

# Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 14 DE JULIO

Nº 1.801 del 30 de junio al 13 de julio de 2021



Bajo la lupa

GAMA RENAULT COMERCIALES



CUBRE TODAS LAS NECESIDADES

## NISSAN QASHQAI

AL VOLANTE

MÁS EFICIENTE Y TECNOLÓGICO

Y sus rivales



Prueba

## VOLKSWAGEN ID.4

SUV ELÉCTRICO

204 CV

PARA LA FAMILIA



Madrid-Sevilla-Madrid

¿1.000 km. en eléctrico?

Sí se puede

Comparativa

## Opel Mokka frente a Volkswagen T-Roc

130 CV



110 CV



Y además Al volante: BMW

Serie 4 Cabrio, SsangYong Tivoli Grand Lo último: BMW i4, Dacia Duster y Peugeot 308 SW



Al volante Hyundai Bayon



Al volante Skoda Enyaq iV

# Querido progreso: Muchas gracias.

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



El progreso es el gran regalo que nos trae el futuro. Un obsequio poderoso que a veces toma formas tan rompedoras como el nuevo Audi RS e-tron GT. Un superdeportivo 100% eléctrico con una autonomía de hasta 472 km\* y una extraordinaria potencia de 475 kW (646 CV), que lo lanza hasta los 100 km/h en solo 3.3 segundos. Un GT coupé que saca el máximo partido a sus avanzadas baterías, gracias al asistente predictivo de eficiencia, e incorpora sorprendentes innovaciones como los faros Matrix LED con luz láser Audi que duplican el alcance de la luz en carretera. Una idea revolucionaria que nace gracias a nuestra profunda pasión por el progreso. Descúbrelo en [audi.es/RSetronGT](http://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, incidiendo en ésta el perfil de la ruta, la temperatura, el tipo de neumáticos o el estilo de conducción del usuario.



## Al detalle



### EL MOVES III YA SE EMPIEZA A MOVER

Al César lo que es del César... Si en el anterior número decíamos que ninguna comunidad había puesto en marcha el Plan Moves III, parece que la cosa empieza a cambiar. Aunque con dos meses de tardanza, Baleares ha sido la primera que ha publicado los requisitos para acceder a las ayudas. Unas ayudas que deben suponer un impulso a las ventas de coches eléctricos y electrificados. Esperemos que cunda el ejemplo y el resto de autonomías, nunca mejor dicho, 'se pongan las pilas'.



### PURE ETCR: CON TRIUNFO ESPAÑOL

Un nuevo campeonato eléctrico se suma a esta nueva tendencia del automovilismo. En esta ocasión, el Pure ETCR, un campeonato de turismos con una espectacular propuesta -con coches muy reconocibles- que ha vivido un primer fin de semana de emoción. Tres marcas, por ahora, han sido las pioneras -Alfa Romeo, Cupra y Hyundai-, con victoria para la firma española, con Mikel Azcona al volante. El campeonato promete.

## Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - [acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)

DIRECTOR: Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

Redacción: Gregorio Arroyo - [garroyo@motor16.com](mailto:garroyo@motor16.com)

Álvaro Gª Martins - [amartins@motor16.com](mailto:amartins@motor16.com)

Julian Gamacho - [jgamacho@motor16.com](mailto:jgamacho@motor16.com)

Bryan Jiménez - [bjimenez@motor16.com](mailto:bjimenez@motor16.com)

Montse Turiel - [mturiel@motor16.com](mailto:mturiel@motor16.com)

Diseño: Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto:jgonzalezaso@motor16.com)

Colaboradores: Federico Asensio, Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.

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

Publicidad: Gustavo Segovia - [gsegovia@motor16.com](mailto:gsegovia@motor16.com)  
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

Laura Fernández - [lfernandez@motor16.com](mailto: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](mailto:motor16@motor16.com)

Distribución:

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

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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



## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
[acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)

## Más luces que sombras

Según Standard & Poor's, las ventas de automóviles subirán un 10% en el mundo hasta fin de año. Pero hay otros datos no tan positivos.

«Hoy no es un día para quejarse, toca ser positivos y afrontar el segundo semestre con optimismo», dijo días atrás Javier Menéndez, director y editor del grupo Automoción Press, en la presentación de la entrega del premio Coche del Año del Renting y Flotas, galardón que recayó en el Cupra Formentor. En el transcurso de este mismo acto, también se hizo entrega de la distinción de 'Actor más relevante de Automoción 2021' a José Vicente de los Mozos, presidente de ANFAC (Asociación de Fabricantes), por la labor realizada durante el transcurso de la pandemia. Dos estupendas razones para pasar un buen rato y celebrar la buena noticia de una pandemia en retirada, gracias a la buena marcha de la vacunación y el anuncio de poder quitarse voluntariamente la mascarilla en exteriores. Todo esto marca el inicio de la recuperación y coloca al sector del automóvil en la parrilla de salida. Especialmente si tenemos en cuenta el lógico impulso que pueden provocar los miles de millones de inversión de los fondos europeos, los bajos tipos de interés y las perspectivas de un crecimiento en el gasto, como resultado del ahorro familiar durante el confinamiento. De hecho, según la agencia de calificación Standard & Poor's, las ventas de automóviles subirán un 10 por ciento en el mundo en lo que queda de año. En consecuencia, un panorama lleno de ilusionantes luces, pero acompañadas de las inevitables y amenazadoras malas sombras. Sirva como ejemplo la crisis global de la falta de semiconducto-

res o microchips que afecta a la industria en general y al sector de la automoción en particular. La suma de factores como el aumento de consumo de la electrónica durante la pandemia, la reducción en los pedidos de los fabricantes por el parón de la Covid y la notable reducción de la exportación de chips del Gobierno chino para atender su propia demanda interna, está haciendo estragos.

Así, y por eso de que lo barato sale caro, la continua carencia de suministros de semiconductores, ha retrasado la fabricación de 500.000 vehículos en toda Europa, mientras que en España se ha dejado de producir en torno a 250.000. En este sentido, las campas de un número importante de fábricas en nuestro país están llenas de vehículos que tienen falta de algún componente. Además, en el sector son mayoría los que piensan que esta situación se prolongará hasta final de año o quizás más. Tampoco ayuda mucho para animar las ventas de automóviles unos carburantes al alza que registran niveles de precios que no se daban desde octubre de 2014. De manera que, si tomamos como referencia los últimos 12 meses, repostar el coche es hoy entorno a un 25 por ciento más caro que hace un año. Con todo, hay razones para el optimismo, la más notable la marcha de la vacunación. De ahí que podamos esperar una progresiva recuperación del turismo y por consiguiente un aumento de la compra de automóviles. Las dos industrias más importantes de España.

La buena marcha de la vacunación y el anuncio de poder quitarse la mascarilla en exteriores marca el inicio de la recuperación de la normalidad y coloca al sector del automóvil en la parrilla de salida. Especialmente con el impulso que pueden provocar los fondos europeos, los bajos tipos de interés y el aumento del ahorro familiar durante el confinamiento.

## SUMARIO

Nº 1.801 • 30 junio al 13 julio de 2021  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- QUÉ PASA

#### PEUGEOT 308 SW

La versión familiar del compacto francés brilla por diseño y versatilidad.

### 6.- DACIA DUSTER

Renovado y con más argumentos, Dacia muestra el nuevo Duster.

### 8.- VOLKSWAGEN T7 MULTIVAN

Una historia de éxito que dura más de 60 años y escribe, ahora un nuevo capítulo.

### 10.- EN PORTADA

#### NISSAN QASHQAI

Nueva generación del creador del segmento SUV. Más tecnología y una gama de motores más eficientes son sus claves.

### 14.- LOS RIVALES

Los 10 más vendidos del segmento SUV afilan sus armas para recibir al nuevo Qashqai.

### 18.- CUATRO RUEDAS

#### HYUNDAI BAYON

Hyundai lanza una nueva alternativa entre los SUV urbanos con este Bayon de original diseño y gran versatilidad.

### 20.- SKODA ENYAQ

El eléctrico de Skoda tiene argumentos para ser, incluso, el primer coche de la familia.

### 22.- SSANGYONG TIVOLI GRAND

Gran espacio interior y un precio imbatible en este modelo familiar que sustituye al XLV.

### 24.- BMW SERIE 4 CABRIO

Nueva generación de un clásico deportivo.

### 25.- BMW I4

Otro paso hacia la electrificación en la marca alemana.

### 26.- VOLKSWAGEN ID.4

204 caballos, 518 kilómetros de autonomía, carrocería SUV, habitabilidad sobresaliente... Un eléctrico para toda la familia.

### 32.- MADRID-SEVILLA-MADRID CON EL VW ID.4



6



50



22



44



18

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

### Busca tu marca

|            |        |
|------------|--------|
| AUDI       | 50     |
| BMW        | 24     |
| CITROËN    | 16     |
| DACIA      | 6      |
| FORD       | 16     |
| HYUNDAI    | 14 18  |
| KIA        | 15     |
| NISSAN     | 10     |
| OPEL       | 36     |
| PEUGEOT    | 6, 14  |
| RENAULT    | 16, 44 |
| SEAT       | 15     |
| SKODA      | 20     |
| SSANGYONG  | 22     |
| TOYOTA     | 15     |
| VOLKSWAGEN | 26 36  |
| VOLVO      | 16     |

1.000 kilómetros con el eléctrico de Volkswagen. Un viaje con la nueva 'normalidad'.

### 34.- BAJOLA LUPA HYUNDAI TUCSON-ADAS

Las ayudas a la conducción del Nuevo Hyundai Tucson son referencia en el mercado. Lo tiene todo.

### 36.- COMPARATIVA OPEL MOKKA 1.2 T130 EAT8/ VOLKSWAGEN T-ROC TSI 110

El llamativo Mokka frente a uno de los valores seguros del segmento SUV.

### 44.- BAJOLA LUPA RENAULT VEHÍCULOS COMERCIALES / KANGOO COMBI / TRAFIC COMBI / SPACECLASS Y VERSIONES FURGON

El fabricante francés cuenta con una gama de comerciales y multiusos que ofrece todas las soluciones imaginables para todo tipo de clientes.

### 50.- +INTERESANTE AUDI DRIVING EXPERIENCE

La escuela de conducción de Audi, este año con los RS e-tron GT.

### 52.- A LA ÚLTIMA

### 54.- LA SEMANA

### 56.- DE CARRERAS PURE ETCR

Un nuevo campeonato eléctrico con turismos y con Alfa Romeo, Cupra y Hyundai dando espectáculo en la primera carrera en Vallelunga.

### 60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

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

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

PEUGEOT SPORT ENGINEERED ///

# NUEVO 508

PIONERO DEL ALTO RENDIMIENTO

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

Síguenos en... Motor 16.com Motor 16.tv



**MG MARVEL R ELECTRIC**

Ya se puede realizar la reserva del nuevo MG Marvel, con un precio entre 40.000 y 50.000 euros. El SUV eléctrico que llega a los concesionarios en octubre está disponible con 288 CV y 370 km de autonomía, y 180 CV con 402 km (WLTP).

**BMW X3/X4 M COMPETITION**

BMW ha renovado la variante más prestacional de sus SUV medios con detalles estéticos y de equipamiento y con un motor de mayor rendimiento. Aumenta su par en 50 Nm (650 Nm) en su 6 cil., que rinde 510 CV. Acelera hasta 100 km/h en 3,8 s. Llega en agosto.



**MERCEDES AMG GT COUPÉ**

Actualización para el AMG GT Coupé de 4 puertas, con nuevos equipamientos y accesorios de personalización y estrenando tres nuevas pinturas. La suspensión ha sido modificada para mejorar tanto su compromiso dinámico como su confort.



**FORD PUMA ST GOLD EDITION**

Versión especial del Ford Puma ST, con la denominación y los elementos distintivos seleccionados por más de 270.000 fanáticos de la marca a través de internet, incluyendo los colores de la carrocería y los adhesivos disponibles.

**Nuevo Peugeot 308 SW**

La **variante break** del 308, con 608 litros de maletero

Peugeot presentaba recientemente la nueva generación de su compacto sobre la plataforma EMP2, el 308, con la carrocería hatchback. Ahora muestra las primeras imágenes de su versión más versátil, el SW, dotado de un amplio y flexible maletero con dos alturas del suelo y 608 litros de capacidad, que con los asientos abatidos puede alcanzar los 1.634 litros permitiendo transportar objetos largos, aprovechando el respaldo trasero abatible en tres

mitades (40:20:40). Mantiene, por lo tanto, prácticamente calcado el volumen de carga de la generación anterior, y es en su habitabilidad donde se pone de manifiesto el aumento de la distancia entre ejes, con

**EL MALETERO OFRECE 608 LITROS, 196 MÁS QUE LA VERSIÓN HATCHBACK, QUE MIDE 27 CM MENOS DE LONGITUD**

una generosa cota longitudinal, especialmente en las plazas traseras. Un habitáculo digitalizado, en donde se evidencia un salto de calidad en los materiales utilizados, con lo último en conectividad de la marca. Utiliza los mismos motores vistos en el nuevo 308 con dos gasolina 1.2 PureTech con 110 y 130 CV, y un diésel 1.5 BlueHDI de 130 CV. Y dos PHEV: Hybrid 180 e Hybrid 225 CV, ambas asociadas a un cambio automático EAT8.



► El Peugeot i-cockpit del nuevo 308, con pantalla central de 10". Como el 5 puertas, incluye dos versiones plug-in.



**PARA PENSAR**

**7:38.925**

es el nuevo récord de vuelta en Nürburgring por el Porsche Cayenne

Ese es el tiempo logrado por Lars Kern completó el el legendario trazado del Nordschleife, de 20,832 km de longitud. Tiempo certificado por un notario y que figura en el ranking oficial de Nürburgring como nuevo récord en la categoría reservada a SUV y todoterreno.

**EL PUNTAZO**

Comienza la producción en serie del nuevo VW Polo en Navarra, modelo del que se han fabricado más de 18 millones en todo el mundo. El primer coche es un Polo Highline de color Vibrant Violet Metallic.

**Nuevo Dacia Duster**

El **SUV de éxito** de la marca se renueva

La segunda generación del SUV de Dacia, que ya lleva cuatro años en el mercado, es objeto de una actualización, introduciendo numerosas novedades. A pesar de que estéticamente no muestra apenas cambios, frontalmente la parrilla y los faros son de nuevo cuño, adoptando LED para los intermitentes. Exteriormente introduce nuevas opciones en su gama de colores y llantas con diseños diferentes. En el interior mejora su

sistema de infoentretenimiento, con una nueva pantalla táctil de hasta ocho pulgadas que se complementa con sistemas Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos. Y las versiones con tracción a las cuatro ruedas disponen de gráficos específicos (Monitor 4x4) con inclinómetro, altímetro, brújula y otros datos relevantes para la conducción off-road. Mecánicamente el nuevo Duster adopta un cambio automático de doble



embrague y 6 vel. (ya lo empleó la generación anterior), disponible para el 1.3 TCE de 150 CV y tracción delantera -en la versión 4x4 es manual-. Este

◀ Amplio maletero (478 l). Mantiene sus buenas cualidades off-road en las versiones 4x4.



◀ Mayor conectividad, con una nueva pantalla digital de hasta 8" de tamaño,

mismo motor también se ofrece en una variante con 130 CV, mientras que con 100 CV está el 0.9 TCE de tres cilindros. Estos dos últimos, asociados a un cambio manual de 6 relaciones. En diésel mantie-

ne el 1.5 Blue dCi, de 115 CV de potencia, asociado a un cambio manual 6 vel. con tracción delantera o total. La versión ECO-G 100 alimentada con GLP ofrece

un mayor depósito para funcionar con gas licuado, aumentando su autonomía a 250 km, disponiendo de etiqueta ECO. Llega en septiembre.



T



**PORSCHE 911 GT3 PACK TOURING**

La 7ª generación del potente GT3, que rinde 510 CV, ya está disponible con el pack Touring, con detalles específicos en el interior y la carrocería y con la adopción de casi todas las opciones del GT3, como los frenos cerámicos. Tiene un precio de 196.081 euros.



**ZENVO TSR-S**

El superdeportivo danés, el Zenvo Automotive, el TSR-S, dotado de un motor V8 de 5,8 litros con doble sobrealimentación, que rinde 1.177 CV, es capaz de acelerar de 0-100 km/h en 2,8 s. y alcanzar los 200 km/h en 6,8 s. (325 km/h). Se pone de nuevo a prueba para posibles clientes.

**NUEVA GAMA LEXUS UX**

El Lexus UX incorpora novedades en su gama, ampliando su equipamiento. Exteriormente incorporan los pasos de rueda pintados en el mismo color de la carrocería. El recién incorporado acabado Style cuenta con asientos delanteros calefactados y nuevas tapicerías.



**MEJORAS EN EL CORVETTE**

El actual Corvette recibe actualizaciones que afectan tanto a su carrocería Stingray como a la Convertible. El motor V8 de 6,2 l mantiene inalterada su potencia de 495 CV, pero recibe mejoras para ser más eficiente y mejorar su respuesta. Estrena una versión especial 'IMSA GTLM Championship Edition' limitada a 1.000 unidades.



**Volkswagen T7 Multivan**

Más versátil, con **hasta 7 plazas**, y variante plug-in

La historia del Multivan continúa. Volkswagen ha mostrado las primeras imágenes de su nueva furgoneta, la T7 Multivan, que llegará en 2022. Heredera de un concepto que comenzó hace más de 60 años y del que mantiene su ADN. La nueva Multivan muestra un nuevo diseño, resultando más ancha y más baja, y con un espacio interior inteligente, mucha más tecnología y con la opción de una mecánica híbrida enchufable por primera vez en su historia. El parabrisas delantero se ha inclinado, adoptando

una nueva ventana entre la puerta y el pilar A, con un capó más plano y una parrilla más ancha, adoptando luces LED le dan un toque mucho más moderno. En el interior se ha buscado más espacio y, sobre todo, la mayor versatilidad posible. Para ello, la segunda fila de asientos puede girarse 180°, siendo éstos un 25 por ciento más ligeros, lo que hace que sea mucho más sencillo moverlos o retirarlos. En cuanto a la tercera fila, se ha sustituido el banco por asientos individuales. Pero es en la mesa

regulable donde está lo más llamativo, pudiendo desplazarse por unos carriles para ser utilizable en cualquiera de las filas, incluso entre los asientos delanteros. La oferta de motores para su lanzamiento se articulará sobre el 1.5 TSI de 135 CV, un 2.0 TSI con 203 CV y un TDI de 150 CV, todos con tracción delantera y cambio DSG7. Pero además añade un motor híbrido enchufable, compuesto por el 1.4 TSI de 150 CV y un motor eléctrico de 85 kW, para una potencia conjunta de 218 CV.



Estudiada versatilidad en su interior para aprovechar al máximo el espacio de las tres filas de asientos, con soluciones inteligentes. La instrumentación se ha digitalizado totalmente, con un diseño limpio y funcional del salpicadero.



**Land Rover de hidrógeno**  
Un Defender con **pila de combustible**

Jaguar Land Rover está desarrollando un prototipo de vehículo eléctrico con pila de combustible de hidrógeno sobre la base del nuevo Land Rover Defender, que tiene previsto comenzar la fase de pruebas de su desarrollo este mismo año. Este proyecto se enmarca dentro del proyecto de la empresa para reducir a cero las emisiones de sus vehículos de aquí al año 2039 y lograr la neutralidad en carbono en toda su cadena de suministro, sus produc-

tos y sus operaciones antes de 2033. Dado que es una de las tecnologías más sostenibles de cara al futuro y que por ello las estaciones de repostaje de hidrógeno están aumentando año tras año, Land Rover quiere apostar también por este camino. Se estima que en 2030 el mercado mundial de coches de hidrógeno podría alcanzar los 10 millones de unidades vendidas, con una red de más de 10.000 hidrogeneras en todo el



El prototipo del Nuevo Defender eléctrico con pila de combustible de hidrógeno comenzará su fase de pruebas a finales de 2021 en el Reino Unido.



mundo. Este mismo año Land Rover tiene previsto un nuevo paso en su desarrollo, comenzando la fase en carretera.

**Mercedes EQS AMG**

Pillamos la versión AMG de la **berlina eléctrica**

La versión definitiva del Mercedes EQS ya ha sido desvelada por la marca, pero cazamos una versión AMG más caliente en plenas pruebas. Y ahora también hemos visto un prototipo casi sin camuflaje. Con los coches eléctricos es un poco más difícil detectar las versiones más potentes, como los modelos AMG o M, debido a la falta de tubos de escape que las delatan. Pero hay algunos pequeños detalles que las definen. En

este caso podemos ver los grandes frenos cerámicos de carbono y las pinzas de freno de la marca AMG de color amarillo dorado y un ajuste de suspensión ligeramente más bajo. Los cambios visuales serán bastante pequeños con un parachoques delantero que muestra un aspecto un poco más agresivo y un pequeño alerón trasero. Las inserciones más oscuras para los faros delanteros también pueden servir para diferenciar las versio-

nes AMG. Se rumorea que ofrecerá más de 600 CV de potencia (alrededor de 670 CV) en su versión

superior, con tracción a las cuatro ruedas. Incluso puede haber varias versiones EQS AMG, ya que Mercedes

AMG ha registrado 'EQS4', 'EQS5' y 'EQS63'. Deberán llegar a finales de este año o principios de 2022.



Las versiones AMG disponen de más aditamentos aerodinámicos.

Tras inventar el segmento SUV y dominarlo durante 14 años, el Nissan Qashqai se reinventa en esta nueva generación para volver a ser referencia. Dinamismo, eficiencia y tecnología son los convincentes argumentos sobre las que asienta una nueva gama que, por ahora solo ofrece tres alternativas mecánicas, a la espera de la versión E-Power.



# Vuelve el líder

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

«Algo tendrá el agua cuando la bendicen», dice un refrán clásico; y «algo tendrá el Nissan Qashqai cuando 325.000 compradores, durante 14 años, lo eligen como su coche». Y no vale decir que fue el primero; porque ese efecto se pasa en cuanto llega un segundo –o un tercero, cuarto, quinto...– que te mejoran y superan. Debe haber y hay algo más que ha mantenido al Nissan Qashqai como líder del segmento durante todo este tiempo y que aún hoy lo coloca en tercera posición

del ranking de ventas en lo que va de año –con la segunda generación–.

