

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

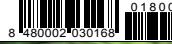
Al volante **RENAULT ARKANA E-TECH**



**HÍBRIDO, PERO MUY ELÉCTRICO**

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 30 DE JUNIO

Nº 1.800 del 15 al 29 de junio de 2021



## Probamos el **Audi RS e-tron GT**

**El deportivo para una nueva era**

- ▶ 0-100 en 3,2 segundos
- ▶ 646 caballos
- ▶ 0 emisiones



## LOS PLUG-IN ESTÁN DE MODA

225 CV



Comparativa

225 CV



## Ford Kuga Hybrid - Citroën C5 Aircross Hybrid

225 CV



306 CV



**DS 4 E-Tense**  
55 km de autonomía

**Lexus NX 450h+**  
63 km de autonomía

Y además Lo último: Nuevo Opel Grandland - Al volante: Gama Volkswagen PHEV - Prueba: Toyota Prius Plug-In Solar



PEUGEOT SPORT ENGINEERED ///

## NUEVO 508

PIONERO DEL ALTO RENDIMIENTO

265 kW (360 CV) – 520 Nm – Desde 46 g CO<sub>2</sub>/km

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

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

### Al detalle



#### EL MOVES III NO TIENE QUIEN LO PUBLIQUE

Aunque hace ya dos meses que se aprobó –con sus 400 millones de euros de dotación– y aunque los particulares ya pueden acceder a él, la realidad es que la tramitación del Plan Moves III no avanza como debiera. Hemos conocido, a través de una información de Europa Press que ninguna de las comunidades autónomas ha publicado aún en sus respectivos boletines oficiales la convocatoria de estas ayudas... Y solo falta un mes para hacerlo. Con la burocracia hemos topado...



#### OTRA VÍCTIMA DE LOS RALLYS

El automovilismo vuelve a darnos una mala noticia, esta vez en los rallies, con el fallecimiento de Víctor Magariños en un accidente, durante el reconocimiento de un tramo del Rally de Pontevedra. Magariños, un experimentado piloto gallego de 48 años, chocó contra otro vehículo en el término de Cercedo-Cotobade mientras reconocía el tramo con la carretera abierta al tráfico. Descanse en paz.

### ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Recuperar la **movilidad perdida**

Tras meses de confinamiento y restricciones, ver las carreteras llenas es una buena noticia... Pero hay que salir con seguridad.

No están los tiempos para grandes celebraciones, pero reconozcan conmigo que después de meses de confinamiento, cierres perimetrales y prohibiciones de todo tipo, es una gozada poder circular por las carreteras en libertad. Entiendo que esta forma de sentir puede ser para algunos una frivolidad, pero cuando veo el éxodo de los fines de semana para cambiar de aires y visitar los rincones más entrañables de nuestro país, pienso que estamos saliendo de la cueva de la pandemia y poco a poco la vida vuelve a la normalidad. Las señales de rebote de la actividad son tan inequívocas como la atención que merece el informe realizado por la Fundación Línea Directa, según el cual vaticina para este año 1.100 fallecimientos en nuestras carreteras. Dato muy preocupante, si tenemos en cuenta que el estudio en el que también ha participado el Instituto de Seguridad Vial (Intras), considera que el 2020 ha sido el peor de la década en seguridad vial. Según sus datos, la pandemia nos ha hecho más acelerados, menos respetuosos y practicantes de determinados hábitos que duplican el riesgo de accidente. Añadan a esto que, según Antonio Lucas, director de Seguridad Vial del RACE, «la pandemia ha tenido como consecuencia que un número importante de automovilistas no miren los controles ni el mantenimiento de sus vehículos». Así, los neumáticos por falta de uso, pre-

sión inadecuada o posible deformación por estar el coche parado durante meses, pueden tener falta de agarre y generar situaciones peligrosas. También es fundamental verificar desde los discos, pastillas y líquido de frenos, incluso las hojas caídas e introducidas en el coche, pueden provocar humedad y afectar a los circuitos eléctricos. Exactamente igual que ocurre con el funcionamiento de las escobillas limpiaparabrisas y los niveles de una batería que por falta de uso nos puede arruinar un viaje.

En resumen, después de haber llegado al fondo, toca emerger y moverse con seguridad por un país lleno de cultura, tradiciones y excelente oferta turística y gastronómica. El fin del estado de alarma, la llegada del buen tiempo y un virus que va cediendo ante el avance de vacunación, origina que millones de vehículos vuelvan a circular por las carreteras. De hecho, según una encuesta realizada por Sixt, el coche va a ser el medio de transporte más utilizado en las próximas vacaciones y fines de semana. Será utilizado por el 72 por ciento de los españoles y un número importante de desplazamientos tendrán como destino las costas para disfrutar de sol, playa, montaña y si es posible, un chiringuito. Eso sí, sin olvidar que tener a punto el coche es cuidar de nosotros mismos y todos los que nos rodean.

Con el fin del estado de alarma, la llegada del buen tiempo y un virus que poco a poco va cediendo, circular por las carreteras vuelve a ser un acto cotidiano. Pero no hay que olvidar que, para hacerlo con total seguridad, es necesario tener a punto el coche, porque con la pandemia un número importante de automovilistas han dejado de controlar el mantenimiento de sus vehículos.

### 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 Gamacho - jgamacho@motor16.com  
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com  
Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com  
Colaboradores: Federico Asensio, Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.

Consejo editorial: María Jesús Benoit, Pedro Martín, Andrés Mas, Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com  
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:  
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

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

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

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



## SUMARIO

Nº 1.800 · 15 al 29 de junio de 2021  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- QUÉ PASA KIA SPORTAGE

Aunque es la versión coreana –la europea se presentará en septiembre– el nuevo Sportage supone un cambio importante.

### 8.- SEAT IBIZA

Ya está en el mercado el renovado utilitario de Seat.

### 10.- ENPORTADA

#### AUDI RS E-TRON GT

Un deportivo para una nueva era. Increíblemente rápido, pero también eficiente con su motor 0 emisiones. Hasta 646 caballos y toda la tecnología imaginable.

### 16.- CUATRO RUEDAS

#### DS4

El compacto de la marca premium francesa ya está disponible para pedidos. Distinción, tecnología y eficiencia son sus claves.

### 19.- HYUNDAI BAYON

La gama SUV de Hyundai crece con su miembro más joven, el Bayon.

### 20.- LEXUS NX

La marca japonesa estrena una nueva era con la llegada de un nuevo NX que, además, abre las puertas a la tecnología híbrida enchufable.

### 24.- OPEL GRANDLAND

Nueva imagen y muchas más posibilidades de digitalización ofrece el nuevo Opel Grandland.

### 26.- CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID/FORD KUGA HYBRID

La tecnología de moda con la carrocería de moda. Los híbridos enchufables ganan terreno y entre ellos, el Citroën C5 Aircross y el Ford Kuga se convierten en excelentes alternativas familiares.

### 34.- TOYOTA PRIUS PLUG IN SOLAR

Fue el pionero de la hibridación y ahora, con tecnología híbrida enchufable, saca a la luz grandes virtudes, sobre todo de eficiencia.

### 36.- BAJA LA LUPA HYUNDAI TUCSON-DINAMICA.

El SUV coreano ha sido desarrollado para conseguir el



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

#### Busca tu marca

|              |        |
|--------------|--------|
| AUDI         | 10     |
| CITROËN      | 26     |
| DS           | 16     |
| FORD         | 26     |
| HYUNDAI      | 19, 36 |
| INFINITI     | 44     |
| KIA          | 6      |
| LEXUS        | 20     |
| MERCEDES-AMG | 50     |
| OPEL         | 24     |
| RENAULT      | 38     |
| ROLLS-ROYCE  | 46     |
| SEAT         | 8      |
| TOYOTA       | 34     |
| VOLKSWAGEN   | 40     |

6



16



44



34



48

comportamiento y la dinámica más sanos y divertidos.

### 38.- RENAULT ARKANA E-TECH

El SUV coupé francés brilla por su tecnología híbrida que le permite hacer muchos kilómetros en eléctrico.

### 40.- GAMA VW PHEV

Una gran apuesta la de Volkswagen por la tecnología plug-in, que está presente en 9 modelos.

### 44.- BAJA LA LUPA

### NUEVO VOLKSWAGEN ID.4

Con su segundo eléctrico, Volkswagen ha creado un familiar que puede ser ya un perfecto único coche de la casa.

### 48.- FUERA DE SERIE ROLLS-ROYCE BOAT TAIL

23 millones de libras y solo tres unidades. El coche más caro del mundo.

### 50.- + INTERESANTE AMG SE ELECTRIFICA

Apostará por la electrificación para dotar de un alto rendimiento 'limpio' a sus próximos modelos.

### 52.- A LA ÚLTIMA

### 54.- LA SEMANA

### 56.- DE CARRERAS CARLOS SAINZ

40 años en primera fila y ahora se lanza a la aventura de un Dakar eléctrico con Audi.

### 60.- SABER COMPRAR Y VENDER

DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

### 64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

### 66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

# NUEVO OPEL CROSSLAND

## EL DISEÑO ES PARA VIVIRLO

Desde 15.800€



Reserva en [www.PruebaOpel.com](http://www.PruebaOpel.com)\*  
y te lo llevamos a casa para que lo pruebes.



OPEL

Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,6 a 6,7 en ciclo combinado - Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) mínimo y máximo de 121 a 152 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO<sub>2</sub> (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 consumidores 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.



**AUDI A1 SPORTBACK COMPETITION**

Con un precio de 38.700 € esta versión especial del A1 40 TFSI está dotada con el motor 2.0 TFSI, que aumenta su potencia hasta 207 CV. Cuenta con detalles específicos tanto en su interior como en su carrocería, pintada en azul Ascari metalizado

**TOYOTA LAND CRUISER**

La gama Land Cruiser 2021 introduce novedades de equipamiento, entre las que sobresale la nueva opción de bloqueo mecánico 100% del diferencial trasero para mejorar aún más las cualidades off-road del legendario todoterreno de Toyota.



**CZINGER 21C**

Espectacular hiperdeportivo americano. Está movido por un V8 que gira a 11.000 rpm, rindiendo 1.250 CV, y es capaz de acelerar de 0-300 km/h en 13,8 seg., y a 400 km/h en 27,1 seg. Fabricado en 3D, cada una de las piezas que lo componen ha sido optimizada y diseñada con I.A.



**NUEVO OPEL ASTRA**

Es futuro Astra, del que Opel ya ha mostrado algunos rasgos que le identifican con sus últimos lanzamientos, verá la luz en 2022 y contará con versiones electrificadas por primera vez en el compacto,

**Kia Sportage (4ª generación)**

Diseño **vanguardista** para el SUV de Kia

Radical cambio en el diseño tanto interior como exterior en la nueva generación del Sportage, de la que ya tenemos las primeras fotos que corresponden a la versión coreana, pues la europea se verá en septiembre y tendrá rasgos propios. Vemos líneas que sintonizan con el nuevo eléctrico EV6, especialmente en su vista posterior. Y en su parte frontal, destacar la amplia parrilla con una zona de rejilla inferior en color negro rodeada por unas luces día en forma de boomerang.

En el interior también se ha apostado por un diseño moderno, con elementos que ya hemos visto en el actual Hyundai Tucson, con un salpicadero totalmente digitalizado. En el caso del Sportage con los dos pantallas, la de la instrumentación y la central del sistema multimedia juntas en un mismo panel, como si fuera una sola pantalla. Pero también con botones exteriores para acceder directamente a determinadas funciones y con similar sistema multimedia al del Hyundai Tucson. También el salto

en calidad de materiales será importante, con nuevas combinaciones de tapicería. Kia no ha transmitido datos técnicos, pero fijándonos en el Tucson y el Sorento, podemos asegurar que habrá versiones híbrida autorrecargable y PHEV. Y que las opciones en asistentes de seguridad se ampliará, así como en nuevas posibilidades de conectividad.



▶▶ Radical cambio de diseño exterior, pero también con un salto importante en el interior, con un salpicadero totalmente digitalizado.



**PARA PENSAR**



años cumple Alfa Romeo el 24 de junio desde su fundación.

Nacida en Milán, la Anonima Lombarda Fabbrica Automobili (A.L.F.A.) se convertiría en Alfa Romeo en 1918 tras su adquisición por parte del ingeniero y empresario campano Nicola Romeo.

**EL PUNTAZO**

Lamborghini en colaboración con el Grupo LEGO ha construido una réplica de tamaño natural del Sián FKP 37, con más de 400.000 piezas.



**BMW Serie 4 Gran Coupé**  
Segunda **generación** del coupé 4 puertas

Ya ha sido presentada la segunda generación del BMW Serie 4 Gran Coupé, que llegará a los concesionarios en el mes de noviembre. Exteriormente se distingue por un diseño más perfilado y los dos grandes ríñones estrenados en el Serie 4 Coupé y Cabrio. La oferta de motores está compuesta por tres variantes de gasolina: 420i Gran Coupé de 184 CV, 430i Gran Coupé de 245 CV y M440i xDrive Gran Coupé de 374 CV. Tam-

bién incluye en su gama un motor diésel, el 420d Gran Coupé de 190 CV que adopta un sistema de hibridación ligera de 48 V. Esta tecnología también la incorpora la versión más potente, el M440i. Todos los motores van asociados de serie a un cambio Steptronic Sport de ocho velocidades con levas en el volante y función Sprint para una aceleración instantánea y dinámica. El sistema BMW xDrive de tracción integral inteligente es de serie en

el modelo tope de gama. Según BMW ofrecerá una dinámica de conducción significativamente mejo-

▶ Mayor batalla y dimensiones para ofrecer un interior de mayor volumen y un maletero con más capacidad (470 litros).



rada y aplica lo último en tecnología y conectividad de la marca. Se fabricará junto con el BMW i4 y el

Serie 3 como parte del enfoque de producción flexible en la planta de BMW Group en Múnich.

**Superleggera Arese RH 95**  
La última **joya** de la factoría italiana

La empresa artesanal italiana Touring Superleggera celebra 95 años de existencia con este espectacular modelo, el Arese RH95, que se realizará en una serie limitada de solo 18 unidades. Cada detalle de este superdeportivo resulta fascinante, desde la barra lateral de aluminio brillante interrumpida energicamente por el paso de la rueda delantera, que continúa a lo largo de la cintura, inspirada en el Alfa Romeo Disco Volante

realizado por la empresa italiana. Está alimentado por un motor V8 a 90° de origen Ferrari, asociado a una caja automática de 7 relaciones. Rinde 670 caballos a 8.000 revoluciones por minuto, con un par de 760 Nm

▶ El Arese RH 95 es la última creación del fabricante italiano.

y es capaz de alcanzar los 330 km/h, llegando a los 100km/h desde parado en solo 3 segundos.



▶ Confará con un motor de origen Ferrari y 670 CV.





### AC COBRA SERIE 4-ELÉCTRICO

AC Cobra quiere seguir haciendo camino y conseguir reimpulsar la empresa en asociación con Falcon Eléctric. Para ello sigue el camino de las nuevas tendencias de mercado. Su primer eléctrico se basa en el AC Cobra Mk IV y hay dos versiones, con un precio de 172.000 euros (230 kW) y 195.000 euros (460 kW). Esta última hace el 0-100 km/h en 3,8 segundos, con un peso de 1.240 kg y un autonomía de 258 km.

### FORD RANGER RAPTOR SPECIAL EDITION

Versión especial que llega a Europa en octubre. Disponible en tres colores, con líneas en contraste en la carrocería. Mantiene el chasis Ford Performance exclusivo del Ranger Raptor, optimizado para conducción TT, con doble horquilla de aluminio en la parte delantera y suspensión multibrazo en la parte trasera, con amortiguadores FOX. Está propulsado por un motor diésel biturbo EcoBlue de 2 litros y 213 CV con 500 Nm de par.



### El Seat Ibiza se renueva Ya a la venta desde 19.410 euros

El actual Seat Ibiza ha sido objeto de una actualización, con ligeros retoques estéticos, nuevos materiales en su interior y tecnología que mejora la seguridad y la conectividad. Por fuera, el nuevo Ibiza dispone de nuevos diseños de llantas e incorpora Leds en los faros delanteros y traseros. Está disponible con dos nuevos colores en su oferta cromática: Azul Zafiro y Azul Asfalto. En el interior, el salpicadero ha sido rediseñado, con textura blanda sobre la que se coloca la pantalla flotante, ahora más grandes y en una posición más alta. Mejora la calidad en los guarnecidos de las puertas y en la tapicería de los asientos, que también renuevan sus diseños. El volante multifunción está forra-

do en Nappa –desde el acabado Style en opción, y de serie en los Xcellence y FR–. La tecnología LED se traslada también al interior que, además de incluir iluminación ambiental en las puertas delanteras, se incorporan a las nuevas toberas de ventilación con diferentes colores según el acabado. Mantiene inalterada la oferta de motores: 1.0 MPI de 80 CV y 1.0 TSI de 95 CV, que llegan más adelante. Y 1.0 TSI 110 CV y 1.5 EcoTSI de 150 CV, además del 1.0 TGI 90 CV de GNC. Como nuevas ayudas electrónicas a la conducción añade el Asistente de Viaje, con programador de velocidad activo asociado al mantenimiento de carril. Otros sistemas que adopta son el asistente de salida involuntaria de carril y el detector de fatiga (de serie en toda la gama), y sistemas como el asistente lateral, el control de cruce adaptativo, el control de luces automáticas y el reconocimiento de señales. Ya está disponible para nuestro mercado desde 19.410 euros.

◀El nuevo Ibiza adopta nuevos diseños de llantas. El salpicadero ha sido rediseñado.



### BMW M8 CSL

La versión **más ligera del M8** ultima su puesta a punto

El año pasado vimos un prototipo de BMW donde pensamos, en un principio, que podía estar dotado de motor central debido a que las ventanas laterales traseras habían sido reemplazadas por tomas de aire. Ese prototipo también estaba cubierto tanto en la parte delantera como trasera con una lámina de camuflaje. Se trata del BMW M8 CSL que ahora lo hemos pillado sin el camuflaje en el circuito de Nürburgring, descubriendo la nueva

parrilla con algunos detalles en rojo y un diseño 3D, un spoiler más amplio, un parachoques de nuevo diseño y un amplio alerón. También podemos

ver una luz colocada en el difusor entre los tubos de escape cuádruples. Los detalles en rojo también se encuentran en las salidas de aire de los guar-

dabarrs delanteros, con las luces traseras más oscuras de lo habitual.

Según hemos podido saber, la utilización de materiales ligeros, con la

eliminación del asiento trasero y otras medidas de aligeramiento de peso, podrían hacer que el M8 CSL sea hasta 100 kilos más liviano que un M8 normal. El M8 CSL podría estar disponible en el mercado durante 2022.



▲Máxima ligereza para conseguir las mejores prestaciones es lo que busca este BMW M8 CSL.

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

Gama Jeep® Compass Consumo mixto entre: 2,2 y 7 (l/100km). Emisiones de CO<sub>2</sub>: de 49 a 161 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO<sub>2</sub> de 45 a 48 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153219). \*\*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 achatarrear de, al menos, 7 años y cumpliendo con el RD 266/2021 (consultar el MOVES III en [www.idae.es](http://www.idae.es)). Jeep® es una marca registrada de FCA US LLC.

**Jeep**  
THERE'S ONLY ONE

# Un nuevo orden

El que establece Audi con la versión RS más potente de la historia; un deportivo para una nueva era. Increíblemente rápido, pero también eficiente con su motor 0 emisiones. Un coche para disfrutar al volante, pero a la vez cómodo para viajar de pasajero con su configuración Gran Turismo y con la avanzada tecnología de que dispone.



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

El futuro electrificado supone un gran desafío para las marcas, que quieren envolver, en la mayoría de los casos, la nueva tecnología con diseños vanguardistas que muestren el cambio de era en el automóvil. Es el caso de Audi, donde sus nuevos

SUV plasman el desafío en el diseño. Pero es su primer modelo con una tipología diferente el que más impacta; el e-tron GT, un Gran Turismo, un deportivo de cuatro puertas, el que ha concitado toda la atención desde que se mostraron las primeras imágenes con su espectacular diseño. Un prototipo de los que antes se quedaban como escaparate tecnológico para el

museo de la marca, pero que en este caso se ha convertido en una realidad, un modelo de producción que está a la venta. Y hemos podido ya probarlo, además en la versión RS. Aunque debo confesar que lo había cogido ya en un escenario perfecto, como es un circuito, en este caso en el Jarama, invitados por la marca a conocer la experiencia que ofrece a sus clientes

con los 'Audi Driving Experience', donde exprimir su potencial sin miramientos y poder buscar sus límites. Porque sí, su altísimo potencial está muy por encima de lo que nuestras carreteras admiten. Y por eso es también un coche adaptado para el día a día, para moverse sin emisiones en tráfico urbano, o al ritmo que marcan nuestras carreteras.

Pero comencemos hablando de la parte emocional, de su altísimo rendimiento, de su aceleración 'sideral'. Y es que en nuestras mediciones ha hecho el 0 a 100 km/h en solo 3,2 segundos aprovechando el 'launch control' en modo Dynamic. Y alcanza los 200 km/h en 10,9 segundos. Es como si un tren de mercancías te hubiera impactado por detrás, sintiéndote absorbido por el asiento mientras

la masa encefálica parece desplazarse hacia la nuca. Esa capacidad ya no es una experiencia nueva, la hemos sentido de manera semejante en el Taycan, pero sigue siendo abrumadora y con tal intensidad, excitante. Ese poder le llega a través de dos motores, uno sobre cada eje. El delantero rinde 238 CV y el posterior 456 CV, para una potencia conjunta de 598 CV. Un rendimiento que aumenta hasta los 646 CV en modo boost (durante 2,5 segundos), utilizando el 'launch control'. Cada motor actúa sobre su eje para así ofrecer tracción total de forma continua; mediante la tecla Audi Drive seleccionamos el modo de conducción si queremos cambiar el de 'Comfort', con el que arranca siempre por defecto, para una conduc-

**LA CLAVE**  
f.asensio@motor16.com  
*Sencillamente espectacular. Aceleración 'sideral', con la misma capacidad para recuperar desde cualquier velocidad. Y con un comportamiento superlativo, guiado desde una rápida dirección y sin la más mínima pérdida de tracción a pesar de 'su poder'. Detalles tecnológicos a la altura de lo que representa.*

ción más eficiente (Efficiency) que prioriza la tracción delantera y que retrasa la respuesta, además de limitar la velocidad máxima hasta unos 130 km/h. O 'barra libre' con el modo Dynamic, que distribuye más par a las ruedas traseras –por supuesto dispone del modo 'Individual' para configurarlo al gusto del conduc-

|   |                    |           |  |   |              |
|---|--------------------|-----------|--|---|--------------|
| PRECIO  |                    | 143.420 € |  | NUESTRA VALORACIÓN  |              |
| EMISIONES DE CO <sub>2</sub> :<br><b>0</b> G/KM | NUESTRAS ESTRELLAS |           | NOS GUSTA  |   | DEBE MEJORAR |
|   | COMPORTAMIENTO     | *****     | Aceleración y recuperaciones espectaculares. Tecnología. Comportamiento en curva y estabilidad lineal, sin pérdidas de adherencia. | Bajos y faldón delantero sensibles a rozar por su poca altura. Maletero con poca altura y boca de entrada limitada. Peso elevado. |              |
|   | ACABADO            | *****     |  |   |              |
|   | PRESTACIONES       | *****     |  |   |              |
|   | CONFORT            | *****     |  |   |              |
|   | SEGURIDAD          | *****     |  |   |              |
| CONSUMO   | *****              |           |  |   |              |
| PRECIO  | *****              |           |  |   |              |



ARRANCA SOLO  
CADA VEZ QUE TE  
SIENTAS TRAS EL VOLANTE  
EL RS E-TRON EMPIEZA A  
FUNCIONAR, EN SILENCIO;  
SÓLO TIENES QUE  
INSERTAR LA MARCHA  
AVANZADA TECNOLOGÍA  
MUCHOS ASISTENTES  
Y LA TECNOLOGÍA MÁS  
AVANZADA DE AUDI PARA  
GESTIONAR AL MÁXIMO  
LA BATERÍA, CON SISTEMA  
PREDICTIVO CON MODO DE  
MARCHA POR INERCIA

► Modos de conducción de gestión muy diferenciada, para seleccionarlos en cada momento.



► El selector de las marchas es muy rápido y accesible. La consola central está muy despejada.



► Muchísima información, bien detallada en las 4 vistas seleccionables. La autonomía se puede poner en primer plano.



◀◀ Dos bocas de recarga, una en cada lado para corriente continua o alterna. Profundo maletero, pero con poca altura (350 litros).

▶▶ Hay que bajar las caderas para acomodarse, pero el espacio es amplio y solo la cota de altura es limitada si mides más de 1,85 m.



tor-. En caso de pérdida de adherencia, el reparto de par entre ambos ejes se realiza hasta cinco veces más rápido que con la tracción mecánica Quattro. En cualquier caso no vamos a notar ese trasvase de potencia, pero sí con qué eficacia transmite la potencia al suelo, sin una mínima pérdida de adherencia. Es dinámicamente un punto que me ha llamado especialmente la atención; la confianza para pisar con decisión el acelerador con el coche apoyado, sin que se mueva un ápice de la línea marcada desde el volante. A pesar de esa confianza que transmite, hay que ir muy concentrado, porque realmente se va muy deprisa; la aceleración hace que el

espacio entre una curva y otra se reduzca al máximo y, aunque el bonito sonido artificial (graduable) acompañe al acelerar –por dentro y por fuera– para romper el silencio –gracias–, todo pasa muy deprisa. Más si conducimos en modo ‘on-off’, gas-freno-gas-freno... a fondo. La versión RS está dotada de frenos con recubrimiento de carburo de tungsteno –cerámicos opcionales (5.795 €)– que están obligados a trabajar duro para detener las cerca de dos toneladas y medio en orden de marcha al ritmo que nos podemos mover. Nuestras mediciones muestran su notable efectividad, con buen tacto y resistencia al trabajo continuado. Las levas ayudan a

regenerar y a reducir la marcha, pero de una manera moderada.

