de 10,8 pulgadas y asistente de conducción Pro-PILOT mientras que el Tekna+ incluye techo panorámico, sistema de sonido Bose con 10 altavoces, etc.

VOLKSWAGEN

Arteon R y Arteon Shooting Brake R: llegan las variantes más deportivas y potentes

Las versiones más prestacionales del Volkswagen Arteon ya están en el mercado. El nuevo Arteon R y el Arteon Shooting Brake R equipan un motor 2.0 TSI de 320 CV, con el que aceleran de 0 a 100 en tan solo 4,9 segundos.

Estas variantes se diferencian del resto de la gama por su diseño, tecnología y equipamientos. En el exterior cuentan con elementos en color negro brillante como la parrilla delantera y el spoiler trasero. También equipan paragolpes deportivos con aperturas de refrigeración sobredimensionadas y apliques en color negro brillante en la parte delantera y un difusor en la trasera, llantas de 19 pulgadas, carcasas de los retrovisores,

lacadas en cromo mate, lunas traseras tintadas y un nuevo sistema de frenos delanteros con pinzas de doble pistón en color azul con emblema R y discos perforados sobredimensionados.

En el interior cuentan con asientos calefactados y revestidos en tapicería de cuero con detalles del ribeteado en color azul. El volante

deportivo multifunción calefactado está revestido de cuero y cuenta con inserciones de color azul y el tablero de instrumentos y los embellecedores de las puertas lucen inserciones decorativas. El interior cuenta además con luz ambiental LED Plus, con una

selección de 30 colores. Ambos modelos incluyen de serie faros delanteros IQ.Light Matrix LAD, con asistente de luces dinámico, sistema de cierre y arranque sin llave, sistema de control de presión de los neumáticos, portón del maletero con apertura y cierre electrónico y alarma volumétrica antirobo.



PRECIOS	
Arteon R	55.610 €
Arteon Shooting Brake R	55.810 €



Servicios de movilidad, ¿el futuro de los concesionarios?

El mundo cambia y este cada vez da más valor a consumir movilidad que a consumir un vehículo en formato propiedad.

Un informe publicado por PWC en 2018, antes incluso del efecto digitalizador de la pandemia, declaraba que para el 2030 más de un tercio de kilómetros se recorrerían en formato carsharing en la UE, 34% en EEUU y hasta casi el 50% en China.

Los estudios demuestran que existe un gran número de personas que, por su puesto, valoran tener su propio vehículo.

Pero un alto porcentaje de esos usuarios darían más valor a tener un vehículo con la capacidad de adaptarse a las necesidades que tienen a lo largo del tiempo. Y en la era de la tecnología, puede que eso cubra mejor las necesidades del cliente que tener siempre el mismo coche, furgoneta, o moto.

Sin ir más lejos, la consultora internacional Frost & Sullivan también declaró recientemente que en menos de cuatro años, el 10% de vehículos en Europa se comercializarán en formato suscripción. Lo que supone alrededor de 100.000 unidades para el mercado español.

TODAVÍA NO SON MUCHOS, PERO YA HAY CONCESIONARIOS OFRECIENDO COCHES POR SUSCRIPCIÓN

A día de hoy, la cuota de mercado actual del coche compartido o por suscripción no alcanza el 5% a nivel nacional. Sin embargo, ya vemos players invirtiendo en ofrecer movilidad a través de incorporar tecnología en sus negocios.

Para Raúl Palacios, presidente de GANVAM, debe haber un claro 'winner' en este mercado emergente, los concesionarios, quienes «pasaremos de vender hierro—haciendo referencia a coches y piezas— a vender servicios, con la gestión del dato como nuestro principal activo».

Cada día más, nuestros clientes nos pedirán vehículos que puedan satisfacer las gran variedad de necesidades que tienen a lo largo del año. Cuando la realidad es que los concesionarios son los que tienen una mayor gama de vehículos y un mejor conocimiento del cliente que la competencia, hoy compañías de renting o bancos. Sin ir más lejos, el equipo de Bequikly, una apuesta de la madrileña Dealerbest por una movilidad protagonizada por concesionarios, realizó un estudio con los concesionarios con los que ya colaboraba en febrero de 2021.

Las conclusiones de este análisis identificaron 5 razones definitivas por las que los concesionarios se lanzaron a ofrecer a sus clientes lo antes posible opciones de movilidad compartida y flexible. Entre ellas, la posibilidad de conectar de otra manera con todo su fondo de comercio.