Ahora, por tanto, cuando llega la tercera, que supone un avance importante en todos los aspectos, lo que se espera de él es que vuelva a liderar el segmento, pese a la dura competencia que se va a encontrar. Frente a ellos va a poner en liza los argumentos, mejorados, que le han llevado hasta aquí. Hablamos de diseño, de tecnología e innovación y de una dinámica de conducción que ha conquistado a millones de clientes. Esos elementos son

los ingredientes principales en un nuevo Qashqai que prácticamente no ha crecido de tamaño –solo tres centímetros de longitud– pero que mejora y mucho su habitabilidad –la batalla crece dos centímetros y el maletero aumenta 74 litros, desde los 430 del modelo actual– para mejorar sus virtudes como familiar. También mantiene señas de identidad que lo hacen reconocible desde el primer momento, aunque no hay duda, por su imagen, de que estamos ante un nuevo y más moderno Qashqai.

Por dentro también hay un salto de calidad en el estilo y en el diseño, además de en los materiales. Con un punto tecnológico y digital –pantalla central de hasta 9 pulgadas, cuadro de instrumen-



PRECIO DESDE **25.650€**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **120 GR/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Comportamiento dinámico. Tecnología. Rendimiento del motor. Acabado.

DEBE MEJORAR

Gama mecánica corta. Sin cambio automático en 140 CV. Plásticos en la zona inferior.

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                             | DIG-T140                 | DIG-T160                 | DIG-T160 4X4             |
|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Disposición                       | Delant. transvers.       | Delant. transvers.       | Delant. transvers.       |
| Nº de cilindros                   | 4, en línea              | 4, en línea              | 4, en línea              |
| Cilindrada (c.c.)                 | 1.332                    | 1.332                    | 1.332                    |
| Potencia máxima/rpm               | 140/5.500                | 158/5.500                | 158/5.500                |
| Par máximo/rpm                    | 24,4/1.650-4.000         | 26,5/1.800-4.000         | 26,5/1.800-4.000         |
| Tracción                          | Delantera                | Delantera                | Total                    |
| Caja de cambios                   | Man. 6 vel.              | Man. 6 vel./Aut. 8 vel.  | Aut. 8 vel.              |
| Frenos del./tras.                 | Disc. vent./Disc. ventl. | Disc. vent./Disc. ventl. | Disc. vent./Disc. ventl. |
| Neumáticos                        | 215/60 R17               | 235/55 R18               | 235/55 R18               |
| Peso (kg)                         | 1.935                    | 1.935/1.985              | 2.040                    |
| Largo/Ancho/Alto (mm)             | 4.425/1.848/1.625        | 4.425/1.848/1.625        | 4.425/1.848/1.625        |
| Volumen maletero (l)              | 504/1.447                | 504/1.447                | 504/1.447                |
| Capacidad depósito (l)            | 55                       | 55                       | 55                       |
| De 0 a 100 km/h (s)               | 10,2                     | 9,5/9,2                  | 9,9                      |
| Velocidad máx. (km/h)             | 196                      | 205/199                  | 198                      |
| Consumo mixto (l/100 km)          | 6,3                      | 6,4/6,3                  | 6,9                      |
| Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km) | 143                      | 145/142                  | 155                      |
| Precios desde... (euros)          | <b>25.650</b>            | <b>35.300</b>            | <b>36.850</b>            |



Estilo reconocible pero mucho más moderno. El nuevo Qashqai casi no crece de tamaño, pero su maletero es apreciablemente más grande y cuenta con un fondo a dos alturas.

tos digital de 12,3, Head up Display... que sin embargo combina muy bien con los más cómodos y utilizables botones y mandos clásicos, por ejemplo en el apartado de la climatización.

Si a esos rasgos añadimos su innovación tecnológica en muchos aspectos –estrena

la plataforma CMF-C de la que saldrán los SUV de la Alianza Nissan-Renault-Mitsubishi–, como su construcción ligera –ahorra 60 kilos de peso que le sientan muy bien dinámicamente–, su avanzada tecnología ProPilot de asistencia a la conducción o la gama electrificada gracias a la tecnología

de hibridación ligera con batería de 12 voltios, tenemos ingredientes para que el Qashqai siga marcando el paso.

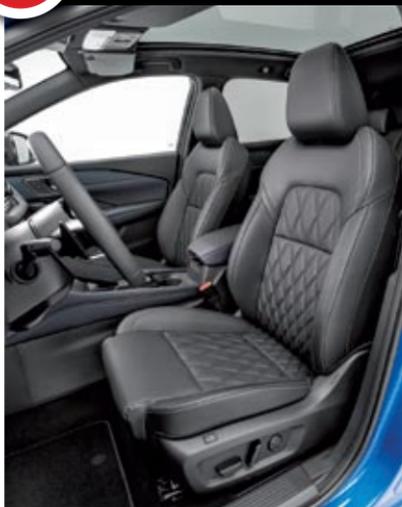
Y falta aún un ingrediente que añadir a esta receta, el dinamismo que se ha buscado en su conducción. Porque la puesta a punto al gusto europeo es uno de los

La digitalización preside el salpicadero con una pantalla táctil central que puede ser de 9 pulgadas. Además, el cuadro digital también está disponible. Tras la palanca de cambios el botón de modos de conducción, con tres alternativas –Sport, Standard y Eco–.



SISTEMA PROPILOT MEJORADO ES UNO DE LOS ARGUMENTOS, ASÍ COMO LA SEGURIDAD, PUES EQUIPA DE SERIE TODO EN TODA LA GAMA

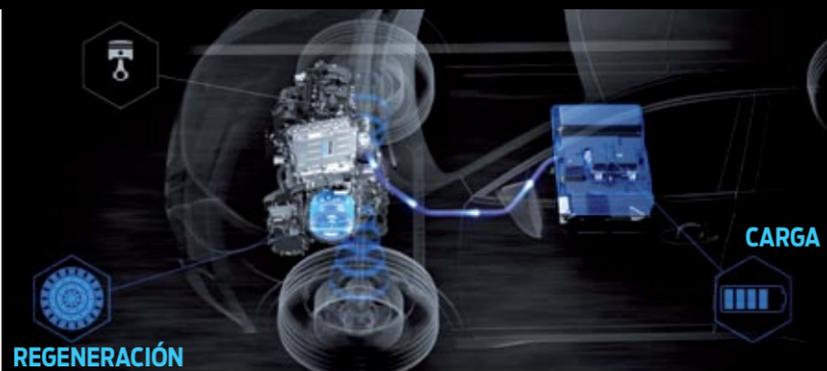
 3 VERSIONES TODAS MILD HYBRID; Y EN 2022, EL ECO-POWER



▶▶ La distancia entre ejes ha crecido dos centímetros que mejoran claramente el espacio para las piernas en los asientos traseros. La puerta trasera, además, abre en un ángulo casi de 90 grados, para mejorar el acceso al interior.

elementos que se han buscado en todo el desarrollo. Ahí ha tomado protagonismo el Centro Técnico de Barcelona que se ha centrado en optimizar aspectos como las suspensiones, la dirección o el rendimiento del cambio X-Tronic de siete velocidades. El resultado es un dinamismo y un aplomo muy mejorado respecto al anterior Qashqai, lo que pone al japonés, de nuevo en cabeza entre sus rivales.

Llega el momento de comprobar si todo eso que sobre el papel suena bien, se transmite con las mismas sensaciones al asfalto. La jornada de pruebas comienza con el Qashqai más potente con cambio manual. Son 160 caballos bajo el capó que se transmiten con suavidad y contundencia. Buenas prestaciones y una gran sensación de ligereza en un recorrido con zonas de curvas en las que la



**E-POWER**  
La electrificación que viene

El siguiente capítulo en la gama Qashqai lo escribirá la tecnología e-Power cuando llegue en 2022. Una tecnología que triunfa en Japón y que cuenta con sistema propulsor formado por una batería de alto rendimiento y una motorización integrada con un motor de gasolina de 157 CV, un generador de energía, un inversor y un motor eléctrico de 140 kW (190 CV). El motor eléctrico, del mismo tamaño y potencia que el de un vehículo cien por cien eléctrico es el encargado de impulsar las ruedas, mientras que el motor de

gasolina –que no está conectado a las ruedas– se ocupa de cargar la batería durante la marcha, aunque también puede transmitir energía directamente al motor eléctrico para lograr potencia adicional. El motor de gasolina funciona siempre en el rango óptimo de revoluciones, con lo que se consigue un confort acústico como en un coche eléctrico y se maximiza la eficiencia de combustible, pues las primeras homologaciones señalan un consumo medio de 5,3 l/100 km, con emisiones de 122 g/km.



dencia pero con un punto todavía más exquisito gracias a un cambio suave y rápido que casa a la perfección con ese dinamismo que emana el coche –las levas, además le dan un toque aún más deportivo–. Y nos queda para el final la versión de acceso, con 140 caballos y cambio manual, con las mismas virtudes y un carácter más tranquilo, aunque más que suficiente para mover el Qashqai con brío.

Las cartas están repartidas y el Qashqai tiene una buena mano –aunque echamos en falta una gama mecánica más amplia frente a unos rivales que tienen de todo–. Y a todo lo anterior suma muchas posibilidades de personalización –11 versiones monocromas, cinco carrocerías bitono, cinco niveles de equipamiento...– y un precio de partida –sin descuentos ni promociones– que parte de 25.650 euros.



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.



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 consumidoras que entreguen un vehículo usado de su propiedad durante los 12 meses anteriores. IVA, impuesto de matriculación, y transporte incluidos. Gastos de matriculación no incluidos. El impuesto de matriculación puede variar en función de diferentes factores. PVPR modelo visualizado 28.112€. Las imágenes y la información mostradas pueden no reflejar las últimas especificaciones del fabricante, los colores pueden variar. Consulte previamente condiciones de la oferta y fiscalidad en su Concesionario Opel. No acumulable con otras ventajas, ofertas o promociones. \* Consulta condiciones y la disponibilidad de reserva en tu zona.

# LOS 10 MODELOS MÁS VENDIDOS ESPERAN AL NUEVO NISSAN QASHQAI CON UN ARSENAL DE ARGUMENTOS PARA DAR LA BATALLA



## ¿Y los rivales qué...?

El primer Nissan Qashqai pilló desprevenidos a todos los fabricantes. Y esa fue una de las claves del éxito del modelo japonés. La tercera generación del SUV de Nissan no lo va a tener tan fácil, porque todas las marcas lanzaron su 'antiQashqai' y ahora

están suficientemente preparadas para dar la batalla. A pesar de ello, el actual Qashqai sigue en todo lo alto de la cifra de ventas –es el tercero más vendido entre enero y mayo con 7.014 unidades– y se supone que con la llegada del nuevo volverá a atacar el primer escalón del podio.

Con unas dimensiones que lo sitúan en un punto de equilibrio en el segmento –4,425 metros de longitud y 504 litros de maletero– mostrará otras fortalezas como una gama de motores electrificada por completo, aunque por ahora solo con hibridación ligera a la espera de las versiones con tecnología e-Power. También será vanguardista en seguridad y conectividad o en su tecnología de tracción total, una de las 'sabidurías' de Nissan. La duda es si con esto podrá hacer frente a esta pléyade de rivales preparados a conciencia. El análisis de los 10 más vendidos en lo que va de año, haría palidecer a cualquiera. Pero el Qashqai llega dispuesto a todo. La pelea se antoja apasionante.



### HYUNDAI TUCSON

El SUV coreano lidera el segmento en España. 7.720 usuarios eligen hasta mayo al nuevo Tucson.

Es el líder de ventas entre enero y mayo gracias a una nueva generación en la que estilo, tecnología y eficiencia son sus grandes argumentos. Con 4,5 metros de longitud es 7,5 más largo que el Qashqai y su maletero de 620 litros supera al japonés. También lo supera en versiones, pues en su gama hay de todo: motores de combustión en diésel y gasolina –con y sin Mild Hybrid–, híbrido clásico e híbrido enchufable; cambio manual o automático, tracción delantera o total...

Gasolina de **150 a 180 CV** ● Diésel de **116 a 136 CV** ● Híbrido enchufable de **265 CV** ● Híbrido autorrecargable de **230 CV** ● Precio de **26.975 a 47.490 euros**



### PEUGEOT 3008

El SUV francés es elegido por 7.326 clientes en nuestro mercado. En su gama brillan las versiones PHEV.

Segundo en el escalafón de los SUV más vendidos hasta mayo, el 3008 brilla por un estilo muy elaborado exteriormente y un interior muy tecnológico con su i-Cockpit. Sólo dos centímetros más largo que el Qashqai, le saca 16 litros de maletero. Y en su gama llama la atención la ausencia de versiones con etiqueta ECO. Mecánicamente hay diésel y gasolina –sin hibridación– y los Hybrid –enchufables– de 225 y 300 CV, este con tracción total. El cambio, manual, o el automático EAT8.

Gasolina de **130 y 180 CV** ● Diésel de **130 CV** ● Híbrido enchufable de **225 y 300 CV** ● Precio de **28.243 a 49.500 euros**



### SEAT ATECA

6.850 ventas colocan al SUV español en el cuarto puesto del ranking con su renovada gama, aún sin electrificar.

Seat fue una de las últimas marcas que lanzó un 'anti-Qashqai', pero cuando llegó fue un éxito total. El Seat Ateca es uno de los preferidos en España. Recién renovado en su imagen, es algo más corto que el Qashqai –4,38 metros– y casi calca el maletero –510 litros–. En su gama se echa en falta la electrificación pues su gama solo es diésel o gasolina –aunque sus motores se han puesto al día en la renovación–. Puede ser manual o automático DSG de 7 marchas y también hay versiones 4x4.

Gasolina de **110 a 190 CV** ● Diésel de **115 a 150 CV** ● Precio de **24.050 a 41.090 euros**



### KIA SPORTAGE

El SUV de la marca coreana es quinto en el ranking, con unas ventas hasta mayo de 4.198 unidades.

Uno de los clásicos en el segmento SUV, de los primeros que plantó cara al Qashqai. La actual generación –se presenta un nuevo Sportage en septiembre– es seis centímetros más larga y su maletero 6 litros más capaz. Y en su gama, muchas alternativas en diésel y gasolina y también con hibridación ligera de 48 voltios, a la espera del nuevo Sportage más electrificado. Cuenta con versiones de cambio manual o automático de doble embrague y varias alternativas 4x4.

Gasolina de **132 a 177 CV** ● Diésel de **136 CV** ● Híbrido ligero de **136 CV** ● Precio de **21.693 a 38.160 euros**



### VOLKSWAGEN TIGUAN

El SUV alemán ha sido el elegido por 3.886 usuarios; y eso sin contar su versión Allspace de siete plazas.

Otro de los modelos que lleva años plantando cara al modelo de Nissan. El Tiguan –en su carrocería corta– es 8,4 centímetros más largo –4,509 metros– para un maletero solo 16 litros más capaz pese a ese mayor tamaño. En la parte mecánica hay más argumentos, aunque se echa de menos versiones ECO –no hay Mild Hybrid–. A cambio ofrece diésel y gasolina –incluso un R de 320 CV– y PHEV con 245 caballos. El cambio puede ser manual o DSG y la tracción total también se ofrece.

Gasolina de **130 a 320 CV** ● Diésel de **122 a 200 CV** ● Híbrido enchufable de **245 CV** ● Precio de **30.700 a 62.800 euros**



### TOYOTA RAV4

Con su única alternativa mecánica ha conquistado a 3.653 clientes. Ahora llega con versión híbrida enchufable.

El RAV 4 ha crecido mucho desde sus inicios como SUV deportivo de dos puertas. Ahora el modelo japonés –4,6 metros– es 17 centímetros más largo que el Qashqai aunque su maletero no nota tanto ese tamaño –76 litros más–. También empieza a crecer en cuanto a su gama, pues hasta ahora solo había una variante híbrida autorrecargable a la que se está sumando un Plug-In de 306 caballos. Versiones de tracción delantera o total y, siempre, cambio CVT.

Híbrido autorrecargable de **218 y 222 CV** ● Híbrido enchufable de **306 CV** ● Precio de **35.400 a 58.350 euros**

 EL QASHQAI SOLO MILD HYBRID; SUS RIVALES MULTIENERGÍA



### VOLVO XC40

El SUV sueco, primer premium en el ranking, ha sido el elegido por 3.267 usuarios. Número 7 del ranking.

Es el único premium entre los 10 más vendidos del ranking. Y el que más alternativas mecánicas ofrece de los 10 primeros. El XC40 mide exactamente lo mismo que el Qashqai en cuanto a longitud, aunque con 24 litros menos de maletero. Pero apabulla con su gama mecánica donde ya no hay diésel, pero sí gasolina con hibridación ligera, híbrido enchufable y su versión totalmente eléctrica. Para el cambio, caja manual o automática y en cuanto a la tracción, delantera o AWD.

Gasolina de **129 a 163 CV** ● Híbrido ligero de **197 CV** ● Híbrido enchufable de **211 a 262 CV** ● Eléctrico de **408 CV**  
● Precio de **32.300 a 58.412 euros**



### CITROËN C5 AIRCROSS

El SUV francés, con su apuesta por el confort y su eficiente versión Plug-In conquista a 3.113 clientes.

Con un marcado acento como vehículo familiar, Citroën apuesta en este C5 Aircross por el confort de marcha de sus pasajeros. Su carrocería, de 4,5 metros, es 7,5 centímetros más larga que el Qashqai y su maletero 76 litros superior. En su gama mecánica se echa en falta alguna variante electrificada para lograr la etiqueta ECO, pero sus motores brillan por eficiencia y rendimiento. Hay diésel y gasolina clásicos y una versión híbrida enchufable. El cambio, manual o EAT8, y no hay tracción total.

Gasolina de **130 y 180 CV** ● Diésel de **130 CV** ● Híbrido enchufable de **225 CV**  
● Precio de **25.975 a 44.610 euros**



### RENAULT KADJAR

El modelo francés –compañero de la Alianza– consigue la elección de 2.603 clientes hasta el mes de mayo.

El Kadjar podría ser el rival más 'conocido' del Qashqai, por su origen en la misma Alianza –de hecho, el siguiente Kadjar aprovechará mucho más el conocimiento de Nissan en su desarrollo–. El actual es seis centímetros más grande pero ofrece menos maletero –472 litros– que el nuevo Qashqai. Y su gama mecánica es más corta y más convencional, pues no hay ningún tipo de electrificación. Ofrece diésel y gasolina, con cambio manual o automático EDC y sin opción a tracción total.

Gasolina de **140 y 160 CV** ● Diésel de **150 CV**  
● Precio de **22.893 a 31.752 euros**



### FORD KUGA

2.474 clientes han apostado hasta mayo por el SUV del óvalo y su apuesta por la electrificación.

El Kuga es otro de los rivales clásicos del Qashqai y en esta nueva entrega se rearma de argumentos. Es casi 19 centímetros más largo –de hecho es el más grande de esta lista– aunque su maletero es 29 litros inferior que el del japonés. En cambio, a su gama mecánica solo le falta un eléctrico para ofrecer de todo. Hay diésel y gasolina convencionales, con hibridación ligera, híbrido autorrecargables e híbrido enchufable. El cambio, manual o automático y con opciones de tracción total.

Gasolina de **120 y 150 CV** ● Diésel de **120 y 150 CV** ● Híbrido ligero de **150 CV** ● Híbrido enchufable de **224 CV** ● Precio de **24.151 a 43.054 euros**

# Nuevo Hyundai BAYON.

Nuevas perspectivas. Nuevas sensaciones.

Desde

**120** €/mes

- 35 cuotas de 120,00€
- Entrada: 3.685,20€
- Última cuota: 8.563,57€
- TAE: 9,35%\*
- TIN: 7,50%



Hoy, más que nunca, necesitamos mirar el mundo desde otro punto de vista; con otros ojos, con otra perspectiva. **El Nuevo Hyundai BAYON**, te da esa nueva perspectiva que te hace sentir las cosas de manera diferente. El **diseño innovador** de este novedoso SUV, así como su **amplio y confortable interior**, harán que cambie por completo tu forma de ver las cosas. Cuenta, además, con **tecnología y conectividad de última generación**, así como **los sistemas de seguridad activa más avanzados** del mercado. Con el nuevo SUV de Hyundai también cambiará la percepción que tenemos del medio ambiente, ya que el Nuevo BAYON cuenta con una **versión híbrida**.

Mira el mundo desde otro punto de vista, **conduciendo el nuevo SUV de Hyundai: el nuevo BAYON.**



Gama Nuevo Hyundai BAYON: Emisiones CO<sub>2</sub> (gr/km): 119-127. Consumo mixto (l/100km): 5,3-5,6. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el ciclo de homologación WLTP.

Modelos visualizado: BAYON Style. \*Ejemplo financiación para Hyundai BAYON 1.2 MPI 85CV ESSENCE. PVP: 19.490€. Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, oferta de mantenimiento y Plan Renove de Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo Hyundai. Precio financiando: 14.290€. Entrada 3.685,20€. Comisión de formalización (3,5%) al contado: 371,17€. Importe financiado: 10.604,80€. 35 cuotas de 120€ y una última cuota de 8.563,57€. Total intereses: 2.158,77€. Coste total del crédito: 2.529,94€. Importe total adeudado: 13.134,74€. Precio total a plazos: 16.819,94€. TIN 7,50%. TAE 9,35%. Sistema de amortización francés. Financiando con Hyundai Finance a través de Banco Cetelem SAU hasta el 31/07/2021. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en [www.hyundai.es](http://www.hyundai.es).



# Claros argumentos

Hyundai amplía su gama con un nuevo SUV urbano basado en el i20, que destaca por un espacio interior y maletero muy amplios, un extenso equipamiento en tecnología y elementos de confort, y motores eficientes mild hybrid con etiqueta ECO.

Fede Asensio | [fasensio@motor16.com](mailto:fasensio@motor16.com)

Hyundai amplía la oferta SUV de su gama con un nuevo modelo en el segmento B. Una alternativa diferente al Kona dentro de la misma categoría, basado en el i20, con el que comparte plataforma y la mayoría de elementos mecáni-

cos. Solo dos cm más pequeño que el Kona completa la oferta de la marca entre los SUV B, poniendo su punto de mira directamente en rivales como el VW T-Cross, el Seat Arona, el Renault Captur o el Kia Stonic. El Kona es más ambicioso por equipamiento y con una gama de motores por encima

de los 120 CV y variantes 4x4. Además de su oferta electrificada sobre una plataforma específica.