Si conducimos de forma progresiva, tratando de no maltratar las lumbares de nuestros acompañantes, podremos llevar casi el mismo vertiginoso ritmo en zonas viradas. Muy ágil a pesar de sus dimensiones, apoyándose en la suspensión neumática de tres cámaras que realiza un trabajo perfecto para absorber las irregularidades del asfalto, sin movimientos ostensibles, especialmente en modo Dynamic. Siempre con un paso por curva neutro, en lo que además de la electrónica y el chasis tiene mucho que ver su perfecto reparto de pesos (50:50) y su bajo centro de



◀ Un coche distinto para sentirte diferente. Nuestra versión de pruebas disponía de la opción de techo de fibra de carbono, 8 kilos más ligero que el original. Si bien, a 584 euros cada uno de esos kilos de menos es, como poco, para pensárselo.

gravedad, la ayuda del diferencial trasero de control electrónico y el eje trasero directriz.

Será la propia autonomía la que nos haga conducir de una manera moderada. Y también la dulzura con la que le pueden mover los dos motores eléctricos a baja velocidad. Audi homologa para el RS 472 km de autonomía (WLTP) con su batería de 93,4 kWh de capacidad. Sólo en conducción en circuito nos movimos con un consumo por encima de los 30 kWh, mientras que en carretera hicimos una media en torno a los 21 kWh, alrededor de los 17 kWh en un par de atascos matinales y de poco más de 16 kWh en ciudad,



**BAJO CENTRO DE GRAVEDAD ARRASTRA LAS 396 CÉLULAS QUE COMPONEN LA BATERÍA DE 93,4 KWH A ESCASOS 13 CENTÍMETROS DEL SUELO, LO QUE AYUDA A SU EXCELENTE EQUILIBRIO DINÁMICO**



## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <b>MOTOR</b>                    | <b>ELÉCTRICOS 475 KW</b>                      |
| Disposición                     | Delant./Tras transversal                      |
| Potencia máxima                 | 646 CV (238+455 CV)                           |
| Par máximo                      | 84,7 mkg                                      |
| <b>BATERÍA</b>                  |   |
| Tipo de batería / Marca         | iones de litio / LG Chem                      |
| Capacidad de la batería (total) | 93,4 kWh                                      |
| Capacidad de la batería (útil)  | 85 kWh  |
| Peso de la batería (kg)         | N.D   |
| Potencia máx. carga (CC-CA)     | 270 kW - 11 kW                                |
| Tiempo recarga mín. (270 kW)    | 22,5 minutos (hasta 80 %)                     |
| Tiempo recarga máx. (11 kW)     | 8h, 20 m.                                     |
| <b>TRANSMISIÓN</b>              |   |
| Tracción                        | A las 4 ruedas                                |
| Caja de cambios                 | Automática, 1 velocidad                       |
| Modos de conducción             | 4 (Dynamic, Comfort, Efficiency e Individual) |

|                                  |                                     |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| <b>DIRECCIÓN</b>                 |                                     |
| Sistema                          | Cremallera con asistencia eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 23                                  |
| Diámetro de giro (m)             | 11,6                                |

|                        |                   |
|------------------------|-------------------|
| <b>FRENOS</b>          |                   |
| Delanteros             | Discos ventilados |
| Traseros               | Discos ventilados |
| Retención al decelerar | 2 niveles         |

|   |  |
|---|--|
| <b>SUSPENSIÓN</b>   |  |
| Delantera: Independiente de paralelo deformable, con amortiguación neumática y barra estabilizadora |  |
| Trasera: Independiente multibrazo, con amortiguación neumática y barra estabilizadora               |  |

|                                |                               |
|--------------------------------|-------------------------------|
| <b>RUEDAS</b>                  |                               |
| Neumáticos (marca) - del-tras. | 265/35-305/30 R21 (Good Year) |

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>   |                       |
| En orden de marcha (kg)      | 2.422                 |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 4.989 / 1.964 / 1.396 |
| Capacidad maletero (l)       | 350+81                |

|                                  |                 |
|----------------------------------|-----------------|
| <b>PRESTACIONES</b>              |                 |
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>          | <b>250 KM/H</b> |
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b> |                 |
| 400 m salida parada              | 11,1            |
| De 0 a 50 km/h                   | 1,5             |
| De 0 a 100 km/h (oficial)        | 3,2 (3,3)       |

|                                   |      |
|-----------------------------------|------|
| <b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b> |      |
| 400 m desde 40 km/h en D          | 10,4 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D        | 19,9 |
| De 80 a 120 km/h en D             | 2,0  |
| Error de velocímetro a 100 km/h   | +6%  |

|                                     |                    |
|-------------------------------------|--------------------|
| <b>FRENADA (en metros)</b>          |                    |
| Desde 60 km/h - 100 km/h - 120 km/h | 13,9 - 36,9 - 51,1 |

|                                |                    |
|--------------------------------|--------------------|
| <b>SONORIDAD (en dB)</b>       |                    |
| A 60 km/h - 90 km/h - 120 km/h | 58,6 - 62,9 - 68,1 |

|                 |                        |
|-----------------|------------------------|
| <b>CONSUMOS</b> |                        |
|                 | <b>20,8 kWh/100 km</b> |

|                         |      |
|-------------------------|------|
| <b>EN CIUDAD</b>        |      |
| A 23,7 km/h de promedio | 16,7 |

|                        |      |
|------------------------|------|
| <b>EN CARRETERA</b>    |      |
| A 90 km/h de cruceo    | 20,2 |
| En conducción dinámica | 31,3 |

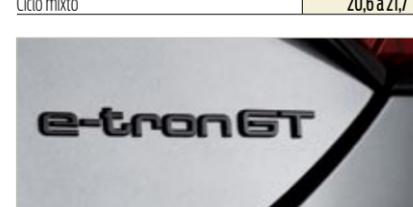
|                      |      |
|----------------------|------|
| <b>EN AUTOPISTA</b>  |      |
| A 120 km/h de cruceo | 21,6 |
| A 140 km/h de cruceo | 22,3 |

|   |      |
|---|------|
| <b>Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)</b> |      |
|   | 20,2 |

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>          |           |
| Kilómetros recorridos (oficial) | 375 (472) |

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| <b>CONSUMOS OFICIALES</b> |             |
| Ciclo urbano              | N.D         |
| Ciclo extraurbano         | N.D         |
| Ciclo mixto               | 20,6 a 21,7 |

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| <b>CONSUMOS OFICIALES</b> |             |
| Ciclo urbano              | N.D         |
| Ciclo extraurbano         | N.D         |
| Ciclo mixto               | 20,6 a 21,7 |



### ► RIVALES: LOS QUE YA ESTÁN...

El Audi comparte la plataforma J1 con el Taycan y también la mayoría de componentes eléctricos, ofreciendo un rendimiento y prestaciones semejantes a los de la versión Turbo de 680 CV, con unas cifras de aceleración prácticamente calcadas. También en dimensiones y peso se mueven bastante parejos, pero el interior del Audi está mejor aprovechado para ofrecer algo más de espacio a sus ocupantes. Dejando cuestiones subjetivas, el Audi inclina claramente la balanza a su favor por los 13.000 euros de diferencia que solo la política dentro del Grupo VW justifica en su posicionamiento de marcas. El Model S de Tesla equiparable, el Gran Economía, rinde 670 CV, aun-

que por precio sería el más potente (1.020 CV), el Plaid, por 119.990 €, su rival directo. En cualquier caso, dinámicamente el RS e-tron GT es muy superior por chasis y comportamiento, aunque el Model S Plaid todavía acelera más. También, el Tesla está por detrás por tecnología, por posibilidades de asistentes electrónicos y por conectividad a pesar de su amplísima pantalla de 17", que resulta lenta y con menús complicados para su manejo en comparación al Audi. La brecha se amplía en los acabados interiores, con detalles mejorables en los sellamientos y calidad de materiales. El Tesla ofrece una mayor autonomía, con una mejor gestión energética.



▲ 89.990 € ▲ 670 CV ▲ 663 km autonomía ▲ 0-100 km/h: 3,2 s.



▲ 156.374 € ▲ 680 CV ▲ 452 km autonomía ▲ 0-100 km/h: 3,2 s.

### ► ... Y LOS QUE VIENEN



▲ Karma GS-6 Híbrido en la actualidad, este modelo americano de 5 metros tendrá una versión eléctrica en 2022.



▲ Lucid Air Desarrollado por una start-up americana, se vende desde 143.000 €. Está movido por 2 motores; 1.080 CV, 800 km auton.



▲ Mercedes EQS Una berlina de lujo de estilo coupé, que verá la luz a final de año, con 2 versiones: 333 y 523 CV y hasta 770 km auton.



con una autonomía que hemos medido entre 370 y 390 km reales de media. No está mal de cara a viajar siempre con la previsión de localizar en el navegador los puntos de recarga rápida en nuestro trayecto. Puede recargar hasta 270 kW con corriente continua mediante el conector Combo en el lado derecho, mientras la trampilla izquierda abre el acceso a un Mennekes para cargas de hasta 11 kWh (CA). Encontramos algún problema con cargadores de 50 kW, en los que la capacidad de recarga no superaba los 11 kW. Mientras que en los Ioniq (150 kW), recuperaba el 95% en media hora desde un 8% de su capacidad.

Interior Audi por diseño, materiales y ajustes, con salpicadero con acabados en gris grafito y carbono y tapicería de piel

para unos asientos impecables por sujeción y confort, con una posición perfecta de conducción. Hay que sentarse muy abajo, lo que hace trabajar los riñones, pero merece la pena ese esfuerzo por colocarse detrás del volante, y también como acompañante. Porque detrás te sientes bien tratado por espacio, amplio en la cota longitudinal y también por anchura, aunque limitado en la altura al techo si pasas del 1,85m. El túnel central para los componentes electrónicos limita el confort en la plaza central. El maletero es profundo y ancho, pero tiene poca altura, lo que reduce su capacidad (350 litros), si bien dispone de un espacio extra bajo el capó delantero, con 81 litros, donde podemos colocar los cables de carga -de serie de 11 kW-.

DS abre los pedidos de su nuevo DS4, con el que quiere competir entre los compactos premium gracias a un estilo muy personal, máximo refinamiento en cada detalle, un equipamiento tecnológico abrumador y una gama mecánica con gran protagonismo para el híbrido enchufable de 225 CV y 55 km de autonomía.



◀ En el exterior el diseño tiene el aire poliédrico de otros modelos DS. La gama cuenta con una versión Cross con estilo crossover: protección de bajos, barras de techo...

### FICHA TÉCNICA

| MOTOR TÉRMICO              | E-TENSE 225        |
|----------------------------|--------------------|
| Nº de cilindros            | 4, en línea        |
| Cilindrada (c.c.)          | 1.598              |
| Potencia máxima/rpm        | 180/6.000          |
| Par máximo/rpm             | 25,5/1.750         |
| MOTOR ELÉCTRICO            |                    |
| Potencia                   | 81,2 kW            |
| Par                        | 320 Nm             |
| Pot. máx. total            | 225 CV             |
| Par máx. total             | 36,7 mkg           |
| Tracción                   | Delantera          |
| Caja de cambios            | Autom. 8 vel.      |
| Frenos del./tra.           | Disc. vent./Discos |
| Peso (kg)                  | 1.653              |
| Largo/Ancho/Alto (mm)      | 4.400/1.856/1.470  |
| Maletero (l)               | 390 / 1.240        |
| Capacidad del depósito (l) | 40                 |
| Tipo de batería            | Ion Litio          |
| Capacidad de la batería    | 12,4 kW/h          |
| De 0 a 100 km/h (s)        | 7,7                |
| Velocidad máx. (km/h)      | 233                |
| Vel. máx. en eléctrico     | 135                |
| Consumo mixto (l/100 km)   | 1,3                |
| Emisiones CO2              | 28 g/km            |
| Alcance en eléctrico (km)  | 55                 |
| Tiempo de recarga          | 1,75 h a 7,4 kW    |
| Precios desde... (euros)   | <b>38.950</b>      |

# Exclusivo y distinguido

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El cuarto modelo de la familia DS –la marca ha cumplido su hoja de ruta de un lanzamiento por año aunque por las cosas de la pandemia este DS4 llegue casi al mismo tiempo que el DS9– llega para trasladar su visión de lo que debe ser un compacto pre-

mium... Y francés. Porque aunque el segmento esté dominado por los alemanes de Audi, BMW o Mercedes y este DS4 vaya a fabricarse en Alemania, DS quiere demostrar que hay otra forma de hacer las cosas.

En esa forma diferente de hacer las cosas, apuesta por una imagen y un estilo mucho

más elaborado, con ese diseño poliédrico que sigue siendo señal de identidad. Pero no solo, eso, porque también juega con el estilo crossover en la versión Cross de este DS4, una carrocería de absoluta moda ahora mismo.

¿Más cosas que pone en liza DS? pues la parte tecnológica, en la que la marca

francesa es la encargada de estrenar los últimos avances en el grupo. Y el DS4 se va a traer a este segmento, dispositivos y sistemas –sobre todo de seguridad y ayudas a la conducción– no vistos hasta ahora. Por ejemplo, estrenará el sistema DS Drive Assist 2.0 que garantiza una conducción semiautónoma de nivel 2, con innovadoras funciones como las maniobras de adelantamiento semiautónomas o la variación automática de la velocidad antes de curva o en función de las señales de limitación. Junto a eso, otras funciones ya conocidas como el control de crucero adaptativo o el mantenimiento de

trayectoria dentro del carril. Hay otros elementos propios de segmentos superiores que también van a formar parte de la dotación del DS 4. Por ejemplo, la DS Active Suspension que ya ofrece el DS 7 Crossback que ‘lee’ la carretera por delante del vehículo y envía información a los cuatro amortiguadores para que cada rueda responda de una manera óptima a las irregularidades del firme. Un sistema de alerta del tráfico cruzado posterior que vigila hasta 40 metros a un lado y a otro para que podamos retroceder con seguridad cuando hay poca o nula visibilidad, sistema de detección de peligros en los

ángulos muertos laterales control hasta una distancia de 75 metros por detrás del vehículo serán también equipo de seguridad en el DS 4.

Y el DS4 también va a contar con otro de los sistemas estrella en DS que trata de mejorar la visión y la iluminación en las circunstancias más adversas: el DS Night Vision. Un dispositivo dotado de una cámara infrarroja que detecta a peatones, ciclistas o animales de gran tamaño incluso a 200 metros de distancia que llegará al segmento C por primera vez. También ofrece lo más avanzado en faros; los del DS 4 –con tres módulos principales por óp-

tica con el central giratorio para adaptarse al trazado de la carretera moviendo la óptica hasta 3,5 grados–, contarán con un sistema Matrix que alumbra incluso a 300 metros de distancia y permite usar las luces largas incluso con vehículos a escasa distancia. Además de la funcionalidad, las luces del DS4 forman parte del estilo distintivo del coche. Las luces diurnas del DS 4 irán dispuestas en vertical formando una firma luminosa original y característica en la marca francesa. Unas luces con efecto joya formado por los 49 diodos LED que equipa cada óptica.

Y por supuesto, entre las características propias de DS para mostrar lo que debe ser un vehículo premium está el confort, el lujo, el refinamiento... Por eso, los materiales utilizados y los acabados son de la máxima calidad, y con un diseño interior distintivo, aunque menos ‘recargado’ en el interior que en otros modelos. El confort también tiene una parte relacionada con la tecnología en la que DS brilla. Lo hará en este DS 4 con elementos como DS Extended Head-up Display con realidad aumentada que proyectará

todo tipo de informaciones sobre el parabrisas como si ocupara una pantalla de 21 pulgadas. También incorpora el DS Iris System, un sistema para manejar los mandos sin tener que tocarlos. Obedecerá órdenes habladas en lenguaje natural y a través de gestos gracias al llamado Smart Tech.

Si hablamos de elementos de confort ‘clásico’ hay otra innovación que ofrecer la mejor experiencia de climatización, con un sistema denominado DS Invisible Air que elimina las clásicas rejillas de salida de aire y reparten el aire de una manera más difuminada por todo el habitáculo a través de un dispositivo de canalización inteligente.

Y el último punto de dis-





## ELEGANTE Y MENOS RECARGADO EL INTERIOR DEL NUEVO DS4



◀ En el interior el cuidado es exquisito, con materiales nobles y acabados exclusivos como el trenzado 'bracelet'. Delante del cambio una pequeña pantalla para controlar el DS Iris System.

modelo estrella y en la punta de lanza tecnológica en el apartado de motores. Con unos niveles de potencia entre los 130 y los 225 caballos en la gama de combustión clásica, DS apuesta en todas las

la DGT como atractivo añadido. La recarga de la batería se puede realizar en siete horas en una toma doméstica y en unos 90 minutos si contamos con un poste de 32 amperios.

La gama del DS4 se estructura en tres líneas, el DS4 Street, el Performance Line –de aspecto más deportivo con acabados en negro– y el DS4 Cross que apuesta con un estilo de SUV con protecciones en los paragolpes, marcos superiores de las ventanillas laterales en negro brillante, una parrilla de calandra en negro brillante, llantas distintivas de 19 pulgadas, barras de techo en negro brillante y un techo pintado en el color de la carrocería, completan el conjunto. Además este DS4 Cross puede llevar como opción el sistema Advanced Traction Control para mejorar la tracción, con modos arena, nieve y barro, y Hill Assist Descent Control.

versiones por el cambio automático EAT8, de convertidor de par, otra 'delicatessen' de la marca francesa.

Y para el E-Tense, la firma francesa utiliza la misma configuración mecánica que en el DS 7 Crossback E-Tense 225, es decir, un motor de cuatro cilindros Puretech de 180 caballos combinado con un motor eléctrico de 110 caballos. Su potencia combinada de 225 caballos y su batería que le garantizará una autonomía eléctrica de 55 kilómetros, con la etiqueta 0 de

Ya se pueden hacer pedidos del nuevo compacto de DS, aunque las primeras entregas serán a final de año. Los precios del DS4 oscilan entre los 29.900 euros del DS 4 Bastille PureTech 130 y los 44.450 euros del DS 4 Cross Trocadero E-TENSE 225.

tinción estará bajo el capó, con una gama mecánica que va a ofrecer desde el inicio versiones de combustión clásica –motores diésel y de gasolina– junto a una variante híbrida enchufable de la familia E-Tense que se va a convertir en el



### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                    | PURETECH 130       | PURETECH 180       | PURETECH 225       | BLUEDI 130         |
|--------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Disposición              | Delant. transvers. | Delant. transvers. | Delant. transvers. | Delant. transvers. |
| Nº de cilindros          | 3, en línea        | 4, en línea        | 4, en línea        | 4, en línea        |
| Cilindrada (c.c.)        | 1.199              | 1.598              | 1.598              | 1.499              |
| Potencia máxima/rpm      | 130/5.500          | 180/5.500          | 225/5.500          | 130/3.750          |
| Par máximo/rpm           | 23,4/1.750         | 25,5/1.650         | 30,6/1.900         | 30,6/1.750         |
| Tracción                 | Delantera          | Delantera          | Delantera          | Delantera          |
| Caja de cambios          | Aut. 8 vel.        | Aut. 8 vel.        | Aut. 8 vel.        | Aut. 8 vel.        |
| Frenos del./tras.        | Disc. vent./Disc.  | Disc. vent./Disc.  | Disc. vent./Disc.  | Disc. vent./Disc.  |
| Neumáticos               | 215/65 R17         | 205/55 R19         | 205/55 R19         | 215/65 R17         |
| Peso (kg)                | 1.430              | 1.420              | 1.419              | 1.414              |
| Largo/Ancho/Alto (mm)    | 4.400/1.856/1.470  | 4.400/1.856/1.470  | 4.400/1.856/1.470  | 4.400/1.856/1.470  |
| Volumen maletero (l)     | 439/1.240          | 439/1.240          | 439/1.240          | 439/1.240          |
| Capacidad depósito (l)   | 52                 | 52                 | 52                 | 53                 |
| De 0 a 100 km/h (s)      | ND                 | 8                  | 7,9                | 10,9               |
| Velocidad máx. (km/h)    | 210                | 230                | 235                | 203                |
| Consumo mixto (l/100 km) | 5,9                | 6,5                | 6,6                | 4,8                |
| Emissiones CO2 (g/km)    | 135                | 146                | 149                | 125                |
| Precios desde... (euros) | 29.900             | 36.900             | 42.600             | 32.250             |



## El más joven de la casa

El Nuevo Hyundai BAYON llega para completar la familia SUV, de la que ya son miembros KONA, TUCSON, NEXO y SANTA FE.

El Nuevo Hyundai BAYON, cuyo nombre nace de la ciudad francesa de Bayona, llega para dar guerra en el segmento B de crossover. Para lograr sus ambiciosos objetivos, en Hyundai se han decantado por la utilización de unos ingredientes de calidad, de manera que la receta no deje hueco a ninguna duda. Así, el diseño es uno de los elementos más llamativo en este Nuevo Hyundai BAYON, ya que utiliza formas muy angulosas y definidas, así como el nuevo concepto visual Sensuous Sportiness, desarrollado por la marca coreana. Esta innovación en diseño se puede apreciar tanto en el frontal, con esas estrechas luces y amplia parrilla, como en la zaga, donde sus pilotos en forma de fle-

cha unidos por una tira LED, le terminan de dar ese look especial y diferente.

Pero el Nuevo Hyundai BAYON no es solo fachada, bajo ella se esconde un sinfín de secretos, como sus dos motorizaciones: 1.0 T-GDi de 100 CV de potencia, o el 1.0 L T-GDi de 120, este último con

caja de cambios automática de doble embrague y siete relaciones, además de contar con la tecnología



▶▶ En el interior cuenta con dos pantallas digitales de 10,25 pulgadas; la central es táctil.



◀ El diseño adopta el nuevo lenguaje de la compañía, con un frontal muy agresivo y unas líneas muy definidas.

gía de hibridación ligera de 48 V. A esto se le suman un buen número de asistentes y ayudas a la conducción; como el control de crucero inteligente, el asistente para evitar colisiones frontales o el de ángulo muerto, entre otras.

Tampoco la tecnología y confort interior se dejan de lado, pues cuenta con un cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas y una pantalla central táctil de idénticas dimensiones, así como un amplio y cómodo interior y un maletero con capacidad para hasta 411 litros. Estamos por tanto ante un modelo que llega para ofrecer mucho a cambio de un precio de lo más atractivo, ya que el Nuevo Hyundai BAYON está disponible desde 14.290 euros, e incluye una garantía de 5 años sin límite de kilometraje.



El modelo con el que Lexus dio el salto a los SUV más populares se renueva por completo. Y lo hace, además, iniciando una nueva era en la marca, que apuesta por la tecnología híbrida enchufable. A España llegará a final de año con dos versiones, un híbrido autorrecargable de 242 caballos o un plug in con 306... Y con un arsenal de tecnología.

# Empieza otra era

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En 2014 Lexus se lanzó a una nueva aventura: llevar su exclusividad, su distinción y su refinamiento al segmento que más potencial tenía en el mercado. En cierto modo se trataba de 'popularizar' la marca abriéndola a más clientes. El encargado de ese reto se llamaba NX y ofrecía todos los encantos habituales de los

modelos japoneses en un formato más manejable, con una carrocería de dimensiones más ajustadas para nuestro mercado que las del RX. Había pocas dudas de que la apuesta no fuera ganadora, como el tiempo ha demostrado con más de 170.000 clientes en Europa. Y ahora al sucesor del NX se le encarga un nuevo reto: llevar a la marca a otra dimensión, a

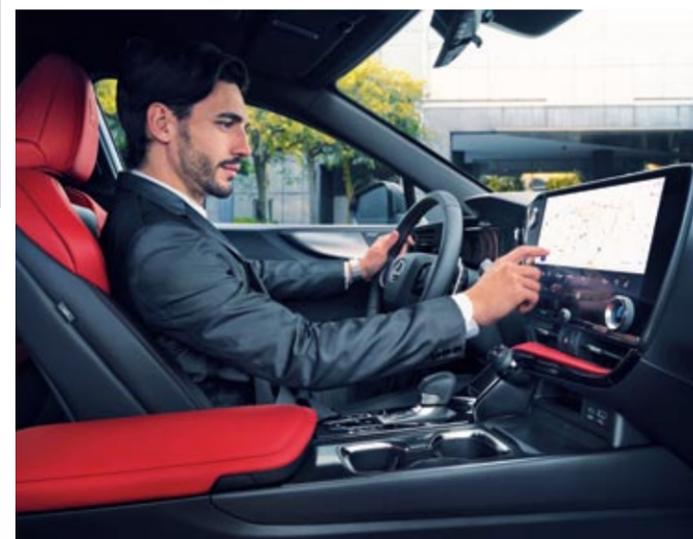
una nueva era. Una era que como se explica en el dossier de presentación «con nuevas direcciones en el diseño interior y exterior, nuevos motores, incluido el primer híbrido enchufable, mejoras dinámicas que proporcionan una experiencia de conducción más gratificante y conectada, multimedia y conectividad de última generación, y el uso de tecnologías avanzadas para

obtener los niveles más altos de seguridad, confort y comodidad».

Posiblemente el cambio más llamativo sea el cambio de tecnología. Porque después de muchos años renunciando a los cables, llega la hora de que toda esa experiencia en hibridación clásica se sume a la tecnología enchufable. Básicamente lo mismo que hizo el UX 300e con la tecnología eléctrica pura. Este NX se ofrecerá en España con dos versiones, una de hibridación clásica, NX 350h, y un plug-in, el 450h



▲ En la parte trasera el llamativo diseño de las luces es uno de los elementos que otorga más carácter al nuevo Lexus NX.