LA TENDENCIA ES CLARA Y ASÍ DEBEN ENTENDERLA LOS CONCESIONARIOS

La movilidad por suscripción o carsharing son una realidad a la que todos los que nos dedicamos a la automoción nos estamos acogiendo a través de inversiones en tecnología. Lógicamente, hay mucho terreno por descubrir aún. Sin embargo, desde grupos hasta las asociaciones animan e incentivan económicamente a puntos de venta para que aprovechen cuanto antes su ventaja competitiva en un mercado que crece.

CITROËN

EL AMI SE VENDE EN LAS TIENDAS DE LA MARCA Y EN LA FNAC

Citroën ha comenzado a comercializar en nuestro país el urbano 100% eléctrico Ami, un original modelo que, además de en los canales de venta tradicionales, se puede comprar en Fnac.

El coche está expuesto ya en las tiendas de esta cadena, en Madrid (Callao y La Gavia), Barcelona (L'illa y Triangle), Zaragoza (Plaza España) y Marbella, donde se puede adquirir de forma digital por un precio que parte de 7.200 euros (se pueden descontar hasta 1.600 euros del Plan Moves III). También es posible financiarlo con una entrada de 3.000 euros y un precio mensual de 19,99 euros.



FORD

EL MUSTANG MACH 1 LLEGA AL MERCADO

El Ford Mustang Mach 1 comienza a comercializarse con un precio de 62.971 euros con cambio manual y de 65.971 para la opción con transmisión automática. Este prestacional modelo equipa un motor V8 con 460 CV y acelera de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos.

Se ofrece en ocho combinaciones de color para la carrocería y las franjas laterales y del capó y cuenta con numerosos elementos exclusivos tanto en el exterior como en el interior. Cada unidad incluye una insignia en el salpicadero con el logotipo del Mach 1 y el número de fabricación.



SIGAUS

Repensar la economía para impulsar el verdadero cambio

Que la Economía Circular mejora resultados y reduce los costes y el impacto ambiental no es nada nuevo. Pero no podemos olvidar el trabajo que debe haber detrás de la transición hacia esa circularidad, en la que la reutilización de los recursos tiene un importante papel, pero en la que, en primer lugar, es imprescindible comenzar por emplear menos recursos.

Eduardo de Lecea
Director general de SIGAUS

En 2020 SIGAUS aportó a este ahorro de recursos la puesta en el mercado de más de 55.000 toneladas de nuevos lubricantes procedentes del residuo de aceite industrial. Un residuo muy contaminante, pero con infinitas vidas, y que, sometido al tratamiento adecuado, permite su total aprovechamiento.

Ya nadie duda de que la Economía Circular será una de las principales herramientas en la nueva etapa de recuperación que, tras la crisis derivada de la pandemia, comienza ahora. Pero aún queda mucho por hacer para alcanzar plenamente la circularidad, a juzgar por las últimas cifras señaladas esta misma semana, con motivo del Día Mundial de Reciclaje, por

Frans Timmermans, Vicepresidente Ejecutivo de la Comisión Europea y responsable del Pacto Verde Europeo: actualmente nuestra economía sigue siendo casi enteramente lineal, ya que solamente el 12% de los materiales y recursos secundarios vuelve de nuevo a formar parte del ciclo productivo o económico.

La buena noticia es que existe un enorme potencial que puede aprovecharse. Así lo defienden entidades como la prestigiosa Fundación Ellen MacArthur de Economía Circular o Naciones Unidas, que consideran que este nuevo modelo económico ofrece "un marco de soluciones sistémicas para el desarrollo económico poniendo el foco en retos mundiales tan importantes como el cambio climático o la pérdida de biodiversidad, al tiempo que

aporta grandes oportunidades de crecimiento".

LOS RESIDUOS, RECURSOS DEL FUTURO

No podemos estar más de acuerdo. Porque gracias a nuestra labor, sabemos que la Economía Circular tiene un impacto directo en la lucha contra el cambio climático y la prevención de residuos, pero también que, sólo con convicción, no avanzaremos en este sentido. Es necesario trabajo. En 2020 la labor realizada con el residuo de aceite industrial, procedente principalmente de los motores y la maquinaria, permitió regenerar más de 88.000 toneladas del total de las 121.000 gestionadas, lo que supone casi un 74%, muy por encima del porcentaje mínimo (65%) establecido por ley.