El Bayón es más funcional y cuenta con mayor espacio interior, aprovechando al máximo sus 4,18 m de longitud, con un maletero claramente más capaz; con 411 litros, so-

lo el 2008 con 434 l. y el Captur con 422 l. le superan entre los SUV B.

El Bayon presenta un interior espacioso y bien iluminado, con una destacada calidad visual, utilizando materiales de muy buena apariencia para un diseño moderno y bien configurado, con una estudiada iluminación ambiental LED. Y cuenta con una amplia gama de equipamiento de conectividad, con la tecnología Hyundai Bluelink.



En ese cuidado ambiente, el puesto de conducción es amplio, con un buen equilibrio con todos los mandos sobre una postura elevada y un acceso fácil, en un interior bien rematado y con aspecto de coche de segmento más alto. Las plazas traseras acogen bien a dos adultos.

El Bayon está disponible con dos motores Kappa y tres escalones de potencia: el tetracilíndrico 1.2 MPI de 82 CV con cambio manual de 5 velocidades. Y el 1.0 T-GDi, dispo-

nible con 100 CV -con cambio manual MT o iMT de 6 vel. u opcional doble embrague de 7 relaciones-. Y con 120 CV, siempre asociado a la transmisión 7DCT. El motor 1.0 T-GDi puede estar disponible con tecnología Mild Hybrid de 48 voltios con 100 CV (con cambio manual inteligente 6iMT o automático 7DCT). Mientras la variante 120 CV dispone siempre de hibridación ligera.

En este primer contacto condujimos el 1.0 T-GDi de

▲▲ Digital: Instrumentación (10,25") y pantalla central (8" o 10,25"). Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos. Los asientos en tela Full Black y, según el acabado, con otra combinación de color negro y gris.

120 CV, que como en el i20 ya probado se muestra dulce en su respuesta y agradable, pero suficientemente rotundo cuando se le solicita desde el acelerador, especialmente

con amplio equipamiento desde el más básico; Essense, Maxx, Tecno y Style. Y con un precio entre 19.490 (1.2 MPI) y 28.120 € (1.0 TGDI 120), con un descuen-

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                             | 1.2 MPI            | 1.0 TGDI 120 (100)      |
|-----------------------------------|--------------------|-------------------------|
| Disposición                       | Del, transversal   | Del, transversal        |
| Nº de cilindros                   | 4 en línea         | 3 en línea              |
| Cilindrada (c.c.)                 | 1.197              | 998                     |
| Potencia máxima/rpm               | 84/6.000           | 120 (100)-/4.500-6.000  |
| Par máximo/rpm                    | 12 mkg/4.200       | 17,5/1.500-4.000        |
| Tracción                          | Delantera          | Delantera               |
| Caja de cambios                   | Man. 5 vel.        | Aut 7 vel./Man.6 vel.   |
| Frenos del./tras.                 | Discos vent/discos | Discos vent/discos      |
| Neumáticos                        | 185/65 R15         | 215/45 R17 (215/45 R16) |
| Peso (kg)                         | 1.120              | 1.195 (1.170)           |
| Largo/Ancho/Alto (mm)             | 4.180/1.775/1.500  | 4.180/1.775/1.500       |
| Volumen maletero (l)              |                    | 411                     |
| Capacidad depósito (l)            |                    | 40                      |
| De 0 a 100 km/h (s)               |                    | 13,5                    |
| Velocidad máx. (km/h)             |                    | 165                     |
| Consumo mixto (l/100 km)          |                    | 5,5                     |
| Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km) |                    | 126                     |
| Precios desde... (euros)          | 16.490             | 25.120 (17.490 DTO)     |

PRECIO **25.120 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **120 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

| NOS GUSTA                                                                                           | DEBE MEJORAR                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Amplitud interior, capacidad maletero, amplitud, nº de asistentes electrónicos, versatilidad</p> | <p>Emissiones por encima de 120 g/km en el 1.2 MPI. Precio algo elevado sin descuentos.</p> |



▲ Gran capacidad de maletero con 411 litros; original sistema de plegado de la bandeja, que se retrae sobre el respaldo posterior para permitir aprovechar la altura al techo.

en el modo Sport. Sí, porque cuenta con tres programas de conducción, de rápida selección por el conductor: Eco, Normal y Sport.

El Hyundai Bayon está disponible con cuatro acabados,

to de 3.000 € (2.500 € en el 1.0 TGDI 100 CV 48V Maxx) con la campaña actual. A éstos puede unir 1.200 € si se financia con Hyundai y otros 1.000 € con la entrega de un coche.





# HASTA 537 KILÓMETROS ES LO QUE HOMOLOGAN LOS ENYAQ iV 80, QUE TIENEN UNA BATERÍA CON 82 kWh, LA MÁS GRANDE QUE USAN

El sensacional Enyaq iV llega a España con el cartel de 'todo vendido'... por esta temporada. Y es que el SUV eléctrico de la firma checa ha causado furor entre todos aquellos que buscan un vehículo '0 emisiones' para usar a diario y en todo tipo de situaciones. Tras probarlo, de nuevo, el acierto es seguro.



▲ La pantalla central tiene 13" en todos los Enyaq iV y desde ella se controlan todas la funciones. Su interior es espacioso y confortable a partes iguales, más con la configuración ecoSuite, que luce este cuero tratado de forma natural. Además hay cuatro interiores más a elegir.

## Un triunfador nato

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

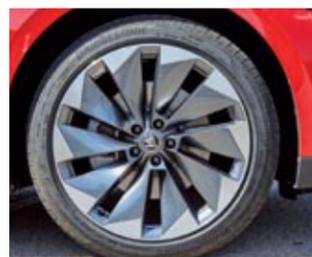
El 13 de febrero de 2020 tenía la oportunidad de conducir en Irlanda una de las 'mulas' que sirvieron para desarrollar este nuevo Skoda Enyaq iV, un SUV totalmente eléctrico que ya está entre nosotros.

Razón tenían los ingenieros cuando entonces dijeron que esos prototipos estaban muy próximos a la realidad, porque iban igual que estas unidades que ahora he podido conducir por Madrid. Nacido sobre la plataforma MEB –la que usan Q4 e-tron, Born, ID.3 e ID.4–, es el único que la emplea y se fabrica fuera de Alemania, lo que permite a Skoda aportar su sello personal. Lo que se traduce en ingenio por los cuatro costados.

La versión de acceso se denomina iV 60 y ya promete sensacionales prestaciones y una autonomía en ciclo WL-

TP de hasta 411 kilómetros. Pero la más atractiva de cara a la autonomía es la iV 80. La elegida para esta toma de contacto.

Acomodarte en su interior es cuestión de segundos. Y familiarizarte con sus pantallas... cuestión de minutos. Eso gracias a que Skoda ha decidido instalar unos botones físicos para acceder de forma rápida a sus menús y la climatización se controla desde la pantalla –mejor que los mandos sin iluminar del



▲ Es el primer Skoda que puede equipar llantas de 21". Los 80 son los de mayor autonomía, pero los 60 ofrecen 411 kilómetros WLTP.



ID.4–. Eso permite tener una zona donde apoyar la mano y 'trastear' con su pantalla de 13 pulgadas, de serie en to-

dos los Enyaq iV, junto con el sistema de navegación.

Nos ponemos en marcha y como buen eléctrico sorprende su suavidad, su agrado, su silencio de marcha y la rapidez con la que gana velocidad por la entrega instantánea de par y potencia. Y es que a pesar de superar las dos toneladas, sólo requiere 8,5 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Lo que un Superb Combi 2.0 TDI 190 CV DSG.

Como opción se ofrece el chasis DCC, con 15 'set up' para regular sus suspensio-

|                                                                                 |                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| PRECIO DESDE <b>40.500 €</b>                                                    |                                                                                       |
| EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 0 G/KM                                           |                                                                                       |
| PRIMERAS IMPRESIONES                                                            |                                                                                       |
| <b>NOS GUSTA</b>                                                                | <b>DEBE MEJORAR</b>                                                                   |
| Tecnología. Autonomía WLTP. Amplitud. Confort. Prestaciones. Precio con ayudas. | Dirección lenta. Cambio sin modo 'P'. Pantalla frontal pequeña. Precio del Sportline. |

nes. Si bien, hay una alternativa 'light' con los modos Confort y Sport, que permiten variar el tarado de las suspensiones. Y se nota. Porque en Sport, cuando aparecen las curvas, este Enyaq iV saca a relucir su bajo centro de gravedad y su propulsión trasera. Pero 3,4 vueltas entre topes de volante se hacen demasiadas. Ahora bien, la dirección deportiva las deja en 2,6. Y eso se nota.

En esta toma de contacto no faltaron tramos de vías rápidas, puertos, carreteras de curvas, zonas urbanas... Y como resultado, en los 103 kilómetros registramos



▲▲ Skoda ofrece dos tipos de suspensiones además de la de serie. El maletero tiene 585 litros, que se pueden ampliar a 1.710.



### FICHA TÉCNICA

| VERSIÓN                           | iV 60                       | iV 80                       | iV 80X                      |
|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Potencia máxima                   | 132 kW (180 CV)             | 150 kW (204 CV)             | 195 kW (265 CV)             |
| Par máximo                        | 310 Nm (31,6 mkg)           | 310 Nm (31,6 mkg)           | 425 Nm (43,3 mkg)           |
| Tracción                          | Trasera                     | Trasera                     | A las 4 ruedas              |
| Caja de cambios                   | Automática, 1 vel.          | Automática, 1 vel.          | Automática, 1 vel.          |
| Frenos delantero/ trasero         | Discos Ventilados/ Tambores | Discos Ventilados/ Tambores | Discos Ventilados/ Tambores |
| Peso en orden de marcha (kg)      | 1.965                       | 2.090                       | 2.195                       |
| Largo/Ancho/Alto (mm)             | 4.649/1.879/1.616           | 4.649/1.879/1.616           | 4.649/1.879/1.616           |
| Maletero (l)                      | 585/1.710                   | 585/1.710                   | 585/1.710                   |
| Neumáticos del. - tras.           | 235/55 R19                  | 235/55 R19-255/50 R19       | 235/55 R19-255/50 R19       |
| Tipo de batería                   | Iones de litio              | Iones de litio              | Iones de litio              |
| Capacidad de la batería (bruta)   | 62 kWh                      | 82 kWh                      | 82 kWh                      |
| Capacidad de la batería (neta)    | 58 kWh                      | 77 kWh                      | 77 kWh                      |
| Peso de la batería (kg)           | 350                         | 500                         | 500                         |
| De 0 a 100 km/h (s)               | 8,7                         | 8,5                         | 6,9                         |
| Velocidad máxima (km/h)           | 160                         | 160                         | 160                         |
| Consumo mixto (kWh/km)            | 15,7                        | 16,8                        | 17,4                        |
| Emisiones CO <sub>2</sub>         | 0 g/km                      | 0 g/km                      | 0 g/km                      |
| Alcance máximo medio WLTP (km)    | 411                         | 534                         | 496                         |
| Cargador a bordo                  | 11 kW                       | 11 kW                       | 11 kW                       |
| Tiempo de recarga (del 0 al 80 %) | 33 minutos (a 100 kW)       | 36 minutos (a 125 kW)       | 36 minutos (a 125 kW)       |
| Precios desde... (euros)          | <b>40.500</b>               | <b>46.500</b>               | <b>49.200</b>               |

un gasto de 14,8 kWh/100 km. Así, rondar sus 534 kilómetros de autonomía es sencillo. Peor es en auto-vías, porque los ritmos sostenidos por encima de 100 km/h restan kilómetros con celeridad.

Para eso presume de poder cargar sus baterías hasta a 125 kW –los iV 60 a un máximo de 100 kW–, de forma que acumulan para recorrer otros 427 kilómetros en apenas 36 minutos.

Se agradecen las levas desde las que se varía la intensidad de recuperación en las deceleraciones, así como un interior con materiales y ajustes de calidad, donde el espacio para sus ocupantes es más que abundante.

Este SUV eléctrico, creado por y para todos los públicos lo tienes desde 29.900 euros con ayudas y descuentos, pero alcanza los 42.600 euros en los iV 80X Sportline, con un aire muy deportivo.



# Renacimiento

Más allá de su nueva denominación y de una estudiada puesta al día, el nuevo Tivoli Grand es un vehículo familiar de tacto agradable, buena habitabilidad y un enorme maletero. Sólo contempla un motor de gasolina de 163 CV, con opción a GLP, y está muy bien equipado.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

SsangYong tiene un año un tanto ajetreado. Al debut estos días del Tivoli Grand, se unirá a finales de año un 'facelift' del Rexton y el lanzamiento del Korando eléctrico, además de añadir versiones híbridas ligeras de 48V y, más adelante, híbridos enchufables.

Ahora toca hablar del Tivoli Grand, el sustituto del XLV, aunque es un cambio de denominación, que no de vehículo. Más allá de que estira su longitud 25,5 centímetros respecto al Tivoli, la novedad llega con una puesta al día que salpica a su estética, a la dotación tecnológica y poco más.

Evidentes son los cambios en el frontal, con la nueva parrilla y grupos ópticos, el rediseño de los dos paragolpes o la introducción de unas novedosas llantas de hasta 18 pulgadas. La carrocería bicolor, las barras en el techo y detalles como la intermitencia en los retrovisores le imprimen personalidad.

El interior se ve reforzado por la presencia de un cuadro de mandos digital de 10,25 pulgadas personalizable y una pantalla táctil en el salpicadero de 8 compatible con Android Auto y Apple CarPlay.

La presentación es agradable, contempla incluso materiales acolchados y una terminación en negro brillante

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                             | 1.5 HDT           |
|-----------------------------------|-------------------|
| Disposición                       | Del. transversal  |
| Nº de cilindros                   | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)                 | 1.497             |
| Potencia máxima/rpm               | 163 CV/5.000      |
| Par máximo/rpm                    | 28,6 mkg/1.500    |
| Tracción                          | Delantera         |
| Caja de cambios                   | Manual 6 o AT6    |
| Frenos delanteros/tras.           | Discos v./Discos  |
| Neumáticos                        | 205/65 R16        |
| Peso (kg)                         | 1.405 (AT.1.425)  |
| Largo/Ancho/Alto (mm)             | 4.480/1.810/1.646 |
| Volumen maletero (l)              | 574/1.440         |
| Capacidad depósito (l)            | 50                |
| De 0 a 100 km/h (s)               | n.d.              |
| Velocidad máx. (km/h)             | 181 (AT. 175)     |
| Consumo mixto (l/100 km)          | 7,2 (AT. 7,8)     |
| Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km) | 163 (AT. 175)     |
| Precios desde... (euros)          | 19.900            |

muy aparente, pero demasiado propensa a coger polvo.

Sin duda su gran baza es la habitabilidad, con un generoso espacio para las piernas en las plazas traseras, notables cotas de altura y anchura, así como un maletero que se convierte en una de las referencias de su segmento.

La marca anuncia 720 litros, pero con truco porque mide hasta el techo; hasta la bandeja son 574 litros (enorme igualmente) y se puede ampliar hasta 1.440 en caso de necesidad. En es volumen se incluyen los 146 litros bajo

el piso en un doble fondo muy práctico.

La oferta mecánica es limitada. De hecho sólo contempla una opción de gasolina de 163 CV, asociada a un cambio manual o automático, ambos de seis relaciones. Eso sí, por 2.050 euros se puede transformar para que funcione también con GLP (Gas Licuado del Petróleo) y, de paso, obtener la etiqueta medioambiental ECO.

Se trata de un motor agradable, que recupera con ganas desde apenas 2.000 rpm y que fallece a las 5.800, antes

|                                                                                 |                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| PRECIO DESDE                                                                    | 19.900 €                                                                             |
| EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : DESDE                                            | 165 HASTA 175 G/KM                                                                   |
| PRIMERAS IMPRESIONES                                                            |                                                                                      |
| NOS GUSTA                                                                       | DEBE MEJORAR                                                                         |
| Dotación de serie y precio atractivo. Habitabilidad y maletero. Confort marcha. | Dirección algo lenta. Escasa oferta de motores. Luces cortas y de carretera sin LED. |



El interior es muy aparente y contempla un vistoso cuadro de mandos digital configurable. La dirección no es muy directa y el tacto del cambio resulta agradable. Ofrece una muy buena habitabilidad y las plazas traseras se benefician de un piso prácticamente plano. Está muy bien equipado de serie.



firmó 8,4 sin realizar una conducción demasiado eficiente) y dinámicamente se defiende mejor de lo que parece, aunque su enfoque es familiar y más sosegado.

Asimismo destaca en la dotación de seguridad, con el paraguas SASS de serie y que incluye una frenada de emergencia en ciudad, alerta y mantenimiento de carril, reconocimiento de señales, aviso de avance del vehículo que

nos precede y alertas de colisión y de fatiga del conductor. Además, incluye un control de descensos o luces de carretera inteligentes, así como una amplia oferta en conectividad.

La gama cuenta con cuatro niveles de acabado, Line, Urban Plus, Premium y Limited, y el abanico de precios oscila entre los 19.900 y los 27.000 euros, tarifas que se pueden recortar en 2.000 euros gracias al descuento de la marca.

incluso de llegar a la zona roja del cuentarrevoluciones. El cambio tiene un tacto correcto, aunque no es muy rápido, lo mismo que la dirección, que arrastra 3,0 vueltas de volan-

te (ofrece configuración Normal y Sport). El rendimiento del conjunto es bueno, el consumo homologado es de 7,2 litros en la variante manual (durante la toma de contacto



Dinámicamente es muy confortable, ideal para un uso familiar. El maletero ofrece 574 litros, una de las grandes bazas del Tivoli Grand.





**PRECIO 57.300 €**

**EMISIONES OFICIALES: DE 127 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

- + Aislamiento con capota. Confort a techo abierto. Comportamiento dinámico.

**DEBE MEJORAR**

- Accesorios opcionales que deberían ser de serie. Espacio plazas traseras.

## Viento a favor

La 2ª generación del BMW Serie 4 Cabrio vuelve a adoptar capota de tela, con un interior perfectamente aislado y un alto compromiso dinámico

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

BMW va completando la oferta del nuevo Serie 4, siendo el turno de la versión Cabrio. La segunda generación, que continúa una larga tradición que nació hace 35 años con

de gravedad, la aerodinámica y los ajustes en la geometría del chasis junto al carácter de sus motores ponen el resto para lograr un afinado conjunto con unas destacadas cualidades dinámicas.

El confort acústico y térmico es absoluto en un interior configurado para cuatro plazas. Para abrir o cerrar la capota se invierten sólo 18 s. pulsando un botón, lo que se puede hacer en marcha hasta 50 km/h. Y dispone de elementos adicionales opcionales para una conducción a techo abierto, como el deflector de viento que se puede guardar tras el respaldo trasero. La calefacción para el cuello, integrada en los reposacabezas

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                            | 420D              |
|----------------------------------|-------------------|
| Disposición                      | Del. longitud.    |
| Nº de cilindros                  | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)                | 1.995             |
| Potencia máxima/rpm              | 190 CV/4.000      |
| Par máximo/rpm                   | 40,8/1750-2500    |
| Tracción                         | Trasera           |
| Caja de cambios                  | Automat. 8 vel    |
| Frenos del./tras.                | Disc. ventilados  |
| Neumáticos                       | 225/50 R17        |
| Peso (kg)                        | 1.850             |
| Largo/Ancho/Alto (mm)            | 4.768/1.852/1.384 |
| Volumen maletero (l)             | 385               |
| Capacidad depósito (l)           | 59                |
| De 0 a 100 km/h (s)              | 7,6               |
| Velocidad máx. (km/h)            | 236               |
| Consumo mixto (l/100 km)         | 4,9               |
| Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km) | 127               |
| Precios desde... (euros)         | <b>57.300</b>     |

delanteros, con tres niveles. O los asientos ventilados.

La oferta de motores en su lanzamiento está articulada sobre tres gasolina: M440i xDrive Cabrio (374 CV), la variante más potente a falta del M3 que llegará a finales de año, el 420i Cabrio (184 CV) y el 430i Cabrio (258 CV). Y un diésel, el 420d (190 CV), que es la variante que hemos podido conducir y que sigue siendo la mejor opción para realizar muchos kilómetros. Además, como el M440i xDrive dispone de tecnología Mild Hybrid, con etiqueta ECO. En julio la oferta diésel se completará con el 430d Cabrio de 286 CV y en noviembre con el 440 xDrive de 340 CV.

Sus precios son: 57.300 € el 420i, 61.400 € el 430i, 83.400 € el M 440i xDrive y 58.250 € el 420d Cabrio.



## BMW innova con la 'i'

La casa alemana ha desvelado los detalles más interesantes de su eléctrico i4, así como de las versiones eDrive40 y M50.

Santiago Casero | scasero@motor16.com

El nuevo i4 eDrive40 ya está aquí, pues BMW ha mostrado todos los detalles que esconde esta versión de su eléctrico.

Bajo su aerodinámica y esculpida carrocería, este i4 eDrive40 esconde una mecánica con un único motor eléctrico, situado en este caso en el eje posterior, por lo que la tracción es trasera. Dicho propulsor le brinda una potencia de 340 CV y un par motor que asciende hasta los 416 Nm. Gracias a esto y a su transmisión de una única velocidad, el i4 eDrive40 es capaz de hacer el 0 a 100 en 5,7 segundos, alcanzando como velocidad máxima los 189 km/h.

Es cierto que no es una



El i4 eDrive40 tiene un precio de salida en Alemania de 58.300 euros, mientras que un Serie 5 comienza en 50.700 y un Serie 6 en 63.650 euros. (Ambos precios en Alemania y con motores de combustión).