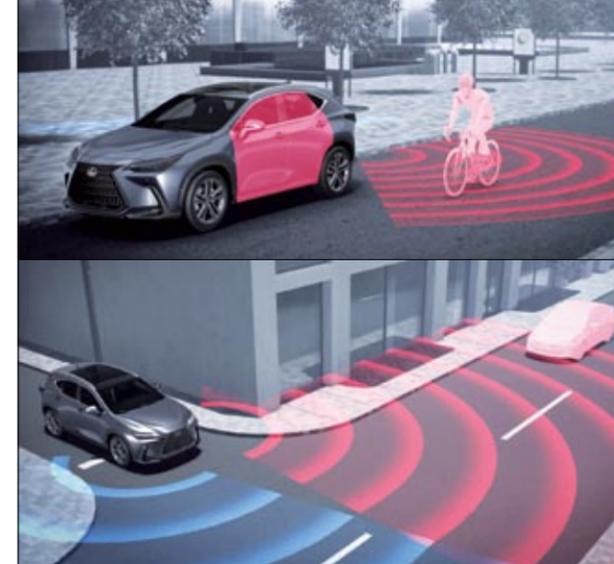


▲ La pantalla central puede ser de hasta 14 pulgadas –una de las más grandes del mercado– cuando se elige el sistema Lexus Link Pro.

+ . Pero hay muchas más cosas nuevas.

Para empezar vemos que el coche ha crecido –dos centímetros en longitud, dos en anchura y tres en distancia entre ejes–, con lo que su presencia es más poderosa que el actual. Pero además, su imagen se refuerza y actualiza

con un nuevo diseño más moderno y estilizado, con nuevos códigos estilísticos. La parrilla frontal está más integrada, el capó más tendido y



▲ Safe Exit Assist y Front Cross Traffic Alert son nuevas funcionalidades de seguridad que se estrenan en el Lexus NX.

## SEGURIDAD Lo más de lo más

La tercera generación del Lexus Safety System + será equipo de serie en el nuevo Lexus NX. Un sistema que incluye lo más avanzado en seguridad activa, asistencia al conductor y también en detección de riesgos de accidentes. Entre las mejoras introducidas está el sistema de precolisión que puede detectar motocicletas y otros objetos en la trayectoria del vehículo, como árboles, muros... También identifica riesgos de colisión con el tráfico que se aproxima o los peatones que cruzan. Y suma un asistente de dirección de emergencia. Estos avances pueden evitar un 36 por ciento más de situaciones de accidentes que antes. Hay, además, mejoras en el con-

trol de cruce adaptativo y el asistente de mantenimiento de carril. Y además, se puede mejorar aún más la seguridad con el paquete de seguridad ampliado, Extended Safety Package que incluye asistente de cambio de carril automático, alerta de tráfico cruzado frontal que advierte del tráfico que se aproxima en un cruce o el sistema de entrada y salida del vehículo que avisa del tráfico de vehículos o ciclistas que se aproximen por la parte trasera. Si ve riesgo de colisión al abrir la puerta activará una alarma y no permitirá abrirlas. Un sistema que puede prevenir el 95 por ciento de los accidentes causados por la apertura de las puertas.



**CRECE DOS CENTÍMETROS DE LARGO RESPECTO AL ACTUAL Y TRES DE BATALLA PARA MEJORAR HABITABILIDAD. LO HABRÁ 4X2 Y 4X4**



# EL PRIMER PLUG-IN GARANTIZA 63 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA. Y CUANDO SE ACABA LA BATERÍA FUNCIONA EN HÍBRIDO



las luces mantienen sus rasgos distintivos pero con un estilo menos 'agresivo'. Además la inclinación del capó suaviza su imagen. La vista lateral tiene un diseño que nos lleva hasta el pilar C, cuyas formas generan la impresión de que estamos ante un SUV coupé. Y en la trasera los nuevos conjuntos de luces en forma de L que extienden la iluminación a lo ancho del coche tienen un diseño con mucha personalidad.

También en el diseño interior hay una enorme evolución. El nuevo NX incorpora el concepto Tazuna –término japonés que describe el control del jinete sobre el caballo utilizando las riendas–, para ofrecer un diseño que ofrezca al conductor un control directo e intuitivo del vehículo, siguiendo el principio de «las

manos al volante y los ojos en la carretera». Así, ofrece interruptores táctiles touch-sensor en el volante, que se pueden personalizar y que se ven en el head-up display para que no tenga que bajar la vista hacia el volante. El salpicadero tiene un diseño de cabina gracias al espacio curvado hacia el conductor, la pantalla táctil multimedia –de 9,8 pulgadas de serie o de 14 en opción–, el cuadro de instrumentos, el head-up display... Además, combina botones clásicos con mandos táctiles, en una combinación de clasicismo y modernidad.

Si en el diseño han echado el resto, qué decir de la tecnología. El Lexus NX está realizado sobre la plataforma GA-K –usada por primera vez en el ES– que aporta el mejor rendimiento dinámi-

co gracias a la rigidez de una carrocería en la que se han usado por primera vez materiales innovadores como el acero de 1180 MPa en ciertas zonas de la carrocería o el de 1470 MPa en el refuerzo del techo. Aluminio en aletas y capó, soldadura por tornillo con láser, adhesivos para unir la estructura... Son algunos ejemplos. Y para comprobar que todo eso funciona, se ha sometido a un programa

de pruebas en el circuito de Shimoyama con pilotos de carreras. Porque el objetivo es también ofrecer la mejor experiencia de conducción. Por eso, por ejemplo, se ha actualizado el sistema de tracción total E-Four para que el motor eléctrico trasero siempre esté en funcionamiento ofreciendo más par y una mayor sensación de control al conductor.

Otras tecnologías también

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                  | NX 350h                 | NX 450h +          |
|------------------------|-------------------------|--------------------|
| Tipo de propulsión     | Híbrido autorrecargable | Híbrido enchufable |
| Nº de cilindros        | 4, en línea             | 4, en línea        |
| Cilindrada (c.c.)      | 2.5                     | 2.5                |
| Potencia máxima CV/kW  | 242/178                 | 306/225            |
| Tracción               | Delantera/Total         | Total              |
| Transmisión            | Hybrid Transaxle        | Hybrid Transaxle   |
| Batería                | Ion litio               | Ion litio          |
| Largo/Ancho/Alto (mm)  | 4.660/1.865/1.640       | 4.660/1.865/1.640  |
| Capacidad depósito (l) |                         | 55                 |
| De 0 a 100 km/h (s)    |                         | 7,7                |

El primer híbrido enchufable en la historia de Lexus, el NX 450h+ combina un motor 2.5 de cuatro cilindros y un motor eléctrico en el eje trasero con una batería de 18,1 kWh para una potencia total de 306 CV. Realizado sobre la nueva plataforma GA-K, se configura como un tracción total. Y uno de sus aspectos más destacados es su elevada eficiencia –homologa 63 km de autonomía eléctrica– pues cuando no funciona en eléctrico lo hace con un sistema híbrido autorrecargable, que mejora el consumo hasta un 20 por ciento respecto a otros sistemas plug-in que usen un motor de combustión convencional.



◀ No pierde maletero en la versión plug-in respecto al híbrido normal, aunque no se anuncia su volumen. Y en cuanto a habitabilidad, ha mejorado respecto al actual NX, pues su batalla crece tres centímetros.

han sido cuidadas al máximo, como todo lo que tiene que ver con la conectividad. Estrena una nueva plataforma multimedia –Lexus Link– para una conexión rápida e intuitiva. Un sistema que agrupa todas las funciones y cuyo funcionamiento es similar a una tablet. Este sistema, que se maneja por voz gra-

cias al comando 'Hey, Lexus' permite acceder a información en tiempo real almacenada en la nube. Todo ello se muestra en la pantalla de 9,8 pulgadas de serie o en la de 14 que se ofrece con el sistema Lexus Link Pro. Además, en el interior se ofrecen cuatro puertos USB para uso de los ocupantes, un cargador

inalámbrico un 50 por ciento más rápido. Y también se puede vincular el smartphone de manera inalámbrica a través de Apple CarPlay. Y con los servicios de Lexus Link se puede controlar funciones del coche de forma remota, como bloquear o desbloquear las puertas, activar el sistema de climatización, progra-

mar la carga en el caso del NX 450h + ...

O a través de Lexus Link acceder a Lexus Charging Network, red de recarga pública de los principales operadores del país – más de 1.400 puntos de recarga de corriente alterna y corriente continua– y que está disponible para los clientes de la marca.

## UNOS RIVALES DE CUIDADO

El nuevo NX se va a encontrar con una colección de rivales de cuidado. Marcas premium que, además, ahora también juegan en el terreno de la electrificación y la hibridación donde Lexus es referencia. Y la firma japonesa tiene que demostrar que su plug-in está a la altura.



### AUDI Q5 Y Q5 SPORTBACK

En su gama ofrece diésel –163 y 204 CV–, gasolina –265 CV– y plug-in de 299 y 367 caballos. Toda la gama con etiqueta ECO o 0, salvo el diésel de acceso.



### BMW X3

Una gama que ofrece variantes entre 150 y 510 CV en diésel, gasolina, híbrido enchufable –además del eléctrico iX3 de 286 CV. El PHEV ofrece 292 caballos.



### MERCEDES GLC Y GLC COUPÉ

Doble carrocería y variantes de todo tipo: diésel –163 a 245 CV–, gasolina –197 a 510 CV– y plug-in tanto en diésel –306– como en gasolina –320 CV–.



### VOLVO XC60

En su gama todas las versiones están electrificadas al menos con Mild Hybrid. Diésel de 211 a 249 CV; gasolina de 197 CV y tres Recarga de 341, 392 y 405 CV.

**OPEL VIZOR** ASÍ SE DENOMINA ESE DISEÑO FRONTAL TAN CARACTERÍSTICO DE LOS NUEVOS OPEL



◀ El Opel Pure Panel preside un salpicadero digital, mucho más avanzado que el actual. Aún así se mantienen mandos físicos para que todo no se controle desde su pantalla central, con hasta 10".



▲ La gama electrificada actual de Opel contempla hasta siete modelos diferentes.



◀ Antes de que concluya el año llegarán el Astra y el Movano 0 emisiones.

**GAMA ELECTRIFICADA OPEL**  
**Nueve modelos a finales de año y toda la gama en 2024**

Opel forma parte del potente grupo Stellantis y su gran baza es ofrecer la apreciada tecnología alemana a un precio asequible. Además, se encuentra en plena transformación eléctrica, ofreciendo actualmente hasta siete modelos electrificados. El objetivo es que en 2024 toda la gama tenga al menos un modelo con esta tecnología.

Opel comercializa las versiones eléctricas del Mokka y Corsa, ambas con 136 CV de potencia y una batería de 50 kWh de capacidad. También contempla el Zafira-e Life y el Combo-e Life, así como sus respectivas versiones comerciales Vivaro-e y Combo-e Cargo, sin olvidar el Grandland X PHEV, el único de momento que porta un sistema híbrido enchufable con dos niveles de potencia, 225 y 300 CV, el más potente ya con tracción total Hybrid4. Y antes de que concluya este año llegarán las versiones eléctricas del Astra y del Movano, así como una avanzada versión denominada Vivaro-e HYDROGEN que se impulsa gracias a una sofisticada pila de combustible.

Desarrollado sobre la base del Vivaro-e, contempla una autonomía de hasta 400 kilómetros y sólo se necesitan tres minutos para repostar. Para ello se ha sustituido la batería bajo el piso por los tanques donde se almacena el hidrógeno, y que tras un proceso electroquímico se transforma en electricidad y agua. Genera 45 kW de potencia y monta una batería de iones de litio bajo los asientos de 10,5 kWh de capacidad que proporciona energía para arrancar y en picos de aceleración. El volumen de carga es de hasta 6,1 m<sup>3</sup>.



▲ Antes de que concluya el año Opel comercializará el Vivaro-e HYDROGEN impulsado por una pila de combustible.

# Más que merecido

Opel le da un buen repaso a su Grandland X, que ahora estrena importantes novedades. No solo desaparece esa 'X' de su nombre y no solo adopta el nuevo diseño Vizor en su fachada, sino que este Grandland ahora presenta un interior digital. Algo que tenía más que merecido.

Julían Gamacho | jgamacho@motor16.com

Desde que fuera lanzado en el año 2017 el Opel Grandland –antes Grandland X– ha causado furor. Y no es para menos, con detalles como una imagen llamativa, un interior espacioso, una completa gama de motores, lo último en tecnología... Pero es cierto que el SUV de referencia de la firma alemana presentaba detalles que había que pulir.

Uno de ellos era el hecho de que la inmensa mayoría de sus rivales directos, coetáneos en el tiempo, ya presumían de ofrecer un interior digital, mientras que aquí, Opel mantenía los clásicos relojes analógicos; que tampoco tienen nada de ma-

lo, pero sí que le daban un aspecto 'retro' a un SUV de categoría.

Eso ahora tiene solución con esta cura de rejuvenecimiento que Opel aplica a su Grandland, el cual estrena la tecnología Pure Panel; poniendo frente al conductor –que se acomodará en unos sensacionales asientos con certificación AGR–, dos pantallas de alta resolución. Este Opel Pure Panel fue estrenado en el nuevo Mokka, y al igual que en este último, será de serie en todos los Grandland. Como en su hermano pequeño, lógico sería pensar en que estas pantallas se ofrecerán en diferentes tamaños, con una cuadro digital de hasta 12 pulgadas y una cen-

tral táctil con 10 pulgadas –en el Mokka hay otra configuración con dos pantallas de 7 pulgadas–, la cual permite eliminar gran cantidad de botones físicos. Si bien, Opel ha tenido la consideración de mantener los mandos de la climatización entre otros, lo que simplifica la vida a bordo al no tener que recurrir siempre a la pantalla central, que ahora cuenta con un avanzado sistema de infoentretenimiento que añade conectividad Apple CarPlay y Android Auto, además de que el sistema Navi Pro ofrecerá información del tráfico en tiempo real, actualizaciones online y navegación predictiva.

En cuanto a su amplitud interior no debería haber

cambios significativos, con cinco confortables plazas y un maletero que alcanza los 514 litros de capacidad.

El nuevo lenguaje de diseño de la firma del 'Blitz' llega al Grandland para refrescar su imagen exterior, aunque lo que más cambia es su mirada, porque en su zaga aparece la nueva denominación en la parte central del su portón y poco más.

Delante sí que encontramos cambios significativos, como la gran parrilla superior en negro brillante, custodiada por dos faros con tecnología Full LED. Estos, de forma opcional podrán reemplazarse por los avanzados IntelliLux LED Pixel, donde cada uno de ellos está compuesto por 84 diodos

luminosos, los cuales prometen un haz de luz perfecto en cualquier situación, pues se adaptan en cuestión de milisegundos a las condiciones de la vía.

En el caso de no ser suficiente, gracias a su cuadro

delante con una cámara de infrarrojos capaz de detectar personas o animales.

La tecnología se multiplica en este revitalizado Grandland, que ahora además de con este sistema Night Vision, puede sumar un control de crucero adaptativo con función 'Stop & Go', un asistente que posiciona el vehículo en el centro del carril en autovía y autopista, el sistema de visión 360 grados...

Opel promete anunciar los precios y comenzará a admitir pedidos de este renovado Grandland en cuestión de semanas, porque las entregas de este SUV, fabricado en la planta de Emsenach, Alemania, arrancarán en otoño. Hasta entonces poco se sabrá de su gama mecánica, la cual no debería diferir en exceso de la actual, con motores 1.2 Turbo y 1.6 Turbo de gasolina, además del eficiente 1.5 Diésel.

Pero las estrellas continuarán siendo las versiones híbridas enchufables, que mantendrán sus actuales 225 y 300 CV –este último con tracción total– y que presumirán de etiqueta 'Cero'.



▲ La denominación pasa al centro del portón. Cada faro IntelliLux LED Pixel esconde 84 diodos por cada uno de ellos.

digital se ha podido implementar la tecnología de visión nocturna, que escanea la carretera 100 metros por

# SUV+PHEV, la nueva fórmula del éxito

Las dos tendencias de moda se dan la mano en este particular pulso entre dos vehículos de corte familiar, amplios, confortables, seguros y, sobre todo, eficientes gracias a su tecnología híbrida enchufable de idéntica potencia, 225 CV, pero con diferentes personalidades.

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

Las ventas de vehículos híbridos enchufables se han disparado en los últimos meses. Y no es nada extraño. Ofrecen lo mejor de dos mundos, el electrificado y

el térmico, y eso está calando en muchos conductores, que ven cómo las opciones térmicas cada día están más acorraladas por las severas normativas medioambientales, y los vehículos eléctricos puros todavía generan dudas por la escasa infraestructura existente y por la autonomía, aunque esta última cada día es más generosa.

Por eso los híbridos enchufables son una solución intermedia ideal, ya que no

generan ansiedad al no depender exclusivamente de la electricidad y, a la vez, tienen unos costes de uso diario casi de risa.

Y si a esta tendencia al alza unimos el formato SUV de moda durante los últimos años, nuestros dos protagonistas se convierten en una atractiva alternativa. De hecho, tanto el Ford Kuga como el Citroën C5 Aircross son dos de los modelos más vendidos con esta tecnología

| C5 AIRCROSS HYBRID  |                 |
|---|-----------------|
|    |                 |
| <b>PRECIO</b>   | <b>46.410 €</b> |
|  Emisiones oficiales:  | <b>36 g/km</b>  |
| <b>NOS GUSTA</b>  |                 |
|  Confort de macha. Mayor modularidad y maletero. Prestaciones. Cargador a bordo de hasta 7 kW. Etiqueta 0. |                 |
| <b>DEBE MEJORAR</b>   |                 |
|  Consumos superiores y menor autonomía eléctrica. Balanceos acusados y dirección más lenta.              |                 |

| KUGA PHEV  |                 |
|--|-----------------|
|   |                 |
| <b>PRECIO</b>  | <b>42.354 €</b> |
|  Emisiones oficiales:   | <b>32 g/km</b>  |
| <b>NOS GUSTA</b>   |                 |
|  Eficiencia y autonomía eléctrica real. Tacto general más dinámico. Precio más atractivo. Etiqueta 0. |                 |
| <b>DEBE MEJORAR</b>  |                 |
|  Reducción del maletero más evidente. Rendimiento inferior. Cambio sin función secuencial.          |                 |

PHEV —el francés es segundo en el acumulado del año y su rival reaparece con fuerza tras un tiempo en el dique seco—.

Hablamos de dos crossover de corte familiar, amplios, prácticos, funcionales, seguros, muy avanzados y, sobre todo, eficientes. Y los son si sacamos partido a su tecnología. Con un ejemplo quizás se entienda mejor. Si aprovechamos las tarifas valle nos podemos mover a diario con un coste real de

apenas 3 euros cada 100 kilómetros.

¿Cómo es posible si hablamos de vehículos ya muy aparentes y que presumen de 225 CV de potencia? Lo es porque su autonomía eléctrica nos los permite. El C5 Aircross monta una batería de iones de litio de 13,2 kWh de capacidad, mientras que su rival, por cierto fabricado en la planta valenciana de Almussafes, la incrementa hasta 14,4 kWh.

Y esto autoriza a circular de manera exclusivamente eléctrica hasta 55 kilómetros en el Citroën y uno más en su rival, al menos por sus datos homologados. La realidad no dista mucho.

Realizamos un recorrido mixto, con 18 kilómetros sólo por ciudad y el resto por autovía y carretera. Una ruta lógica y habitual para un conductor que vive fuera de Madrid y accede a diario al centro para ir a trabajar. Con las baterías de ambos modelos a tope, sin derrochar pero

sin realizar miniconsumos, con la climatización puesta y 'voilà': el C5 rodó 53 kilómetros y el Kuga nos dejó boquiabiertos porque llegó hasta los 61.

Cuando la batería se agota pasan a funcionar de manera híbrida, como si tal cosa, y podemos ir al fin del mundo sin necesidad de un enchufe. Este es su principal argumento. Movernos a diario sin

necesidad de arrancar el bloque térmico de gasolina, con un consumo medio que oscila entre los 16-19 kWh.

## WALLBOX » Bien, pero no es necesario

Segundo punto. El punto de recarga y las dudas. ¿Necesito un wallbox? ¿Tengo que incrementar la potencia contratada en casa? Todo eso son gastos... o no. Digamos que la capacidad de sus respectivos cargadores embarcados marcan la pauta. En el Kuga es de 3,5 kW y en su rival de 3,2, este último con opción de llegar hasta 7 kW (300 euros) en corriente alterna, como nuestra unidad.

Esto quiere decir que no es necesaria instalar una wallbox. Con un enchufe doméstico de 2,3 kW, durante las horas nocturnas es suficiente para cargar la batería. Según sea el voltaje variará entre al-

**LA CLAVE**  
garroyo@motor16.com

*Sin dejar de lado su enfoque familiar bajo un prisma SUV, ambos vehículos presumen de tecnología híbrida enchufable, ideal para desplazamientos urbanos a diario por su bajo coste real, y disfrutar a la vez del fin de semana sin la ansiedad de buscar un enchufe. Dos grandes opciones 0 emisiones.*





◀▲ El maletero es más grande y ofrece un volumen que varía entre 460 y 600 litros, según la posición de las plazas traseras. El cargador embarcado puede ser de hasta 7,0 kW, una opción que reduce los tiempos de carga claramente.



◀▲ El volumen del maletero del Kuga es inferior. Contempla entre 411 y 586 litros, aunque debajo del piso se puede optar por una rueda de repuesto de emergencia. El cargador de a bordo es de 3,5 kW, aunque ya se piensa en incorporar otro con mayor capacidad.



CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID ES MÁS CORTO Y PRESENTA UNA MAYOR ALTURA RESPECTO AL SUELO. A NIVEL DE CONFORT NO TIENE RIVALES EN EL SEGMENTO, PERO SU AUTONOMÍA ELÉCTRICA ES MENOR

FORD KUGA PHEV OFRECE UN TACTO GENERAL MÁS DINÁMICO Y DIRECTO, Y SU MAYOR CAPACIDAD DE BATERÍA NOS HA PERMITIDO CIRCULAR MÁS KILÓMETROS EN MODO ELÉCTRICO EXCLUSIVAMENTE

rededor de 6 horas en el Ford y de siete en su rival.

Si el punto de carga es de 3,3 kW los tiempos se acortan hasta 3,3 y 4 horas, respectivamente, y ya con un wallbox de 7,4 kW o en una tomá trifásica de 50 kW el tiempo no bajará de las 2 horas y 25 minutos en el galo y de 3 horas y 15 minutos en el Kuga, como comprobamos. Por tanto, aunque la rebaja de tiempo es palpable, no es imprescindible contratar o instalar mucha más capacidad en la toma de casa.

Hasta ahora nos hemos referido a la batería y al empuje de sus respectivos motores eléctricos, de 80 kW (109 CV) en el C5 Aircross y de 97 kW (132 CV) en el Kuga. Y con ese potencial mueven con soltura pesos que superan los 1.800 kilos y los lanzan hasta superar los 135 km/h de velocidad máxima con 0 emisiones.

Si superamos esa velocidad o nos vemos apurados al realizar, por ejemplo, un adelantamiento, el motor de combustión arranca de in-

mediato, aunque en el Kuga hay que confirmarlo desde un mando en el volante.

El Citroën apuesta por su conocido 1.6 PureTech de 180 CV, para una potencia total de 225 CV. El Ford también monta un viejo conocido, el 2.5 Duratec con 152 CV y un rendimiento combinado también de 225 CV. La tracción en ambos casos es delantera y la transmisión automática, EAT8 en el primero y por variador en el Kuga, que no contempla levas o una función secuencial

que sí presenta el C5 Aircross PHEV.

#### A LA CARTA » Perfiles de conducción

El modelo francés presenta los modos de conducción Híbrido, Eléctrico y Sport, este último incompatible con el eléctrico, como es lógico. Además ofrece un modo e-Save que nos permite reservar la carga de la batería, o incluso recargarla con el bloque térmico, acción poco recomendable porque el con-

sumo se dispara por encima de los 9 litros de media.

El Kuga PHEV amplía los perfiles de conducción con los programas ECO, Normal, Deportivo, Resbaladizo y Nieve-Arena. Son pequeños matices que nos permiten algo más fuera del asfalto, aunque su altura respecto al suelo es de sólo 160 milímetros -230 en su rival-.

Además, el mando EV eléctrico permite al conductor elegir entre el modo híbrido, el eléctrico, reservar o cargar la batería en mar-

cha. Esta última opción no es compatible con el ECO.

En ambos vehículos si la batería tiene carga se tiende a utilizarla al máximo, aunque apostemos por el modo híbrido. Y el consumo puede rondar los 2,5-3,0 litros de media. Si se agota la energía, las cifras se incrementan, y en autopista es fácil ver cifras entre 7,3 y 7,8 litros.

Por eso es de vital importancia para que salgan las cuentas llevar la batería cargada siempre. En cualquier caso, cuando se agota, las ci-

fras no asustan precisamente si tenemos en cuenta su potencia y masa.

#### RENDIMIENTO » Mejor el C5 Aircross

La potencia total es igual en los dos vehículos y el peso tan sólo lastra con 19 kilos de más al Kuga. Sin embargo, las prestaciones son mejores en el C5 Aircross, tanto en aceleraciones como en recuperaciones. No son diferencias importantes, pero sí que son evidentes, sobre

todo a la hora de analizar un adelantamiento.

Ya hemos visto que el modelo francés apuesta por más 'caballería' en su bloque térmico, mientras que el Kuga PHEV saca más partido al potencial del motor eléctrico, pero creemos que el cambio automático con convertidor de par del C5 Aircross es más rápido que el variador que monta el Ford, y eso también se nota a la hora de bajar tiempos.

Más acusada si cabe es su personalidad dinámica. Aquí

**INTERIOR**  BIEN RESUELTO EN AMBOS CASOS, TOTALMENTE DIGITALIZADO. OFRECEN UNA BUENA HABITABILIDAD Y MODULARIDAD



▲◀ El cambio EAT8 con convertidor de par está especialmente adaptado para esta variante híbrida enhufable. Tiene una función 'Brake' que incrementa la intensidad de la frenada regenerativa. Es algo más modulable que su rival, con tres asientos individuales detrás, del mismo tamaño, que cuentan con regulación longitudinal y respaldos reclinables.



▲◀ El cambio es más 'simple' ya que se gestiona con una sola velocidad y por medio de un mando giratorio. También tiene una función 'L' que incrementa la intensidad de la frenada regenerativa. La segunda fila de asientos contempla, asimismo, regulación longitudinal por partes y ofrece algo más de espacio para las piernas en esas plazas.

cada uno va uno va por su lado. El Kuga PHEV ofrece un tacto más directo e inmediato. Digamos que lo disfrutará más un conductor al que le guste conducir. La dirección es más rápida y precisa, entra y sale de las curvas con mayor decisión y el chasis sujeta mejor la carrocería.