A pesar de que las 242 empresas adheridas al Sistema pusieron en el mercado un 11,3% menos de lubricantes que en 2019 (cerca de 265.000 toneladas) debido a la crisis sanitaria y económica, SIGAUS continuó garantizando la recogida y el correcto tratamiento de todo el residuo generado gracias a una amplia red gestora formada por 160 empresas y 199 instalaciones distribuidas por toda España, que trabajaron con el objetivo de atender a los más de 67.500 establecimientos productores de aceite usado que se repartieron entre 4.816 municipios de toda nuestra geografía, incluyendo zonas rurales, de montaña, espacios protegidos o vacíos poblacionales donde existe mayor riesgo de impacto de este residuo por las dificultades logísticas de su recogida y, sobre todo, por la riqueza ambiental que albergan estas áreas.

Gracias al residuo regenerado se devolvieron al mercado en 2020 algo más de 55.300 toneladas de nuevos lubricantes, obteniendo con ello importantes beneficios ambientales, como el ahorro de casi 59.000 toneladas de CO₂ a la atmósfera o el consumo de 26 millones de barriles de petróleo, que se habrían producido o habrían sido necesarios, respectivamente, para la fabricación de esos lubricantes mediante el proceso del refinado del petróleo. Y es que, de nuevo parafraseando a Naciones Unidas, la inevitabilidad de la transición hacia una Economía Circular "se pone de manifiesto por los importantes retos a los que responde, pero también por los potenciales beneficios económicos, ambientales y sociales que supondrá este cambio". Y conseguirlo requerirá la colaboración de todos nosotros, políticas decididas y realistas por parte del sector público y, por supuesto, el compromiso y la participación de todo el sector privado y de la sociedad civil.

LA ECONOMÍA CIRCULAR DEL LUBRICANTE USADO

En 2020 SIGAUS logró devolver al mercado, en forma de bases regeneradas listas para la fabricación de nuevos productos, un total de 55.321 toneladas de lubricantes, gracias a la regeneración de cerca del 74% del residuo gestionado por la entidad y potenciando así la valorización de un

residuo, que, aunque muy contaminante, puede valorizarse al 100% gracias a los tratamientos a los que es sometido.

Se trata de un buen ejemplo de Economía Circular en el sector de la automoción y la industria, ya que sus infinitas vidas, a la hora de pasar de

residuo a recurso nuevamente, lo convierten en una gran fuente de materias primas y energía. El uso de las bases regeneradas que se obtienen del residuo, así como su aprovechamiento energético, trae aparejados, además, importantes beneficios ambientales y ahorros económicos.

¿BUSCAS EMPLEO?
Encuétralo en el mundo del motor.

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

dealerBest





SALÓN DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN Y SEMINUEVO

Una edición presencial con **la oferta de coches más completa** y entradas online

El Salón del Vehículo de Ocasión y Seminuevo de Madrid abre sus puertas de forma presencial entre el 4 y el 13 de junio con una oferta comercial que incluye una gran variedad de modelos.

El evento, organizado por Ifema Madrid y promovido por la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, Ganvam, celebra su 24ª edición en los pabellones 6 y 8 del recinto ferial madrileño con la participación de numerosas marcas, entre ellas Audi, Ford –a través de Deysa–, Hyundai, Lexus, Spoticar/Peugeot, Seat, Skoda, Volkswagen, Volkswagen Comerciales y multimarcas como Cars & Cars, ALD Carmarket, Automóviles Arguelles, Flexicar, Gestión Directa de Vehículos, entre otros. Además los interesados van a poder probar los vehículos a la venta.

La cita de este año quiere contribuir a la renovación del parque automovilístico español y a la mejora de la eficiencia, por lo que pone el foco en las últimas tendencias de movilidad, con una amplia oferta de vehículos eléctricos e híbridos.

Para facilitar el acceso y evitar colas y aglomeraciones,

Ifema ya ha puesto a la venta las entradas digitales en la web: www.ifema.es/vehiculoocasion. Unas entradas que cuestan 5 euros. Además se han previsto dos modalidades de tarifas de grupo: 4x3 por 15 euros y 3x2 a 10 euros. Los menores de 17 años pueden acceder de forma gratuita al salón, aunque deberán ir acompañados de un adulto y –por cuestiones de aforo– registrarse en la web de Ifema.