**El i4 M50 es el primer 'M' eléctrico, aunque no renuncia a su ADN deportivo, pues tiene 544 CV de potencia, tracción total, un 0 a 100 en 3,9 segundos y una velocidad máxima de 225 km/h. Su autonomía se sitúa en 510 kilómetros, y su precio en Alemania parte desde los 69.900 €**



velocidad apabullante, pero como todo eléctrico, se debe intentar ajustar la balanza entre potencia, velocidad y prestaciones, y la autonomía, pues todo comprador de un vehículo cero emisiones busca como loco la mayor cifra de kilómetros a la hora de decantarse por uno u otro. En este terreno, el i4 eDrive40 se desenvuelve con bastante soltura, pues anuncia

pantalla central de 12,3 pulgadas que se une bajo un mismo cuerpo con el cuadro de instrumentos digital de 14,9, formando así una superficie corrida y curva que parece estar flotando encima del salpicadero. El sistema Head-Up display, así como la conexión inalámbrica con Apple CarPlay y Android Auto, el climatizador de tres zonas o la conducción autónoma de nivel 2, completan al i4 eDrive40.



▲ La adopción de una capota blanda permite aumentar la capacidad del maletero a 385 l.



el lanzamiento del primer Serie 3 Cabrio. Y como en el primero, vuelve a adoptar capota de tela, que resulta un 40% más ligera que el techo duro retráctil de la anterior generación. Lo que junto al trabajo realizado a nivel estructural, con una rigidez impensable hace poco para un cabrio, consigue una mejora dinámica que le coloca cerca de la versión coupé en este apartado. El bajo centro



▲ El salpicadero puede disponer de dos pantallas: de 12,3" en el caso de la instrumentación y de 10,25" para el infotainment.

# ‘Elektrowagen’

Con la nueva familia ID Volkswagen busca electrificar el parque móvil del mundo entero. Y dentro de esa familia este ID.4 tiene un papel crucial, porque es su modelo estrella y está llamado a ser el ‘eléctrico del pueblo’. El eléctrico de las familias, que aun con la infraestructura que en España tenemos ahora, cumple con el uso cotidiano. Por lo menos este Pro Performance.

Julián Garnacho | [jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)  
Fotos: Álvaro Gª Martins |

Volkswagen presenta a su ID.4 como el eléctrico definitivo. Como el E-SUV –así lo denominan– por el que has de reemplazar tu flamante Passat y convertirlo en tu vehículo familiar para los 365 días del año.

Y no parece una idea descabellada, inicialmente analizando su tamaño. Nacido sobre la plataforma MEB, especialmente creada por el grupo para sus nuevos eléctricos puros, presume con sus 2.771 milímetros de batalla, lo que son 93 más que un Tiguan. Su naturaleza ‘0 emisiones’ le permite minimizar

los voladizos para ofrecer un interior que en tamaño nada tiene que envidiar a un Touareg. Y no exagero. Dicen que para muestra un botón, como el que con un conductor de 1,75 metros de estatura, detrás hay 79 centímetros para las piernas, cuatro más que en un Audi A8.

Esas plazas traseras tienen

salidas de ventilación específicas y un suelo plano que aporta cierto confort a un quinto ocupante.

Y si seguimos hablando de espacio, no hay que olvidar su maletero, 23 litros más capaz que el de un Tiguan. De forma opcional puede tener doble fondo, así como portón ‘manos libres’.

Ese agradable interior transmite calidad, pero no la que percibes en otros Volkswagen.

¿Igual el uso de materiales reciclados tiene la respuesta? Mejorable nos parece la ausencia de botones –igual soy yo el anticuado–, porque todas sus funciones se operan desde mandos táctiles o desde la pantalla –esta de 12” llamada Ready 2 Discover Max, se asocia al Paquete Multimedia Plus junto al cargador inalámbrico o el Head-Up display de realidad aumentada por 1.160 euros–. La solución para sus elevadas; dos botones para las cuatro ventanillas, no es precisamente la mejor, al igual que el haber iluminado los mandos del climatizador y del volumen de

la radio no hubiera supuesto la quiebra económica del fabricante alemán.

Si añades el Paquete Asistencia –1.100 euros–, además de sumar la cámara trasera o la alarma, también equipa Keyless Access, que sin tocar la llave te permite abrir tu ID.4, el cual se arranca solo en cuanto te sientas. Y eso es un detalle muy molón.

No hay que olvidar que esta unidad es un 1ST, una edición especial de lanzamiento que no busques en el configurador o en un concesionario, porque ya no está disponible. Pero nace sobre la base del actual ID.4 Pro Performance, con el que comparte hasta el último detalle de todas sus entrañas mecánicas.

|                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                          |                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>PRECIO</b>                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                          | <b>45.945 €</b> |
|  <b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 0 G/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>                                                                                                                                                                      |                 |
|  Confort y suavidad de marcha. Prestaciones. Agrado mecánico. Amplitud. Tecnología. Autonomía real. |  Detalles de acabado. Selector del cambio. Dirección progresiva opcional. Lagunas en el equipamiento. |                 |

**LA CLAVE**  
[jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)

*Hay que perder el miedo al eléctrico. Gracias a este ID.4 puedes hacerlo porque cumplirá con el 99% de tus requisitos anuales. Cómodo, rápido, eficiente... si estuviera mejor equipado sería perfecto. Y qué decir de la infraestructura actual. Con Moves III cuesta menos que un Tiguan 2.0 TDI 150 DSG7 Life.*





▲ ¿Dos mandos y cuatro ventanillas? No son muy prácticos que digamos y sus llantas de 21" resultan excesivas.



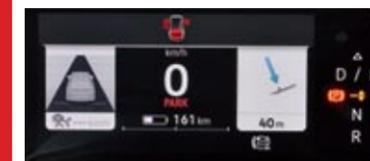
▲▶ Con 543 litros su maletero es realmente espacioso, pero el doble fondo se paga aparte. Los asientos ergoConfort son cómodos; hay mucho espacio y salidas de aire traseras.

Pro Performance es lo más de lo más. Hablamos de que cuenta con un motor que pesa 90 kilos y que entrega 150 kW (204 CV), además de que esconde unas baterías con 82 kWh de capacidad (77 útiles). En caso de ser excesivo, puedes ahorrar 6.755 euros y apostar por el Pure Performance, con 125 kW (170 CV) y baterías de 62 kWh (58 útiles) que le otorgan 344 kilómetros de autonomía en ciclo WLTP.

Tapado con el volante está su selector de marchas, con el que pones 'D' y todo comienza a fluir como la seda. Y es que hasta que no conduces un eléctrico, no sabes lo



**518 KILÓMETROS ES LA AUTONOMÍA MEDIA HOMOLOGADA, PERO A 120 KM/H SE REDUCE HASTA LOS 383 KILÓMETROS, QUE NO ESTÁN NADA MAL. Y RECARGA HASTA 125 kW MINIMALISTA**  
**LOS BOTONES BRILLAN POR SU AUSENCIA. TODO SON PANTALLAS Y MANDOS TÁCTILES. HASTA ARRANCA SOLO AL ENTRAR**



▲ De serie su pantalla central tiene 10" y la frontal 5,3. El selector del cambio es muy particular y debería tener levas.



que de verdad significa suavidad. Este ID.4 gana velocidad con suma facilidad y, lo mejor de todo, en absoluto silencio y con total comodidad. Parte de la culpa recae en que equipaba el chasis adaptativo DCC –forma parte del Paquete Deportivo Plus–, por lo que con cada modo de conducción (Eco, Confort, Sport e Individual) varía su dureza y se adapta al estado del firme. Y ojo, porque en Individual ofrece nada menos que 15 'set up' diferentes. Aunque no es pequeño, en ciudad es una delicia conducirlo, ayudado por un contenido diámetro de gi-

ro –1,5 metros menos que un Passat– y porque eres el más rápido cuando el semáforo se pone en verde. Además en esta situación no gasta en exceso, porque la urbe es el hábitat ideal de un eléctrico. Pero el ID.4 es mucho más que un vehículo urbano. Más esta versión que promete 518 kilómetros de autonomía WLTP, la cual puedes conseguir en ciudad, pero que en carretera será realmente complicada de alcanzar. No imposible, pero en cuanto elevas el ritmo su gasto energético aumenta y a 120 km/h coquetear con la barrera de los 20 kWh/100

km es lo habitual. Tampoco ayuda el calzado de esta unidad, con neumáticos 235/45 R21 delante y 255/40 R21 detrás. Hasta las de serie (235/55 R19) parecen excesivas por su anchura. Sin prescindir de la climatización –el de dos zonas se paga aparte– y en nuestro recorrido habitual, su gasto se quedó en 17,7 kWh/100 km, de forma que en uso real rondar los 400 kilómetros es más que sencillo con esta versión del ID.4. Además debes tener en cuenta que sus baterías admiten cargas de hasta 125 kW, por lo que en 38 minu-

tos pueden pasar del 20 al 80% de su capacidad. Y claro está, un Wallbox en casa es de obligado cumplimiento, porque en un enchufe doméstico puedes eternecerte, ya que serán más de 33 horas para alcanzar el 100%. Solo las baterías pesan 493 kilos, pero se ubican en el piso y eso le confiere un bajo centro de gravedad a este ID.4 que supera holgadamente las dos toneladas. Semejante lastre se disimula con gran naturalidad, porque ofrece una magnífica dinámica, sobre todo en modo Sport. Si te haces con uno pide su dirección pro-



◀ Es 7 centímetros más largo que un Tiguan y presume de sus 160 milímetros de altura libre al suelo.

gresiva, porque pasa de 3,4 a 2,6 vueltas de volante entre topes, el cual debería tener unas levas –como el Enyaq iV– para modificar sus modos de retención.

En cuanto a prestaciones nada que objetar con este Pro Performance, pero sorprende que haya detalles de equipamiento, como el sensor de lluvia, que se relega a la lista de opciones. Más cuando el ID.4 promulga con la seguridad y la tecnología, que brilla a un gran nivel, pero a costa de pasar por caja. Y eso puede que a muchos les distancie de las '0 emisiones.'

## EN COMPARACIÓN CON...



|                                 | FORD MUSTANG MACH-E RWD ESTÁNDAR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | HYUNDAI IONIQ 5 RWD LIGHT                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | KIA EV6 RWD LONG RANGE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | SKODA ENYAQ iV 80                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Precio</b>                   | 48.533 euros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 45.110 euros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 50.850 euros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 46.500 euros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Potencia</b>                 | 198 kW (269 CV)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 160 kW (218 CV)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 168 kW (228 CV)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 150 kW (204 CV)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Par máximo</b>               | 430 Nm (43,9 mkg)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 350 Nm (35,7 mkg)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 350 Nm (35,7 mkg)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 310 Nm (31,6 mkg)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Cambio</b>                   | 1 velocidad/automático                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 1 velocidad/automático                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1 velocidad/automático                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1 velocidad/automático                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Batería</b>                  | Iones de litio                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Iones de litio                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Iones de litio                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Iones de litio                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Capacidad de la batería</b>  | 75,7 kWh netos<br>68 kWh útiles                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 72,6 kWh netos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 77,4 kWh netos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 82 kWh netos<br>77 kWh útiles                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Tiempos de carga batería</b> | Entre 38 minutos a 150 kW y 7,0 horas a 11 kW                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Entre 57 minutos a 50 kW y 6,2 horas a 11 kW                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Entre 18 minutos a 350 kW y 7,0 horas a 11 kW                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Entre 38 minutos a 125 kW y 7,5 horas a 11 kW                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Pot. max. rec.</b>           | 150 kW                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 220 kW                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 350 kW                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 125 kW                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Consumos</b>                 | 17,2 kWh/100 km                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 19,0 kWh/100 km                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | N.D.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 16,8 kWh/100 km                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Autonomía</b>                | 440 kilómetros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 481 kilómetros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 510 kilómetros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 534 kilómetros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Tracción</b>                 | Trasera                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Trasera                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Trasera                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Trasera                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Vel. Máxima 0-100 km/h</b>   | 180 km/h                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 185 km/h                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | N.D.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 160 km/h                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Maletero</b>                 | 402 litros + 81 litros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 531 litros + 57 litros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 520 litros + 52 litros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 585 litros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Dimensiones</b>              | 4.712/1.881/1.597 mm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 4.635/1.890/1.605 mm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 4.680/1.880/1.550 mm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 4.649/1.879/1.616 mm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Batalla</b>                  | 2.984 mm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 3.000 mm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 2.900 mm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 2.765 mm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Diámetro giro</b>            | 11,6 metros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | N.D.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | N.D.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 9,3 metros                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Peso</b>                     | 1.969 kilos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1.985 kilos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | N.D.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2.090 kilos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                                 | Es una propuesta más deportiva al ID.4, además de que también es más potente y prestacional. Espacioso (presume de un segundo maletero delante), bien equipado y bien acabado, el Mach-e tiene unas baterías más pequeñas, lo que redundará en una menor autonomía real. Si lo necesitas hay otro con baterías de 99 kWh que añade 7.805 euros, y versión AWD. También es ligeramente más caro. | Un eléctrico que dará mucho de qué hablar. Tiene un diseño muy llamativo y un interior muy amplio, y de calidad. También presume de tener un segundo maletero delantero y lo último en tecnología. Este acabado Light es el más sencillo de los tres disponibles y no está tan equipado como el ID.4, además de no ser 'barato'. También tiene unas baterías menos capaces y un gasto energético más alto. Pero admite recargas a 220 kW. | Es el alma gemela del IONIQ 5, pero con un diseño diferente, más potencia y con una batería más capaz, que además se puede recargar hasta 350 kW. Por ello va al rebufo del ID.4 en autonomía. Kia ofrece el nivel de equipamiento GT Line por 4.700 euros más, mientras que si no necesitas 'tanto', también hay una versión con 400 km de autonomía, con la que ahorras 3.900 euros. Pero tiene 170 CV. | Como el ID.4 este Enyaq iV nace de la plataforma MEB, pero es algo más grande. Eso le permite ofrecer más maletero, además de que tiene un interior más lógico y con mayor calidad. La mecánica es calcada, pero el checo pesa 34 kilos menos y tiene mejor Cx –0,27 frente a 0,28–, lo que se traduce en menos gasto y en más autonomía. Por 2.700 euros más tienes versión con tracción total. |

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                   | SINCRONO                                                                           |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Disposición y potencia                  | Trasero 150 kW (204 CV)                                                            |
| Par máximo                              | 310 Nm (31,6 mkg)                                                                  |
| <b>TRANSMISIÓN</b>                      |                                                                                    |
| Tracción                                | Trasera                                                                            |
| Caja de cambios                         | Automática, 1 velocidad                                                            |
| <b>BATERÍA Y RECARGA</b>                |                                                                                    |
| Tipo / Peso (kg)                        | Acumulador de iones de litio / 493                                                 |
| Capacidad de la batería                 | 82 kWh (77 útiles)                                                                 |
| Máxima capacidad de carga de la batería | Hasta 125 kW en corriente continua y 11 kW en corriente alterna                    |
| Tiempo de recarga AC                    | 7,5 horas a 11 kW                                                                  |
| Tiempo de recarga DC                    | 38 minutos a 125 kW                                                                |
| Garantía de la batería                  | 8 años/160.000 kms                                                                 |
| <b>DIRECCION Y FRENSOS</b>              |                                                                                    |
| Sistema                                 | Cremallera asistida eléctrica                                                      |
| Vueltas de volante (entre topes)        | 2,6                                                                                |
| Diámetro de giro (metros)               | 10,2                                                                               |
| Frenos delanteros/traseros              | Ds.vent.358mm/Tambores                                                             |
| <b>SUSPENSIÓN</b>                       |                                                                                    |
| Delantera                               | Independiente, McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora       |
| Trasera                                 | Independiente, tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora |
| <b>RUEDAS</b>                           |                                                                                    |
| Neumáticos del/tras.                    | 235/55 R19 - 255/50 R19                                                            |
| Marca                                   | Bridgestone                                                                        |
| <b>PESOS Y CAPACIDAD</b>                |                                                                                    |
| En orden de marcha (Kg)                 | 2.124                                                                              |
| Relación peso/potencia                  | 10,4 kg/CV                                                                         |
| Capacidad del maletero                  | 543-1.575                                                                          |
| Capacidad de remolque                   | Hasta 1.000 kg                                                                     |
| Número de plazas                        | 5                                                                                  |

### EQUIPAMIENTO

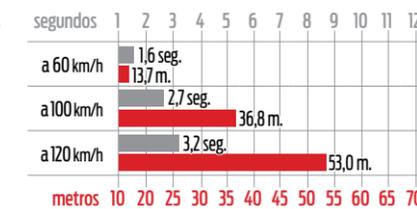
|                                      | SI | NO | OP. |
|--------------------------------------|----|----|-----|
| <b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>         |    |    |     |
| Cuadro digital de 5,3 pulgadas       | ▲  |    |     |
| Pantalla táctil de 10 pulgadas       | ▲  |    |     |
| Head-Up display AR                   |    |    | ▶   |
| Ordenador de viaje y navegador       | ▲  |    |     |
| Control por voz y wifi               | ▲  |    |     |
| Freno estacionamiento eléctrico      | ▲  |    |     |
| Portón eléctrico manos libres        |    |    | ▶   |
| Faros Full LED                       | ▲  |    |     |
| Cargador inalámbrico                 |    |    | ▶   |
| Aparcamiento asistido                |    |    | ▶   |
| Llantas aleación 19 pulgadas         | ▲  |    |     |
| Acceso y arranque sin llave          |    |    | ▶   |
| Climatizador bizona                  |    |    | ▶   |
| Suspensión adaptativa                |    |    | ▶   |
| <b>SEGURIDAD</b>                     |    |    |     |
| Aviso en el ángulo muerto            |    |    | ▶   |
| Reconocimiento de señales            | ▲  |    |     |
| Alerta cambio involuntario carril    | ▲  |    |     |
| Detector de fatiga                   | ▲  |    |     |
| Llamada de emergencia e-call         | ▲  |    |     |
| Asistente de centrado de carril      | ▲  |    |     |
| Luces de carretera inteligentes      |    |    | ▶   |
| Retrovisor interior electrocromático | ▲  |    |     |
| Control del aire en los neumáticos   | ▲  |    |     |
| Sonido de alerta a peatones          | ▲  |    |     |
| Alerta tráfico cruzado en la zaga    |    |    | ▶   |
| Asistente de arranque en rampa       | ▲  |    |     |
| Asistente precolisión                | ▲  |    |     |
| Sensores de aparcamiento del/tras.   | ▲  |    |     |
| Cámara trasera 360 grados            |    |    | ▶   |
| Cámara de visión trasera             |    |    | ▶   |
| Control adaptativo con Stop&Go       | ▲  |    |     |
| Airbag frontales y laterales         | ▲  |    |     |
| Airbag cortina y central delantero   | ▲  |    |     |

### BANCO DE PRUEBAS

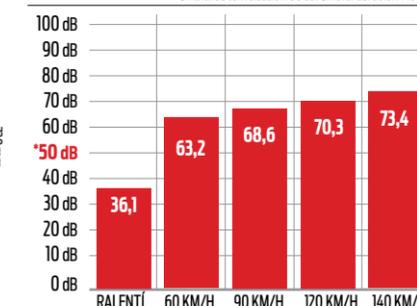
| VELOCIDAD MÁXIMA                   | 160 KM/H  |
|------------------------------------|-----------|
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>   |           |
| 400 m salida parada                | 16,1      |
| De 0 a 50 km/h                     | 3,0       |
| De 0 a 100 km/h (oficial)          | 8,2 (8,5) |
| Recorriendo (metros)               | 134       |
| <b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>  |           |
| 400 m desde 40 km/h en D           | 14,0      |
| 1.000 m desde 40 km/h en D         | 27,8      |
| De 80 a 120 km/h en D              | 5,9       |
| Recorriendo (metros)               | 168       |
| Error de velocímetro a 100 km/h    | + 2%      |
| <b>CONSUMOS kWh/100km</b>          |           |
| <b>EN CIUDAD</b>                   |           |
| A 23,7 km/h de promedio            | 15,5      |
| <b>EN CARRETERA</b>                |           |
| A 90 km/h de cruceo                | 15,0      |
| A 120 km/h de cruceo               | 20,1      |
| A 140 km/h de cruceo               | 26,1      |
| <b>CONSUMO MEDIO</b>               |           |
| Consumo en la prueba               | 17,7      |
| Consumo medio homologado           | 17,4      |
| <b>AUTONOMÍA OFICIAL (WLTP)</b>    |           |
| Autonomía ciclo urbano             | 676 km    |
| Autonomía ciclo combinado          | 518 km    |
| <b>AUTONOMÍA DURANTE LA PRUEBA</b> |           |
| Autonomía media                    | 435 km    |



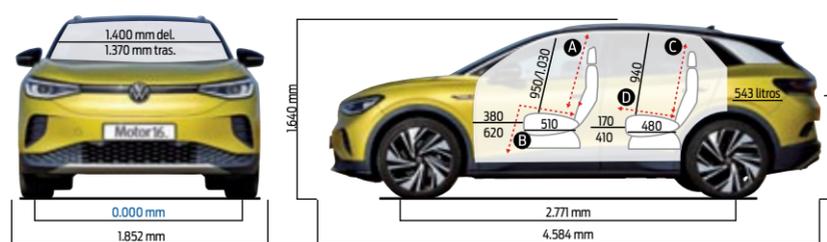
### FRENOS



### SONORIDAD



### MEDIDAS



| (A) Altura al techo delante | (B) Espacio piernas (máx-min) | (C) Altura al techo atrás | (D) Espacio piernas (máx-min) |
|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| 1.030 / 950 mm              | 1.130 / 890 mm                | 940 mm                    | 890 / 650 mm                  |

# 2 HORAS Y 42 MINUTOS ES LO QUE HEMOS NECESITADO DURANTE EL VIAJE PARA RECARGAR LAS BATERÍAS DE 77 kWh DE ESTE ID.4



Entre Madrid y Sevilla, Iberdrola tiene dos puntos de recarga de 150 kW. Y los aprovechamos para recargar sus baterías de 77 kWh de capacidad. A esa potencia pasan del 20 al 80% en tan solo 38 minutos. Metropol Parasol se llama el proyecto que enlaza la plaza de la Encarnación de Sevilla.

## La nueva normalidad... para viajar

Que el futuro es eléctrico no cabe la menor duda. Y con coches como este ID.4 los viajes por carretera poco tienen que envidiar a uno de combustión en tiempos. Pero se puede mejorar.

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

518 kilómetros de autonomía es una cifra respetable, tanto como que es la distancia que separa la redacción de Motor16 de la Torre del Oro de

Sevilla. ¿Y por qué no? Ésa fue la pregunta que nos hicimos. ¿Nos la jugamos? Ésa fue la segunda cuestión.