El C5 Aircross es, quizás, el modelo más confortable del segmento. Sus amortiguadores progresivos hidráulicos ofrecen un filtrado excepcional y miman con más garantías a sus ocupantes. El problema es que cuando

aparecen las curvas la carrocería balancea en exceso y la dirección flota más. Es más una falta de confianza que otra cosa porque cuando se le exige cumple –presenta una pisada más amplia–, pero el centro de gravedad es más alto y no tiene la solidez en curva que ofrece su rival. Sin embargo, las distancias de frenado registradas hasta los 100 km/h son más cortas, pese a hundir al morro.

Los dos modelos tienen un marcado talante familiar, por eso se valoran aspectos como la habitabilidad o la modula-



▲ El rey del confort gracias a una suspensión que ofrece un filtrado excepcional, aunque los balanceos de la carrocería son más evidentes.



▲ El Kuga mantiene mejor el tipo cuando aparecen las curvas, la dirección es más rápida y sus reacciones más previsibles.

ridad. Y en este sentido también encontraremos algún centímetro extra en la cota de anchura del Citroën y más espacio para las piernas en el Ford. Los dos cuentan con regulación longitudinal en esas plazas, pero es más modulable el francés, ya que apuesta por tres butacas individuales del mismo tamaño, muy útil porque permite instalar dos sillitas para niños y aprovechar la plaza central con más confort.

El maletero en ambos casos se ve reducido respecto al resto de la gama por la

ubicación de la batería. Aun así el C5 Aircross ofrece 50 litros más, aunque el Kuga contempla una rueda de repuesto de emergencia bajo el piso si lo deseamos.

Por último, la tecnología en cuanto a seguridad o conectividades es muy completa en ambos –ver fichas–, sobre todo con sus respectivos acabados más completos. Por eso el precio se dispara un tanto, aunque nos podemos acoger al Plan Moves que puede dulcificar la factura en 5.000 euros si achatarramos un vehículo.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

|                               | KUGA PHEV   | C5 AIRCROSS HYBRID   |
|-------------------------------|---|--|
| <b>MOTOR DE COMBUSTIÓN</b>    | <b>2.5 DURATEC</b>  | <b>1.6 PURETECH</b>  |
| Disposición                   | Delantero transversal   | Delantero transversal  |
| Nº de cilindros/válvulas      | 4 en línea / 16   | 4 en línea / 16  |
| Diámetro x carrera (mm)       | 89,0 x 100  | 77,0 x 85,8  |
| Cilindrada (c.c.)             | 2.490   | 1.598  |
| Alimentación                  | Inyección directa. Ciclo Atkinson. Doble árbol de levas en la culata. | Inyección directa, turbo e intercooler. Doble árbol de levas en la culata. |
| Compresión                    | 13,0 a 1  | 10,2 a 1   |
| Potencia máxima/rpm           | 152 CV / 5.500  | 180 CV / 6.000   |
| Par máximo/rpm                | 20,4 / 4.500  | 30,6 mkg / 3.000   |
| <b>MOTOR ELÉCTRICO</b>        | Síncrono trifásico de imán permanente                                 | Síncrono de imán permanente  |
| Posición                      | Delantera   | Delantera  |
| Voltaje máximo (V)            | 48 Ah   | 200  |
| Potencia máxima (kW - CV)     | 97-132  | 81,2-110   |
| Par máximo (mkg)              | N.D.  | 32,7   |
| <b>BATERÍA</b>                | Iones de litio  | Iones de litio   |
| Voltaje nominal (V)           | -   | -  |
| Refrigeración                 | Por líquido   | Por líquido.   |
| Peso de la batería (kg)       | -   | -  |
| Capacidad (kWh)               | 14,4  | 13,2   |
| Autonomía en modo EV (km)     | 56  | 55   |
| <b>POTENCIA MÁX. CONJUNTA</b> | 225 CV  | 225 CV   |

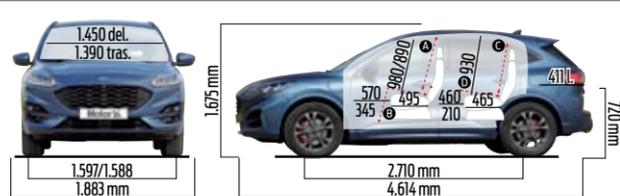
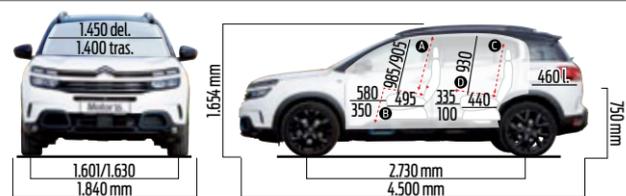
|                    | KUGA PHEV                               | C5 AIRCROSS HYBRID           |
|--------------------|---|------------------------------|
| <b>TRANSMISIÓN</b> |   |                              |
| Tracción           | Delantera                               | Delantera                    |
| Caja de cambios    | Automática CVT con múltiples relaciones | Automática, de 8 velocidades |

|                                  | KUGA PHEV                  | C5 AIRCROSS HYBRID         |
|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| <b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>        |                            |                            |
| Sistema                          | Cremallera, eléctrica      | Cremallera, eléctrica      |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,4                        | 2,9                        |
| Diámetro de giro (m)             | 11,4                       | 10,7                       |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)     | Discos ventilados / Discos | Discos ventilados / Discos |

|                   | KUGA PHEV   | C5 AIRCROSS HYBRID  |
|-------------------|---|---|
| <b>SUSPENSIÓN</b> |   |   |
| Delantera:        | Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.              | Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.              |
| Trasera:          | Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. |

|                                | KUGA PHEV       | C5 AIRCROSS HYBRID |
|--------------------------------|-----------------|--------------------|
| <b>RUEDAS</b>                  |                 |                    |
| Neumáticos                     | 225/60 R18      | 205/55 R19         |
| Marca                          | Continental     | Michelin           |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>     |                 |                    |
| En orden de marcha (kg)        | 1.844           | 1.825              |
| Capacidad del depósito (l)     | 42,7            | 43                 |
| Relación peso/potencia (kg/CV) | 8,19            | 8,11               |
| Maletero (l)                   | 411-581 / 1.481 | 460-600 / 1.510    |

### MEDIDAS



| (A) Altura al techo (máx-min) | (B) Espacio piernas (máx-min) | (C) Altura del techo (máx-min) | (D) Espacio piernas (máx-min) |
|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| 985 / 905 mm                  | 1.075/845 mm                  | 930 mm                         | 775/540 mm                    |

| (A) Altura al techo (máx-min) | (B) Espacio piernas (máx-min) | (C) Altura del techo (máx-min) | (D) Espacio piernas (máx-min) |
|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| 980 / 890 mm                  | 1.065/840 mm                  | 930 mm                         | 925/675 mm                    |

### EQUIPAMIENTO

|                                      | KUGA |    |     | C5 AIRCROSS |    |     |
|--------------------------------------|------|----|-----|-------------|----|-----|
|                                      | SI   | NO | OP. | SI          | NO | OP. |
| <b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>     |      |    |     |             |    |     |
| Relojes digitales configurables      | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Sensor de lluvia y luces             | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Pantalla táctil                      | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Ordenador de viaje                   | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Regulador de velocidad               | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Freno estacionamiento eléctrico      | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Faros Full LED                       | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Head-up Display                      |      |    | ▶   |             | ▼  |     |
| Navegador                            | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Aparcamiento asistido                |      |    | ▶   |             |    | ▶   |
| Portón trasero eléctrico             | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Acceso y arranque sin llave          | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Climatizador automático              | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Suspensión adaptativa                |      | ▼  |     |             | ▼  |     |
| <b>SEGURIDAD</b>                     |      |    |     |             |    |     |
| Control del ángulo muerto            |      |    | ▶   | ▲           |    |     |
| Reconocimiento de señales            | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Alerta cambio involuntario carril    | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Alerta de fatiga del conductor       | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Llamada de emergencia e-call         | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Asistente inteligente de velocidad   |      |    | ▶   | ▲           |    |     |
| Alerta tráfico cruzado en la zaga    |      |    | ▶   |             | ▼  |     |
| Asistente de salida en pendiente     | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| ACC adaptativo con stop&go           |      |    | ▶   | ▲           |    |     |
| Asistente mantenimiento de carril    |      |    | ▶   | ▲           |    |     |
| Frenada de emergencia en ciudad      | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Aviso de colisión frontal            | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Sensor de presión de neumáticos      | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Cámara de visión 360 grados          |      | ▼  |     |             |    | ▶   |
| Cámara de visión trasera             | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Control por voz                      | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Airbag frontales y laterales delant. | ▲    |    |     | ▲           |    |     |
| Airbag de cortina                    | ▲    |    |     | ▲           |    |     |

### PRINCIPALES OPCIONES

| FORD KUGA PHEV   | CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID  |
|--|---|
| Pintura metalizada: 456 euros.   | Pintura metalizada: 550 euros. Pack Park Assist   |
| Paquete ST Line: 542. Paquete seguridad (faros dinámicos y Head-up Display): 739. Paquete Tech: 1.182. | + cámara de visión 360: 500. Techo panorámico eléctrico: 1.250 euros. ConnectedCAM Citroën con retrovisor interior electrocrómico: 300. |
| Techo panorámico eléctrico: 1.182.   | Cargador embarcado de 7 kW monofásico: 300.   |
| Alarma perimétrica: 369. Rueda de repuesto mini: 133. Paquete invierno: 542. Llantas 19 pulgadas: 591. |   |

### BANCO DE PUEBRAS

|  | KUGA      | C5 AIRCROSS |
|--|-----------|-------------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>                | 201 KM/H  | 225 KM/H    |
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>       |           |             |
| 400 m salida parada                    | 16,5      | 16,0        |
| De 0 a 50 km/h                         | 3,7       | 3,4         |
| De 0 a 100 km/h (oficial)              | 8,9 (9,2) | 8,5 (8,9)   |
| Recorriendo (metros)                   | 137       | 132         |
| <b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>      |           |             |
| 400 m desde 40 km/h en D               | 14,0      | 13,7        |
| 1.000 m desde 40 km/h en D             | 26,7      | 25,8        |
| De 80 a 120 km/h en D                  | 5,4       | 4,8         |
| Recorriendo (metros)                   | 154       | 132         |
| <b>ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h</b> |           |             |
|  | 97        | 98          |

### CONSUMOS

|  | KUGA | C5 AIRCROSS |
|--|------|-------------|
| <b>EN CIUDAD</b>   |      |             |
| A 22,0 km/h de promedio  | 4,5  | 6,1         |
| <b>EN CARRETERA</b>  |      |             |
| A 90 km/h de cruceo  | 3,6  | 4,3         |
| Conducción dinámica  | 7,5  | 8,1         |
| <b>EN AUTOPISTA</b>  |      |             |
| A 120 km/h de cruceo   | 5,0  | 6,6         |
| A 140 km/h de cruceo   | 6,0  | 7,4         |
| Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 4,6  | 6,0         |

### AUTONOMÍA MEDIA

|                       | KUGA | C5 AIRCROSS |
|-----------------------|------|-------------|
| Kilómetros recorridos | 934  | 716         |

### CONSUMOS OFICIALES WLTP

|                                   | KUGA | C5 AIRCROSS |
|-----------------------------------|------|-------------|
| Ciclo urbano (l/100 km)           | 1,4  | 1,4         |
| Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km) | 32   | 36          |
| Ciclo eléctrico (kWh/100 km)      | -    | 15,6        |

### FRENOS

|                             | KUGA | C5 AIRCROSS |
|-----------------------------|------|-------------|
| <b>DISTANCIA DE FRENADO</b> |      |             |
| A 60 km/h                   | 13,1 | 12,8        |
| A 100 KM/H                  | 37,7 | 35,6        |
| A 120 KM/H                  | 51,9 | 52,9        |

### SONORIDAD

|  | KUGA | C5 AIRCROSS |
|--|------|-------------|
| <b>MEDIDAS (dB)</b>  |      |             |
| Al ralentí   | 43,1 | 41,7        |
| A 60 km/h  | 60,3 | 58,2        |
| A 90 km/h  | 63,5 | 62,7        |
| A 120 km/h   | 67,9 | 67,5        |
| A 140 km/h   | 70,3 | 70,5        |
| Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios |      |             |



### BALANCE FINAL

|                       | C5 AIRCROSS HYBRID   | FORD KUGA PHEV  |
|-----------------------|--|---|
| <b>TECNOLOGÍA</b>     | <b>8,5</b> La tecnología híbrida enchufable ofrece un rendimiento total de 225 CV y le brinda la posibilidad de conquistar la etiqueta 0 emisiones.                        | <b>8,5</b> Porta la misma tecnología PHEV que su rival, con más protagonismo hacia el sistema eléctrico y una mayor autonomía eléctrica real.                     |
| <b>COMPORTAMIENTO</b> | <b>7,5</b> Va mejor de lo que parece por sus balanceos, frena mejor que su rival, pero su gran baza es el confort, donde no tiene rivales en su segmento.                  | <b>8,5</b> El Kuga ofrece un talante más dinámico gracias a un tacto general más directo e inmediato. La dirección es más rápida y ofrece más confianza en curva. |
| <b>PRESTACIONES</b>   | <b>8,0</b> Supera a su rival en todas las mediciones que hemos realizado en nuestro circuito de pruebas y ofrece la posibilidad de cambiar de manera secuencial.           | <b>7,0</b> Esperábamos algo más en este sentido, pero parece que su sistema híbrido está más enfocado al consumo que al rendimiento. Bien, pero ya está.          |
| <b>SEGURIDAD</b>      | <b>8,0</b> Ofrece una dotación en asistentes de seguridad muy completa y prácticamente toda ella de serie. También tiene una buena dotación multimedia.                    | <b>8,5</b> Dispone de algún detalle de más que su rival, y saca un mejor porcentaje de puntuación en los test realizados por EuroNCAP.                            |
| <b>HABITABILIDAD</b>  | <b>8,5</b> Es algo más ancho detrás, ofrece tres asientos individuales con regulación longitudinal y respaldos reclinables, el piso es más plano y el maletero más grande. | <b>7,5</b> Es más largo, pero la única cota en la que saca ventaja es en el espacio para las piernas detrás. La segunda fila se desliza en dos secciones.         |
| <b>CONSUMO-PRECIO</b> | <b>7,0</b> Consume bastante más de media y el precio de partida también es más caro, un incremento que se justifica en parte con la dotación de serie.                     | <b>8,5</b> Presume de más autonomía eléctrica real, consume menos en modo híbrido y contempla una relación precio-equipo de serie muy atractiva.                  |

### CONCLUSIÓN

#### FORD KUGA PHEV

**8,1** No es tan confortable como su rival, pero sigue ofreciendo un nivel muy alto. Es un vehículo que se 'disfruta' más al volante porque transmite más, ofrece más espacio para las piernas detrás y, sobre todo, consolida su victoria con un menor consumo, más autonomía eléctrica y un precio más ajustado.

#### CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID

**7,9** El C5 Aircross Hybrid es el vehículo más confortable de su segmento gracias al perfil amable de su suspensión. También es amplio, muy modulable y ofrece una buena capacidad de maletero. Su enfoque familiar es más redondo que el de su rival, pero le pasa factura su mayor consumo y menor autonomía eléctrica.



▲ Las placas las fabrica Panasonic y recuperan energía del sol para recargar sus baterías tanto en marcha como en estático.

No es un eléctrico puro, pero este Prius Plug-In es lo más parecido... sin los 'defectos' de estos. Promete 45 kilómetros de autonomía en eléctrico, tiene etiqueta '0 emisiones' y te lleva al fin del mundo con un gasto en carburante irrisorio.



# El eléctrico infinito

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

Cargar las baterías de 60 kWh de un Tesla Model 3 en un enchufe público puede salir por unos 18 euros –a 30 céntimos el kWh–. Y según WLTP dan para 448 kilómetros. Llenar el depósito de este Prius Plug-In cuesta 60 euros y, teniendo en cuenta un gasto urbano de tan solo 2,8 l/100 km, 'tieso' de batería –el 76% del tiempo va en eléctrico–, se pueden hacer hasta 1.535 kilómetros sin repostar... ni recargar. Dicho esto, recorrer 100 kilómetros con el de California sale por 4,0 euros, mientras que con el japonés son 3,9.

Y es que hasta en el coste por uso, aun con el litro de sin plomo por las nubes, este Prius pone en jaque a los eléctricos más eficientes.

Con su puesta al día Toyota dio el salto de híbrido a híbrido enchufable. Y si antes esta berlina era un 'mechero' al que medimos un gasto medio de 3,7 l/100 km, ahora el Prius se supera y rebaja esa cifra dos décimas. Esos consumos que puedes ver son en



▲ Hacía años que no conducía un coche con neumáticos 195/65 R15. En recta va de maravilla y es cómodo, pero las curvas no son lo suyo.

|   |                           |
|---|---------------------------|
| PRECIO  | <b>37.350 €</b>           |
| EMISIONES DE CO <sub>2</sub> :<br><b>28G/KM</b> | <b>NUESTRAS ESTRELLAS</b> |
|   | COMPORTAMIENTO *****      |
|   | ACABADO *****             |
|   | PRESTACIONES *****        |
|   | CONFORT *****             |
|   | SEGURIDAD *****           |
| CONSUMO *****                                   |                           |
| PRECIO *****                                    |                           |

|   |   |
|---|---|
| <b>NUESTRA VALORACIÓN</b>   |   |
| <b>NOS GUSTA</b>  | <b>DEBE MEJORAR</b>   |
| Consumo real muy bajo. Etiqueta 0. Amplitud interior. Autonomía eléctrica. Confort de marcha. | Freno de pie obsoleto. Maletero. Carga máxima a 3,3 kW. Cambio CVT. Pantallas anticuadas. |

modo híbrido –tiene incluso un programa Charge– y con la batería descargada, porque este elemento es clave. Tiene 8,8 kWh de capacidad –no es mucho y además carga a un máximo de 3,3 kW–, pero según Toyota se pueden recorrer hasta 45 kilómetros en modo eléctrico. Ahora bien, sin climatizador, que en marcha puede alimentarse, al igual que radio, luces y otros sistemas, de los paneles solares de su techo, ya te digo que puedes hacer alguno más con facilidad. De esta forma, el gasto de carburante en tu día a día puede ser incluso cero.

En modo EV este Prius Plug-In se defiende de maravilla y en 4,0 segundos acelera de 0 a 50 km/h, cuando en híbrido requiere solo dos décimas menos. El programa EV City le obliga a funcionar en eléctrico y solo impulsado con el motor más grande –además del 1.8 térmico hay dos propulsores eléctricos–. Aun así, sus prestaciones son notables y llega a alcanzar 135 km/h sin arrancar el motor de gasolina, que cuando



▲ Las pantallas están bastante anticuadas y la central no muestra información de la mecánica. Es realmente espacioso y sus asientos son muy cómodos. El freno 'de pie' es de otro siglo.



◀ A pesar de su luna dividida, la visibilidad es buena. Hay cámara trasera, pero no sensores de parking. La estructura del portón es de fibra de carbono, que en el interior queda a la vista.



bandeja y es muy justo para el equipaje familiar.

Este acabado Solar tiene algunas ausencias en equipamiento y sus pantallas de información –el sistema híbrido no aparece en la central táctil– no son muy claras.

En cuanto a su estética, nada que añadir, pero si fuera un C-HR sería un éxito.



▲ La toma de recarga está iluminada. Las baterías elevan el piso del maletero y la bandeja enrollable tampoco es lo mejor.

queremos ganar velocidad, se nota más de la cuenta por la facilidad que su cambio CVT tiene para revolucionarlo.

Es muy espacioso, pero su maletero solo tiene 26 centímetros de altura hasta la



## LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

El Prius híbrido era muy eficiente, pero este Plug-In lo pulveriza. Si exprimes su batería gastas cero combustible, pero si se agota, los 43 litros de su depósito dan para mucho. Cómodo y amplio, salvo el maletero, tiene detalles que pulir, como un formato poco demandado. Un Advance y con Moves III se queda en 28.900 euros.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| <b>MOTOR</b>                     | <b>1.8 DYNAMIC FORCE</b>                |
| Disposición                      | Delantero transversal                   |
| Nº de cilindros/valvulas         | 4, en línea                             |
| Cilindrada (c.c.)                | 1.798                                   |
| Alimentación                     | Inyección indirecta de gasolina         |
| Potencia máxima/rpm              | 98 CV / 5.200                           |
| Par máximo/rpm                   | 14,3 mkg / 3.600                        |
| <b>MOTOR ELÉCTRICO</b>           |   |
| Potencia máxima                  | 53 kW (72 CV) / 23 kW (31 CV)           |
| Par máximo                       | 163 Nm (16,6 mkg) / 40 Nm (4,1 mkg)     |
| Autonomía en modo eléctrico      | 45 kilómetros                           |
| <b>BATERÍA</b>                   |   |
| Tipo - Capacidad                 | iones de litio - 8,8 kWh                |
| <b>SISTEMA HÍBRIDO</b>           |   |
| Potencia conjunta / Par max.     | 90 kW (122 CV) / N.D.                   |
| <b>TRANSMISIÓN</b>               |   |
| Tracción                         | Delantera                               |
| Caja de cambios                  | Automática, de variador continuo        |
| <b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>        |   |
| Sistema                          | De cremallera, con asistencia eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,9                                     |
| Diámetro de giro (m)             | 10,2                                    |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)     | Discos ventilados / Discos              |

## SUSPENSIÓN

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

Trasera: Independiente multibrazo con muelles y amortiguadores

## RUEDAS

Neumáticos - Llantas 195/65 R15 - 6.0Jx15"

## PESOS Y CAPACIDADES

|                                   |                       |
|-----------------------------------|-----------------------|
| En orden de marcha (kg)           | 1.605                 |
| Longitud/Anchura/Altura (mm)      | 4.645 / 1.760 / 1.470 |
| Capacidad maletero - depósito (l) | 354-1.360 / 43        |

## PRESTACIONES

**VELOCIDAD MÁXIMA** 162 KM/H

## ACELERACIÓN (en segundos)

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| 400 m salida parada       | 17,9        |
| De 0 a 50 km/h            | 3,8         |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 11,2 (11,1) |
| Recorriendo (metros)      | 188         |

## RECUPERACIÓN (en segundos)

|                            |      |
|----------------------------|------|
| 400 m desde 40 km/h en D   | 15,5 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 30,2 |
| De 80 a 120 km/h en D      | 8,1  |

## FRENADAS (en metros)

Desde 60/100/120 km/h 15,1/39,1/59,7

## SONORIDAD (en decibelios)

Al ralentí/A 90 km/h/A 120 km/h 34,3/65,2/67,4

## CONSUMOS

**EN CIUDAD** l/100 km

A 22,1 km/h de promedio 2,8

**EN CARRETERA**

A 90 km/h de crucero 2,9

En conducción dinámica 6,8

**EN AUTOPISTA**

A 120 km/h de crucero 4,1

A 140 km/h de crucero 5,2

Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) 3,5

**AUTONOMÍA MEDIA**

Kilómetros recorridos 1.228

**CONSUMOS OFICIALES WLTP**

Velocidad alta/muy alta N.D./N.D.

Velocidad media/baja N.D./N.D.

Ciclo combinado 1,2

## SUS RIVALES



**HYUNDAI IONIQ PLUG-IN HYBRID STYLE**

Más potente y rápido, además su 6DCT da mil vueltas al CVT. Tiene más autonomía en EV y este Style lo tiene todo. Con descuentos y Moves III son 27.465 euros.

Precio **38.875 €**

Potencia **141 CV**

Consumo **1,1 l/100km**

0 a 100 km/h **10,6 s.**



**SKODA OCTAVIA IV DSG STYLE**

Es mucho más coche en todos los sentidos. Tiene 204 CV, corre más, pero en híbrido no es tan frugal. Más amplio, lo hay Combi y con ayudas son 30.730 euros.

Precio **37.920 €**

Potencia **204 CV**

Consumo **1,0 l/100km**

0 a 100 km/h **7,7 s.**



 MODOS DE CONDUCCIÓN ECO, NORMAL O SPORT, EL NUEVO HYUNDAI TUCSON PERMITE ADAPTAR LA CONDUCCIÓN EN CADA MOMENTO

# Seguro y dinámico

El Nuevo Tucson ofrece un excelente compromiso entre confort y estabilidad, gracias a un chasis perfectamente puesto a punto para elevar su capacidad dinámica. Y en sus modos de conducción para gestionar la mejor respuesta del motor y la dirección en cada momento, apoyándose a la vez en una avanzada suspensión activa junto al sistema de tracción 4x4 en las versiones híbridas.



El Tucson ofrece un comportamiento equilibrado, con un elevado confort de marcha y a la vez una gran capacidad dinámica para disfrutar de una conducción estimulante y segura. Los ingenieros de Hyundai han trabajado en la puesta a punto del Nuevo Tucson con exigentes pruebas por todo tipo de carreteras europeas, y también en circuitos.



▲ Capacidad 'off-road' notable con su sistema de tracción total HTRAC y los modos de su sistema de gestión Terrain Mode.

Uno de los apartados en los que el Nuevo Tucson muestra un importante salto de calidad es en el apartado dinámico, para equiparar su conducción en carretera a la de una berlina. Un SUV con un alto compromiso de confort de marcha, a la vez que con un comportamiento ágil sobre una pisada sólida que

transmite una gran calidad de rodadura. Muestra un control óptimo de los movimientos de carrocería, minimizándolos al máximo para sacar el mayor provecho de su capacidad de tracción y ofrecer un paso por curva neutro y muy estable.