UN BUEN MOMENTO

Este salón se celebra en un momento favorable para el sector del vehículo de ocasión, cuyas ventas suman en el pri-

mer trimestre del año más de 600.000 unidades, lo que supone un 32% más con respecto al año pasado, aunque bajarían un 6,7% si lo comparamos con 2019, año en que no había restricciones debido a la pandemia.

Según Ganvam, por cada vehículo nuevo se están vendiendo 2,3 usados y seminuevos y Madrid fue la única comunidad en la que este año aumentaron las ventas, concentrando el 15,3% del total de España. Entre las preferencias de los compradores, crece la adquisición de coches eléctricos de ocasión, con 3.195 unidades vendidas en los primeros cua-



PARA ACCEDER

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.

tro meses. Pese a todo, estas ventas solo suponen un 5% del total si se comparan con los modelos diésel, que aglutinan seis de cada diez operaciones de VO, o los de gasolina, con un 36,2% del total.

SEGURIDAD Y GARANTÍA

El Salón del Vehículo de Ocasión y Seminuevo ofrece la máxima garantía en su oferta comercial y todos los vehículos que se ponen a la venta tienen una certificación independiente y han superado una revisión de más de 100 puntos.

Además, también cuenta con atractivos descuentos y ofertas especiales de financiación, así como facilidades a la hora de realizar las gestiones de compra para facilitar la entrega casi inmediata de los vehículos adquiridos durante la feria.

Por otro lado, se vigilarán estrictamente los protocolos sanitarios e Ifema ha dispuesto una amplia batería de medidas para asegurar una visita con las máximas garantías. Entre otras, se ha previsto el ordenamiento del flujo de asistentes y su movilidad, controles de aforo y distancias interpersonales, la eliminación del contacto directo mediante el registro digital, la toma de la temperatura corporal, el ensanchamiento de pasillos, la incorporación de las últimas tecnologías para el conteo de asistentes y la renovación permanente del aire en los pabellones.

SALÓN VO



Grandes ofertas



Certificados



Seminuevos



Última tecnología



El salón de vehículos de ocasión y seminuevos certificados más grande de Europa

04-13 Jun 2021

Recinto Ferial ifema.es

Promueve: **GANVAM**

Certifica:





LA SEGURIDAD EN SU JUSTA MEDIDA

Luis P.J.

Prácticamente todos los vehículos nuevos que salen al mercado tienen cinco estrellas en las pruebas de choque que realiza EuroNCAP. Y me extraña mucho que todos sean igual de seguros. No sé si es así o hay algo que se me escapa. En los últimos resultados me ha llamado la atención que el Dacia Logan sólo obtenga dos estrellas cuando hace años creo recordar que tuvo 3.

RESPUESTA

Afortunadamente los vehículos son cada vez más seguros, por eso la inmensa mayoría conquista las soñadas cinco estrellas que realiza EuroNCAP es sus duros test. Lo que pasa es que aunque casi todos logren esa puntuación, hay diferencias significativas porque el examen contempla cuatro apartados: protección de los ocupantes adultos, de niños, de usuarios vulnerables en el exterior, como los peatones, y los cada vez más numerosos asistentes en seguridad, denominados ADAS.

Y esto justifica en parte lo llamativo de las dos estrellas que ha logrado el Dacia Logan en su última prueba. En las pruebas de colisión su nota es algo más baja en la protección de sus ocupantes que la media de otros vehículos, pero siempre con porcentajes superiores al 70 por ciento. Su verdadero lastre, y donde se hunde respecto a otros rivales, es en la protección de peatones en caso de atropello y en la dotación de asistentes de seguridad, donde su condición 'low cost' trata de evitar en lo posible que el precio se incremente con tecnologías de este



CARTA DE LA SEMANA

DUDAS SOBRE EL TIEMPO Y LA CAPACIDAD DE RECARGA EN LOS ELÉCTRICOS Y EN LOS PHEV

Eduardo P.H.

La capacidad de carga en los vehículos eléctricos llega incluso a los 150 kW en corriente continua. La duda es qué cargador habría que instalar en casa en corriente alterna, que sea suficiente sin necesidad de tener que pagar mucho más en el peaje del recibo de la luz.