El ID.4 Pro Performance vale para mucho más que para la ciudad y sus alrededores, de forma que queríamos exper-

imentar en nuestras carnes cómo se comporta en un viaje como el que puede realizar una familia un fin de semana o en sus vacaciones.

Viajar con un eléctrico es re-

troceder en el tiempo y programarse con antelación. ¿Dónde parar? ¿Qué potencia tienen esos cargadores? Porque del tirón no llegas. Eso puedes tenerlo cristalino.

Buscamos los cargadores más potentes –este ID.4 admite hasta 125 kW–, ubicados en Oropesa y Monesterio. Paramos en el primero y cargamos suficiente para llegar al segundo a 291 km, pero tras cruzar el túnel de Miravete, el aire azota de cara y eleva nuestro gasto de 18,9 a 21,8 kWh/100 km. Eso nos obliga a una recarga no planificada que nos lleva 12 minutos. Podríamos haber estado más y no detenernos en Monesterio, pero

había que comprobar que ese otro cargador de 150 kW no fallase para la vuelta. No sería la primera vez.

Cargamos energía para llegar a Sevilla, movemos por la capital hispalense y regresamos a este punto concreto. Pero el hotel tiene un Wallbox que aprovechamos para llenar sus baterías hasta el 87% para la vuelta, que también implica tres 'pit stop'.

Estas paradas suponen estar detenidos 2 horas y 42 mi-

nutos en los 994 kilómetros de viaje. Es tiempo, pero ten en cuenta que la DGT aconseja descansar 20 minutos cada dos horas de conducción, que en este trayecto equivaldrían a 1 hora y 40 minutos.

Cierto es que por la actual infraestructura, a día de hoy debes replantearte tus viajes, además de que acabas comprobando que es mejor mantener las baterías entre el 20 y el 80%, franja donde más rápido se efectúan las recargas.

Nosotros pecamos de llevarlas al 90% en la primera carga, donde prácticamente tardó lo mismo en pasar del 20 al 80%, que en ganar ese 10% extra. Sin olvidar de que el kWh te lo cobran a precio de oro, sea rápido o lento. Y es que sin contar la carga inicial con la que salimos, ni la del hotel en Sevilla, que fue gratuita, el gasto ha sido de 63,69 euros –en total ha consumido 209,1 kWh–. Eso te da para llenar el depósito de un Polo y ya está.

### MADRID

**LEGANÉS.** – Arrancamos en las puertas de nuestra redacción. Lo hacemos con un 72% de carga en sus baterías y 342 km de autonomía. Sin pasar 'calamidades', con modo Confort y climatizador a 23 grados, 29 en el exterior. Sevilla nos espera.



**ROPESA (TOLEDO)**  
1 hora y 23 minutos  
142 kilómetros  
→ Carga a 150kW  
→ Tiempo 39 minutos  
→ Carga del 35 al 90%  
→ Autonomía de 152 a 365 km  
Gasto 41,94 kWh x 0,40€=16,78€



KM 142  
1 Hora 23 min

**ALMENDRALEJO (BADAJOZ)**  
3 horas y 22 minutos  
363 kilómetros  
→ Carga a 50kW  
→ Tiempo 12 minutos  
→ Carga del 23 al 34%  
→ Autonomía de 88 a 133 km  
Gasto 8,94 kWh x 0,30€=2,68€

KM 363

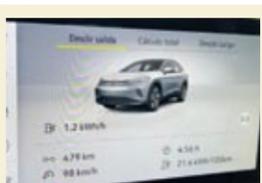
**MONESTERIO (BADAJOZ)**  
4 horas y 2 minutos  
433 kilómetros  
→ Carga a 150kW  
→ Tiempo 26 minutos  
→ Carga del 13 a 53%  
→ Autonomía de 47 a 194 km  
Gasto 33,6 kWh x 0,40€=13,44€



433 KM  
6 Horas 4 min

**SEVILLA.** – 4 horas y 52 minutos necesitamos para recorrer 515 kilómetros. A ese tiempo hay que sumar los 77 minutos que estamos 'enchufados' en las tres paradas que hemos realizado.

**VUELTA A CASA.** – Llegamos a casa, por lo que nos ahorramos 36 kilómetros. La vuelta desde Sevilla finaliza con 4 horas y 56 horas de conducción y con un gasto medio de 21,4 kWh/100 km. Tenía un 53% de carga, para recorrer 202 km.



**ROPESA (TOLEDO)**  
3 horas y 37 minutos  
381 kilómetros  
→ Carga a 150kW  
→ Tiempo 36 minutos  
→ Carga del 26 al 80%  
→ Autonomía de 96 a 300 km  
Gasto 39,67 kWh x 0,40€=15,86€



KM 381

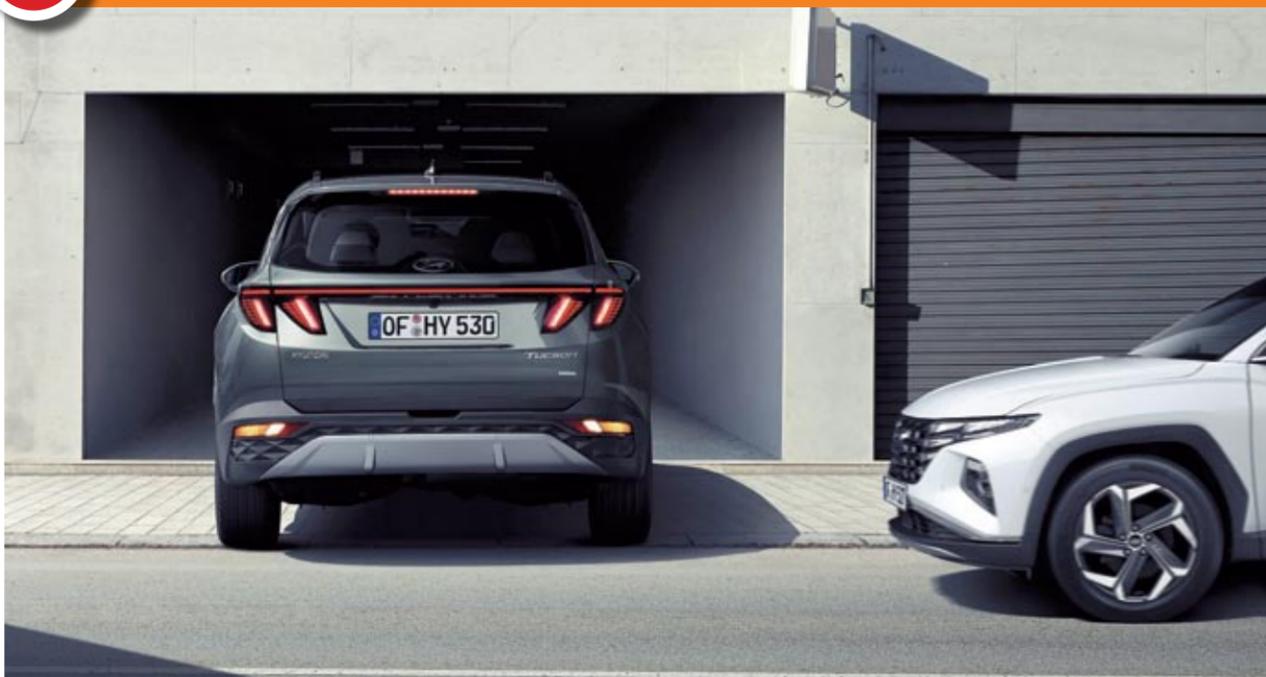
**TRUJILLO (CÁCERES)**  
2 horas y 44 minutos  
284 kilómetros  
→ Carga a 50kW  
→ Tiempo 28 minutos  
→ Carga del 26 al 53%  
→ Autonomía de 95 a 199 km  
Gasto 21,60 kWh x 0,30€=6,48€

**MONESTERIO (BADAJOZ)**  
58 minutos  
86 kilómetros  
→ Carga a 150kW  
→ Tiempo 21 minutos  
→ Carga del 59 al 84%  
→ Autonomía de 224 a 311 km  
Gasto 21,11 kWh x 0,40€=8,45€



### SEVILLA

**SEVILLA.** – Aprovechamos nuestra estancia para cargar las pilas en un cargador de 11 kW y dejar descansar sus baterías de 'chutes' rápidos. A nuestra salida teníamos un 87% de carga y autonomía para poder recorrer 354 kilómetros.



# Escaparate tecnológico

Hyundai SmartSense es el paraguas que aglutina todas las funciones de seguridad activa de la marca, que en el Nuevo Tucson adquiere la máxima dimensión por número y evolución de los sistemas, incluyendo la mayoría de los ADAS que serán obligatorios como equipamiento de serie en breve.

El Tucson se ha convertido en escaparate tecnológico de la marca. Muestra de ello es su amplísima dotación en sistemas de seguridad activa y asistentes a la conducción que le convierten en uno de los SUV más seguros de su clase. Hyundai SmartSense aglutina todas esas funcio-

nes de seguridad, utilizando los mismos sensores y radares para implementar los sistemas. Un amplio abanico de posibilidades, muchos de ellos nuevos, incorporados por primera vez en la marca. Entre los que se encuentran como innovaciones principales el asistente

anticolisión frontal (FCA) con ayuda en las intersecciones; el monitor de visión del ángulo muerto (BVM); el asistente de conducción en carretera (HDA) 1.5; y el asistente anticolidión en el ángulo muerto. Pero merece la pena analizar los principales asistentes electrónicos del Nuevo Tucson.

► **ASISTENTE ANTICOLIDIÓN FRONTAL (FCA) CON FUNCIÓN 'JUNCTION TURNING' PARA EVITAR COLISIONES EN LAS INTERSECCIONES.** Una función de frenado autónomo que puede detectar vehículos, peatones y ciclistas. Incluye 'Junction Turning' (giro en cruces), que actúa en las intersecciones al girar a la izquierda.

► **CONTROL DE CRUCERO INTELIGENTE CON FUNCIÓN DE CURVAS BASADO EN EL NAVEGADOR (NSCC-C):** Asistente que permite anticipar el trazado de la vía a través del navegador,

ajustando la velocidad del vehículo para una conducción más segura.

► **ASISTENTE DE SEGUIMIENTO DE CARRIL (LFA).** Mantiene automáticamente el vehículo dentro de su carril actuando sobre la dirección, en asociación al asistente de mantenimiento de carril (LKA), que ahora detecta los bordes de la carretera y las líneas.

► **ASISTENTE DE CONDUCCIÓN EN CARRETERA (HDA) 1.5.** Funciona en combinación con el NSCC-C y el LFA, regulando la velocidad y manteniendo la distancia con los coches que circulan por delante, así como su posición dentro de su carril de circulación en carretera.

► **ASISTENTE DE APARCAMIENTO INTELIGENTE REMOTO (RSPA).** Disponible con la versión híbrida, ayuda a los conductores al estacionar y al salir, moviéndose hacia adelante y hacia atrás de manera autónoma, incluso con el conductor fuera del vehículo. Este dispositivo se puede activar y controlar directamente desde la llave inteligente.

► **ASISTENTE DE LÍMITE DE VELOCIDAD INTELIGENTE (ISLA).** Sistema para alertar al conductor cuando supera el límite de velocidad. Además de mostrar la velocidad y alertar al conductor, el sistema ISLA permite adaptar la velocidad de manera autónoma.

► **MONITOR DE ÁNGULO MUERTO (BVM).** Mejora la visión de los retrovisores laterales, mostrando la imagen trasera en la instrumentación cuando el conductor activa los intermitentes.

► **ADVERTENCIA DE COLISIÓN EN EL ÁN-**

**GULO MUERTO (BCW).** Monitoriza las esquinas traseras y, si detecta otro vehículo en el ángulo muerto, muestra una alerta visual en los espejos exteriores. Si el conductor activa los intermitentes, emite una señal sonora.

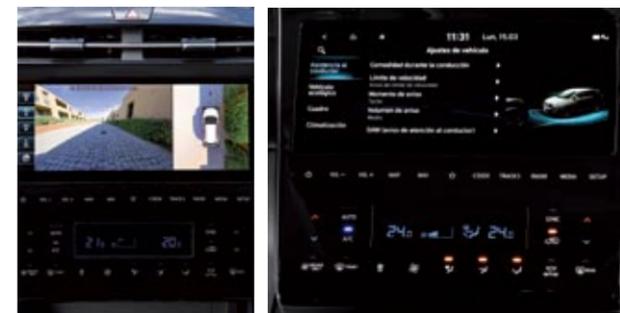
► **ASISTENTE ANTICOLIDIÓN EN EL ÁNGULO MUERTO (BCA).** Mediante los radares traseros monitoriza las esquinas traseras y, si detecta la presencia de otro vehículo, muestra una alerta visual en los espejos exteriores. En caso necesario, el sistema BCA emite una señal sonora y aplica un frenado diferencial.

► **ADVERTENCIA DE SALIDA SEGURA (SEW).** Alerta a los ocupantes cuando van a salir del vehículo si detecta tráfico en sentido contrario.

► **ALERTA DE OCUPANTE TRASERO (ROA).** Mediante un sensor monitoriza los asientos traseros, detectando los movimientos que se producen. Antes de salir y cerrar el vehículo, el sistema transmite al conductor señales visuales y sonoras para garantizar que retire a los pasajeros de los asientos traseros.

► **ALERTA DE SALIDA DEL VEHÍCULO PRECEDENTE (LVDA):** Este sistema avisa al conductor cuando el vehículo situado delante, al avanzar, reacciona con retraso; por ejemplo en un semáforo.

► **ADVERTENCIA DE COLISIÓN POR TRÁFICO TRASERO CRUZADO (RCCW).** Asistente para reducir el riesgo de colisión con los vehículos que se aproximen al salir de una plaza de aparcamiento vertical con poca visibilidad. Alerta de la proximidad de un vehículo mediante señales sonoras y visuales.



► **ASISTENTE ANTICOLIDIÓN POR TRÁFICO TRASERO CRUZADO (RCCA).** Al dar marcha atrás, actúa sobre los frenos si existe riesgo de una colisión por tráfico.

► **MONITOR DE VISIÓN 360° (SVM):** Vista tridimensional de 360° del vehículo desde varios puntos de vista a través de la pantalla central.

► **DETECCIÓN DE FATIGA DEL CONDUCTOR (DAW):** Dispositivo que, monitorizando los patrones de conducción, detecta signos de cansancio en el conductor y previene posibles accidentes emitiendo un aviso. Funciona en combinación con la alerta de salida del vehículo precedente (LVDA).

► **ASISTENTE DE LUCES LARGAS (HBA):** Cambia de luz larga a luz de cruce automáticamente para reducir el riesgo de deslumbramiento en otros conductores. detecta, por la noche, tanto los vehículos que se aproximan como los que se encuentran en el mismo carril.

▲ Control total. El conductor recibe la información constante del funcionamiento de los asistentes. Además, puede conectar y desconectar muchos de ellos en momentos determinados. Cámara de Visión 360°.

## INNOVADORES ASISTENTES DE SEGURIDAD

Los numerosos y modernos sistemas avanzados de asistencia a la conducción y el paquete de seguridad dotado de una amplia gama de servicios, hacen del Nuevo TUCSON uno de los SUV más seguros del mercado



▲ Sistema detección de ángulo muerto (BCA). Avisa de los vehículos que se acercan por los lados.



▲ Asistente Anticolisión Frontal (FCA). Con función para evitar colisiones en intersecciones.



▲ Asistente Límite de Velocidad. Mediante el lector de señales controla los límites de velocidad.



▲ Alerta de Salida Vehículo Precedente (LVDA). Avisa al conductor del vehículo que le precede,



▲ Asistente Seguimiento de Carril (LFA). Mantiene el vehículo dentro del carril.



▲ Advertencia Colisión Tráfico Trasero Cruzado (RCCW) Para desahorrar seguros.

# ¿Y tú de quién eres?

La típica pregunta que te pone contra las cuerdas de manera instantánea. ¿Pepsi o Coca Cola? ¿Nocilla o Nutella? ¿Norte o sur? ¿Invierno o verano? ¿Mokka o T-Roc? ¿Diseño y tecnología? o ¿espacio y calidad? Cada uno de estos SUV 'made in Germany' juega sus cartas. Y tú decides por cuales apuestas, porque cada uno brilla en diferentes aspectos.

Julián Garnacho | [jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)  
Fotos: Bryan Jiménez

Está claro que el 'fenómeno SUV' no es una moda pasajera. El gran público continúa demandando como el primer día este tipo de vehí-

culo, que las marcas no dejan de evolucionar hacia nuevos territorios y que son capaces de eclipsar a verdaderos superventas. Tanto que, ¿hubieras llegado a pensar que se han vendido en lo que llevamos de año tantos T-Roc

como Golf? Porque según Faconauto se han matriculado 3.418 y 3.538 ejemplares respectivamente. Y precisamente un Golf, acompañado de un Astra, hubieran ocupado estas páginas si echáramos la vista atrás.

Como los clientes de SUV son legión, aquí les va una comparativa que no dejará a nadie indiferente y que abordaremos inicialmente analizando qué nos dan por 28.000 euros, que no es precisamente poco dinero. Eso sí, ten en cuenta que ambas firmas actualmente ofrecen succulentos descuentos para

ambos modelos, de forma que esa tarifa se aligera en el momento que entres por la puerta del concesionario.

Aunque pueda parecer que nuestros dos protagonistas están enfocados a una clientela similar, Mokka y T-Roc tienen filosofías de vida muy diferentes. Prácticamente opuestas. Tanto como el hecho de no poder ser del Real Madrid y del Barcelona a la vez. No.

Cada marca fija sus reglas del juego y por esa cuantía deberás elegir entre no pasar desapercibido, llegar a los sitios más rápido y estar

conectado con las nuevas tecnologías. O bien apostar por una mayor calidad, un confort y una dinámica un paso por encima, además de viajar sin estrecheces.

El nuevo Mokka nada tiene que ver con su antecesor. Recién estrenado, llama la atención a su paso como si hace 30 años te pasearas por la Gran Vía madrileña en un Opel Calibra. Pero ojo que el T-Roc, a pesar de no ser el SUV más moderno de su segmento, ahora presenta nuevas opciones de personalización que le permiten destacar. Pero cierto es que en este apartado los gustos personales mandan.

## METRO EN MANO » El T-Roc manda

Lo que es tangible son los 80 milímetros que el T-Roc es más largo que el Mokka. Y gracias a ello Volkswagen saca petróleo a la hora de analizar sus interiores.

No podrás tener queja de ninguno de los dos en sus plazas delanteras, donde hay buen espacio y unos confortables asientos en ambos casos. Por rizar el rizo diremos que el Mokka no tiene regulación en altura del cinturón de seguridad, además de que al entrar, exige levantar en exceso el pie para no tropezar con el umbral de la puerta, más elevado de lo habitual, debido a que esta plataforma la comparte con su versión eléctrica, que oculta sus baterías en los bajos del vehículo.

Detrás ya comienzan las primeras desavenencias. El diseño del Mokka condiciona unas puertas con una marcada caída final, lo que sumado a la mencionada altura y a que estas no son generosas con su ángulo de apertura... Lo dicho, mejor que pasen

niños. Todo lo contrario sucede en su contrincante, que para empezar, ofrece 80 milímetros más de anchura entre sus puertas, de forma que pueden viajar tres ocupantes sin mucho agobio -cierto es que el túnel central está más marcado-. También sobran más centímetros en altura y que no te engañe que con un conductor de 1,75 metros de estatura, ambos ofrezcan 680 milímetros entre respaldo y respaldo. Y es que la banqueta trasera del T-Roc está más elevada que en el Mokka, lo que permite llevar las piernas menos flexionadas, aportando mayor sensación de amplitud.

Para rizar el rizo, también hay luces de cortesía traseras, apoyacodos central y salidas de ventilación, elementos que en el Mokka brillan por su ausencia. Y además, por 1.300 euros el T-Roc puede equiparse con techo panorámico eléctrico. Si analizamos sus maleteros ocurre más de lo mismo. Primero decir que el botón para abrir el del Mokka; encima de la matrícula, siempre estará sucio. Pero no está mal con 350 litros, ampliables a 1.105 abatiendo sus respaldos traseros. Lo que pasa es que el del T-Roc oscila entre 445 y 1.290 litros, tiene doble fondo -en la posición superior permite tener un piso plano al abatir los respaldos traseros-, puede equiparse con rueda de repuesto de emergencia y, para colmo, el asiento del acompañante también se abate, pudiendo transpor-

| OPEL MOKKA 1.2 T 130 EAT8 GS LINE                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRECIO                                                                                                                                                     | 28.420€                                                                                                                                                                           |
| Emissiones oficiales:                                                                                                                                      | 135 G/KM                                                                                                                                                                          |
| NOS GUSTA                                                                                                                                                  | DEBE MEJORAR                                                                                                                                                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Imagen. Agrado mecánico.</li> <li>Confort de marcha. Prestaciones. Tecnología.</li> <li>Personalización.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Acceso a su interior.</li> <li>Particularidades del cambio EAT8.</li> <li>Detalles de equipamiento. Función 'vela' solo en ECO.</li> </ul> |



## LA CLAVE

[jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)

*Si Volkswagen ofreciera este 1.0 TSI con el DSG7, mi decisión sería cristalina. Pero no es el caso. Si no te van las prisas, el T-Roc cumple. Pero si te gusta animarte, mejor el Mokka. Si valoras el espacio, gana el T-Roc, aunque si eres de 'gadgets' te marcará el Mokka. Cada uno juega sus mejores cartas... por el mismo precio.*

| VW T-ROC 1.0 TSI 110 CV ADVANCE STYLE                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRECIO                                                                                                                                                                | 27.565€                                                                                                                                                               |
| Emissiones oficiales:                                                                                                                                                 | 136 G/KM                                                                                                                                                              |
| NOS GUSTA                                                                                                                                                             | DEBE MEJORAR                                                                                                                                                          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Amplitud y funcionalidad interior. Calidad.</li> <li>Compromiso entre confort y dinámica.</li> <li>Economía de uso.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sin opción a DSG7.</li> <li>Prestaciones más modestas.</li> <li>Ausencias en tecnología. Motor algo áspero. Precio.</li> </ul> |





▲ En el Mokka el maletero oscila entre 350 y 1.105 litros. Su plano de carga está algo elevado, no ofrece rueda de repuesto y tampoco doble fondo.