Para dotar al Nuevo Tucson del máximo compromiso entre confort, dinamismo y seguridad, Hyundai ha trabajado a conciencia para dotar a la carrocería de la máxima rigidez sin comprometer el peso. Así, cuenta con un habitáculo seguro frente a impactos –la seguridad activa y pasiva, con nuevos elementos, le convierten en referente en este apartado entre los

SUV medios– y como óptimo punto de partida para lograr el mejor comportamiento. Utiliza una geometría de suspensiones con eje delantero independiente McPherson y multibrazo detrás, con una avanzada amortiguación adaptativa controlada electrónicamente (ECS). Un sistema que controla la suspensión del vehículo automáticamente y de forma continua para maximizar el confort y el comportamiento a través de los modos Normal o Sport, seleccionables desde una tecla. Con ajustes específicos en base a diferentes parámetros, como la velocidad, la superficie de la carretera, el trazado, la frenada y la aceleración, controlando el trabajo de amortiguación de cada rueda de manera individual. El resultado es ese buen control del balanceo y de los movimientos verticales de la carrocería, a la que vez que muestra una excelente capacidad de bacheo, lo que le hace muy efectivo en firmes irregulares y al abandonar el asfalto.

En este terreno con poca adherencia saca el máxi-



mo provecho de su sistema de tracción a las cuatro ruedas HTRAC, disponible para las variantes híbridas y siempre asociado a la transmisión automática de 7 velocidades. Además dispone del sistema inteligente Terrain Mode para sacar el máximo provecho en cada tipo de terreno sobre el que se mueve, optimizando al máximo la tracción en los diferentes terrenos sobre sus modos de conducción: Mud (barro), Sand (arena) y Snow (nieve). Programas que actúan a su vez sobre la lógica del cambio y de la avanzada dirección asistida eléctrica (R-MDPS) para una gestión óptima en conducción 4x4.

**SUSPENSIÓN ELECTRÓNICA (ECS).** Control automático y continuo de la suspensión para optimizar el confort y el comportamiento del Tucson al máximo, gestionando el trabajo y el control de cada amortiguador de manera individualizada.



## DIFERENTES MODOS DE CONDUCCIÓN

El Nuevo Hyundai Tucson adapta su rendimiento a las circunstancias gracias a sus modos de conducción. Normal y Sport son los modos habituales; a ellos se suma el Smart –que busca la eficiencia de uso– en las versiones híbridas. Y en los 4x4 hay tres modos –barro, arena y nieve– para mejorar la tracción off road.



# Apuesta inteligente



Renault suma un nuevo argumento a su Arkana con la llegada de la versión E-Tech, híbrido con 145 caballos capaz de ofrecer un amplio uso en eléctrico –hasta el 80 por ciento de su utilización en ciudad– y también de moverse con gran dinamismo.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El Arkana es una de las grandes sorpresas de Renault. Un modelo que ha sorprendido incluso a los responsables de la marca por su gran acogida –sin haberse publicitado ha logrado 2.000 pedidos en dos meses– y del que esperan mucho más. Y para mejorar esos resultados van a empezar a desarrollar su gama, a rearmarlo. Lo hacen solo dos meses después de su presentación, con esta nueva variante híbrida autorrecargable –una tecnología ya vista en el Clio E-Tech– que se suma a la versión de hibridación ligera de 140 caballos que se lanzó en marzo –un poco más adelante llegará otro microhíbrido con 160 caballos–.

Con esta nueva versión el Arkana E-Tech ofrece 145 caballos bajo el capó que le

permiten mantener el dinamismo, mejorar la eficiencia y, sobre todo, conseguir el mejor aprovechamiento de la parte eléctrica de su tecnología para moverse. Un atractivo más para un modelo que brilla por esa silueta que le da un aire deportivo, aunque con unas dimensiones –4,57 metros de longitud y 2,7 de batalla– que le dotan de una versatilidad incuestionable y un espacio interior de primer orden para los ocupantes de las plazas traseras, que ni en espacio para las piernas ni en altura a la cabeza van a tener problemas, pues la silueta coupé no compromete la habitabilidad.

Fabricado en Corea, parte de la plataforma CMF-B, que apuesta por la electrificación,

pues todas las versiones tendrán algún tipo de hibridación incluyendo, si la demanda lo aconseja, la posibilidad de una versión híbrida enchufable como en el Captur E-Tech. También tiene una puesta a punto específica para el mercado europeo, con una suspensión más firme, una dirección más precisa y unos frenos con más mordiente. Retoques que casan a la perfección con el estilo del coche, más dinámico y que busca no solo la eficiencia, sino también un comportamiento divertido.

En el tema de la eficiencia esta versión E-Tech aprovecha todo el conocimiento adquirido por Renault en gestión de la energía en la F-1 y combina

con sabiduría estas características. Asocia tres motores, un 1.6 de gasolina y dos motores eléctricos para ofrecer un total de 145 caballos de potencia. Y características muy interesantes, como su capacidad para circular hasta 75 km/h en modo eléctrico o unas enormes posibilidades en cuanto a regeneración que le permiten llegar a cubrir hasta un 80 por ciento del uso en ciudad con cero emisiones. Todo ello gestionado por una caja de cambios automática y un programa de gestión de la energía que combina de manera inteligente cuándo entra en funcionamiento cada motor según las necesidades o las exigencias de cada momento.



## FICHA TÉCNICA

| MOTOR TÉRMICO              | E-TECH 145          |
|----------------------------|---------------------|
| Nº de cilindros            | 4, en línea         |
| Cilindrada (cc)            | 1.598               |
| Potencia máxima/rpm        | 94 / N.d.           |
| Par máximo/rpm             | 15,1 / N.d.         |
| MOTOR ELÉCTRICO            |                     |
| Potencia                   | 36 + 15 kW          |
| Par                        | 205 + 50 Nm         |
| Pot. máx. total            | 143 CV              |
| Par máx. total             | N.d.                |
| Tracción                   | Delantera           |
| Caja de cambios            | Auto. multimodo     |
| Frenos del/tra.            | Disc. vent. / Disc. |
| Peso (kg)                  | 1.435               |
| Largo/Ancho/Alto (mm)      | 4.568/1.820/1.571   |
| Maletero (l)               | 480 / 1.263         |
| Capacidad del depósito (l) | 50                  |
| Tipo de batería            | iones de litio      |
| Capacidad de la batería    | 1,2 kWh             |
| De 0 a 100 km/h (s)        | 10,8                |
| Velocidad máx. (km/h)      | 172                 |
| Vel. máx. en eléctrico     | 75                  |
| Consumo mixto (l/100 km)   | 4,9                 |
| Emisiones CO2              | 111 g/km            |
| Alcance en eléctrico (km)  | N.d.                |
| Tiempo de recarga          | Autorrecargable     |
| Precios desde... (euros)   | 28.480              |



► Buen espacio interior pese a su carrocería coupé. La pantalla central es vertical, como es norma en Renault. Estilo y detalles deportivos en el RS Line.

kilómetros; como si no nos hubiéramos movido.

Después abandonamos la ruta fijada y buscamos encontrar el contrapunto más deportivo que ofrece con su aspecto. En este recorrido por carretera y autovía descubrimos un buen aplomo, empuje –aunque el cambio no es demasiado rápido– las suspensiones optan por el confort, aunque con la dureza justa. Y pese a esta otra personalidad con más carácter la eficiencia no se resiente, pues en esta segunda parte del trayecto –otros 30 kilómetros– la autonomía baja hasta los 720 kilómetros, con

El conductor puede seleccionar en la palanca el modo B –muy útil en ciudad– con lo cual aumentará la retención de la frenada y la recarga de energía en la batería de 1,2 kWh. U optar por el modo D, en el que la retención es menor, más adaptado para carretera. Esa eficiencia produce que sus emisiones medias

de 111 g/km de CO<sub>2</sub> le eviten pagar impuesto de matriculación, además de contar con la etiqueta ECO y todas las ventajas que conlleva.

Para poner a prueba estas premisas nos ponemos en marcha en un recorrido por Madrid. Partimos con una autonomía de 750 kilómetros y como el trayecto es eminente-

► Aunque parte de la misma plataforma que el Captur, está más cerca en tamaño del Kadjar. Incluso le supera en maletero, pues esta versión E-Tech homologa 480 litros, ocho más que el Kadjar.



|   |   |
|---|---|
| PRECIO  | 28.480 €  |
| EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 111 G/KM   |   |
| PRIMERAS IMPRESIONES  |   |
| NOS GUSTA   | DEBE MEJORAR  |
| <p>+</p> <p>Consumo y capacidad de regeneración. Espacio interior. Comportamiento. Etiqueta ECO</p> | <p>-</p> <p>Visibilidad trasera. Maletero muy profundo. Rapidez del cambio.</p> |

mente urbano, vamos a ver si ese 80 por ciento de capacidad de circular en eléctrico es real. Sacamos el máximo provecho al modo B, con lo que no tenemos prácticamente ni que pisar el freno y el Arkana se desliza con cero ruido y cero emisiones, como un eléctrico. En los algo más de 30 kilómetros que recorremos en este ámbito, la autonomía se mantiene intacta en esos 750

consumo medio en el recorrido total de 5,3 l/100 km.

El Arkana E-Tech permite tener un SUV y un coupé sin necesidad de tener dos coches. Una apuesta inteligente que se estructura en una gama con tres versiones –Intens, Zen y RS Line– cuyos precios de tarifa parten de 28.480 euros, solo 1.350 euros más que el microhíbrido... Y con mucho más que ofrecer.



**COUPÉ CON TECNOLOGÍA HÍBRIDA, MEZCLA DEPORTIVIDAD Y EFICIENCIA. HOMOLOGA 4,8 L/100 KM Y PUEDE IR EL 80% EN ELÉCTRICO**



# DUALIDAD DEL GOLF AL TOUAREG, LA EFICIENCIA-DEPORTIVIDAD ESTÁ PRESENTE EN TODOS LOS MODELOS



## Ofensiva total

Uno de los pilares de la ofensiva sostenible de VW es la de los híbridos enchufables, disponiendo ya de una gama que ha ido completando para ofrecerla en todos sus segmentos superiores, con hasta siete modelos y nueve versiones.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

El compromiso de Volkswagen hacia la nueva era de la electromovilidad es total, siendo una de las marcas que antes han afrontado el reto tecnológico. De hecho fue el primer fabricante en comprometerse con el Acuerdo de París, con el objetivo de ser una compañía neutra en emisiones de CO<sub>2</sub> en 2050. Y quiere convertirse en la marca más deseada dentro de la movilidad sostenible, para lo

que tiene previsto una inversión de 14.000 millones de euros hasta el año 2025.

Una de las patas en las que se sostiene este reto es en el desarrollo de las versiones híbridas enchufables como apoyo principal a la oferta de eléctricos puros de cara a cumplir con la normativa impuesta. Ya en la segunda generación de motores híbridos enchufables, Volkswagen dispone de la mayor gama de modelos plug-in entre los fabricantes de volu-

men, con siete modelos y un total de nueve versiones. Toda su gama con motores de combustión a partir del segmento C, desde el Golf, disponen al menos ya de una variante plug-in –a excepción de su monovolumen, el Sharan– sobre la plataforma MQB y MLB en el caso del Touareg. Una oferta muy amplia, que cubre casi todos los segmentos (Golf eHybrid, Golf GTE, Passat GTE, Passat Variant GTE, Tiguan eHybrid, Arteon eHy-

brid, Arteon Shooting Brake eHybrid, Touareg eHybrid y Touareg R) para llegar a un máximo de clientes. VW responde de esta forma a la demanda reciente de híbridos enchufables en nuestro mercado, que está creciendo a un ritmo del 300 por cien.

Las versiones sobre la plataforma MQB montan el motor 1.4 TSI, que rinde entre 150 y 156 CV, asociándose a un motor eléctrico de 80 y 85 kW (109 y 116 CV). Conjuntamente, el rendimiento



▲ Los modelos plug-in de Volkswagen se ofrecen con cable Menneken y Schuko para los diferentes tipos de recarga.



▲ El Arteon, en sus dos variantes, ha sido el último modelo de Volkswagen en ofrecer una variante híbrida enchufable.

máximo que llega a ofrecer es de 150 kW (204 CV) y 180 kW (245 CV). Y en todos los casos están alimentados por una batería de iones de litio compuesta por 96 celdas, que tiene una capacidad de 13 kWh. Permite una autonomía entre los 50 km del Tiguan y los 71 km del Golf eHybrid. En cuanto a las dos variantes del Touareg (eHybrid y R), montan el 3.0 V6

TSI de 340 CV asociado a un motor eléctrico que rinde 100 kW (136 CV), ofreciendo una potencia conjunta de 381 y 462 CV. La batería es de 17,9 kWh y permite al SUV alcanzar hasta 48 km en eléctrico.

VW nos ha permitido probar toda la gama en una sesión, y hemos podido comprobar que el rango real homologado es perfectamente

alcanzable con una conducción eficiente, aprovechando los distintos modos de conducción que ofrece de serie en todos los modelos: E-mode, recomendado para moverse en ciudad y aprovechar la energía que se obtiene con la frenada regenerativa; eHybrid para lograr la mayor eficiencia en la utilización de ambos motores y por último el GTE para aprovechar

al máximo la capacidad de ambos motores y el alto nivel de prestaciones que proporcionan.

Volkswagen preparó un trayecto de unos 50 km, que pudimos completar entero en eléctrico sobre el Tiguan a la ida y el Golf e-Hybrid a la vuelta, permitiendo ambos una velocidad máxima sin ayuda del motor de combustión de 130 km/h.

### RECARGA Por cable y también en marcha

La tecnología aplicada en los motores híbridos de Volkswagen es similar en todos sus modelos e incluye asistentes para gestionar la batería en marcha. Obligados, como el sistema de frenada regenerativa, y otros avanzados como el sistema predictivo que, a través del navegador, permite calcular la orografía del trayecto y anticipar la respuesta del motor de modo autónomo. Desde la pantalla central, el conductor puede reservar el nivel de la batería en cada momento, manteniendo el porcentaje de carga para utilizarlo cuando lo decida, como al entrar en la ciudad. Pero además también puede seleccionar el modo 'Charge' y recargar en marcha, en caso de querer utilizar la energía 100% eléctrica; aunque como ocurre en otros coches, aumenta el consumo de gasolina, por lo que es interesante para determinadas ocasiones.



▲ El Golf ofrece dos versiones plug-in: e-Hybrid con 204 CV y 71 km de autonomía y GTE con 245 CV y 64 km de alcance eléctrico.



▲ En el caso del Tiguan e-Hybrid la autonomía eléctrica llega a los 50 kilómetros, con un consumo medio de 1,6 l/100 km.

|                                      | GOLF e-Hybrid  | GOLF GTE            | PASSAT GTE          | PASSAT VARIANT GTE  | TIGUAN e-Hybrid     | ARTEON e-Hybrid     | ARTEON SB e-Hybrid  | TOUAREG e-Hybrid    | TOUAREG R           |
|--------------------------------------|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
|                                      |  |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |
| kWh/<br>CAPACIDAD BATERÍA            | 13 kWh   | 13 kWh              | 13 kWh              | 13 kWh              | 13 kWh              | 13 kWh              | 13 kWh              | 17,9 kWh            | 17,9 kWh            |
| VELOCIDAD DE CARGA CA                | 2,3 kWh Toma doméstica / de 3,6 kWh a 7,2 kWh en wallbox o cable modo 3  |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |
| AUTONOMÍA ELÉCTRICA hasta            | 71 km.   | 64 km.              | 57 km.              | 55 km.              | 50 km.              | 59 km.              | 57 km.              | 48 km.              | 48 km.              |
| MOTOR ELÉCTRICO kW/CV                | 80 kW 109CV  | 80 kW 109 CV        | 85 kW 116 CV        | 85 kW 116 CV        | 85 kW 115 CV        | 85 kW 115 CV        | 85 kW 115 CV        | 100 kW 136 CV       | 100 kW 136 CV       |
| MOTOR TSI CC/kW/CV                   | 1.4 / 110 kW 150 CV  | 1.4 / 110 kW 150 CV | 1.4 / 115 kW 156 CV | 1.4 / 115 kW 156 CV | 1.4 / 110 kW 150 CV | 1.4 / 115 kW 156 CV | 1.4 / 115 kW 156 CV | 3.0 / 250 kW 340 CV | 3.0 / 250 kW 340 CV |
| POTENCIA TOTAL kW/CV                 | 150 kW 204 CV  | 180 kW 245 CV       | 160 kW 218 CV       | 160 kW 218 CV       | 180 kW 245 CV       | 160 kW 218 CV       | 160 kW 218 CV       | 280 kW 381 CV       | 340 kW 462 CV       |
| PAR MOTOR Nm                         | 350 Nm   | 400 Nm              | 400 Nm              | 400 Nm              | 400 Nm              | 400 Nm              | 400 Nm              | 600 Nm              | 700 Nm              |
| CONSUMO l/100km                      | 0,9  | 1,1                 | 1,1                 | 1,2                 | 1,6                 | 1,3                 | 1,3                 | 2,6                 | 2,7                 |
| CONSUMO ELÉCTRICO kWh/100km          | 13,7 kWh   | 14,5 kWh            | 15 kWh              | 15,3 kWh            | 16,8 kWh            | 15,6 kWh            | 15,8 kWh            | 24,1 kWh            | 24,2 kWh            |
| EMISIONES CO <sub>2</sub> g/km       | 21   | 25                  | 26                  | 28                  | 38                  | 29                  | 31                  | 59                  | 61                  |
| PRECIO DE LISTA (desde)              | 43.740 €   | 45.400 €            | 50.225 €            | 51.395 €            | 44.625 €            | 54.935 €            | 55.150 €            | 82.220 €            | 94.430 €            |
| PRECIO CON CAMPAÑAS Y MOVES* (desde) | 33.200 €   | 34.800 €            | 36.550 €            | 37.700 €            | 36.100 €            | 39.130 €            | 39.300 €            | 72.870 €**          | 85.080 €**          |
| ELEMENTOS ADICIONALES INCLUIDOS      | 1.000 € de ayuda para instalación de punto de recarga / Cables de carga modo 2 y modo 3 incluidos (excepto Tiguan) |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |

\* MOVES con achicarramiento de vehículo antiguo \*\* Sin MOVES



CX DE 0,28 LA AERODINÁMICA ES VITAL EN UN VEHÍCULO ELÉCTRICO, Y ESTE ID.4 CORTA EL VIENTO

# ‘0 emisiones’ en formato familiar

Con ID.4 Volkswagen apunta muy alto. Tanto como para querer convertirlo en el vehículo eléctrico para las familias de todo el mundo. Cualidades tiene más que de sobra, porque es amplio, cómodo, seguro, tecnológico... Y ofrece hasta 521 kilómetros de autonomía.



Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Tras la llegada del ID.3, Volkswagen amplía su electrificante familia con este ID.4, un E-SUV ‘0 emisiones’ que buscan convertir en el eléctrico de las familias a nivel mundial. Y es que para comenzar hay que decir que este ID.4 es un modelo global que se venderá en todos los rincones del planeta. Y cierto es que aptitudes no le

faltan, porque para comenzar, el ID.4 mide 4,58 metros de longitud, lo que son 32 centímetros más que su hermano pequeño.

Gracias a ello el ID.4 presume de ofrecer un interior espacioso, con cinco confortables plazas –especial atención tienen las traseras con un túnel central plano, puertos USB-C, huecos para dejar objetos cotidianos y salidas de ventilación propias– y un

maletero que, con 543 litros de capacidad, cuenta con espacio para el equipaje familiar. Además, este crece hasta los 1.575 litros si abatimos sus respaldos traseros, divididos en proporciones 60:40. En el caso de no ser suficiente, Volkswagen se guarda un par de ases en la manga en forma de barras longitudinales para el techo y de un enganche para remolque, este opcional.

Lo último en tecnología no podía faltar en ese interior ‘ecofriendly’, donde gran cantidad de sus materiales, como los plásticos empleados en puertas o salpicadero, así como el tejido que viste sus asientos proviene de materiales reciclados o bien han sido tratados de forma natural. Y además, la digitalización es piedra angular en ese habitáculo. Muestra de ello es la pantalla que presi-



▲ Los ID.4 nacen de la plataforma MEB. Sus baterías de 58 kWh pesan 344 kilos y las de 82 kWh 493. El motor añade otros 90 kg.

de su salpicadero, de hasta 12 pulgadas, táctil y desde la que se controlan la inmensa mayoría de sistemas con los que cuenta este sofisticado Volkswagen ID.4, bien interactuando desde ella o bien gracias al control por voz gracias al comando ‘Hola, ID’. Todo ello ha permitido a los diseñadores eliminar la

inmensa mayoría de los clásicos botones, un detalle que los más tecnológicos van a agradecer.

Frente al conductor hay otra segunda pantalla de información, mientras que un avanzado Head-Up display con realidad aumentada pone el broche tecnológico a los sistemas de información de este Volkswagen ID.4.

Además de la más completa información, el ID.4 reboza tecnología por los cuatro costados, ya que contempla avanzados faros y pilotos con tecnología Full LED –dependiendo del acabado incluso Matrix LED IQ.LIGHT–, control de velocidad activo ACC, sistema de visión 360° Area View, asistente de conduc-



◀ En su maletero cabe el equipaje familiar, pero su versatilidad raya a un gran nivel. Sus llantas oscilan entre las 18 y las 21”.

◀ 160 milímetros separan su carrocería del asfalto. Eso permite al ID.4 abandonar las carreteras con ciertas garantías. Sus protecciones le aportan ese aire SUV.



◀ Los pilotos del ID.4 GTX tienen un diseño 3D. Los emblemas GTX delatan a esta versión con una puesta a punto especial de su chasis MEB.



## ID.4 GTX Un GTI a pilas

El 28 de abril Volkswagen daba a conocer su nueva ‘familia’ GTX, que podemos considerar como el GTI de los eléctricos. Y lo hacía con este ID.4 GTX, una emocionante versión que cuenta con detalles que ayudan a diferenciarlo rápidamente del resto, como son sus luces diurnas, sus asientos en color negro, sus llantas de 20 pulgadas, sus pedales metálicos o el tapizado de sus deportivos asientos, con una microfibrá conseguida a base de plásticos reciclados. Pero lo que hace especial a este ID.4 GTX es su mecánica, con un motor trasero de 150 kW –204 CV–, al que ahora se suma otro delantero para ofrecer un total de 220 kW

–299 CV–. Además de ser el único ID.4 con tracción a las cuatro ruedas, también es el más prestacional, porque acelera de 0 a 100 km/h en 6,2 segundos y alcanza los 180 km/h, limitados. Además de ser rápido, es eficiente, porque sus baterías de 82 kWh –77 kWh netos– se traducen en una autonomía media en ciclo WLTP de hasta 479 kilómetros. Y además de rápido y eficiente, promete ser dinámico. Para ello puede equiparse con chasis activo DCC o dirección progresiva entre otros. La versión más pasional del ID.4 está disponible desde 50.705 euros. 43.705 con el Plan Moves III.

ción Travel Assist... En definitiva, todo lo necesario para disfrutar de la conducción, en absoluto silencio, siendo lo más respetuosos con el medio ambiente y con la mayor

seguridad posible. Pero para disfrutar de la conducción no hay nada como el estar asentado sobre la moderna plataforma MEB –Modular E-Antriebs-Baukasten–, la





# ECOFRIENDLY LOS MATERIALES RECICLADOS ABUNDAN EN EL INTERIOR DEL ID.4, CON ILUMINACIÓN AMBIENTAL Y HASTA 30 COLORES



▲ Los botones físicos se reducen a la mínima expresión en los ID.4, que presumen de ofrecer pantallas táctiles con hasta 12 pulgadas, reconocimiento por voz, servicios We Connect y todo lo que puedas imaginar, pues esconde un Head-Up con realidad aumentada.



◀ Su amplitud interior es brillante y sus asientos se visten con materiales 'ecofriendly'. No faltan infinidad de pequeños huecos y se miman a los ocupantes traseros.



◀ En 2050 la huella de carbono generada por Volkswagen será 'cero'. Para ello la energía consumida por sus vehículos, fábricas y demás, será de renovables.

cual ha sido desarrollada por el Grupo Volkswagen para el nacimiento de su nueva generación de vehículos eléctricos. Y sobre ella se construye también este ID.4

La posición de sus baterías reduce su centro de gravedad, al igual que la ausencia de un motor térmico permite incrementar su distancia entre sus ejes –es de 2.766 milímetros– y reducir a la mínima expresión sus voladizos, algo que redundará favorablemente de igual

manera en su dinámica, como en su habitabilidad. Y por si todo esto no fuera suficiente, la MEB puede acompañarse de una dirección progresiva, las suspensiones adaptativas DCC... Y gracias a ello el ID.4 muestra su toque dinámico.

Y pensar en el ID.4 como en el vehículo único para el hogar no es una idea descabellada, porque no teme a los largos desplazamientos por carretera al homologar una autonomía media en ci-

clo WLTP de hasta 521 kilómetros en la versión Pro Performance, que esconde una batería con 82 kWh de capacidad –77 kWh netos–. Esta alimenta a su motor trasero con 150 kW –204 CV–, que apenas pesa 90 kilos y que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 8,5 segundos y alcanzar una velocidad máxima que Volkswagen limita a 160 km/h en todos los ID.4, excepto en el deportivo GTX, que también es el único de la familia que recurre

a un segundo motor en el eje delantero, sin olvidar que se permite el lujo de llegar hasta los 180 km/h.

Las versiones Pure del ID.4 apuestan por una batería con 58 kWh de capacidad –52 kWh netos–, que les permite recorrer hasta 340 kilómetros sin recargar. Lo que no está nada mal.

Esta es usada por los Pure y por los Pure Performance, cuyo motor trasero eroga 109 y 125 kW de potencia respectivamente –149 y 170

CV–. Y también presumen de una rápida aceleración gracias a la entrega inmediata de su par motor, de forma que demandan para pasar de 0 a 100 km/h 10,9 y 9,0 segundos, respectivamente.

Las baterías de iones de litio que emplea el ID.4 admiten recargas en corriente alterna de hasta 7,2 kW, que aumenta a 11 kW en los ID.4 equipados con baterías de 82 kWh. Estos últimos también ofrecen una potencia de recarga en corriente

continua de hasta 125 kW, de forma que en cuestión de 30 minutos acumulan energía para recorrer 320 kilómetros. Y los de 58 kWh pasan del 0 al 80 por ciento de su capacidad en tan solo 53 minutos.

Gracias a estas rápidas recargas, los largos viajes son equiparables en tiempo a un vehículo de combustión, al que el ID.4 pone en jaque en cuanto al precio, ya que parte de 27.985 euros si se incluye el Plan Moves III.