RESPUESTA

La mayor capacidad de las baterías de los vehículos eléctricos obliga a incrementar también la capacidad de carga, como es lógico. Por eso ya hay muchos modelos que admiten cargas en corriente continua por encima de los 100 kW. Sin embargo, esta solución es para momentos puntuales, como largos desplazamientos. Lo normal en casa es instalar una wallbox acorde al vehículo en cuestión.

No es lo mismo instalar una wallbox en tu domicilio para recargar la batería de 98 kWh de un Ford Mustang Mach-E, que la de un Dacia Spring, que monta una de 27,4 kWh. En el primer caso apostar por menos de 11 kW de carga sería casi una temeridad porque las recargas serían maratónicas. Por contra, en el utilitario incluso nos serviría una toma de 3,7 kW, que en

poco más de 8 horas completaría la operación. No obstante, hay un factor que todavía pasa un tanto desapercibido en los vehículos eléctricos y que también es de vital importancia. Se trata del cargador embarcado, aspecto que marca el límite de carga del propio vehículo. Si el máximo admitido en corriente alterna es de 7 kW, no tiene mucho sentido instalar una wallbox con más capacidad porque el límite lo pondría el cargador del coche.

Esto último tiene más lógica si cabe en los híbridos enchufables. Por ejemplo, el nuevo Hyundai Santa Fe PHEV tiene una batería de 13,8 kWh y el cargador embarcado es de 3,4 kW en el acabado de acceso (hasta 11 en otros más completos). Da igual que carguemos a 11, 22 o 50 kW porque nunca aceptará más de 3,4 kW.

tipo. Y ahí sí que suspende con unos porcentajes ligeramente superiores al 40 por ciento.

Y por ese motivo el Logan sacaba mejor nota en 2008 que en 2021, ya que por entonces no

se tenían en cuenta elementos como la frenada de emergencia, la alerta de fatiga del conductor, la asistencia a la velocidad o la de cambio involuntario de carril, que ahora sí que se valoran.

CONSULTAS RÁPIDAS

FRENO DE MANO ELÉCTRICO Y... ¿DE EMERGENCIA?

Pedro Canales

Cuando comenzó a instalarse este sistema era muy habitual recibir consultas en este sentido. El freno de estacionamiento eléctrico es más cómodo de utilizar y libera espacio en la consola central al desaparecer la palanca. Atendiendo a tu consulta, si lo activas en marcha porque detectas que el pedal del freno no responde, el vehículo sí

que frenaría, pero la intensidad depende de cada vehículo. Los hay que lo hacen de una manera progresiva y otros que son más radicales y lo hacen de golpe, llegando a bloquear prácticamente las ruedas traseras. En cualquier caso el coche se detendría, pero hay que tener mucho cuidado.

LA 'R' DE LOS NEUMÁTICOS ¿QUÉ SIGNIFICA?

Daniel Campos

En el flanco de un neumático se indican las medidas, el código

de velocidad, el índice de carga, la fecha de fabricación... La 'R' a la que haces referencia, por ejemplo en un 215/55 R16, refleja que la estructura de las lonas es radial, es decir, los cordones internos que forman las capas están dispuestos de manera perpendicular, aspecto que mejora la tracción, control, rotación y seguridad. Antes era normal una configuración en diagonal, pero ya sólo se emplea en vehículos agrícolas y en algunos comerciales.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

¿EN QUÉ CASOS SE PUEDE CIRCULAR MARCHA ATRÁS?

Como norma general la circulación marcha atrás está prohibido. La normativa establece muy pocas situaciones donde estaría permitida dicha maniobra. En primer lugar estaría permitido circular hacia atrás, como maniobra complementaria de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación, pero no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías. Del mismo modo, está permitido circular hacia atrás, excepcionalmente, en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de la marcha, y en las maniobras complementarias de otra que la exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.

Siempre debe efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales obligatorias y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario, de que por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía. Por otro lado, está absolutamente prohibida la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas. Por último, hay que recordar que las infracciones por el incumplimiento de esta normativa, es decir, por circular hacia atrás indebidamente, son graves y por ello conllevan una sanción económica de 200 euros. Si fuese en autovía o en autopista, al estar expresamente prohibido, también supondría la pérdida de 4 puntos.