▲ El doble fondo permite crear un piso plano al abatir los respaldos –también el del acompañante–. Rueda opcional y maletero entre 445 y 1.290 litros.



CON CAMBIO DE OCHO VELOCIDADES EL EAT8 LE PERMITE AL MOKKA OFRECER UN BAJO CONSUMO EN CARRETERA. A ELLO TAMBIÉN AYUDA UN COEFICIENTE AERODINÁMICO DE 0,32. EQUIPA GOMAS 215/55 R18.



MECÁNICAMENTE ES MÁS SENCILLO EL 1.0 TSI CUMPLE DE SOBRA Y EL CAMBIO DE 6 VELOCIDADES ES MUY AGRADABLE. LÁSTIMA QUE NO OFREZCA EL DSG7 Y QUE EQUIPE ESTAS LLANTAS DE 18”.



▲ El Mokka se sustenta sobre la plataforma CMP del grupo Stellantis y esconde un esquema McPherson delantero y una barra de torsión detrás. Más firme que el T-Roc.



▲ El T-Roc calca las suspensiones del Mokka, pues al tener menos de 150 CV, la MQB no apuesta por el multibrazo trasero. Más cómodo y eficaz que su rival.

tar objetos más largos de lo habitual en su interior.

Y es que en cuanto a amplitud interior el T-Roc parece no tener rival. Y no lo decimos sólo por el Mokka.

### DIGITALIZACIÓN » Para estar a la última

Lo que pagas por el techo panorámico en el T-Roc puedes invertirlo en el Opel Pure Panel, compuesto por un cuadro digital de 12 pulgadas –cuenta con seis modos de visualización– y una panta-

lla central táctil de 10 pulgadas –en los GS Line Plus de serie ambas son de 7 pulgadas–. Esto ni soñar en el T-Roc, cuyo acabado Advance Style, el aquí presente, apuesta por el sistema Composition Media, que ya luce una pantalla de 8 pulgadas. Ahora bien, tras su volante hay unos relojes de los de ‘toda la vida’, que no pueden reemplazarse por el Active Info Display con 11,7 pulgadas, que sí está disponible en otros acabados.

Si te va la última tecnolo-

gía mejor el Mokka, que además no te complica la vida a bordo, porque Opel mantiene botones físicos para acceder de forma rápida a los menús de su pantalla y ha tenido a bien mantener los mandos de la climatización. Que no te despisten las dos ruletas para regular la temperatura, porque el climatizador es de una zona. Bizona en su adversario, que también cuenta con botones para controlar de forma rápida muchas de sus funciones y sin tener que recurrir

de forma constante a su pantalla central.

Sin ser el Volkswagen de la gama que mejor acabado está, porque en este T-Roc no hay ningún plástico de tacto blando, cosa que sí sucede en el Opel Mokka, los ajustes y la solidez que transmiten están un paso por encima de su adversario. Lo mismo sucede en otros detalles como el tapizado del techo, los parasoles, el tejido de sus asientos o simplemente, en el tacto de la tapa de carburante.

### TRES CILINDROS » Uno con más vida

Llega la hora de ponerse en movimiento con estos SUV que recurren a unos motores de gasolina, con tres cilindros y sobrealimentados. Hasta ahí los puntos que tienen en común.

El litro de cilindrada del T-Roc se traduce en 110 CV y 20,4 mkg de par motor, que además llegan a más revoluciones que los 23,5 mkg que entrega el 1.2 Turbo del Mokka, que también pre-

sume de ofrecer 20 CV adicionales. Esa diferencia ya se nota en sus prestaciones, donde el cambio automático usado por el de la firma del rayo pone el punto y final.

El Mokka corre mucho más que el T-Roc en todas las mediciones, hasta el punto de que pasar de 80 a 120 km/h requiere de 194 y de 243 metros respectivamente. Y esa diferencia se nota cuando la recorres adelantando por el carril contrario. Y lo que aún se nota más, es que en el Mokka solo de-

bes hundir el pie derecho, mientras que en el T-Roc hay que recurrir con asiduidad al cambio. Esto mejoraría si Volkswagen ofreciera el DSG7 como opción, cambio exclusivo del 1.5 TSI con 150 CV y que eleva la factura en 3.120 euros –1.760 euros cuesta pasar del 1.0 TSI al 1.5 TSI–. Y tampoco hubiera estado mal que mantuviera sus neumáticos de serie, porque este venía con 215/50 R18.

Las opciones en dinámica se limitan en este T-Roc, que

no puede equipar suspensión adaptativa DCC o selector de modos de conducción, elementos sí disponibles con otras motorizaciones. Ese selector de modos sí lo equipa el Mokka, con los programas Sport, Normal y ECO, siendo en este último en el único que funciona su sistema ‘Inercia’ o ‘Vela’. Llámalo como quieras, pero que engrana punto muerto al dejar de acelerar y que funciona realmente bien, como el resto del conjunto. Eso sí, mejoraría con un selector del cam-

# ORGANIZACIÓN ACOMODARSE EN CUALQUIERA SÓLO NOS LLEVA UNOS MINUTOS, PORQUE ABSOLUTAMENTE TODO ESTÁ A MANO



▲ Los asientos del Mokka son muy cómodos, pero sus plazas traseras están menos aprovechadas. Hay muchos huecos interiores y la guantera es amplia. También abundan las pantallas digitales, pero de serie ambas son de 7". Si quieres estas dos con 12" –cuadro– y 10" –central– deberás desembolsar 1.247 euros. De serie hay selector de modos de conducción y el EAT8 cuenta con levas y modo 'Inercia'.

▲ Aunque no es el modelo más moderno del segmento, presume de tecnología, porque de serie hay una pantalla central de 8" con mandos táctiles. En el T-Roc el climatizador sí es bizona, además de que tiene salidas de ventilación traseras. Lo que sorprende es lo bien aprovechado que está el espacio, porque es más amplio que el Mokka. Y su acceso también es más confortable.

bio algo más corriente que la pequeña palanca embutida entre sus asientos.

Pero si quieres igualar las cosas y no eres mucho de automáticos, por 2.751 euros menos tienes este mismo 1.2 Turbo 130 con cambio manual y acabado GS Line. Y si aún quieres poner las cosas más ajustadas, un Opel Mokka 1.2 Turbo 100 Edition te sale por 22.136 euros. Pero este ya es menos potente que el T-Roc y no está tan bien equipado.

Si analizas la gama del modelo de Wolfsburg te topas con versiones de hasta 300 CV de potencia. Eso te

da una idea de lo sobrada que va su plataforma MQB cuando tienes 190 CV menos. Y te lo transmite desde el minuto uno, porque el T-Roc es más efectivo y dinámico que el Mokka, que apuesta por un tarado más firme de suspensiones, el cual además le hace ser algo 'saltarín' cuando el asfalto no es perfecto. Sobre todo en su eje trasero. Aun así, es realmente noble, además de que tiene una dirección precisa y un equipo de frenos más que solvente.

El T-Roc por su parte presenta un dirección algo más directa, pero sobre todo, me-



▲ El Mokka es muy noble en el paso por curva. Tiene selector de modos, que afectan a la dirección o al motor, pero no a la suspensión.

nos artificial, que nos transmite con mayor fidelidad por dónde pasa el vehículo, que también se muestra más

aplomado que su rival. Y todo ello sin sacrificar el confort de marcha. También frena a la perfección, pero



▲ Tiene unas suspensiones más suaves que el Mokka, lo que redonda en mayor confort de marcha, sin sacrificar su comportamiento dinámico.

ganaría puntos si equipase los Michelin de su contrincante, más eficaces que los Bridgestone usados.

**ECONOMÍA » Victoria clara**

El EAT8 pone el broche de

oro rebajando el consumo en carretera del Mokka, que también presume de un Cx de 0,32. Por ello calca la media real con el T-Roc, que sí es más eficiente en circulación urbana.

Ambos están perfectamente equipados, aunque la juventud del Mokka se traduce en más elementos de última hornada en tecnología como en seguridad. Entre ellos están los avanzados faros IntelliLux LED, que tienen un coste de 831 euros, menos de lo que Volkswagen pide por equipar este T-Roc con faros LED 'a secas', que sí son de serie en el Mokka,

como el lector de señales de tráfico, las llantas de 18 pulgadas, el cuadro digital y algún que otro detalle más.

Y es que como te dije al principio, cada uno de ellos busca un público diferente, que para empezar pueda desembolsar esos 28.000 euros. Y es que Mokka apuesta por la imagen, la tecnología o las prestaciones, mientras que T-Roc hará furor entre quienes valoren el espacio, la calidad o el confort de marcha.

Y si la factura se eleva, recuerda que también tienes Crossland y T-Cross. Será por SUV.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

|                                  | OPEL MOKKA                                                           | VOLKSWAGEN T-ROC                                                     |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| <b>MOTOR</b>                     | <b>1.2 TURBO</b>                                                     | <b>1.0 TSI</b>                                                       |
| Disposición                      | Delantero transversal                                                | Delantero transversal                                                |
| Nº de cilindros                  | 3, en línea                                                          | 3, en línea                                                          |
| Cilindrada (c.c.)                | 1.199                                                                | 999                                                                  |
| Nº de válvulas por cilindro      | 4                                                                    | 4                                                                    |
| Alimentación                     | Inyección directa de gasolina. Turbo de geometría fija e intercooler | Inyección directa de gasolina. Turbo de geometría fija e intercooler |
| Potencia máxima/rpm              | 130 CV/5.500                                                         | 110 CV/5.500                                                         |
| Par máximo/rpm                   | 23,5 mkg/1.750                                                       | 20,4 mkg/2.000-3.000                                                 |
| <b>TRANSMISIÓN</b>               |                                                                      |                                                                      |
| Tracción                         | Delantera                                                            | Delantera                                                            |
| Caja de cambios                  | Automática, 8 vel.                                                   | Manual, 6 marchas                                                    |
| Desarrollo final (a 1.000 rpm)   | N.D.                                                                 | N.D.                                                                 |
| <b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>         |                                                                      |                                                                      |
| Sistema                          | Cremallera con asistencia eléctrica                                  | Cremallera con asistencia eléctrica                                  |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,7                                                                  | 2,6                                                                  |
| Diámetro de giro (m)             | 11,0                                                                 | 11,1                                                                 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)     | Discos ventilados/Discos                                             | Discos ventilados/Discos                                             |

### SUSPENSIÓN

|                                                                                  | OPEL MOKKA                                                                       | VOLKSWAGEN T-ROC                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora | Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora | Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora |
| Trasera: semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores       | Trasera: semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores       | Trasera: semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores       |

### RUEDAS

|            | OPEL MOKKA | VOLKSWAGEN T-ROC |
|------------|------------|------------------|
| Neumáticos | 215/55 R18 | 215/55 R17       |
| Marca      | Michelin   | Bridgestone      |

### PESOS Y CAPACIDADES

|                                | OPEL MOKKA  | VOLKSWAGEN T-ROC |
|--------------------------------|-------------|------------------|
| En orden de marcha (kg)        | 1.295       | 1.294            |
| Capacidad del depósito (l)     | 44          | 50               |
| Volumen de maletero (l)        | 350 - 1.105 | 445 - 1.290      |
| Relación peso/potencia (kg/cv) | 9,9 kg/CV   | 11,7 kg/CV       |



### MEDIDAS

|                                      | OPEL MOKKA   | VOLKSWAGEN T-ROC |
|--------------------------------------|--------------|------------------|
| (A) Altura al techo (máx-min)        | 1.020/940 mm | 1.000/920 mm     |
| (B) Espacio piernas (máx-min)        | 1.120/900 mm | 1.080/840 mm     |
| (C) Altura del techo atrás (máx-min) | 930 mm       | 980 mm           |
| (D) Espacio piernas (máx-min)        | 780/530 mm   | 840/580 mm       |

### EQUIPAMIENTO

|                                   | OPEL MOKKA |    |     | VW T-ROC |    |     |
|-----------------------------------|------------|----|-----|----------|----|-----|
|                                   | SI         | NO | OP. | SI       | NO | OP. |
| <b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>  |            |    |     |          |    |     |
| Reloj digital configurable        | ▲          |    |     | ▲        | ▼  |     |
| Sensor de lluvia y luces          | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Pantalla central táctil           | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Ordenador de viaje                | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Regulador de velocidad            | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Iluminación ambiental LED         |            | ▼  |     | ▲        |    |     |
| Asientos calefactados             |            |    | ▶   |          | ▼  |     |
| Faros Full LED                    | ▲          |    |     |          |    | ▶   |
| Pilotos LED                       | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Aparcamiento asistido             |            |    | ▶   |          |    | ▶   |
| Techo solar                       |            | ▼  |     |          |    | ▶   |
| Selector de modos de conducción   | ▲          |    |     |          |    | ▶   |
| Acceso y arranque sin llave       |            |    | ▶   |          |    | ▶   |
| Climatizador automático           | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Llantas de aleación               | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| <b>SEGURIDAD</b>                  |            |    |     |          |    |     |
| Aviso de ángulo muerto            |            |    | ▶   |          |    | ▶   |
| Reconocimiento de señales         | ▲          |    |     |          |    | ▶   |
| Alerta cambio involuntario carril | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Alerta por cansancio              | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Llamada de emergencia e-call      | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Frenada de emergencia en ciudad   | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Control de tracción/estabilidad   | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Airbag de conductor/acompañante   | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Airbag de rodilla                 |            | ▼  |     |          | ▼  |     |
| Airbag de cortina del./tras.      | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Airbag central delantero          |            | ▼  |     |          | ▼  |     |
| Airbag laterales delanteros       | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Rueda de repuesto                 |            | ▼  |     |          |    | ▶   |
| Control de presión de neumáticos  | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Cámara de visión trasera          | ▲          |    |     |          |    | ▶   |
| Sensores de aparcamiento tras.    | ▲          |    |     | ▲        |    |     |
| Anclajes ISOFIX                   | ▲          |    |     | ▲        |    |     |

### PRINCIPALES OPCIONES

| OPEL MOKKA                                                                                                                                                                                                    | VOLKSWAGEN T-ROC                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Capó en color negro: 415. Asientos delanteros calefactados: 415. Apertura y arranque Open & Start: 311. Gancho para remolque: 779. Faros IntelliLux: 831. Cuadro digital de 12": Radio DAB, Navegador: 1.247. | Carrocería bicolor: 565. Navegador Discover Media: 780. Rueda de emergencia: 85. Cargador inalámbrico: 505. Gancho para remolque: 680. Faros LED: 1.160. Techo panorámico eléctrico: 1.300. Paquete Black Style: 815. Acceso manos libres, portón eléctrico y selector de modos: 750. |

### BANCO DE PUEBRAS

|                                        | MOKKA     | T-ROC       |
|----------------------------------------|-----------|-------------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>                | 200 KM/H  | 185 KM/H    |
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>       |           |             |
| 400 m salida parada                    | 17,1      | 17,9        |
| De 0 a 50 km/h                         | 3,4       | 4,2         |
| De 0 a 100 km/h (oficial)              | 9,9 (9,2) | 11,5 (10,8) |
| Recorriendo (metros)                   | 167       | 193         |
| <b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>      |           |             |
| 400 m desde 40 km/h en D / 4ª          | 14,8      | 18,5        |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª              |           | 21,7        |
| 400 m desde 50 km/h en 6ª              |           | 21,5        |
| 1.000 m desde 40 km/h en D / 4ª        | 29,0      | 33,9        |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª            |           | 38,9        |
| 1.000 m desde 50 km/h en 6ª            |           | 40,7        |
| De 80 a 120 km/h en D / 4ª             | 6,8       | 8,6         |
| De 80 a 120 km/h en 5ª                 |           | 11,9        |
| De 80 a 120 km/h en 6ª                 |           | 17,0        |
| <b>ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h</b> |           |             |
|                                        | + 2%      | 0%          |

### CONSUMOS

|                                                                                    | MOKKA | T-ROC |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| <b>EN CIUDAD</b>                                                                   |       |       |
| A 23,0 km/h de promedio                                                            | 8,3   | 7,2   |
| <b>EN CARRETERA</b>                                                                |       |       |
| A 90 km/h de cruceo                                                                | 4,0   | 4,9   |
| Conducción dinámica                                                                | 9,1   | 10,4  |
| <b>EN AUTOPISTA</b>                                                                |       |       |
| A 120 km/h de cruceo                                                               | 6,4   | 6,7   |
| A 140 km/h de cruceo                                                               | 7,8   | 7,9   |
| Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 6,5   | 6,5   |

### AUTONOMÍA MEDIA

|                       | MOKKA | T-ROC |
|-----------------------|-------|-------|
| Kilómetros recorridos | 676   | 769   |

### CONSUMOS OFICIALES WLTP

|                                  | MOKKA     | T-ROC   |
|----------------------------------|-----------|---------|
| Media de velocidad baja/media    | N.D./N.D. | 7,4/5,7 |
| Media de velocidad alta/muy alta | N.D./N.D. | 5,3/6,4 |
| Ciclo combinado                  | 6,0       | 6,1     |

### FRENOS

|                             | MOKKA | T-ROC |
|-----------------------------|-------|-------|
| <b>DISTANCIA DE FRENADO</b> |       |       |
| A 60 km/h                   | 14,0  | 15,1  |
| A 100 KM/H                  | 36,6  | 37,8  |
| A 120 KM/H                  | 55,2  | 55,0  |

### SONORIDAD

|                                                                          | MOKKA | T-ROC |
|--------------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| <b>MEDIDAS (dB)</b>                                                      |       |       |
| Al ralentí                                                               | 39,4  | 40,8  |
| A 60 km/h                                                                | 60,2  | 60,6  |
| A 90 km/h                                                                | 63,7  | 64,9  |
| A 120 km/h                                                               | 68,1  | 68,2  |
| A 140 km/h                                                               | 70,6  | 70,3  |
| Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios |       |       |



### BALANCE FINAL

|                       | OPEL MOKKA                                                                                                                                                            | VOLKSWAGEN T-ROC                                                                                                                                                          |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>TECNOLOGÍA</b>     | <b>8,5</b> Es uno de los SUV más modernos del momento. Eso se nota en elementos como los faros IntelliLux por ejemplo, que son opcionales, como otros elementos.      | <b>7,5</b> Lleva más de cuatro años en el mercado, y eso pasa factura hasta al vehículo más avanzado. Aún así, el T-Roc ofrece lo que la mayoría puede exigir a un coche. |
| <b>COMPORTAMIENTO</b> | <b>8,0</b> El Mokka es cómodo, tiene una dirección precisa y unos frenos que cumplen. Igual algo firme, lo que se nota en exceso cuando el asfalto no es perfecto.    | <b>9,0</b> El compromiso entre comodidad y comportamiento es mejor que en el Mokka. Mejor los Michelin de su rival para descansar metros en las frenadas.                 |
| <b>PRESTACIONES</b>   | <b>9,0</b> Su 1.2 Turbo está un paso por encima del 1.0 TSI. Y para colmo el EAT8 riza el rizo. Es mucho más rápido en todas las situaciones y sin lastar el consumo. | <b>7,5</b> La relación peso-potencia es la que es, y el 1.0 TSI no puede hacer magia. Aún así cumple con nota. Mejoraría con el DSG7 y sin estos neumáticos.              |
| <b>SEGURIDAD</b>      | <b>8,5</b> Consigue cinco estrellas EuroNCAP y trae lo que se puede esperar en un vehículo de su categoría. Los sensores de ángulo muerto se pagan aparte.            | <b>8,0</b> También tiene la máxima puntuación EuroNCAP, pero el T-Roc deja como opción faros LED, sensores de ángulo muerto, reconocimiento de señales...                 |
| <b>HABITABILIDAD</b>  | <b>7,0</b> El acceso no es perfecto por un piso muy elevado y, aunque no es pequeño, detrás no sobran los centímetros. Su maletero va en línea con sus competidores.  | <b>9,0</b> Volkswagen saca petróleo a los 8 centímetros de más frente al Mokka. Mucho más espacioso, también presume de maletero.                                         |
| <b>CONSUMO-PRECIO</b> | <b>8,0</b> Prácticamente por el precio del T-Roc te llevas más potencia, un cambio automático y un vehículo que gasta lo mismo: 6,5 l/100 km.                         | <b>7,5</b> Sacrificas prestaciones por espacio y calidad. Y es que ambos cuestan casi lo mismo y las seis velocidades no pueden hacer frente a las ocho.                  |

### CONCLUSIÓN

#### OPEL MOKKA

**8,2** Su juventud le permite sacar pecho en aspectos como una imagen menos vista, un interior más digital, un equipamiento tecnológico superior... A igualdad de precio te llevas 20 CV extra y un cambio automático que marca las diferencias con su rival. Si buscas coche para cuatro personas, perfecto, porque no es el más espacioso.

#### VOLKSWAGEN T-ROC

**8,1** Lleva cuatro años en el mercado y no se achanta frente a la nueva savia. Pero es cierto que peca en la ausencia de los últimos avances tecnológicos y que Volkswagen lo pone al mismo precio de este Mokka, más rápido. Si no eres de correr, y además valoras la amplitud interior, el T-Roc es la opción perfecta. Acierto seguro.



## CHICO PARA TODO EL KANGOO COMBI TIENE ALMA DE TURISMO Y ESPACIO Y SOLUCIONES PROPIAS DE UN VEHÍCULO COMERCIAL

El nuevo Renault Kangoo tiene más presencia física, presume de un interior más avanzado y confortable, ofrece una habitabilidad y un maletero enormes y se rodea de una mayor carga tecnológica. Es un vehículo sumamente polivalente que se puede compartir en familia, disfrutar con nuestra actividad de ocio preferida o utilizar como compañero de trabajo.



# Máxima polivalencia

La polivalencia es la gran virtud del nuevo Renault Kangoo. Combinar la habitabilidad y versatilidad de un vehículo comercial, con los mejores valores de un turismo en cuanto a dinámica, seguridad o confort es algo que este modelo francés lleva haciendo con total naturalidad desde 1997.

Lo bueno es que ahora lo borda gracias a un diseño más aparente y a las mejoras tecnológicas introducidas, y que no tienen nada que envidiar a la gama de turismos Renault.