## ID. CHARGER EL CARGADOR PERFECTO PARA TU ID.4

A la hora de adquirir el ID.4, Volkswagen ofrece la posibilidad de añadir a la configuración elegida un Wallbox para tu vivienda, creado a imagen y semejanza de tu eficien-

te SUV eléctrico. Bautizado como ID.Charger, hay tres opciones para que decidas cuál es la que más se adapta a tus necesidades, aunque todos ellos tienen integrado

un cable con 4,5 metros y ofrecen la misma potencia de carga con hasta 7,2 kW. Eso significa que en 7 horas pueden cargar un ID.4 con baterías de 52 kWh, mientras que

si equipa las de 77 kWh requieren de poco más de 10 horas. La firma alemana también te facilita la instalación de tu ID.Charger. Esta tiene un precio de 950 euros



en el caso de tratarse de una vivienda unifamiliar –cuenta con hasta 15 metros de cable–, tarifa que se incrementa hasta los 1.450 euros en el caso de querer instalarlo en un parking comunitario –incluye hasta 25 metros de cable–.

## UN CARGADOR PARA CADA NECESIDAD

VOLKSWAGEN WALLBOX

ID.CHARGER

480€

ID. CHARGER

680€

ID. CHARGE

850€

CARGADOR DE POTENCIA HASTA 7,2 KW



CABLE DE CARGA TIPO 2



DETECCIÓN DE FALLO EN LA CORRIENTE ALTERNA



CONTROL VÍA APP EN SMARTPHONE



WIFI INTEGRADO



CONEXION A DISTANCIA (LTE)



MEDIDOR INTEGRADO DE CARGA



\* opcional



◀ IQ. Drive es el nombre bajo el que se aglutinan todos sus sistemas de ayuda a la conducción, que son legión. Los Pro equipan baterías de 77 kWh con hasta 522 kilómetros de autonomía.

## ALIANZA VOLKSWAGEN E IBERDROLA Objetivo: Neutralidad en CO<sub>2</sub>

Volkswagen –y el resto de marcas que forman el grupo– tiene fijado como objetivo a largo plazo convertirse en una empresa CO<sub>2</sub> neutral y que en el año 2050 tanto sus fábricas, como sus concesionarios y sus vehículos se alimentarán exclusivamente de energías renovables. Y en ese proyecto tiene mucho que ver la energética Iberdrola. Ambas compañías han llegado a un acuerdo estratégico para impulsar en nuestro país la movilidad eléctrica y no solo contempla el suministro de energía renovable a las instalaciones del Grupo Volkswagen en la Península Ibérica sino también el suministro de energía y de otras soluciones energéticas a los clientes finales y la red de concesionarios. Ese acuerdo también servirá para fomentar el despliegue de la infraestructura de recarga en España, donde Iberdrola llegará a instalar 150.000 puntos de recargas en viviendas particulares, vías urbanas, ciudades y las principales carreteras.

FUERA SE SERIE

LO ÚLTIMO ROLLS-ROYCE 'BOAT TAIL'

# Patrón del asfalto

Rolls-Royce vuelve a sorprender con la última de sus creaciones exclusivas: el Boat Tail. Se basa en el grandioso Phantom, aunque su aspecto, detalles, diseño y precio, lo hacen único. La firma británica solo fabricará tres ejemplares de este descapotable con aires náuticos, pidiendo por cada uno de ellos nada menos que 20 millones de libras; lo que vienen a ser unos 23,2 millones de euros...



Santiago Casero | [scasero@motor16.com](mailto:scasero@motor16.com)

Si hablamos de lujo, exclusividad y elegancia, el nombre de Rolls-Royce siempre salta a nuestras mentes, pues la firma británica se ha labrado una reconocida reputación a lo largo de su extensa y exitosa historia. Muchos son los modelos que copan con orgullo su pasado y su presente, desde el Silver Ghost de 1907 hasta el Phantom actual, pasando por el Corniche, el Phantom IV o el Dawn. Todos ellos tienen en común la pasión, atención y dedicación, casi enfermiza, por la perfección, lo que ha llevado a la compañía al lugar en el que se encuentra hoy en día, con un bagaje a sus espaldas que permite que pidan cifras que ningún otro fabricante puede pedir. Como muestra, el precio de su última creación: el Boat Tail.

Y es que esta es la primera joya exclusiva y personalizada moderna que sale de la fábrica de Goodwood, y no es lo que se dice barata,

pues de las tres únicas unidades que habrá, cada una cuesta la friolera de 20 millones de libras (más de 23 millones de euros). Gracias a esta etiqueta de compra, el Rolls-Royce Boat Tail se convierte en el coche nuevo más caro del planeta, privilegio que le arrebató a su hermano el Swaptail, presentado en 2017 y que tenía un precio de 9 millones de libras (10,5 millones de euros).

Pero entremos en materia con este nuevo Boat Tail, que recoge el nombre, por cierto, de una serie de modelos antiguos muy raros de finales de los años 20 y principios de los 30. Como ya he mencionado antes, Rolls-Royce tan solo fabricará tres ejemplares del Boat Tail, cada uno de ellos personalizado hasta el más mínimo detalle al gusto del cliente. El coche que tenemos el placer de ver en las fotografías es el primero de este trío, y ha sido diseñado para un cliente que tiene en su colección un Rolls-Royce

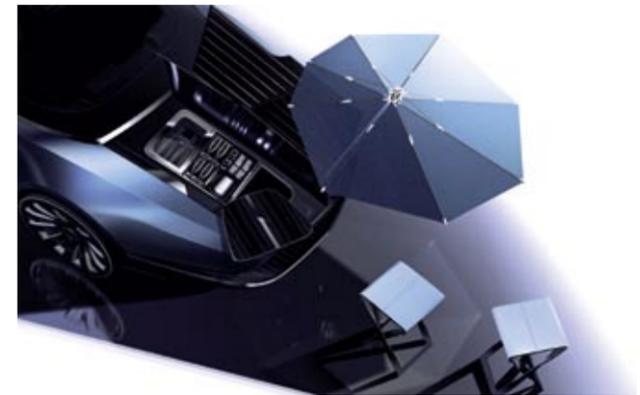


EL BOAT TAIL SE CONVIERTE EN EL COCHE NUEVO MÁS CARO DEL PLANETA, CON SUS 23,2 MILLONES DE EUROS DE PRECIO DE SALIDA

**DETALLES** MADERA, VAJILLA Y CRISTALERÍA CHRISTOFLE, DOS NEVERAS... TODO ES ÚNICO



**ARTESANAL** TODOS LOS PANELES SON NUEVOS Y ESTÁN FABRICADOS EN ALUMINIO LIGERO



▲ El diseño busca mezclar el lujo y exclusividad del mundo de los yates, con el día a día de un coche.

Boat Tail original de 1932. Bajo su carrocería de aluminio hecha a mano, el nuevo Boat Tail esconde la misma plataforma que encontramos en el actual Phantom, otorgándole una longitud de 5.800 milímetros. Sin embargo, cada uno de los paneles que tiene el coche son nuevos, como lo son sus estrechas luces delanteras o sus aún más estrechas luces traseras. Pero lo que realmente interesa e importa del modelo se encuentra en la zaga, pues tenemos un 'maletero' al estilo náutico, como la cubierta de un yate, terminado en madera Caleidolengo, que esconde bajo él todo tipo de lujos.

Las tapas, que se abren como las alas de una mariposa, dejan al descubierto dos refrigeradores y una vajilla, cubertería y juego de copas cortesía de Christofle. Cuando las dos tapas se abren hacia arriba, el interior se eleva y se inclina 15 grados para facilitar el acceso a los utensilios. Además, completando los elementos que trae bajo esta cubierta de madera, el Boat Tail nos sorprende con una sombrilla que sale del propio coche y

un par de taburetes fabricados en fibra de carbono.

Por si esto fuera poco, si el tiempo cambia de manera repentina, se pone a llover, y hemos tenido la mala fortuna de dejarnos el techo del coche en casa, Rolls-Royce nos tiene cubiertos (nunca mejor dicho), pues el Boat Tail incorpora una cubierta temporal que permite tapar el habitáculo hasta que pase el chaparrón, pues no queremos ensuciar ni estropear el interior de nuestro exclusivo descapotable de 23 millones de euros...

Por último, pero no por ello menos importante, bajo su imponente y alargado capó, el Boat Tail esconde un propulsor que les resultará familiar, pues es el mismo que encontramos en el Phantom: un V12 biturbo de 6,75 litros que le otorga una potencia de 570 CV.

Ahora solo queda esperar a que se muestren los otros dos Boat Tail que se harán, pues este es el primero de ellos y todavía no se sabe ni quién es el misterioso comprador, aunque se rumorea que detrás de este Boat Tail #1 podría estar la famosa pareja formada por la cantante Beyoncé y el exitoso rapero y productor Jay-Z. No nos sorprendería, pero por ahora, solo son meras elucubraciones



# Pasión eléctrica

Mercedes-AMG define sus planes para los próximos años y, sí, apostará por la electrificación para dotar de un alto rendimiento 'limpio' a sus próximos modelos. Lo hará sobre dos plataformas, una para vehículos híbridos enchufables y otra exclusivamente para eléctricos.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El epicentro de Mercedes-AMG se encuentra en la localidad alemana de Affalterbach y desde su sede se define la estrategia de la gama más deportiva de la marca. La cooperación con el mundo de la competición, Fórmula 1 incluida, es la base de sus futuros modelos de calle, y son conscientes de que la electrificación marcará el camino en los próximos años.

Y AMG lo hará sustentado sobre dos pilares. Por un lado desarrollando vehículos híbridos enchufables bajo el sello E PERFORMANCE, y por otro apostando por modelos totalmente eléctricos desarrollados sobre la nueva plataforma EVA, desarrollada para la gama alta y de lujo de Mercedes, como el EQS.

Primer punto: tranquilidad. Seguirán siendo vehículos de altas prestaciones, pero los tiempos cambian y la necesidad obliga.

El concepto modular sobre el que se asentarán los futuros híbridos enchufables

combina motores AMG de cuatro y ocho cilindros, con un propulsor eléctrico sincrónico de hasta 150 kW (204 CV) y 320 Nm que se ubica en la zaga e impulsa las ruedas traseras. Se gestiona con una transmisión automática

de dos velocidades (el cambio de marcha se produce a partir de 140 km/h) y recibe la energía desde una batería (desarrollada por AMG) de alta capacidad. La tracción, por tanto, es total 4Matic+ y también se incluye un di-

ferencial autoblocante en el eje trasero.

Los motores térmicos se asocian a un cambio automático de nueve relaciones y dan vida al eje delantero. No obstante, aunque el trasero se mueve con energía eléctrica, también puede enviar fuerza de propulsión a las ruedas delanteras gracias a una unión mecánica entre ambos ejes.

La batería tiene una capacidad de 6,1 kWh, pesa 89 kilos y tiene un sistema de refrigeración especial para soportar los altos índices de rendimiento del vehículo. De hecho esta tecnología contempla la posibilidad de ofrecer una potencia combinada de 600 kW (815 CV) y un par máximo de hasta 1.000 Nm con el bloque V8, asegurando una aceleración de 0 a 100 km/h en menos de 3 segundos.

La combinación también se produce con el motor 2.0 de cuatro cilindros, que cuenta con un turbo de gases de escape eléctrico para una mejor respuesta a bajo régimen. Esta tecnología la hereda directamente de la Fórmula 1.



▲ La batería de los AMG híbridos enchufables se ubica por delante del eje trasero, tiene una capacidad de 6,1 kWh y pesa 89 kilos.



Motor eléctrico y cambio de 2 velocidades.

Óptimo reparto de pesos.

Hasta 150 kW de potencia.

Accionado por una red eléctrica de a bordo de 400V, su rendimiento será similar al de un V8 convencional, al sumar los 450 CV del bloque térmico con los 204 del eléctrico. Los modelos PHEV incorporan un alternador de 14 CV que se utiliza para arrancar el motor de combustión interna.

Por su parte, AMG también tiene en la rampa de salida una nutrida gama de vehículos de altas prestaciones totalmente eléctricos. Los primeros en ver la luz tienen



Motor V8 biturbo.

Alternador de arranque accionado por correa.

Transmisión automática AMG SPEEDSHIFT MCT de 9 relaciones.

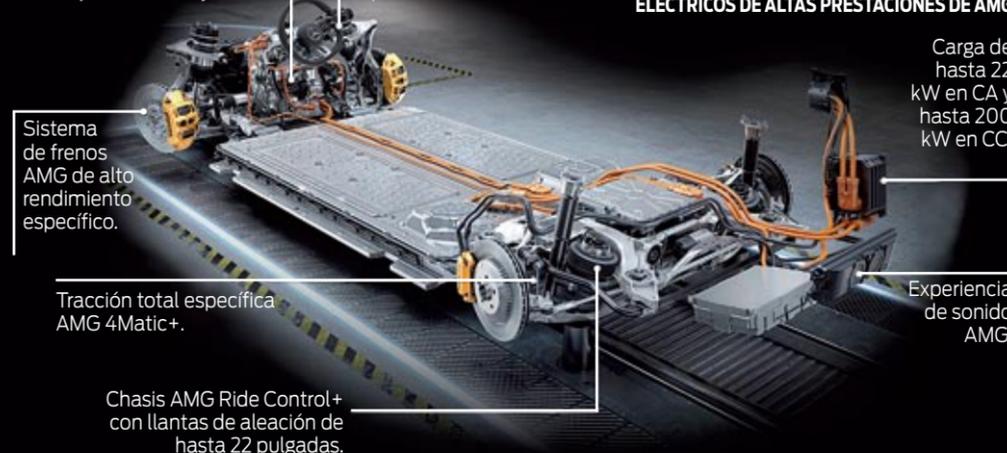
Batería de iones de litio de alto rendimiento.

Unidad de accionamiento eléctrico, transmisión de dos velocidades y diferencial de deslizamiento limitado.

## PERFORMANCE HYBRID CON MOTOR 4.0 V8

LA POTENCIA COMBINADA DEL SISTEMA HÍBRIDO ENCHUFABLE RONDA LOS 815 CV

Motores eléctricos independientes en los ejes delantero y trasero. Diseño exterior e interior específicos.



Sistema de frenos AMG de alto rendimiento específico.

Tracción total específica AMG 4Matic+.

Chasis AMG Ride Control+ con llantas de aleación de hasta 22 pulgadas.

Carga de hasta 22 kW en CA y hasta 200 kW en CC.

Experiencia de sonido AMG.

## VEHÍCULOS AMG ELÉCTRICOS PLATAFORMA DESARROLLADA PARA LOS MODELOS ELÉCTRICOS DE ALTAS PRESTACIONES DE AMG

situado en cada eje, con el fin de dotar de tracción total variable al conjunto. Ambos pueden girar hasta las 18.000 rpm y hacen posible que se alcance una velocidad máxima de 250 km/h. Su rendimiento tampoco estará en 'entredicho', ya que se asegura una aceleración 0-100 km/h por debajo de los 4 segundos, lo mismo que un AMG 4.0 V8 actual.

La batería de iones de litio de 400V dispondrá de diferentes capacidades y admitirá cargas en corriente continua de hasta 200 kW. Y para los más fanáticos, la sonoridad típica de AMG se asegura con un generador de sonido, de manera artificial pero muy efectivo, gracias al sistema AMG Sound Experience.



◀ Las versiones híbridas enchufables anuncian una potencia combinada de hasta 815 CV.

como punto de partida la gama EQ eléctrica de Mercedes-Benz.

Utilizan dos motores, uno



RENAULT



+ en [www.mercedescup.de/en](https://www.mercedescup.de/en)

UN BOSQUE POR LA SOSTENIBILIDAD

Coincidiendo con el Día Mundial del Medio Ambiente, la Fundación Renault para la Inclusión y la Movilidad Sostenible puso en marcha la plantación de un bosque de 10 hectáreas en la provincia de Palencia. Sus más de 10.000 árboles, permitirán la absorción de casi 50 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.

Con esta acción, la marca contribuye a reducir la huella de carbono en línea con su objetivo de ser neutra en carbono en Europa en el año 2040.

**MERCEDES-BENZ UN EQS POR LOS AIRES**  
Una unidad del nuevo EQS, la primera berlina 100% eléctrica de Mercedes-Benz, es el regalo que recibe el ganador de la 42 edición de la MercedesCup de tenis. El coche llegó al campo de una forma



muy original, sobrevolando las pistas de hierba de Stuttgart, donde se ha disputado esta competición, de la que la marca es partner principal.

SE HAN FABRICADO 18 UNIDADES



La casa relojera suiza Girard-Perregaux se ha asociado con Aston Martin en el diseño de un reloj exclusivo. La firma de la marca de coches está grabada y es luminiscente.



TOURBILLON-ASTON MARTIN EDITION, UN RELOJ ÚNICO

La firma británica Aston Martin y el relojero suizo Girard-Perregaux se han asociado para crear un exclusivo reloj, el Tourbillon-Aston Martin Edition, del que solo se han fabricado 18 ejemplares.

Este exclusivo modelo rinde homenaje al emblemático reloj de bolsillo con tres puentes del siglo XIX, pero con un aire más moderno y actual.

Cuenta con una caja de 44 milímetros de titanio, que es tan fuerte y robusta como hipoaérgica, y que ha sido elegida por Aston Martin debido a su ligereza. El titanio se ha bañado en DLC negro (carbono diamantino), para que así el diseño sea más sutil.

Alrededor de la caja se han colocado dos cristales de zafiro, de manera

que se conduce la luz, haciendo que se iluminen las entrañas del reloj.

Los tres puentes, que es la firma de Girard-Perregaux, ocupan toda la esfera y se han fabricado en titanio negro. El nombre de Aston Martin está grabado en un flanco vertical, relleno de un tratamiento luminiscente que se ilumina en color azul cuando hay poca luz.

+ en [www.hyundai.com/es](https://www.hyundai.com/es)

HYUNDAI UNA TEMPORADA MÁS CON EL ATLÉTICO DE MADRID

Hyundai continuará un año más apoyando al Atlético de Madrid, el club campeón de La Liga 2020/2021. Como parte de este acuerdo, los jugadores de los primeros equipos (masculino y femenino) mostrarán el

logotipo de la marca en la manga izquierda de sus camisetas y seguirán utilizando un modelo de Hyundai para sus desplazamientos personales.



+ en [www.museoalfaromeo.com/en-us](https://www.museoalfaromeo.com/en-us)

ANIVERSARIO

Alfa Romeo celebrará el 24 de junio su 111 aniversario junto a sus fans en su museo de Arese (Italia). Habrá desfiles de coches, exposiciones, Fórmula 1 en directo y actividades pensadas para todos.

+ en [www.ford.es](https://www.ford.es)

CON LA SERIE 'LIFESAVERS' HOMENAJE DE FORD A LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA

Ford rinde homenaje a los profesionales de emergencias en Europa con una serie de vídeos que muestran su trabajo. El primero se ha grabado en Valencia y está protagonizado por Sarai Granell, una técnica de urgencias de la ciudad.

Detrás de los héroes de estos vídeos (el servicio de

rescate acuático de República Checa o el de rescate de montaña de Reino Unido, entre otros) están los vehículos de Ford, con capacidades para llegar a los lugares más remotos y grandes opciones de personalización, que permiten a estos profesionales realizar su trabajo en las mejores condiciones.



Ford ha grabado una serie de vídeos que rinden homenaje a los profesionales de los servicios de emergencia que utilizan sus vehículos en Europa. El primero se ha rodado en Valencia.

+ en [www.landrovers.es](https://www.landrovers.es)

EN LA CARRERA EXTREMA RED BULL X-ALPS EL DEFENDER 110 SE MIDE EN LOS ALPES

Los participantes en la Red Bull X-Alps, un reto que combina senderismo, ultramaratón, alpinismo y parapente, contarán con el Land Rover Defender 110 como coche de apoyo.

La Red Bull X-Alps es uno de los retos más exigentes del mundo. Doce días de competición y 1.238 kilómetros a través de Austria, Alemania, Italia, Suiza y Francia. Un desafío extremo, en el que los participantes tienen que demostrar sus habilidades en pruebas de senderismo, ultramaratón, alpinismo y parapente.

Para superar este reto contarán con el apoyo de Land Rover, que ha cedido una flota de Defender 110. Este modelo servirá para el transporte de los atletas y el personal médico y también como refugio de los participantes durante la noche, que dormirán a bordo de los vehículos utilizando la carpa de techo Autohome.



Land Rover ha cedido una flota de Defender 110 a los participantes en la Red Bull X-Alps.

+ en [www.toyota.es](https://www.toyota.es)

RÉCORD MUNDIAL TOYOTA MIRAI: 1.003 KM CON UN SOLO DEPÓSITO

El Toyota Mirai propulsado por hidrógeno ha demostrado su eficiencia al recorrer 1.003 km de distancia con un solo depósito, lo que supone un récord mundial. La prueba se realizó en Francia, recorriendo vías públicas al sur de París, y para la misma se empleó hidrógeno verde procedente de fuentes no contaminantes.

Teniendo en cuenta que el Mirai puede almacenar 5,6 kg de hidrógeno, el consumo medio del trayecto fue de 0,55 kg/100 km. Durante la prueba, se

utilizó un estilo de conducción ecológico, pero sin técnicas especiales. El Mirai tiene una autonomía de 650 kilómetros, que fue ampliamente superada.



El equipo de Toyota celebró el récord a los pies de la Torre Eiffel.

+ en [www.titanseriesalmeria.com](https://www.titanseriesalmeria.com)

CICLISMO SKODA PONE NOMBRE A LA TITAN SERIES ALMERÍA

Una flota de vehículos Skoda será la encargada de abrir cada una de las cinco etapas de la Titan Series Almería, la prueba de MTB a la que también dará nombre la marca. La carrera se celebrará del 8

al 12 de diciembre y Skoda también premiará al ciclista más rápido en un tramo de montaña cronometrado.





ESTUDIO DE AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS

## Los radares de Madrid recaudaron más de 53 millones de € en 2020

Aún con la movilidad reducida por la pandemia del coronavirus (se redujo un 25% en términos generales), los radares de Madrid formularon el pasado año 473.866 denuncias por sobrepasar los límites de velocidad esta-

descenso del 16,1% con respecto a 2019 y, en la mayoría de los casos (el 56,20%) la infracción se produjo por no respetar el límite de velocidad de 70 km/h. Aunque hay algunos casos excepcionales, de conductores que han sido 'cazados' a 160 km/h con límite de 90 km/h o a 140 km/h en zona de 70 km/h, la mayoría de las multas se impusieron por excesos de veloci-

dad mínimos, de un 10% sobre el límite, pero que suponen una sanción de 100 euros. El radar que más multa en Madrid es el situado en el Km. 19,06 de la M-30 (a la altura del Paseo de Monistrol), con 61.044 denuncias formuladas y 6.222.900 euros de recaudación, seguido del de la A-5 (Batán), con 47.040 denuncias y 4.645.300 euros de recaudación.

### EL TOP TEN DE LOS RADARES

| UBICACIÓN                    | 2020      |                 | 2019      |                 |
|------------------------------|-----------|-----------------|-----------|-----------------|
|                              | DENUNCIAS | VALOR ECONOMICO | DENUNCIAS | VALOR ECONÓMICO |
| M-30 KM 19,0                 | 61.044    | 6.222.900 €     | 70.584    | 7.201.300 €     |
| RADAR TRAMO A-5              | 47.040    | 4.645.300 €     | 103.201   | 8.076.650 €     |
| M-30 KM 1,450                | 40.097    | 4.217.600 €     | 45.648    | 4.750.000 €     |
| M-30 TUNEL KM 10,3           | 34.695    | 3.594.300 €     | 24.889    | 2.573.900 €     |
| Pº STA MARIA CABEZA 115      | 33.818    | 6.072.600 €     | 31.407    | 5.722.000 €     |
| M-30 KM 6,7                  | 27.177    | 2.842.800 €     | 28.480    | 2.987.900 €     |
| M-30 KM 16,530 (Pº PONTONES) | 23.031    | 2.353.900 €     | 15.997    | 1.653.500 €     |
| M-30 KM 19,800               | 22.770    | 2.294.000 €     | 34.921    | 3.517.500 €     |
| M.30 KM 0,500                | 22.044    | 2.259.000 €     | 19.360    | 1.993.500 €     |
| M-30 KM 14,200               | 20.997    | 2.130.600 €     | 19.621    | 1.985.400 €     |

blecidos, lo que supone que las arcas municipales recaudaron 53.486.100 euros por este concepto, unos 6.100 euros cada hora. Según un informe de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), estas cifras suponen un



Consumo

## La OCU desaconseja el uso de alzadores en los coches

Utilizar un alzador para que los más pequeños viajen en coche es legal a partir de los 4 años. Sin embargo, la Organización de Consumidores de España (OCU) considera que su uso «es una decisión equivocada e incluso peligrosa para el menor». Argumenta esto en el hecho de que «los alzadores no garantizan una protección suficiente al niño en caso de impacto lateral, un tipo de choque habitual en las ciudades».

Desde la OCU explican

que, cuando el niño crece, debe adquirirse otra silla adaptada a sus dimensiones, que tenga respaldo. Además, la OCU también recomienda utilizar una silla hasta que el niño alcance 1,50 cm, tal y como se establece en otros países europeos, a pesar de que en España solo se obliga a usarla hasta que mida 1,35 cm.

Por otro lado, la OCU también desaconseja la utilización de dispositivos como los protectores de la hebilla del arnés, los

cinturones dobles, los extensores y los sistemas de guiado del cinturón de adulto, ya que no son sistemas homologados «y pueden dificultar la operación de desatado del niño en caso de urgencia».

Gobierno

## La Estrategia Estatal por la Bicicleta, en marcha

El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, ha presentado la 'Estra-

tegia Estatal por la Bicicleta', un plan para que este modo de transporte gane terreno al vehículo privado, que ya ha sido aprobado por el Consejo de Ministros.

Esta estrategia contempla el impulso de diferentes políticas públicas para promocionar este modo de transporte desde todos sus ángulos, desde lo referente a la movilidad hasta los beneficios para la salud, pasando por el uso recreativo y deportivo de la bici, su cadena de valor, el desarrollo empresarial o su uso en el sector turístico.