BUENA PREGUNTA

SE NECESITA EL PERMISO DE LA CLASE D Y LA EDAD MÍNIMA PARA CONDUCIR ES DE 21 AÑOS

¿Qué carné se necesita para conducir un autobús?

RESPUESTA

El permiso de conducción que se necesita para la conducción de automóviles diseñados y contruidos para el transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor, es decir, para conducir un autobús o cualquier otro vehículo con más de 8 plazas, es el permiso de la clase D.

Este permiso autoriza, además, a circular con el vehículo de más de 8 plazas al que podrá ir enganchado un remolque, cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilos.

La edad mínima para obtener el citado permiso de la clase D será de 24 años, excepto para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria. Si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros, la edad mínima será de 21 años cumplidos; si lo han obtenido realizando la

modalidad de cualificación inicial acelerada, la edad mínima será de 23 años. No obstante, se permite que dentro del territorio nacional y hasta que el titular de permiso tenga 21 años, que pueda conducir con 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria; o con 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

En todo caso, el permiso de la clase D sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de la clase B; y para la conducción profesional de los vehículos que autoriza deberán cumplirse, además, los requisitos establecidos en la normativa que regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Los primeros híbridos de Volvo

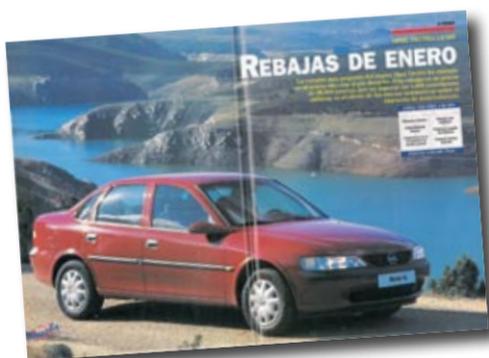
El fabricante sueco ya trabajaba hace 25 años en sistemas de hibridación tanto en su división de turismos, con el concept ECC, y la de camiones y autobuses.

Uno de los primeros salones de este año 96, el de Bruselas, había visto grandes novedades por parte de los fabricantes japoneses –Mitsubishi Colt, Mazda 121, Toyota Paseo...– y más cosas, con el pri-

mer monovolumen de Seat, el Alhambra.

Otro japonés, el Honda Accord, renovaba su gama a la que se iban a añadir versiones turbo-diésel en breve.

Y Volvo miraba al futuro apostando por la



tecnología de la hibridación, combinando un motor eléctrico con una turbina de gas. Eso lo hacía tanto en los turismos con el concept ECC –Environmental Concept Car– como en camiones y autobuses con los ECT y ECB. Con ellos teníamos un primer contacto.

Seguimos con una marca sueca ya desaparecida. El Saab 9000 apostaba por el turbo como fórmula para conseguir las mejores

prestaciones con los mínimos consumos.

Otra prueba a fondo tenía como protagonista al Opel Vectra 1.6 16V, versión de acceso a la gama que brillaba por comportamiento.

Y la comparativa enfrentaba a dos clásicos: BMW 328i frente a Mercedes C230 Kompressor. El primero –5,5 millones y 193 CV– destacaba por prestaciones. El de la estrella –6,3 millones y 193 CV–, por comportamiento.



LA PORTADA

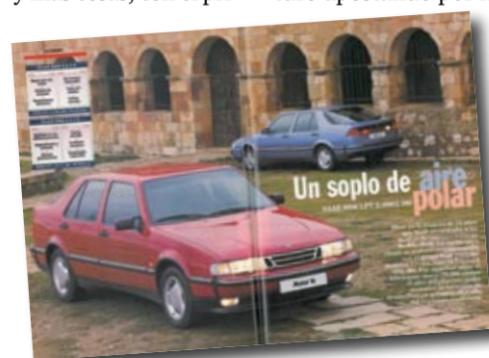
Nº 641

FECHA

29-1-1996

HABLAMOS DE

La imagen de las dos berlinas alemanas era la gran protagonista. Lujo y potencia titulábamos al BMW 328i y el Mercedes C230 Kompressor. Junto a ellos, novedades del Salón de Bruselas como el Seat Alhambra, Mazda 121 y el Toyota Paseo. Y además, la prueba del Opel Vectra más barato.



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

Primera prueba del Renault Mégane

El sustituto del Renault 19 ya estaba en nuestro mercado, con una gama en la que destacaba su versión coupé, modelo protagonista de nuestra primera prueba.