Lejos quedan ya las formas 'tradicionales'. El nuevo Kangoo Combi tiene un físico más poderoso, con guiños más de SUV o de un familiar que de un comercial al uso. Destaca su generosa superficie acristalada, estrena faros Full LED en las versiones más equipadas y llantas de hasta 17 pulgadas.

Algo similar ocurre en el interior. La ergonomía y la calidad son propias ya de un turismo, y ofrece detalles inéditos hasta ahora, como un

cuadro de mandos digital y configurable –llegará a finales de año–, el volante se ajusta ya en profundidad, el climatizador bizona contempla salidas de aire traseras, los asientos son más confortables y están calefactados, y se ha mejorado la insonorización al montar unos cristales más gruesos.

Las puertas traseras con apertura des-

▶ La habitabilidad, modularidad y maletero son parte de sus grandes argumentos.

lizante facilitan el acceso a tres generosas plazas de verdad, modulables para compatir en familia u ocio. Y el enorme portón trasero –se puede optar por una doble puerta

acristalada para un uso más profesional– da paso a un maletero cuyo volumen oscila entre 775 y 3.500 litros, aspecto que da sentido a todo tipo de actividades. Monta, además,



◀ La apertura a 90 grados de las puertas delanteras, y la deslizante de las traseras, facilita el acceso al interior.



▶◀ La presentación del interior es ya muy similar a la de un turismo en cuanto a calidad y ergonomía. Detrás las tres plazas son muy amplias y el piso prácticamente plano incrementa el confort de la central.

unas barras en el techo que se manipulan sin herramientas y soportan 80 kilos de peso.

Bajo el capó incorpora una amplia y eficiente gama de motorizaciones. 'Made in Spain' es el bloque turbodiesel 1.5 dCi, con 75, 95 y 115 CV, mientras que en gasolina ofrece un refinado 1.3 TCE con 130 CV. Toda la gama, salvo la versión de acceso en diésel, se podrá combinar en breve con la transmisión automática EDC7.

La familia se completará en unos meses con la llegada de una versión exclusivamente eléctrica de 75 kW (102 CV) y con una batería de iones de litio de 44 kWh de capacidad. También se introducirá una versión con carrocería larga.

El Kangoo Combi recurre a la tracción delantera, pero si



la cosa se complica ofrece la opción antipatinado Extended Grip, con neumáticos M+S, para superar superficies con poca adherencia, como nieve, barro o arena.

Destacar, asimismo, las 14 ayudas a la conducción que presenta de serie, incluida una frenada de emergencia en ciudad que ahora reconoce peatones y ciclistas, un asistente de mantenimiento de carril, otro para autopista y tráfico,



◀◀ El habitáculo contempla prácticas soluciones y hasta 49 litros repartidos en diversos huecos. El maletero, enorme, alcanza hasta los 3.500 litros.



### FICHA TÉCNICA

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

aparcamiento manos libres o estabilización del vehículo en caso de fuerte viento lateral.

Por su parte, la conectividad está asegurada gracias

al nuevo sistema multimedia Renault EASY LINK, que replica las aplicaciones de nuestro smartphone en la pantalla táctil de 8 pulgadas.



## DOS VERSIONES EL TRAFIC COMBI ES LA VARIANTE PARA TRANSPORTAR PERSONAS Y EL SPACECLASS TIENE UN ENFOQUE MÁS VIP

La gama Trafic es la máxima expresión de Renault a la hora de transportar personas. Tanto la versión Combi como la exclusiva SpaceClass miman a sus ocupantes con todo lujo de detalles, se rodean de avanzadas tecnologías y contemplan varias opciones turbodiésel de hasta 170 CV.



► El Trafic Combi ofrece hasta nueve plazas dispuestas en tres filas con regulación longitudinal. El interior se remata con calidad, el maletero sigue siendo realmente generoso y ofrece una amplia dotación de serie.



► El Trafic SpaceClass tiene un enfoque más exclusivo y un habitáculo más cuidado. El interior se puede transformar en un auténtico salón rodante con mesa y asientos giratorios. El pack Evasión contempla una cama de 1,90 metros.

tema de vigilancia que avisa si detecta síntomas de fatiga del conductor o un avanzado control de velocidad de cruce adaptativo. La seguridad pasiva se ha visto incrementada con la incorporación de un airbag frontal en el lado derecho que está adaptado para dos personas. La gama Trafic Combi está disponible desde 31.127 euros, mientras que la versión SpaceClass se ofrece desde 31.602 euros.

# Viajar en primera

Renault ha actualizado su gama Trafic enfocada al transporte de personas. Y lo hace con una gama más atractiva 'físicamente', un interior más agradable y confortable, un amplio abanico de motorizaciones, una oferta de servicios actualizada a nivel de conectividad y una seguridad reforzada gracias a los múltiples asistentes de conducción que presenta.

Con más de dos millones de unidades vendidas en

los últimos 40 años, el polivalente Trafic dispone de la variante Combi, destinada más a familias numerosas o al ámbito profesional para trasladar personas, y la exclusiva SpaceClass, cuyo perfil es bastante más exigente y se orienta a un uso más VIP.

Ambos modelos han rediseñado el frontal para dotar al conjunto de más presencia visual, estrenan nuevos grupos ópticos Full LED y llantas de aleación de 17

pulgadas, diamantadas en la versión más exclusiva.

### AFORO ► Hasta nueve personas

Disponible con dos longitudes diferentes de carrocería, con 5,08 y 5,48 metros, respectivamente, puede transportar hasta 9 personas y ofrece un maletero de hasta 1,8 m<sup>3</sup>. También presume de la mejor altura bajo el techo del segmento, con 935 milímetros.

El nuevo salpicadero transmite más calidad y sensación de espacio, y brinda hasta 17,7 litros repartidos por diversos huecos. La pantalla táctil de 8 pulgadas gestiona el sistema multimedia Renault EASY LINK, con navegación y compatible con Android Auto y Apple CarPlay. Asimismo, ofrece un sistema de carga inalámbrico para el smartphone.

Las enormes puertas laterales deslizables permiten un acceso más holgado

a un interior que se transforma en una especie de salón rodante si apostamos por el pack Business Premium, que contempla una mesa central desmontable y asientos individuales giratorios y con regulación longitudinal.

### SALÓN RODANTE ► Y un dormitorio ocasional

También dispone del pack Evasión para los amantes de la aventura, que contempla la posibilidad de transformar su interior en una cama de 1,90 metros de longitud gracias a una banqueta convertible.

El nuevo Trafic Combi y el SpaceClass se comercializan

con tres variantes turbodiésel que cubren todas las necesidades de uso. La versión de acceso apuesta por un 2.0 Blue dCi de 110 CV asociado a un cambio manual de seis relaciones. Un escalón por encima el mismo bloque de cuatro cilindros incrementa la potencia ahora hasta los 150 CV y, además de la caja manual, también se puede combinar con una transmisión automática con doble embrague EDC6.

Por último, para los desplazamientos más largos, los dos modelos incluyen también una variante 2.0 Blue dCi ya con 170 CV y cambio EDC6 que le permite alcanzar los 185 km/h. Las

tres motorizaciones cuentan con sistema Stop& Start y cumplen con la exigente normativa Euro 6D Full. El SpaceClass no contempla la versión de acceso con 110 CV.

No hay restricciones en cuanto a equipamiento, que viene avalado por múltiples asistentes de conducción de última generación. De esta manera los dos modelos más amplios destinados al transporte de personas cuentan con elementos como un control del ángulo muerto, una frenada de emergencia activa hasta los 70 km/h, una alerta de cambio involuntario de carril que actúa entre 70 y 180 km/h, un sis-



# EXPRESS FURGÓN MONTA MOTORES DIÉSEL DE 75 Y 95 CV Y UN GASOLINA DE 100, TODOS ELLOS ASOCIADOS A UN CAMBIO MANUAL



▶▶ La nueva baka interior abatible Easy Inside Rack permite llevar escaleras u objetos largos sin restar espacio. El retrovisor interior digital resulta muy útil al ofrecer imágenes de la zaga.



## KANGOO FURGÓN » Más fácil ahora de cargar

Disponibles con dos medidas de longitud, el nuevo Kangoo Furgón también se beneficia de un diseño exterior más dinámico y un interior más elegante y ergonómico. Según la versión ofrece 2, 3 o 5 plazas, y su capacidad de almacenamiento varía entre 4,2 y 4,9 m<sup>3</sup> (3,3 y 3,9 en la versión estándar). Presume de la mejor longitud de carga del sector, con 3,55 metros.

Además, estrena detalles muy prácticos que le hacen más versátil. El nuevo sistema 'Ábrete Sésamo' prescinde

▶▶ La versión eléctrica se recarga en apenas dos horas a 22 kW. El acceso lateral 'Ábrete Sésamo' prescinde del pilar central para facilitar la carga.

del pilar central derecho para disponer de un acceso lateral de 1,45 metros. Así se facilita la carga y descarga y es posible añadir un juego de estantes plegables sin necesidad de entrar en el vehículo.

Otro estreno es el denominado Easy Inside Rack. Se trata de una baka interior abatible que permite almacenar

escaleras y objetos largos de 2 a 2,5 metros de longitud. Así se protege de las inclemencias meteorológicas y de los robos, y se mejora la aerodinámica y el ruido en el exterior.

La gama contempla el motor de gasolina 1.3 TCE de 130 CV, y tres variantes turbodiesel 1.5 dCi, con 75, 95 y 115 CV. El cambio automático EDC7 está disponible con to-

dos, salvo en el diésel de entrada. Además se ofrece una variante eléctrica de 102 CV que presume de una autonomía de 265 kilómetros.

Por último, destacar que presume de 12 asistentes de conducción de última generación y una amplia oferta en conectividad, que incluye el nuevo sistema multimedia EASY LINK.

# Solución a la carta

El nuevo Express ofrece un diseño muy aparente, una ergonomía de turismo y un generoso espacio de carga pese a sus contenidas dimensiones exteriores. La oferta con carrocería Furgón se completa con el Kangoo, el Trafic y el enorme Master para cubrir todas las necesidades de uso.

Renault introduce el nuevo Express Furgón es su gama de vehículos comerciales. Y lo hace con un vehículo de apenas 4,39 metros de longitud que aprovecha como nadie el espacio interior.

Si por fuera recuerda a un 'miniKangoo', el habitáculo apuesta por un puesto de conducción muy ergonómico, con múltiples reglajes, bien acabado y presentado, y contempla hasta 48 litros de almacenamiento repartidos por diversos y estratégicos huecos.

Ideal para moverse con agilidad por las concurridas calles de la ciudad, este modelo monta una puerta lateral deslizante con 716 milímetros de anchura (la mayor del segmento) y dos puertas asimétricas en la zaga.

Detrás ofrece un generoso volumen de carga de 3,3 m<sup>3</sup>. Si abatimos el asiento del acompañante y giramos la mampara de rejilla se in-

crementa hasta los 3,7. Admite hasta 780 kilos de carga y se pueden introducir objetos de hasta 2,36 metros de longitud.

El Express Furgón recurre a dos mecánicas turbodiesel 1.5

Blue dCi de 75 y 95 CV, así como a un 1.3 TCE de gasolina con 100 CV, todos ellos gestionados con un cambio manual de seis relaciones.

En su dotación contempla un asistente de visión

trasera con cámara, alerta en el ángulo muerto, estabilización del remolque o la función Extended Grip para superficies resbaladizas. Está disponible desde 14.700 euros sin impuestos.



▶▶ El interior recuerda al de un turismo, ofrece un volumen de carga de hasta 3,7 m<sup>3</sup> y se rodea de un gran equipamiento tecnológico en asistentes de conducción y conectividad como el sistema EASY LINK de 8 pulgadas.



## PESOS PESADOS TRAFIC FURGÓN Y MASTER

De la necesidad se hace virtud cuando se conducen los modelos más amplios de la gama de vehículos comerciales de Renault. El Trafic Furgón se ofrece con dos largos de carrocería, dos alturas, versiones cerradas, acristaladas, doble cabina con seis plazas, piso cabina... una amplia oferta que cubre todas las necesidades de uso profesional. El volumen de carga oscila entre 5,2 y 8,6 m<sup>3</sup>.

La motorización diésel de dos litros ofrece un abanico de potencia entre 120y 170 CV, contempla versiones con cambio manual o automático EDC6 y de serie porta el sistema Extended Grip que optimiza la tracción sobre superficies con poca adherencia, como nieve, barro o arena. El equipamiento no tiene nada que envidiar al de un turismo en materia de seguridad, confort o conectividad.

Tampoco en el Master, la máxima expresión de la marca francesa en la gama comercial. Disponible como Furgón, Furgón Doble Cabina y Gran Volumen, con tracción delantera o propulsión trasera y un volumen de carga entre 8 y 14,8 m<sup>3</sup>, cuenta con motores diésel entre 130 y 180 CV, así como una variante eléctrica que rinde 57 kW (77 CV), monta una batería de 33 kWh y homologa hasta 120 kilómetros de autonomía.



▶ El Master es la máxima expresión en cuanto a capacidad de la gama comercial de Renault y contempla una variante eléctrica.



▶ La amplia gama del Trafic Furgón ofrece varias carrocerías, motores diésel de hasta 170 CV y un volumen de carga de hasta 8,6 m<sup>3</sup>.

**VOLVO**

**PROYECTOS CON PREMIO**

La 8ª edición de 'Iniciativa Volvo' acaba de entregar sus premios a los mejores retos de este año. La marca automovilística impulsa este programa educativo que promueve la seguridad, el respeto al medioambiente y la accesibilidad en los colegios.

En el desarrollo del programa, los alumnos aprenden conceptos básicos de robótica y diseño de vehículos. En esta edición se han presentado un total de 456 proyectos, que recogen propuestas de 4.267 estudiantes de 25 centros educativos madrileños.

**LEXUS Y HOKANA UNA COLECCIÓN ÚNICA**

**El compromiso con el medio ambiente es prioridad para Lexus. La marca automovilística se ha aliado por segundo año consecutivo con la firma de gafas española Hokana para lanzar una colección exclusiva**



**de lentes fabricada con materiales sostenibles, entre ellos el acetato ecológico. Se trata de diseños unisex de inspiración californiana.**

**MILLE MIGLIA**

Alfa Romeo ha sido la marca que más coches alineó en la carrera, un total de 50. Se proclamó ganadora con el 6C 1750 Super Sport de 1929.



**COCHES CON MUCHA HISTORIA EN UNA CARRERA ÚNICA**

La Mille Miglia fue durante años (1927 a 1957) una de las carreras más importantes. Esta competición, a la que Enzo Ferrari definió como 'la mejor carrera del mundo', es hoy en día una cita que convoca en Italia a coches históricos únicos para recorrer una ruta que se ha mantenido inalterada con el paso del tiempo (parte de Brescia

a Roma y regresa). Esta carrera de regularidad alineó en su edición 2021 a 385 coches históricos, de los que 341 llegaron a la meta después de recorrer 1.719,81 km. Alfa Romeo, que ostenta el récord de victorias (once de ellas entre 1927 y 1957) volvió a subir al podio este año con el 6C 1750 Super Sport de 1929, del equipo Villa

Trasqua. La marca, que celebra este año su 111 aniversario, fue el fabricante con mayor representación -50 coches en carrera-, entre ellos cuatro modelos inscritos por el departamento Heritage, con pilotos de excepción como el presidente de Stellantis, John Elkann, y su esposa, Lavinia Borromeo, a bordo del 1900 Super Sprint.

+ en [www.iniciativavolvo.es](http://www.iniciativavolvo.es)

+ en [www.lexusauto.es](http://www.lexusauto.es)

+ en [www.alfaromeo.es](http://www.alfaromeo.es)

+ en [www.cupraofficial.es](http://www.cupraofficial.es)

**ATENTOS A... DEL 28/06 AL 4/07**

Marbella acoge el **Campeonato Europeo de Pádel**, que cuenta con **Cupra** como principal colaborador. La marca es coche oficial de la Federación Española de Pádel y de la Selección.



+ en [www.larama.org](http://www.larama.org)

**OCIO ESTE VERANO TE ESPERAN EN EL CIRCUITO DEL JARAMA**

Los fans del automóvil y las carreras tienen este verano una cita en el circuito del Jarama, que abrirá todos los fines de semana. Entre las actividades programadas, podremos recorrer el trazado con nuestro pro-

prio vehículo, disfrutar de una experiencia de karting, drifting o pilotar vehículos como el Mazda RX8 Cup, el Ferrari F430 o el Lamborghini Huracán.



**E-XPRIENCE DAYS**

Hasta el 27 de junio, **Peugeot** mostrará su gama electrificada en Sevilla, donde el público podrá probar los modelos e-208, e-2008, 3008 Hybrid4 y 508 PSE. La marca llevará después esta propuesta a Barcelona y Bilbao.

+ en [www.peugeot-e-xperience.es](http://www.peugeot-e-xperience.es)

**PROVEEDORES DE MOVILIDAD SEAT Y VOLKSWAGEN, CON LA EUROCOPA 2020**

La Eurocopa de fútbol cuenta con Seat y Volkswagen como marcas de cabecera. La española ha cedido un total de 30 patinetes eléctricos personalizados para que los miembros de la Selección puedan desplazarse dentro en las instalaciones de la Ciudad del Fútbol de Las Rozas durante los entrenamientos.

Por su parte, Volkswagen ha cedido una flota eléctrica a la organización del evento, compuesta por los modelos ID.3 y ID.4. La marca ha estado presente en Sevilla dentro y fuera del campo con 'fan zones' o actividades como la quiniela de VW, en la que se ha sorteado una plaza para la Escuela One To One de la marca.



Seat permitía disfrutar gratis de los patinetes y motos eléctricas de Seat MÓ en Sevilla, y Volkswagen ha cedido una flota de eléctricos a la organización de la Eurocopa.

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

**LA FORD GAMING TRANSIT RECORRE EUROPA EL TEAM FORDZILLA LLEGA A TU CIUDAD**

El equipo de e-sports de Ford recorre Europa en una Transit personalizada para entretener a niños y jóvenes con necesidades especiales.

La escuela Rosa Llàcer de Valencia y las fundaciones Apascovi y Horizontes Abiertos, en Madrid, han sido los primeros lugares en los que ha aparca- do la Ford Gaming Transit, que este verano recorrerá Europa para entretener a niños y jóvenes con necesidades especiales. Esta Ford Transit, a la que han llamado Vanzilla,

ha sido especialmente modificada y está equipada con características de accesibilidad y la última tecnología de videojuegos. Al volante de este vehículo tan especial van los miembros del equipo de e-sports de la marca, el Team Fordzilla, que muestran a los chavales sus habilidades en el terreno de los videojuegos.



El equipo de e-sports de Ford viaja en una Transit personalizada con la última tecnología en videojuegos.



La Transit personalizada de Ford se llama 'Vanzilla'.



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

**HYUNDAI NUEVA EDICIÓN DE #JUNTOS EN EL ASFALTO**

Hyundai pone en marcha la quinta edición de #JuntosEnElAsfalto. Esta iniciativa promueve la convivencia entre ciclistas y conductores con la cesión de coches sin coste por parte de la marca como vehí-

culos de apoyo a los clubs y peñas ciclistas. Hasta la fecha son ya más de 90 vehículos los que ha cedido la marca a través de su red de concesionarios y más de 10.000 personas las que han hecho uso de este servicio, que

proporciona seguridad a los ciclistas durante sus entrenamientos en carretera abierta. Los coches se pueden reservar en la web de los concesionarios de la red oficial de la marca y están disponibles en toda España.



+ en [www.mazda.es](http://www.mazda.es)

**EMBAJADOR DE MAZDA CARLOS BAUTE CONDUCE EL ELÉCTRICO MX-30**

Carlos Baute se pasa a la movilidad eléctrica al convertirse en embajador de Mazda, que le ha cedido un MX-30 para sus desplazamientos personales. El músico ha destacado el respeto al medio ambiente

de su nuevo vehículo, pero también su dinamismo y las sensaciones que transmite al volante.





EL CINEMÓMETRO QUE MÁS MULTA ESTÁ EN MÁLAGA, SEGÚN EL INFORME DE AEA

## Los radares de la DGT 'cazaron' a 2,4 millones de conductores en 2020

A pesar de que se calcula que los desplazamientos se redujeron de media un 25% debido a las limitaciones impuestas durante la pandemia del coronavirus, los radares de la DGT 'pillaron' a 2.460.056 conductores excediendo la velocidad permitida, lo que supone un descenso del 17,46% sobre al año anterior (2.944.111 denuncias).

Según el informe elaborado por Automovilistas Europeos Asociados, AEA, de los cerca de mil radares que la DGT tiene en España, 50 imponen el 38,25% del total de denuncias y 26 de ellos ya aparecían como los más 'multones' en el informe elaborado

por esta entidad el año anterior. Los radares más activos se encuentran en Andalucía (519.254 denuncias, 21% del total); Comunidad Valenciana, (317.381 denuncias, 12,9%) y Comunidad de Madrid (284.281, 11,5%). Por el contrario, los radares que menos denuncias formularon fueron los de La Rioja (29.107), Navarra (41.751) y Cantabria (44.138).

El radar más activo de toda España se encuentra en Málaga, en el kilómetro 246 de la A-7. Con 48.771 denuncias, este cinemómetro ha superado su récord del año anterior (13.927), con un incremento en su actividad del 350%.