▲ El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, durante la presentación.

DGT

## Nueva señal de tráfico para zonas de bajas emisiones

La Dirección General de Tráfico ha creado una señal vertical de Zona de Bajas Emisiones (ZBE) para facilitar la aplicación de la ley de Cambio Climático, que entró en vigor el 22 de mayo y que prevé que los municipios de más de 50.000 habitantes - así como los de más de 20.000 con incumplimientos en materia de calidad del aire- y los territorios insulares, establezcan zonas de bajas emisiones antes de 2023.

El objetivo es unificar en todos los territorios las señales que identifiquen estas áreas, que ya están establecidas en ciudades como Madrid o Barcelona. Según la señal, se permitiría el acceso a los vehículos con etiqueta 0, ECO y C y quedarían excluidos los vehículos con etiqueta B, aunque se de-



jará a los ayuntamientos la decisión de elegir los distintivos ambientales que irán en la parte inferior de la señal y que, en consecuencia, remitirán a los coches que podrán acceder a las ZBE.

La información sobre las zonas de bajas emisiones u otras restricciones, sus horarios y la tipología de vehículos a los que afecta esta señal se compartirá en tiempo real a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico para que «los fabricantes

de vehículos, los navegadores y las aplicaciones de movilidad puedan conocer el grado de restricción que afecta a sus itinerarios, para establecer así rutas más inteligentes», según Jorge Ordás, subdirector de Movilidad y Tecnología de la DGT.

Fábricas

## La falta de chips lastra la producción

La crisis de los microchips sigue afectando a la producción de vehículos en nuestro país, que acumula una caída del 13,4% en el primer cuatrimestre del año. En este periodo se han fabricado en España 850.043 vehículos.

A la falta de chips se añade también la menor demanda por parte de los mercados europeos, a los que se exportan 7 de cada 10 vehículos de nues-

tra producción. Alemania, Francia, Reino Unido e Italia siguen con cifras de matriculaciones a la baja.

Según los datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) en el mes de abril, las exportaciones registraron una importante caída del 13,8% respecto al mismo mes de 2019 (se compara con este año porque la fabricación estuvo parada en 2020 debido a la pandemia), y un total de 159.247 vehículos salieron fuera de nuestras fronteras. En el primer cuatrimestre se exportaron 726.584 unidades, lo que supone una

reducción del 7,4%. Por otra parte, la Asociación Española de Proveedores de Automoción (Sernauto) ha alertado sobre los efectos del desabastecimiento de ciertos productos, como los chips, en la producción de componentes y calcula que este año se han dejado de fabricar unos 230.000 vehículos por este motivo.

La crisis provocada por el coronavirus también ha afectado gravemente al sector de proveedores de automoción, que facturó 30.200 millones de euros, un 15,7% menos que en 2019. La reducción ha sido inferior a la caída de



producción de vehículos, pero supone un retroceso a cifras previas a 2015.

Nombramientos  
FRANK TORRES

El actual vicepresidente ejecutivo de Nissan para Rusia y responsable de las operaciones industriales de Nissan en España acaba de ser nombrado vicepresidente regional ejecutivo de Transformación de Negocio y relaciones con la Alianza para la región de AMIEO (África, Oriente Medio, India, Europa y Oceanía), un puesto de nueva creación. De esta forma, Nissan coloca a un español en un puesto que tiene la máxima responsabilidad para los nuevos proyectos, tanto de carácter industrial como comercial.



INFORME DE LA FUNDACIÓN LÍNEA DIRECTA Y EL INTRAS

## El pasado año fue el peor de la década para la seguridad vial

¿Fue 2020 un buen año para la seguridad vial? Esta es la pregunta que formula un estudio de la Fundación Línea Directa, para la que tienen una respuesta muy clara: 2020 fue el peor año de la década en materia de seguridad vial.

El estudio, en el que han participado investigadores del Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, basa

esta afirmación en el hecho de que en 2020 la mortalidad en carretera superó en términos relativos las previsiones estadísticas en un 17%. Es decir, se registraron 128 muertos más de los esperados en función de la movilidad y la evolución de los fallecidos en los últimos diez años, lo que, sin duda, convierte a 2020 en un año negro para la seguridad vial.

El pasado año, el número de fallecidos en vías interurbanas contabiliza-

dos a 24 horas del accidente descendió hasta los 870, la cifra más baja desde 1960, un hito calificado de 'histórico, pero que los investigadores consideran que hay que matizar cruzando estos datos con la movilidad, ya que el confinamiento y las restricciones causaron un descenso medio de la movilidad del 25% durante todo el año, un porcentaje que llegó al 75% en abril.

El informe apunta que las causas de este em-

peoramiento se deben al comportamiento de los conductores. Según la DGT, el 36% de los fallecidos en accidentes de tráfico durante el confinamiento no llevaba abrochado el cinturón, casi el doble que en 2019. También se incrementaron un 39% los excesos de velocidad y un 20% de los conductores reconoce consumir más alcohol, drogas y medicación que antes de la pandemia. Por otro lado, prácticamente 1 de cada 5 automovilistas

cree que su habilidad para conducir es peor que antes de la pandemia. Los participantes en el informe se muestran preocupados por las cifras de 2021 ya que, a todo lo anterior, se suman el previsible incremento de la movilidad, que la Fundación Línea Directa cifra en un 30% para este año, la euforia derivada del fin de las restricciones y el hecho de que los españoles estén apostando por el vehículo privado para sus desplazamientos.

El informe concluye que «todos estos factores pueden causar en 2021 una 'tormenta perfecta' y se podrían alcanzar los 1.100 muertos en carretera, una cifra prácticamente idéntica a la de 2019 pero con una gran diferencia: «la movilidad será menor este año debido a las restricciones».



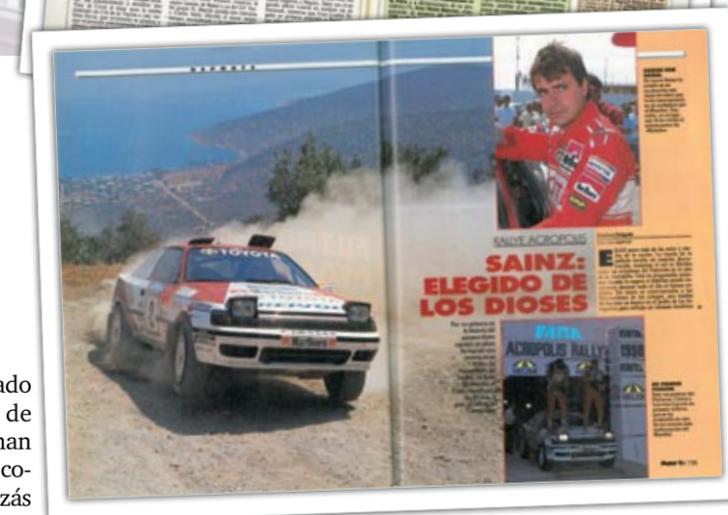
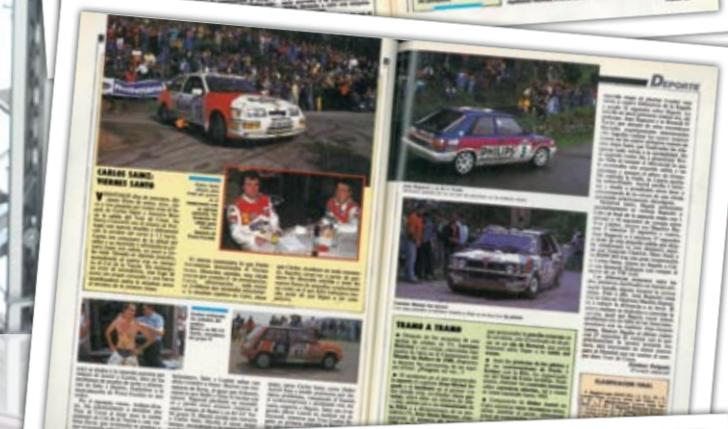
**NO HAY PILOTO QUE HAYA COMPETIDO A TAN ALTO NIVEL DURANTE TANTO TIEMPO, Y CON UNA NÓMINA INCOMPARABLE DE MARCAS**



La participación de Carlos Sainz con el innovador proyecto de Audi para el Dakar es el último de una interminable lista de fabricantes en la larga carrera del piloto español. Su pasión por la competición y por el desarrollo de una montura de competición hacen de su historia un caso único en la historia del automovilismo.



«Me faltaba Audi, una marca con gran tradición en las carreras», dice, ilusionado con este nuevo proyecto, Carlos Sainz.



# Carlos Sainz, 40 años en las carreras, y todavía “se puede mejorar”

Jabier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Motorsport Images/Motor16

41 entradas, una por año. Si se consulta la biografía que el propio Carlos Sainz presenta en su página personal su historial deportivo se remonta a 1980 como primera referencia. Cuando llegue 2022, añadirá una nueva entrada, pero totalmente distinta a las anteriores. Porque lo hará como piloto oficial de Audi, que afrontará el Dakar con el proyecto más innovador concebido hasta el momento en torno a la energía eléctrica, un nuevo concepto de todoterreno para afrontar con autonomía eléctrica la prueba más dura del mundo. Tras cuatro décadas

en activo, Sainz será el primer responsable del desarrollo de su innovador proyecto.

Cuando termine el próximo Dakar el piloto español estará a punto de cumplir los 60 años. Su caso es único en la historia del automovilismo, sea en circuitos, rallies, o raids. Ningún piloto cuenta con una experiencia tan dilatada, y siempre en el seno de fabricantes oficiales que han demandado sus servicios. El americano Mario Andretti, por ejemplo, logró su última victoria en el IndyCar americano con 54 años, aunque poco después se retiraba. Otros pilotos han dilatado su carrera al máximo, pero ninguno con la trayectoria de Sainz. Que el

español cierre su trayectoria deportiva en el Dakar ya indica su grado de motivación por su trabajo. Porque exige un alto nivel de preparación física que otorga mayor relevancia a su caso. El español ostenta el récord de veteranía para ganar la prueba, con el récord batido por el mismo Sainz con su victoria de hace dos años.

El proyecto de Audi contará con el innovador uso de tres unidades de potencia, una para cada eje y una tercera que funcionará como generador de recarga de las baterías de alto voltaje en marcha. Pero la montura deberá ser especialmente desarrollada atendiendo a los desafíos de un Dakar: saltos, arena, piedras,

larga etapas. Carlos Sainz será el principal responsable del desarrollo de la montura. Si se cumpliera el destino de todos aquellos proyectos en los que el piloto español ha puesto su mano, Audi ganará el Dakar con un vehículo eléctrico.

A Sainz le distinguen el talento natural unido a una ética implacable de trabajo, con una especial pasión por el desarrollo técnico y puesta a punto de una máquina. Su atención al detalle y la sensibilidad mecánica son ingredientes que potencian todo lo anterior, además de una pasión competitiva extrema por el pilotaje. Por tales razones, Carlos Sainz cuenta con la mayor nómina de fabricantes oficiales

en su currículum en la historia del automovilismo.

De aquel R5 del Shalymar, su primer rally, al Panda de su primer campeonato (1980 y 1981) al proyecto de Audi en

el Dakar, Sainz ha trabajado con una amplia nómina de fabricantes oficiales que han contado con sus servicios como piloto y probador. Quizás la única excepción a la regla



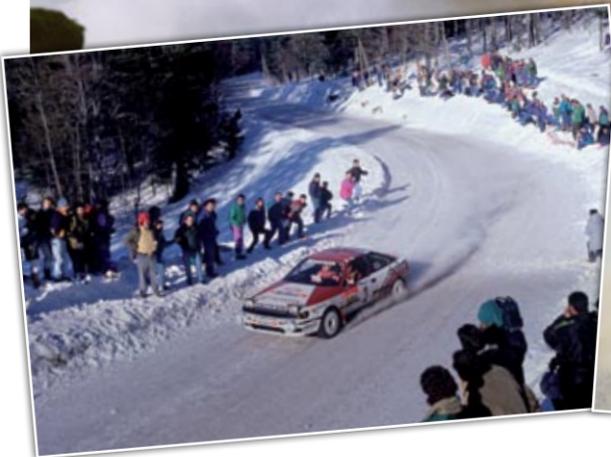
«Desde sus inicios y sus primeras victorias —arriba la cobertura de Motor16 de su primera victoria en el Valeo, su primera participación en el Mundial o su primer triunfo— a su tercer título en el Dakar con Mini.

# «ME GUSTA DESARROLLAR EL COCHE Y HACERLO LO MÁS COMPETITIVO POSIBLE, ASÍ LUEGO TENGO QUE CORRER MENOS», ASEGURA SAINZ

anterior se produjo en los primeros compases de su carrera, cuando compitió con Renault en el Campeonato de España de Rallys. Solo la delicada fiabilidad mecánica del aquel famoso Maxiturbó impidió que un joven Sainz lograra su primer título nacional de rallys, aunque lograra otros títulos menores con la marca francesa. Pero en 1987 llegaba su segunda marca oficial a nivel nacional, Ford (no sería la última vez con la marca del óvalo) con la que lograba los dos títulos de aquel año y el siguiente. En 1988 cuando debutó en el Mundial de Rallys, y ganaba su primer tramo. Fue entonces cuando Toyota se hizo con los servicios del joven piloto español.

En 1990, Sainz lograba su primera victoria en el Acrópolis y aquel mismo año su primer título, también el primero para el fabricante japonés. Hasta 1992 siguió con Toyota, marca que dejaba a favor de Lancia con el segundo título en la mano. Por aquellas fechas, el Lancia Delta Integrale ya era un coche ganador tras los éxitos del equipo oficial, pero ya en retirada. Fue entonces cuando Sainz dio un salto a una nueva marca, Subaru, que se movía anónimamente en el pelotón del Mundial de Rallys. Sainz lideró el desarrollo del Impreza, que ganaba aquel año por primera vez en el Acrópolis. Subcampeón del mundo aquella temporada, iba camino de su tercer título en 1995 cuando un accidente truncó parte de su temporada. Pero Colin McRae cogió el testigo con la máquina más rápida del campeonato y ganó el primer título para Subaru. De nuevo, donde Carlos Sainz había puesto el ojo técnico, puso la bala de la victoria.

Ford volvió de nuevo a por Sainz, pero esta vez en el Mundial de Rallys. Aunque el Focus era una montura ganadora (el español logró tres victorias), no se pudo concretar el título. Toyota recuperó al español, pero la sanción al equipo retrasó su incorporación. Con el Co-



rolla estuvo a punto de lograr el tercer título a falta de unos dramáticos metros en aquel famoso Rally de Gran Bretaña de 1988, grabado para la posteridad por aquel famoso «¡Carlos, trata de arrancarlo!», de Luis Moya. Tras la retirada de Toyota, Sainz volvía de nuevo a Ford, hasta que un nuevo fabricante se cruzaba en su camino.

Era el turno de Citroën. Sainz, ya de salida del Mundial, sentaba las bases del Xsara que luego heredaría Sebastian Loeb para su interminable ristra posterior de títulos. Ilustrativa era aquella anécdota que reflejaba la trayectoria de Sainz entre bastidores. Los ingenieros franceses solicitaron la intercesión de Magda Salarich, entonces alta ejecutiva en el Grupo PSA, para trasladar al piloto el mensaje desde Francia: «Carlos, tienes a los ingenieros tremendamente cabreados». Sainz insistió en utilizar el diferencial de forma opuesta a como los

técnicos creían. «Pues no voy a parar hasta que me hagan caso», fue su respuesta. Sus dos últimos rallys con el fabricante francés llegaron en 2005. Poco tardaría en llamarle otro nuevo para su lista. Pero esta vez, en el Dakar.

Sainz empezó a competir con el Volkswagen Touareg, sin éxito anterior en manos de Bruno Saby y Jutta Kleinschmidt. En poco tiempo transformó la máquina hasta convertirla en ganadora. En 2009 se escapó la victoria por un accidente a falta de tres días y casi media hora de ventaja. Al final, en 2010 Sainz ganó el Dakar con el fabricante alemán. Tras su triunfo, el director de Volkswagen Motorsport también resumía el estilo de Sainz. «Carlos está increíblemente orientado hacia los objetivos, y trabaja de una forma increíblemente estructurada. Todo el mundo en el equipo le respeta por su naturaleza y resultados, aunque no es fácil para los mecánicos y los inge-

nieros ser permanentemente empujados hasta el límite de su rendimiento». Por el camino, Sainz también trabajó entre bastidores en el desarrollo del Polo WRC, con el que Sebastian Ogier y la marca alemana lograron cuatro títulos consecutivos en el Mundial de Rallys tras la era de Sebastian Loeb.

«Bruno, tú quieres ganar el Dakar, ¿verdad? Entonces escúchame por favor, déjame ayudarte». Así intentaba Sainz convencer a Bruno Famin —responsable de Peugeot Sport— de la necesidad de to-

mar otra dirección técnica con el 2008 DKR de 2015. La pareja española salió dando vueltas de campana por culpa de un coche muy difícil de conducir. El fabricante francés entraba en el Dakar y fichó a Sainz, consciente de su capacidad para desarrollar una montura de carreras. El español se opuso al concepto inicial de la primera montura de Peugeot, e insistió que dejaría el proyecto con las bases técnicas de la primera edición. Bruno Famin le escuchó, el fabricante francés ganó el Dakar, y Carlos Sainz en 2018.

Llegó el turno de una nueva marca, también en el Dakar, Mini. «Este coche debutó en el Dakar de 2018. Estaba como a 2,5 o 3 segundos por kilómetro del Peugeot con el que gané el Dakar aquel año. Lo fui a probar a África e iba bastante regular y empezamos un cambio radical en el concepto de puesta a punto. Hace dos años, mucha gente no apostaba por este coche de dos ruedas motrices, pilotos que hoy están llevando un 4x4 no quisieron saber nada de este buggie. Por lo tanto, estoy orgulloso con el trabajo que

hemos hecho conjuntamente con el equipo. Es una parte de la competición que me gusta, desarrollar el coche y tratar de hacerlo lo más competitivo posible, porque de esa manera luego tengo que correr menos», expresaba Sainz en tono de broma tras ganar nuevamente el Dakar con otra marca.

Svend Quandt, el responsable de Mini, remataba también con otra sentencia que definía la trayectoria del piloto español: «Creo que es el mejor piloto que he conocido para los ajustes de la suspensión. Tra-

bajo en el mundo de motor desde hace más de 20 años y puedo decir que solo hay un Carlos para desarrollar coches. Es increíble». Quandt, que participa en el proyecto de Audi con su estructura, lógicamente también contará con Carlos Sainz para desarrollar tan innovadora montura.

«No soy quien para echarme flores, pero me imagino que haber hecho bien los deberes para que cuenten conmigo para conseguir sus objetivos es algo que se debería preguntarles a ellos», explicaba el propio Sainz a Motor 16, «quiero

◀ En todos los equipos por los que ha pasado, tanto en el mundial de Rallys como en el Dakar, se ha destacado su capacidad para crear coches ganadores. En Audi tiene ese reto.

▶▶ Con el Volkswagen Touareg consiguió en 2010 su primera victoria en el Dakar. Este año también participa, compartiendo coche con Laia Sanz en el campeonato Extreme E.-



## MATRICULACIONES EN ESPAÑA

### SEAT Y SU MODELO ARONA LIDERAN EL MERCADO

Las matriculaciones siguen sin alcanzar las cifras previas a la pandemia y continúan a la baja, aunque la caída en mayo (-24%) fue menos acusada que en meses anteriores. El pasado mes se comercializaron en nuestro país 95.403 turismos y todoterrenos, lo que deja el acumulado anual en 360.057 unidades respecto del mismo periodo de hace dos años. Se mantiene la comparación con 2019, ya que los concesionarios abrieron el año pasado a partir del 11 de mayo y lo hicieron parcialmente, lo que condicionó las ventas.

Según las principales asociaciones del sector –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)–, en mayo, Seat volvió a ser la marca líder de ventas, con su modelo Arona a la cabeza de las preferencias de los compradores, tanto en el mes de mayo como en el acumulado anual, en el que también este fabricante ocupa la primera posición. Entre los coches más vendidos, la marca española

coloca otros tres modelos en el top diez de las preferencias: el Ibiza (en tercera posición), el León (en quinto lugar) y el Ateca (el décimo).

Peugeot también destaca como una de las marcas preferidas por los conductores, con los SUV 2008 y 3008 y el 208 en el top 10 de ventas (ver cuadro).

Por canales, la evolución de las vacunaciones unida a la mayor movilidad y a la cercanía de las vacaciones ha permitido que el canal de alquileres modere sus caídas, con un descenso del 8,7% y 31.100 unidades matriculadas.

Por segmentos, los SUV de tamaño medio son los preferidos por los compradores a lo largo del año, con 93.772 unidades y una cuota de mercado del 26%. Por otro lado, en mayo las matriculaciones de turismos electrificados, híbridos y de gas volvieron a situarse por encima de los diésel. En el acumulado del año han subido ya un 82% y superan en volumen (107.421 unidades) a los diésel (78.131 unidades).

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

| Mayo                  | Enero-Mayo             |
|-----------------------|------------------------|
| SEAT <b>10.831</b>    | SEAT <b>34.469</b>     |
| VW <b>8.494</b>       | PEUGEOT <b>31.021</b>  |
| TOYOTA <b>6.445</b>   | VW <b>27.510</b>       |
| PEUGEOT <b>6.329</b>  | TOYOTA <b>25.317</b>   |
| KIA <b>5.881</b>      | RENAULT <b>21.994</b>  |
| HYUNDAI <b>5.855</b>  | CITROËN <b>21.557</b>  |
| CITROËN <b>5.807</b>  | KIA <b>19.495</b>      |
| RENAULT <b>5.494</b>  | HYUNDAI <b>19.318</b>  |
| MERCEDES <b>4.293</b> | AUDI <b>16.053</b>     |
| AUDI <b>3.977</b>     | MERCEDES <b>15.984</b> |

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

#### LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

| Mayo                 | Enero-Mayo           |
|----------------------|----------------------|
| ARONA <b>3.629</b>   | ARONA <b>9.948</b>   |
| IBIZA <b>2.538</b>   | C3 <b>8.156</b>      |
| C3 <b>2.279</b>      | IBIZA <b>8.089</b>   |
| LEÓN <b>2.155</b>    | 2008 <b>7.852</b>    |
| T-ROC <b>2.074</b>   | LEÓN <b>7.731</b>    |
| T-CROSS <b>1.969</b> | TUCSON <b>7.720</b>  |
| TUCSON <b>1.934</b>  | 3008 <b>7.326</b>    |
| 3008 <b>1.894</b>    | 208 <b>7.279</b>     |
| ATECA <b>1.867</b>   | QASHQAI <b>7.014</b> |
| 500 <b>1.767</b>     | ATECA <b>6.850</b>   |

### RENAULT Nueva versión E-Tech del Arkana

Renault suma opciones a su SUV coupé Arkana con la versión E-Tech, un híbrido de 145 CV, que combina un motor térmico 1.6 de 91 CV y dos motores eléctricos, uno principal de 36 kW y otro HSG de 15 kW. Esta variante ofrece la misma habitabilidad que las térmicas, ya que el sistema de hibridación se aloja en el tren trasero.

La gama E-Tech está compuesta por tres acabados: Intens, Zen y R.S. Line, todas ellas con la etiqueta ECO. Y se ofrece

en siete colores de carrocería: Blanco (opaco), Blanco Perla, Negro Sport, Gris Tornado, Azul Zanzíbar, Rojo Deseo y Naranja Valencia (exclusivo de la versión R.S. Line). El techo negro es opcional y se ofrecen tres tipos de llantas de 17 y 18 pulgadas.

Es el cuarto modelo de la marca con el acabado R.S. Line, que cuenta con detalles específicos como los elementos metálicos y lacados en negro de la carrocería o una lama aerodinámica inspirada en la F-1. El paragolpes es exclusivo y también las llantas Silverstone, con detalles en rojo. Además, dispone de doble salida de escape de aspecto cromado y protección trasera metálica oscura.



| PRECIOS                                |                 |
|--|-----------------|
| Intens E-Tech híbrido 103 kW (140CV)   | <b>27.074 €</b> |
| Zen E-Tech híbrido 103 kW (140CV)      | <b>29.069 €</b> |
| R.S.Line E-Tech híbrido 103 kW (140CV) | <b>31.558 €</b> |



### SEAT

## Ibiza: se renueva por completo desde 19.140 €

Seat pone al día uno de sus modelos clave, el Ibiza, que renueva su imagen, aunque no de forma drástica, e incorpora novedades como la tecnología de iluminación 100% LED en toda la gama y mejoras en materia de conectividad y seguridad, con nuevos sistemas como el asistente de salida involuntaria de carril (Lane Assist) y el detector de fatiga, ambos de serie.

El nuevo Ibiza estará disponible con cuatro motores. Tres son de gasolina –de 80 CV, 110 CV y 150 CV– y el TGI de gas natural comprimido (GNC), de

90 CV, que cuenta con etiqueta ECO. El de GNC se combina con una caja de cambios manual de seis velocidades mientras que los gasolina ofrecen cajas manuales de cinco y seis velocidades y automáticas de doble embrague DSG de siete relaciones. Esta última está asociada al motor de 150 CV y disponible en el de 110 CV, que también se ofrece con cambio manual de seis velocidades.

El Ibiza cuenta con cuatro niveles de acabado –Reference, Style, Xcellence y FR– y ofrece un buen equipo de serie. Cuenta

con llantas de nuevo diseño y nuevas opciones de color para la carrocería. Su salpicadero también es nuevo y la pantalla flotante se ofrece en un tamaño más grande y una posición más alta, para no tener que apartar la mirada de la carretera. Mejora la calidad de los guarnecidos de las puertas y la tapicería de los asientos, que también renuevan sus diseños, y el tapizado del volante multifunción está forrado en nappa desde el acabado Style en opción y de serie en los Xcellence y FR. El salpicadero digital es opcional a partir del acabado Style.