Un triunfador como el Renault 19 merecía ser sustituido por otro modelo a la misma altura. Y ahí estaba el nuevo Renault Mégane, que llegaba al mercado con una atractiva versión coupé en la gama. Este

era el modelo, con 150 caballos, que probábamos a fondo. Destacaba por prestaciones y consumos para enfrentarse a rivales como el Honda Civic, Fiat Coupé o Rover 220 Coupé.

Otra novedad de Re-



nault era la renovación del Clio, del que descubriríamos su nueva cara en unas fotos espía.

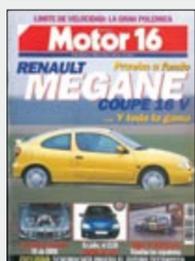
Y otras fotos espía mostraban a Michael Schumacher probando el Ferrari F 133.

Como novedades de la semana podríamos destacar la llegada de la nueva gama del Volkswagen Transporter o la nueva generación de motores V8 para los BMW más grandes.

Pero sin duda, la otra gran novedad era

la llegada del nuevo Chrysler Voyager, el monovolumen americano ofrecía dos alternativas de carrocería –Voyager y Grand Voyager– y cuatro motores con hasta 166 caballos por un precio que partía de 3,5 millones.

En la prueba a fondo, el espectacular Mitsubishi Eclipse, un coupé de 145 CV que por 3,8 millones un comportamiento y rendimiento del motor brillantes.



LA PORTADA

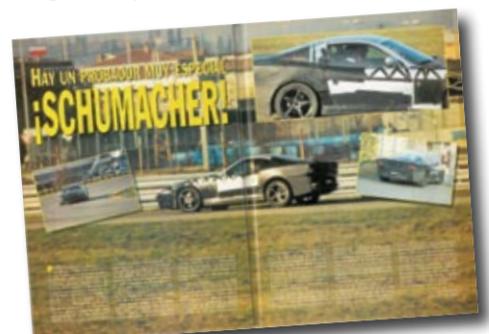
Nº 642

FECHA

5-2-1996

HABLAMOS DE

La versión coupé del nuevo Renault Mégane era la imagen de la portada. El modelo francés llamaba la atención en ese atractivo color amarillo. Junto a él, las fotos espía del Renault Clio y el Ferrari F133 –con Schumacher al volante– y los nuevos motores V8 para BMW.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

YA EN TU KIOSCO SOLO 4€

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

PON UN ELÉCTRICO EN TU VIDA

Analizamos todos los EV del mercado
54 modelos
29 marcas
De 5 a 1100 caballos
De 6.900 a 190.000 euros
Hasta 840 kilómetros de autonomía

4€ nº5

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

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

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

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

- Analizamos los 54 modelos eléctricos a la venta
- Entrevista a Laura Ros, directora de Volkswagen en España
- 5 pruebas a fondo: Citroën e-C4, Fiat 500e, Kia E-Niro, Lexus UX 300e, Volkswagen ID.3.
- El automovilismo se vuelve eléctrico

Querido progreso: Muchas gracias.

Nuevo Audi RS e-tron GT. 100% eléctrico.

El progreso es el gran regalo que nos trae el futuro. Un obsequio poderoso que a veces toma formas tan rompedoras como el nuevo Audi RS e-tron GT. Un superdeportivo 100% eléctrico con una autonomía de hasta 472 km* y una extraordinaria potencia de 475 kW (646 CV), que lo lanza hasta los 100 km/h en solo 3,3 segundos. Un GT coupé que saca el máximo partido a sus avanzadas baterías, gracias al asistente predictivo de eficiencia, e incorpora sorprendentes innovaciones como los faros Matrix LED con luz láser Audi que duplican el alcance de la luz en carretera. Una idea revolucionaria que nace gracias a nuestra profunda pasión por el progreso. Descúbrelo en [audi.es/RSsetronGT](https://www.audi.es/RSsetronGT)

Future is an attitude.

Consumo de electricidad combinado*: 21,7-20,6 kWh/100 km. Emisiones combinadas de CO₂*: 0 g/km

*La autonomía del vehículo puede variar por factores externos, incidiendo en ésta el perfil de la ruta, la temperatura, el tipo de neumáticos o el estilo de conducción del usuario.