En el apartado de conectividad, el sistema Full Link es de serie desde el acabado Style y permite vincular los dispositivos mediante Apple Car Play, An-

| PRECIOS                             |                 |
|-------------------------------------|-----------------|
| 1.0 TSI 110 CV Style                | <b>19.410 €</b> |
| 1.0 TSI 110 CV Style Plus           | <b>19.610 €</b> |
| 1.0 TSI 110 CV Xcellence            | <b>20.980 €</b> |
| 1.0 TSI 110 CV Xcellence Plus       | <b>21.180 €</b> |
| 1.0 TSI 110 CV DSG-7 Xcellence      | <b>23.460 €</b> |
| 1.0 TSI 110 CV DSG-7 Xcellence Plus | <b>23.668 €</b> |
| 1.0 TSI 110 CV FR                   | <b>22.320 €</b> |
| 1.0 TSI 110 CV FR Plus              | <b>22.528 €</b> |
| 1.0 TSI 110 CV DSG-7 FR             | <b>24.820 €</b> |
| 1.0 TSI 110 CV DSG-7 FR Plus        | <b>25.028 €</b> |
| 1.5 TSI 150 CV DSG-7 FR             | <b>26.360 €</b> |
| 1.5 TSI 150 CV DSG-7 FR Plus        | <b>26.568 €</b> |
| 1.0 TGI 90 CV Reference             | <b>19.490 €</b> |
| 1.0 TGI 90 CV Reference Plus        | <b>19.690 €</b> |
| 1.0 TGI 90 CV Style                 | <b>20.580 €</b> |
| 1.0 TGI 90 CV Style Plus            | <b>20.780 €</b> |
| 1.0 TGI 90 CV Xcellence             | <b>22.010 €</b> |
| 1.0 TGI 90 CV Xcellence Plus        | <b>22.210 €</b> |
| 1.0 TGI 90 CV FR                    | <b>23.090 €</b> |
| 1.0 TGI 90 CV FR Plus               | <b>23.290 €</b> |



### PEUGEOT

## El eléctrico e-Rifter ya en el mercado

Ya está disponible la versión 100% eléctrica del práctico Peugeot Rifter, que se fabrica en la planta de Stellantis, en Vigo. Al igual que las versiones térmicas, está disponible con 5 o 7 plazas y en las variantes Standard y Long.

Su precio parte de 29.250 euros, a los que se puede restar

la ayuda de hasta 7.000 euros del Plan Moves.

Ambas variantes se comercializan con una batería de ion-litio con una capacidad de 50 kWh, que ofrece una autonomía de hasta 280 km en ciclo WLTP. De serie, el modelo cuenta con un cargador monofásico de 7,4 kW y en opción se ofrece uno trifásico de 11 kW.

El e-Rifter ofrece un gran volumen de carga, que va desde los 775 litros de la versión de 5 plazas hasta los 4.000 litros con los asientos abatidos de la versión larga.

### VOLKSWAGEN

## ID.4 GTX: la versión más deportiva

Volkswagen amplía la familia ID, con la variante deportiva GTX, que estrena la tracción total con dos motores, uno en cada eje. Juntos entregan una potencia eléctrica de 220 kW (299 CV).

Este modelo ofrece un completo equipamiento (faros full LED, llantas de 20 pulgadas, pedales de acero inoxidable, etc.) y algunos elementos distintivos, como el alerón trasero en color

negro y las barras del marco del techo de color antracita brillante. En el interior, la parte superior del salpicadero y las inserciones de cuero artificial son de un tono oscuro X-Blue, que representa la sostenibilidad, y las costuras decorativas de color rojo. El logo GTX se incluye en el volante, los paneles de las puertas y –en forma de perforaciones– en la parte superior de los respaldos de los asientos delanteros.



Desde **50.705 €**





## El carsharing VIVE: irresistible para los mayores en Rascafría

Hoy nos hemos acercado al municipio de La Villa de Rascafría, al norte de Madrid. Un pueblo que, con apenas 2.000 habitantes, tiene ya 2 coches carsharing a disposición de vecinos y turistas.

Pero este no es un carsharing normal. Esto es VIVE de Hyundai, un servicio de coche compartido, exclusivo para municipios en zonas rurales. Vehículos que son 100% eléctricos y que generan 0% de emisiones. VIVE lo está cambiando todo en el pueblo de Rascafría. Nos lo cuenta todo Julio Fernández, concejal de medio ambiente, durante una entrevista en vídeo para el equipo de Bequikly.

**-¿Qué nos puedes contar de esta apuesta tan innovadora que ha hecho el ayuntamiento de Rascafría?**

El proyecto VIVE lo conocimos a través de la presentación que se hizo en La Hiruela, Madrid.

A mí me invitaron a la presentación y me pareció muy interesante para un municipio como éste, que está al final de un valle y tiene unos problemas de movilidad importantes. En Rascafría, el único transporte que hay es un autobús de línea que va pasando por todos los pueblos del valle antes de llegar a Madrid. Lo que en coche sería una hora, en transporte público son dos y media.

Por eso me pareció interesantísimo el poder implantar esto aquí. Empezamos el proyecto y estamos muy contentos hasta la fecha.

**-A día de hoy, VIVE lleva ya funcionando cuatro meses en Rascafría. ¿Sientes que haya cambiado algo?**

Vemos que la gente está contenta con el proyecto porque tienen más medios para poder acercarse a Madrid o a los pueblos cercanos.

**-¿Has tenido la oportunidad de hablar con vecinos que usan los VIVE?**

Sí, varios. De hecho, el coche lo han cogido todo tipo de personas, algunas, sorprendentemente, gente muy mayor.

**-¿Cómo han entendido VIVE los vecinos de Rascafría?**

Lo ven como un beneficio desde el punto de vista de que es una forma nueva para poder acercarse a Madrid y a otros pueblos de una forma rápida

e incluso compartiéndolo. Ten en cuenta que el hospital al que pertenece Rascafría está en Alcobendas, a 80 kilómetros. De hecho, sé de varios casos que han compartido el coche para bajar al hospital o para ir a vacunarse.

**-Comprobamos que el carsharing es un medio de transporte seguro a pesar de la pandemia. ¿No se ha producido ningún contagio, verdad?**

No, en el municipio, antes del primer usuario, ya pusimos medios para limpiar volante, limpiar las zonas de uso del coche, etc. Y eso, evidentemente, con la conciencia que hay, lo usan perfectamente.

**-¿Te hubieses imaginado un proyecto así hace un par de años?**

No, en absoluto. Por eso me sorprendió tanto cuando lo vi en La Hiruela. Tardé nada, un minuto, en decidir que queríamos implantarlo aquí. Lo comenté a los compañeros del equipo de gobierno y a todos les pareció una idea estupenda.

**-¿Crees que otros municipios deberían darle una oportunidad a esta iniciativa?**

Estoy convencido de ello. Es un servicio perfecto, con un coste bajísimo para el usuario y, por supuesto para el propio ayuntamiento, para acercar el ambiente rural a las grandes urbes. Es una idea muy novedosa.

De hecho, a mí, en otros municipios me han visto con el coche, o sé de vecinos que les han preguntado y se han interesado los alcaldes y concejales por el proyecto nuestro. Sobre todo, los rútilos que hay en los coches sorprenden a la gente ¿no? Entonces preguntan. Y cuando se lo explican, dicen: "esto lo quiero yo para mi pueblo también".

**-¿Qué nos puedes decir de la tecnología con la que funciona VIVE?**

La verdad que Dealerbest ha desarrollado una aplicación muy muy fácil de usar. Muy cómoda. El usuario la maneja sin ninguna dificultad. Se nota que hay un esfuerzo tremendo para hacer mejorar y mantener la aplicación. Ya os digo, hay personas muy mayores que están cogiendo el coche sin ningún problema.

Y una vez que los cogen les encantan y por eso, siguen usándolos.

**-Tras toda la tecnología hay un equipo humano. ¿Cómo de importante lo ves?**

El equipo es importantísimo. Yo conozco al equipo de Dealerbest y son gente joven con la cual estamos en constante contacto y cualquier cosa que se pida la respuesta es inmediata.

Animo al resto de ayuntamientos que tengan interés que vengan aquí, que hablen con nosotros, que prueben los coches, que vean lo fácil que es su uso y el beneficio de poder acercarse a las grandes urbes pueblos como este, que está al final de un precioso valle.

**-¿Qué te ha parecido la nueva forma de moverse de los vecinos de Rascafría? ¿Crees que podría encajar en tu localidad?**

Si quieres apuntarte y disfrutar de la iniciativa de VIVE de Hyundai, puedes poner en contacto con el equipo de Bequikly a través de su página web [www.bequikly.com](http://www.bequikly.com).

### LEXUS

#### RED DE RECARGA PARA LOS CLIENTES DE LA MARCA

Lexus ofrece a sus clientes la posibilidad de llenar las baterías de sus vehículos en una red de recarga pública que cuenta con más de 1.400 puntos y que está gestionada por los principales operadores del país. Esta se actualiza en tiempo real en la aplicación Lexus Link y en la plataforma Lexus Charging Network ([www.lexus-charging-network.eu/](http://www.lexus-charging-network.eu/)). La tarifa básica incluye 6 meses de suscripción gratuita. Darse de alta es muy sencillo y, en un plazo aproximado de 7 días, el usuario recibe en su domicilio una tarjeta que le permitirá activar los puntos de recarga de la red y hacer uso de ellos.



### TOYOTA

#### NOVEDADES PARA LA GAMA LAND CRUISER

Toyota incorpora mejoras en la gama Land Cruiser, entre ellas el bloqueo mecánico 100% del diferencial trasero para los acabados VX y VXL en las versiones de 5 puertas y cambio automático.

Además, en el acabado GX, las versiones de 5 puertas incluyen el sistema multimedia Toyota Touch 2 con pantalla táctil y visión de inicio configurables, integración móvil y actualización de mapas. Y en los acabados GX y NX de 3 puertas se pasa de una llanta de acero de 17 pulgadas y un neumático de 245/70 R17 a unas llantas de aleación de 17 pulgadas con neumáticos 265/65 R17.



### SKODA

## Acabado Sport para el Octavia

Para aquellos que buscan un estilo más deportivo, Skoda ya dispone en nuestro mercado del Octavia en acabado Sport. Esta variante se reconoce en el exterior por incluir detalles en color

negro. Además, cuenta con un amplio equipamiento de serie, en el que se incluyen elementos como el volante multifuncional de tres radios, faros LED con pilotos traseros con intermi-

tentes dinámicos, llantas de 16 pulgadas, asientos deportivos, infotainment con pantalla táctil de 10 pulgadas, control por voz, SmartLink, asistente de cambio de carril 'Lane Assist', sensores

## CITROËN Ya se puede reservar el e-Berlingo

Citroën ya admite reservas del nuevo eléctrico e-Berlingo, que se fabrica en la planta de Stellantis, en Vigo. Este modelo ofrece una potencia de 136 CV (100 kW) y una autonomía de hasta 280 kilómetros (ciclo WLTP).

Al igual que las versiones térmicas, se comercializa en tres acabados (Live Pack, Feel Pack y Shine) y dos largos: M (mide 4,40 m de largo) y XL (con hasta

7 plazas y 4,75 metros). Cuenta con una capacidad de carga de 775 litros bajo bandeja para la M y 1.050 litros en la XL, aunque puede llegar hasta los 2.126 litros con los asientos abatidos. Tampoco es un problema transportar objetos largos, ya que dispone de una longitud de 3,05 m.

Entre los detalles que distinguen la variante eléctrica de las térmicas está un Pack Color Azul con llantas de 16 pulgadas en el nivel Shine y un cuadro de instrumentos digital de 10 pulgadas

(25,4 cm) en las versiones Feel Pack y superiores.



Desde 23.700€, incluido Moves III

completa en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

### PRECIOS

|  |         |
|--|---------|
| Octavia 1.5 TSI (mHEV) 150 (110) DSG       | 30.890€ |
| Octavia 2.0 TDI 150 (110) DSG              | 32.790€ |
| Octavia 1.4 TSI (PHEV) 204 (150) DSG       | 37.230€ |
| Octavia Combi 1.5 TSI (mHEV) 150 (110) DSG | 31.590€ |
| Octavia Combi 2.0 TDI 150 (110) DSG        | 33.490€ |
| Octavia Combi 1.4 TSI (PHEV) 204 (150) DSG | 38.020€ |

de aparcamiento delanteros y traseros, etc.

La gama de propulsores ofrece diferentes tecnologías. Está compuesta por el motor 1.5 TSI de 110 kW (150 CV) con tecnología mild-hybrid y cambio DSG de 7 velocidades y el 2.0 TDI de 110 kW (150 CV), que puede equiparse opcionalmente con DSG y tracción total.

El híbrido enchufable (iV) tiene una potencia de 150 kW (204 CV) y una autonomía totalmente eléctrica de hasta 60 km en el ciclo WLTP.

# EUROSOL

## RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

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



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



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN [WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS](http://WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS)



## LOS ELÉCTRICOS MÁS BARATOS DEL MERCADO

Antonio G. J.

En casa tenemos que 'jubilar' un Ford Fiesta que lleva con nosotros 12 años y apenas nos ha dado problema alguno. El caso es que vivimos a 12 kilómetros de Madrid, mi pareja y yo trabajamos en el centro y estamos pensando en un coche eléctrico lo más barato posible. Tenemos un Focus de gasolina como primer vehículo. Creo que el Dacia Spring es el más barato, pero me gustaría saber qué les parece, sobre todo en materia de seguridad. Si tuvieran otra alternativa también la valoraríamos. Muchas gracias por su atención.

## RESPUESTA

El Dacia Spring está dando mucho que hablar y ya se puede adquirir, aunque las primeras unidades no llegarán hasta septiembre. Y lo hace porque se convierte en una referencia 'low cost' en cuanto a vehículos eléctricos se refiere. Ofrece todo lo necesario y prescinde de lo superfluo, se remata sin demasiado glamour y ofrece una mecánica modesta, pero suficiente para moverse por la ciudad y sus alrededores a un precio imbatible. Para lo que necesitas sería la opción más recomendable.

Otra posibilidad que se ofrece a un precio similar es el Invicta Electric D2S, un vehículo que sólo mide 2,81 metros de longitud y ofrece dos plazas, más urbanita que el Spring y también a un precio muy similar. Sería otra opción, pero no sabemos si te sirve como biplaza o necesitas más aforo.

En cualquier caso son las dos opciones más accesibles del mercado en cuanto a vehículos eléctricos se refiere. Descartamos el nuevo Citroën Ami porque se trata de un cuadríciclo ligero de uso exclusivamente urbano, ya que no puede acceder a autopistas o vías rápidas. Otra opción es el Renault Twizy E-TECH ELECTRIC, como el Ami con dos plazas, pero en este caso en tandem. Y quizás quede en stock alguna unidad del Seat Mii electric, un chollo porque el precio sería de risa (en torno a los 12.000 euros) y goza de un tacto general y una calidad superior a todo lo comentado hasta este momento.

## CARTA DE LA SEMANA



Como 'vehículo tradicional' el Spring nos parece la mejor opción. El precio de salida es de 18.615 euros, pero con descuentos y aplicando el Plan Moves, con achatarramiento de un vehículo de más de siete años incluido, la tarifa se queda en 9.550 euros. Y en ese precio se incluye un motor eléctrico de 44 CV de potencia y una batería de iones de litio de 27,4 kWh de capacidad que homologa una autonomía de hasta 230 kilómetros con el nuevo ciclo WLTP.

Alcanza los 125 km/h y se puede recargar al 80 por ciento en apenas una hora en un toma de 30 kW. En una de 7,4 Kw necesita menos de cinco

horas y en una 3,7 kW lo hace en 8:30 horas. Por lo tanto, no es imprescindible instalar una wallbox. Ofrece un equipamiento más que suficiente y dispone de un maletero con 270 litros.

El D2S no es tan práctico, pero como biplaza es una alternativa interesante. Presenta un motor de 49 CV, tiene limitada la velocidad a 105 km/h y ofrece dos capacidades de batería, una de 17 kWh con 150 km de autonomía, y otra de 27 que alcanza los 250 km. A 3,7 kW se puede recargar en 5 y 8 horas, respectivamente, y su precio con descuentos y Moves se fija en 9.995 euros para el primero, y 13.995 para el más potente.

## CONSULTAS RÁPIDAS

## DIRECCIÓN ASISTIDA O ACTIVA

Antonio Pérez

Son dos conceptos totalmente diferentes de dirección. Cuando el fabricante se refiere a una dirección asistida variable eléctrica, lo hace para ofrecer un mayor confort y compromiso dependiendo de la velocidad, actuando exclusivamente sobre la asistencia. Por su parte, la dirección activa va un paso más allá porque es capaz de variar la desmultiplicación en

función de las necesidades. De este modo en una maniobra de aparcamiento las ruedas girarán mucho con poco movimiento en el volante (sería muy directa) y en carretera la desmultiplicación se iría adaptando a la velocidad, recorrido, tipo de conducción...

## NEUMÁTICOS SIN AIRE MICHELIN EN BREVE

Agustín Fernández

Pues parece que esta vez la cosa va en serio. Michelin ya sacó unos neumáticos sin

aire en 2004, denominados X Tweel, y esa tecnología fue seguida a continuación por otros fabricantes, como Continental. Lo cierto es que el fabricante francés dio un impulso a esta tecnología con el prototipo Uptis, en colaboración con General Motors, e inició hace un par de años unos ensayos en conducción real en Estados Unidos. La idea es utilizar este tipo de neumáticos en turismos en 2024, aunque ya se utilizan en vehículos agrícolas.

## CONSULTAS RÁPIDAS

## TUVE UN ACCIDENTE CON MI VEHÍCULO Y ALGUNAS PIEZAS DEL COCHE QUEDARON EN LA CALZADA. AHORA ME HAN NOTIFICADO UNA MULTA POR ELLO. ¿ES POSIBLE ESTO?

La legislación en materia de tráfico establece que quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios para que no se dificulte la circulación.

Del mismo modo se establece que para advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante de éste deberá señalizarlo de forma eficaz, tanto de día como de noche. En consecuencia, como se ha indicado, si no se hubiesen adoptado las medidas necesarias para advertir al resto de los usuarios de los obstáculos o peligros existentes, se estaría cometiendo una infracción considerada leve, por lo que, efectivamente, podría ser sancionada con un importe de hasta 100 euros.

## BUENA PREGUNTA

## HAY CUATRO SUPUESTOS, SOBRE TODO SI AFECTAN A LA SEGURIDAD O AL MEDIO AMBIENTE

¿Me pueden exigir pasar la ITV antes de la fecha de vencimiento?

## RESPUESTA

Efectivamente, hay varios supuestos donde pese a tener la ITV en vigor, se puede exigir que un vehículo se someta a inspección antes de la fecha de su vencimiento.

Esta circunstancia se produciría en los 4 supuestos siguientes:

- ▶ Cuando se haya producido un accidente u otra causa y el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad de los sistemas de dirección, suspensión, transmisión o frenado. También al bastidor o estructura autoportante en los puntos de anclaje de alguno de estos órganos. Si es así deberá ser presentado a inspección antes de su nueva puesta en circulación, en la que se dictamine sobre la aptitud del vehículo para circular por las vías públicas.
- ▶ En estos casos será el agente de la autoridad que realice el informe o atestado del accidente quien proponga la inspección del vehículo antes de su puesta en servicio.
- ▶ Cuando los componentes y sistemas de seguridad y de protección del medio ambiente del vehículo hayan sido alterados o modificados.

▶ Cuando cualquiera de los organismos a los que la normativa vigente atribuye competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor tenga fundada sospecha de que, por no reunir el vehículo las condiciones técnicas exigibles para permitir su circulación, se pueda poner en peligro la seguridad vial.

▶ En los casos en que el vehículo, por cambio de uso, servicio, dedicación o destino, se viera obligado a una frecuencia de inspección más severa, o se produjera alguna modificación técnica del vehículo, deberá realizarse una inspección, anotándose en la tarjeta ITV el nuevo destino y la nueva fecha de inspección correspondiente a la nueva periodicidad.

En este sentido hay que recordar que, circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos, estará cometiendo una infracción grave cuya sanción sería de 200 euros. Podría, a su vez, ser una infracción muy grave, sancionada con 500 euros, si dicha circulación, incumpliendo las condiciones técnicas, afectase gravemente a la seguridad vial.



## 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.
- 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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM

## Voyager, Evasion, Ulysse, 806 y Espace: guerra de monovolumen

El renovado monovolumen de Chrysler, uno de los precursores se enfrentaba a sus rivales de Citroën, Fiat, Peugeot y Renault. Pelea familiar.

Una noticia curiosa, para empezar: el director general de Tráfico, Miguel María Muñoz, publicaba un libro que reseñábamos. 'Cómo evitar las multas' se llamaba. Y ahí, evidentemente daba la clave

principal: no cometer infracciones... Y algunas otras curiosidades.

Entre las novedades de esta semana, veíamos el nuevo Volkswagen Polo que estrenaba motor diésel. También el Audi A4 estrenaba



un nuevo motor TDI con turbo de geometría variable y 110 caballos. Y de Toyota, conducíamos el Land Cruiser HDJ 80 VX, un imponente todoterreno con 170 caballos bajo el capó.

Las pruebas de la semana eran dos comparativas. Por un lado, dos utilitarios de aire distinguido: Ford Fiesta y Lancia Y. El del óvalo -75 CV y 1,7 millones- destacaba por comportamiento y ren-

dimiento del motor. El italiano -80 CV y 1,8 millones- por presentación y acabado.

La otra comparativa media a los monovolumen de moda. El nuevo Chrysler Voyager brillaba por prestaciones y equipamiento. Frente a él Citroën Evasion -comodidad y consumo-, Fiat Ulysse -versatilidad y consumo-, Peugeot 806 -versátil y ahorrador- y Renault Espace -con buen rendimiento y consumo-.



LA PORTADA

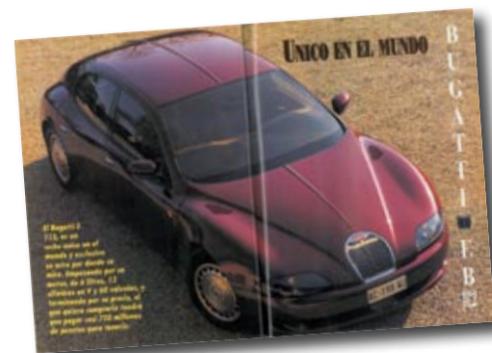
Nº 643

FECHA

12-2-1996

HABLAMOS DE

El Chrysler Voyager, uno de los creadores de los monovolumen se enfrentaba a una competencia cada vez más dura: Citroën Evasion, Fiat Ulysse, Peugeot 806 y Renault Espace. Eran los protagonistas. Junto a ellos, la comparativa entre Ford Fiesta y Lancia Y, así como el Toyota Land Cruiser HDJ 80 VX.



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

## El Renault Mégane frente a todos sus rivales

La familia del Mégane mostraba una nueva variante, la versión 5 puertas que probábamos y analizábamos frente a sus rivales: ZX, Brava, Escort, Almera, Astra, 306 y Golf.

Para empezar, un estudio sobre los conductores europeos tras analizar cinco ciudades: Berlín, Bruselas, Madrid, París y Roma. Del estudio se desprendía la conclusión de que aún estábamos a tiem-

po de evitar el colapso de tráfico en las ciudades. En 25 años todo ha cambiado mucho.

Una exclusiva, descubríamos las primeras fotos espía de la renovación del Nissan Terrano II, el TT más



vendido de la marca japonesa.

Además otras novedades esta semana, como el BMW Z3, listo para llegar al mercado. O el Audi A4 Avant, que conducíamos por primera vez.

Para la prueba, el imponente Serie 7 de BMW estrenaba el motor de seis cilindros en línea, 2,8 litros de cilindrada y 193 caballos.

Pero la gran prueba de la semana era la del nuevo Renault Mégane,

en versión de cinco puertas y con el motor 1.6 de 90 caballos. El Mégane, que costaba 2,3 millones de pesetas, brillaba por confort de marcha y consumos. Y con esas armas se enfrentaba a un abanico de rivales cargados de argumentos que analizábamos en esta prueba. Ahí estaban el Citroën ZX, el Fiat Brava, el Ford Escort, el Nissan Almera, el Opel Astra, el Peugeot 306 y el VW Golf.



LA PORTADA

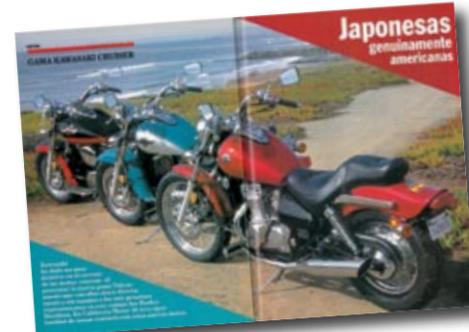
Nº 644

FECHA

19-2-1996

HABLAMOS DE

El nuevo Renault Mégane en su versión de cinco puertas y sus rivales -Citroën ZX, Fiat Brava, Ford Escort, Nissan Almera, Opel Astra, Peugeot 306 y Volkswagen Golf- copaban la portada de esta semana en la que también se abrían hueco dos alemanes: el Audi A4 Avant y el BMW Z3.



# 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

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 ID3

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



# Comienza una era llena de energía.

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



Los comienzos siempre están llenos de ilusión. Especialmente cuando inicias una era en la que la innovación y el progreso serán protagonistas y lo haces a bordo del nuevo Audi RS e-tron GT. El superdeportivo 100% eléctrico nacido para demostrar que la sostenibilidad y la deportividad ya no son una contradicción. Gracias a su tecnología y a su imponente diseño aerodinámico, este GT coupé aún a una potencia estratosférica de 475 kW (646 CV) con un eficiente sistema de recuperación de energía que le permite alcanzar una autonomía de hasta 472 km\*. Un Audi sin precedentes y un referente de la electromovilidad, con un sistema de carga rápida que recarga el 80% en solo 22,5 minutos\*\* y con avances tan punteros como la nueva tracción integral quattro eléctrica. El vehículo perfecto para darle la bienvenida al progreso. Descúbrelo en [audi.es/RSetronGT](https://www.audi.es/RSetronGT)

**Future is an attitude.**

Consumo de electricidad combinado\*: 21,7-20,6 kWh/100 km. Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub>\*: 0 g/km.

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

\*\*Los tiempos de carga reales pueden variar en función de las condiciones y de la instalación de carga disponible.