### LOS RADARES QUE MAS MULTAN

| PROVINCIA             | VIA    | KM  | DENUNCIAS 2020 | DENUNCIAS 2019 |
|-----------------------|--------|-----|----------------|----------------|
| Málaga                | A-7    | 246 | 48.771         | 13.927         |
| Valencia              | AP-7   | 478 | 47.711         | 59.428         |
| Madrid                | A-4    | 13  | 37.316         | 48.998         |
| Málaga                | A-7    | 256 | 34.3175        | 5.848          |
| Sevilla               | SE-30  | 10  | 33.163         | 16.777         |
| Murcia                | RM-19  | 17  | 30.617         | 4.909          |
| Valencia              | V-31   | 5   | 30.107         | 46.739         |
| Cuenca                | A-3    | 156 | 29.302         | 57.206         |
| Madrid                | AP-6   | 49  | 27.820         | 49.693         |
| Madrid                | M-40   | 52  | 26.442         | 32.729         |
| Madrid                | A-4    | 12  | 26.016         | 29.843         |
| Madrid                | A-5    | 12  | 25.996         | 29.579         |
| Granada               | A-92   | 256 | 25.082         | 4.415          |
| Sevilla               | A-92   | 83  | 23.180         | 51.915         |
| Málaga                | MA-20  | 10  | 19.645         | 5.713          |
| A Coruña              | AC-11  | 3   | 19.326         | 7.513          |
| Castellón             | N-340  | 960 | 18.960         | ---            |
| Islas Baleares        | MA-1   | 15  | 16.892         | 26.704         |
| Madrid                | A-2    | 15  | 16.446         | 22.395         |
| Salamanca             | A-66   | 340 | 15.927         | 4.037          |
| Valencia              | A-7    | 337 | 15.781         | 12.387         |
| Sevilla               | A-92   | 29  | 15.775         | 29.244         |
| Navarra               | A-15   | 127 | 15.731         | 9.338          |
| Alicante              | N-332  | 140 | 14.581         | 6.088          |
| Ciudad Real           | A-4    | 135 | 14.512         | 17.073         |
| Huesca                | N-240  | 202 | 14.402         | 4.653          |
| Lugo                  | A-8    | 545 | 14.289         | ---            |
| Islas Baleares        | EI-600 | 9   | 14.271         | 44.033         |
| Las Palmas            | GC-1   | 5   | 14.145         | 21.372         |
| Pontevedra            | A-55   | 9   | 14.023         | 8.486          |
| Sevilla               | A-49   | 0   | 13.777         | 12.858         |
| Alicante              | A-70   | 2   | 13.731         | 6.964          |
| Pontevedra            | A-55   | 11  | 13.329         | 2.725          |
| La Rioja              | AP-68  | 78  | 13.134         | 23.800         |
| Segovia               | A-1    | 125 | 13.030         | 16.754         |
| Málaga                | A-45   | 128 | 12.856         | 2.542          |
| Cantabria             | A-8    | 144 | 12.769         | ---            |
| Sta. Cruz de Tenerife | TF-1   | 59  | 12.541         | 6.566          |
| Burgos                | A-1    | 234 | 12.334         | 15.436         |
| Ciudad Real           | A-4    | 230 | 12.328         | 16.969         |
| Castellón             | AP-7   | 390 | 12.074         | 10.861         |
| Málaga                | A-384  | 89  | 11.765         | 20.182         |
| Cádiz                 | A-381  | 37  | 11.291         | 20.239         |
| Pontevedra            | A-52   | 282 | 11.100         | 15.877         |
| Zamora                | A-52   | 99  | 10.958         | 3.158          |
| Madrid                | A-42   | 13  | 10.780         | 12.610         |
| Murcia                | RM-15  | 13  | 10.758         | 13.583         |
| Burgos                | A-1    | 194 | 10.703         | 13.913         |
| Granada               | A-44   | 132 | 10.701         | 4.003          |
| Toledo                | A-42   | 71  | 10.556         | 3.181          |

### LA FOTO



▲ Mikel Palomera, director de Seat y Cupra, con el galardón. Junto a él, Javier Menéndez, editor de 'Renting y Flotas' y Víctor Sarasola, director comercial de Cupra

### Cupra Formentor, Coche del Año de Renting y Flotas

El nuevo Cupra Formentor, el pimer modelo con ADN cien por cien Cupra, se ha alzado con el premio Coche del Año de Renting y Flotas, que otorga el Grupo Automoción Press. Además, también Anfac, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ha recibido el galardón como el Actor Más Relevante del Sector de Automoción por su contribución durante la pandemia del coronavirus. Este reconocimiento fue recogido por su presidente, José Vicente de los Mozos, quien destacó la importancia del automóvil para nuestro país y destacó su compromiso con la descarbonización y la electrificación.

### el puntazo

### El impuesto de matriculación no subirá este año

La subida del impuesto de matriculación, que ligaba este a las emisiones de los vehículos, ha quedado finalmente congelada. Esta incrementaba el pago, ya que algunos coches ascendían de tramo impositivo tras cambiar la normativa de emisiones con el protocolo WLTP. El Grupo Parlamentario Socialista de el Senado ha aceptado esta demora después de que los partidos de la oposición presentaran enmiendas –primero en el Congreso y luego en el Senado– para que la medida no se hiciera efectiva. De momento, el incremento no se llevará a cabo, al menos, hasta el próximo año. Según el PdeCat, este año el impuesto medio de los vehículos se habría elevado más de 400 euros.

forma gradual. La nueva identidad es más moderna y, según explica la marca, refleja los valores de «simplicidad, autenticidad y robustez, siempre a buen precio». El logo

juega con las letras D y C mostrando una imagen invertida de las mismas mientras que el emblema une estas letras como eslabones de una cadena. Según dicen, «este emblema es un elemento visual potente que resultará fácilmente reconocible, incluso en la distancia».



Para el color, Dacia se pasa al verde caqui, un tono que, dicen, aporta conexión con la naturaleza y hace un guiño a los clientes de vehículos como el Duster.

### Nombramientos EMILIO HERRERA

Acaba de ser nombrado presidente de Kia Iberia, lo que lo convierte en el primer occidental que ocupa este cargo en la



filial en nuestro país. En los últimos tres años, Herrera ha ocupado la dirección de Operaciones de Kia Europa, donde ha posicionado a la marca con la cuota de mercado más alta de su historia, pasando de un 3,2% a un 3,5% en 2020 pese a la pandemia. Herrera cuenta con más de 20 años de experiencia en el sector y ya ocupó el cargo de director general de Kia Motors Iberia entre 2012 y 2018. Anteriormente, fue director general de Kia Motors Bélgica.

### ALEJANDRO MESONERO-ROMANOS

El español se integra a partir del 1 de julio en el Grupo Stellantis y se pone al mando del diseño de la marca Alfa Romeo. Tras su paso por Seat, Cupra y Dacia, Mesonero-Romanos se integra en el equipo de la marca italiana para participar en su proceso de modernización y electrificación. El jefe de diseño del Grupo Stellantis, Jean-Pierre Ploué, ha mostrado su satisfacción por la llegada del español que «representa una gran oportunidad para Alfa Romeo. Es un entusiasta de los coches e hizo un trabajo excelente en Cupra. El equipo de diseño y yo estamos deseando trabajar con él», ha dicho.



### Producción

### Los modelos más vendidos de Opel son 'made in Spain'

El 41% de los vehículos fabricados en los centros del grupo Stellantis en sus plantas de Zaragoza y Vigo llevan el logotipo de Opel en su frontal. Entre estos modelos están los exitosos Opel Corsa y Crossland, que se montan en Zaragoza para todo el mundo, lo que demuestra la apuesta de la marca alemana por nuestro país para producir modelos de gran importancia. En España también se montan el Combo Life y el Combo Cargo, que se producen en Vigo desde el lanzamiento de la actual generación.

El Opel Corsa es el modelo más vendido de la marca en todo el mundo, con 226.800 unidades comercializadas, que su-



ponen el 36% de las entregas de la marca. Este coche ha sido líder del mercado el año pasado en Reino Unido y del segmento B en Alemania y es la punta de lanza de la electrificación de Opel.

Para Pedro Lazarino, director general de Opel

para España y Portugal, «Opel es la única marca alemana de nuestro grupo automovilístico y el hecho de producir algunos de sus modelos importantes en España es una clave fundamental para la marca en el apartado comercial y también en el industrial. Los dos modelos más vendidos de la marca en todo el mundo llevan orgullosamente el sello de 'fabricado en España' a los cinco continentes. Todo un testimonio de la capacidad productiva y la competitividad de nuestras fábricas en España».

El Opel Corsa se fabrica en la planta zaragozana de Figueruelas desde 1982, donde también se monta su versión eléctrica,

que supone un 12% de la producción total. Esta factoría también produce el Crossland, el tercer automóvil más exitoso de la gama de la marca.

### Nueva imagen Dacia estrena logo y emblema

Dacia estrena identidad de marca, con nuevo logo y nuevo emblema para sus vehículos. Esta imagen será visible en los coches a partir de la segunda mitad de 2022, año en que también llegará a los concesionarios. Pero ya está operativa en la página web y se implementará en los diferentes canales de la marca de

### SEGURIDAD VIAL

### La Fiscalía pide más control y sanciones para los usuarios de patinetes y bicis

El fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha remitido un oficio a las policías locales para que unifiquen criterios en torno a los riesgos derivados del incumplimiento de las normas viales por parte de los usuarios de los vehículos de movilidad personal (patinetes) y la bicicleta.

Este tipo de vehículos, que ha crecido mucho en las ciudades, aporta sostenibilidad al transporte,

pero esto no debe ir en detrimento de la seguridad vial, a juicio de la Fiscalía. Vargas considera que las normas deben cumplirlas «todos, sin excepción», y pide a las policías que vigilen con mayor rigor el cumplimiento de la Ley de Seguridad Vial por parte de usuarios de patinetes y ciclistas, impulsando controles de alcohol y drogas a los usuarios, sanciones o la inmovilización del vehículo, retirada y depósito ante infracciones generadoras de situaciones de riesgo. Y va más allá, pidiendo que se consideren infracciones viales las conductas que generen resultados lesivos que podrían ser constitutivos de delitos de homicidio (sancionados con penas que van desde 1 año a 9 de prisión) y lesiones imprudentes (se sancionan con penas de 3 meses a 6 años y 9 meses de prisión). Bartolomé Vargas también ha explicado que la

Fiscalía va a impulsar los contactos con la Dirección General de Seguros y el Consorcio de Compensación para la creación de una cobertura que proteja frente a los daños en relación a los accidentes provocados por estos vehículos y que se propondrán las reformas legales necesarias para su creación.

Además, desde la Fiscalía también se pretende abordar estrategias sancionadoras y preventivas frente a la indebida comercialización de este tipo de vehículos, ya que se ha detectado que hay vulneración de las normas reguladoras de la homologación de los mismos. Dice Vargas que los vehículos de movilidad personal se comercializan con frecuencia para su uso en el ámbito urbano sin ninguna cautela, como si se tratara «de un balón de baloncesto», a pesar de que están al alcance de menores de edad.





TECNOLOGÍA CONJUNTA LOS COMPONENTES BÁSICOS SON COMPARTIDOS POR LOS FABRICANTES PARTICIPANTES, ALFA, CUPRA Y HYUNDAI

# PURE ETCR: así es el segundo gran campeonato eléctrico de carreras

La idea nació hace más de cinco años, pero solo el pasado 18 de junio se hizo finalmente realidad. «Los fabricantes están redirigiendo sus esfuerzos hacia una movilidad más limpia, y muchos de ellos lo reflejan en sus actividades deportivas. Es un proceso irreversible, y estamos trabajando para que los turismos sean uno de los pilares del futuro». Ha nacido el segundo gran campeonato de vehículos eléctricos. Ahora, son turismos.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Pure ETCR

Marcello Lotti es el gran protagonista de la disciplina de los turismos. Durante estas últimas dos décadas, impulsó las principales iniciativas en la categoría, como el lanzamiento del concepto TCR en 2015. Tras la desaparición del Mundial de Turismos, el formato era acogido por la FIA y su promotor actual, Eurosport Events. Mientras tanto, Lotti trabajaba en la sombra para crear un campeonato de vehículos eléctricos cercanos a los productos de las gamas de calle. El concepto apareció por primera vez en pista y recibió su bautismo oficial en el trazado italiano de Vallelunga.

«La Fórmula E nació como plataforma para el desarrollo de la energía eléctrica. El Pure ETCR, como una vía de promoción de los productos de los fabricantes». Con esta premisa Lotti ha cuajado la filosofía y configuración técnica y depor-

tiva del nuevo certamen, que el próximo año recibirá el estatus de Copa del Mundo por parte de la FIA. «Hoy existen muchos proyectos (de fabricantes) sobre el papel para un nuevo campeonato de vehículos eléctricos», afirmaba Lotti, «pero por ahora la única realidad es la Fórmula E, que tiene su propia personalidad y está reservada a los monoplazas.

► El Pure ETCR nace como un campeonato de vehículos eléctricos cercanos a los productos de los modelos de calle.

Nosotros tenemos un enfoque diferente, con coches que llegan a los circuitos desde las líneas de producción. Tanto la Fórmula E como el ETCR son los únicos protagonistas globales. Esperamos que lleguen otros, siguiendo la tendencia indicada por los fabricantes, y creo que habrá espacio para todos».

Tras dos años de trabajo en

la sombra se exigía mostrar una montura que diera credibilidad al proyecto, hasta que en octubre de 2018 se presentó el primer prototipo en Barcelona y Ginebra. Fue la marca española Cupra la principal aliada de Lotti y su empresa, WSC, y de Eurosport Events el promotor. Creó una primera con su propia tecnología y acuerdos de colaboración con

diferentes proveedores (por ejemplo, la batería). Nació el E Racer, que desde entonces ha ido evolucionado en diferentes pistas europeas con el español Jordi Gené, que también ha vuelto a la competición este año en el WTCR y forma parte del equipo del Pure ETCR.

Sobre el papel, 2020 iba a ser la temporada de lanzamiento, con exhibiciones en diferentes circuitos. Pero la pandemia retrasó los planes y complicó todo el proceso organizativo. No solo por las dificultades propias del contexto internacional, sino también para el desarrollo y construcción de los vehículos y el trabajo con los proveedores. Pero aun con las limitaciones actuales, Eurosport Events y WSC se han lanzado a la aventura para salvar el proyecto y abrir el escaparate para aquellos fabricantes que están observando el desarrollo de esta primera temporada.

Que el Pure ETCR es inédito respecto a cualquier otra disciplina de la competición se pudo comprobar en Vallelunga. Su configuración y formato vienen determinados por factores técnicos y marketing. Por un lado, por la gestión de las monturas eléctricas y sus



► La marca española Cupra ha sido la principal aliada de Lotti y su empresa (WSC), y de Eurosport Events el promotor. Jordi Gené, uno de los pilotos Cupra.

la copa monomarca más potente del mundo, alcanza niveles similares. Con su brutal par, aceleraciones instantáneas y continuas que llevan a la montura de cero a 100 km/h en tres segundos. Las brutales prestaciones han sido destacadas por todos los pilotos participantes, como se pudo apreciar en Vallelunga, especialmente en la sesión cronometrada, donde los coches competían con la máxima potencia que permiten sus 'motores'. «El coche es muy diferente», explica Jordi Gené, «cuando aceleramos o deceleramos alguna gente se ma-

condicionantes de autonomía y recarga. Pero también se ha querido dotar al campeonato de una personalidad propia para atraer un amplio abanico de público, ampliando el concepto tradicional de la competición en circuitos.

Uno de los signos distintivos del Pure ETCR se deriva de su naturaleza. La energía eléctrica motriz permite potencias extraordinarias, y los turismos cuentan con 500 kW, el equivalente a 680 CV. Ni siquiera la Porsche Supercup,



# POTENCIA BRUTAL “CUANDO ACELERAS, LA POTENCIA ES DEMASIADA; EL CEREBRO NO ESTÁ ACOSTUMBRADO” (JEAN KARL VERNEY)



◀ Este año la parrilla está formada por doce pilotos, cuatro por cada una de las marcas representadas, Alfa Romeo, Cupra y Hyundai. En Valledlunga se disputó la primera carrera, mostrando lo atractivo del formato de competición.



▶ Los coches tienen un elevado peso (cerca de 1.800 kilos), pero la elevada potencia lo compensa. Ya en la primera carrera ha habido un buen espectáculo.

rea un poco, porque de 0 a 240 km/h la aceleración es constante, algo a lo que el cerebro no está acostumbrado». «Cuando aceleras, la potencia es demasiada», explicaba el ganador de una de las mangas de Valledlunga, el francés Jean Karl Verney.

La batería proviene de Williams Advanced Engineering y el motor, inverter (convertidor de corriente alterna a continua) y caja de cambios son suministrados por Magelec Propulsion. Los neumáticos, en versión de calle, han sido reforzados específicamente para el peso de los vehículos y su enorme entrega de potencia, con GoodYear como suministrador oficial. Y por supuesto, el sistema de recarga es fundamental en el formato. El Pure ETCR dispone de una espectacular ‘Energy Station’ alimentada por generadores de hidrógeno –nada de diésel– que cargan entre mangas a los diferentes vehículos, y que permiten poder pasar del 10 al 90 por ciento de carga en una hora.

Las monturas son extremadamente pesadas (cerca de 1.800 kg), pero la potencia compensa tal peso. La batería está situada en la parte trasera buscando el mejor centro de gravedad, ya que solo este ele-

mento pesa 500 kilos. Cuando en los próximos años se reduzca el peso de este componente (como en la Fórmula E) las prestaciones del ETCR serán verdaderamente brutales. De momento, Valledlunga demostró que el actual esquema ya ofrece mangas espectaculares y reñidas. Porque la filosofía de la competición consiste en enfrentar mano a mano a los pilotos en mangas cortas y frenéticas durante los dos días.

En 2021 la parrilla está formada por doce pilotos, cuatro por marca (Cupra, Hyundai y Alfa Romeo). Tras unos primeros entrenamientos libres, en la noche del viernes se procederá a un sorteo para dividir en dos grupos a los protagonistas. Antes, los responsables de cada equipo decidirán quiénes compartirán cada uno de los

coches para el fin de semana, ya que de momento solo cuentan con una unidad para cada dos pilotos este primer año. A partir de aquí, cada grupo tendrá sus propios enfrentamientos en mangas sucesivas hasta las dos Superfinales del domingo, una por cada grupo. El sábado las primeras tandas (denominadas ‘Battles’) consisten en enfrentamientos de tres en tres en distancias entre 8 y 10 kilómetros y no más de quince minutos. Las segundas tandas enfrentarán de nuevo a los pilotos en parejas, siempre cada grupo independiente uno de otro. Cada manga otorga puntos, por lo que un piloto sumará hasta la Superfinal, manteniendo opciones permanentemente a la victoria hasta el último momento. El sábado acabará con una primera clasi-



◀ Mikel Azcona fue el ganador absoluto, proclamado ‘King of the weekend’, el título oficial para el triunfador de cada fin de semana

ficación general para cada uno de los grupos, que se completará con la puntuación obtenida en las Superfinales.

El domingo se inicia con los entrenamientos clasificatorios que definirán la parrilla de salida final. Aquí los pilotos dispondrán de los 680 CV de potencia de la montura. Esta se transmite brutalmente al tren trasero, con el consiguiente castigo a los neumáticos y el desafío de domarla para los pilotos, como gráficamente se pudo comprobar en Valledlunga, donde aquellos se las veían y deseaban para mantener el coche en la trazada. El sábado, sin embargo, los ‘e racers’

compiten con el equivalente a casi 400 CV y la posibilidad de utilizar la restante potencia con el denominado ‘power up’, sistema que exprime puntualmente el máximo de la montura. Pero solo entre veinte a sesenta segundos, y sin opción de utilizarla por el piloto que lidere la prueba. Finalmente, las Superfinales enfrentan a los seis pilotos de cada grupo con el mismo esquema de potencia del sábado. Para escenificar las electrizantes mangas, el Pure ETCR ha creado un sistema de salida similar al de las carreras de caballos o galgos, con un espectacular ‘Starting Gate’ de nueve metros de al-

tura y un sistema de compuertas y luces para dar vía libre a la arrancada.

«El piloto debe pensar mucho mientras conduce, tenemos parámetros que podemos cambiar sobre la marcha, como el control de tracción, la potencia, la manera de entregar la potencia al asfalto. Hay muchas cosas que el piloto puede hacer y el coche reaccionará de forma diferente según le exijas», explica Jordi Gené. La gestión de los sistemas comunes (batería, inverter, motor) ha de combinarse con el comportamiento de cada chasis en pista y la puesta a punto de cada equipo, así como con el estilo de pilotaje

de cada uno ya que los neumáticos se convierten en un factor determinante de rendimiento ante tanta potencia, así como la temperatura de la batería.

En 2021 la temporada constará de cinco pruebas, todas en Europa, a excepción de la última en Corea del Sur. La próxima tendrá lugar en España, en Motorland. El objetivo futuro pretende crear campeonatos regionales a imagen y semejanza del actual TCR. Pero por encima de todo los promotores buscan desarrollar y pulir el concepto para atraer a otros fabricantes, que se mantienen a la expectati-

va. La primera cita del Pure ETCR fue un éxito para Cupra, con Mikel Azcona ganador absoluto y proclamado ‘King of the weekend’, el título oficial para el triunfador de cada fin de semana. Mattias Ekstrom es tercero de la general, por delante de Jordi. Pero la competitividad será la tónica general en cada fin de semana ante el nivel de los pilotos (Augusto Farfus, Luca Filippi, los mencionados anteriormente en Cupra, Oli Web, Jean Karl Vernay o Tom Chilton). Por lo visto y vivido en Valledlunga, el Pure ETCR ha llegado para quedarse. Y no solo con tres fabricantes.

## MATRICULACIONES EN EUROPA

### LAS VENTAS ENCADENAN TRES MESES EN POSITIVO

Las matriculaciones de turismos en la Unión Europea se mantienen en positivo tres meses consecutivos, aunque todavía no llegan a las cifras previas a la pandemia. El pasado mes de mayo crecieron un 53,4% respecto al año 2020, totalizando 891.665 unidades. Sin embargo, este resultado todavía está muy por debajo de los 1,2 millones de coches vendidos en mayo de 2019.

Según ACEA, la asociación europea de fabricantes de automóviles, España fue el mercado que registró el mayor incremento en mayo (+177,8%), seguido por Francia (+46,4%), Italia (+43,0%) y Alemania (+37,2%).

Entre enero y mayo, las matriculaciones subieron un 29,5% hasta alcanzar los 4,3 millones de unidades. Las fuertes caídas producidas en los dos primeros meses del año han sido contrarrestadas por subidas en los siguientes y los cuatro principales mercados registran incrementos porcentuales de dos dígitos en lo que va de año: Italia (+62,8%), Francia (50,1%), España (+40,0%) y Alemania (+12,8%).

Entre los fabricantes, todos tienen resultados positivos tanto en el mes de mayo como en el acumulado anual. Volkswagen está a la cabeza del mercado europeo, con una gran diferencia en ventas (106.701 unidades) respecto a su inmediato seguidor, la marca francesa Peugeot (58.086 unidades).

El Grupo Volkswagen tiene a tres de sus marcas (VW, Skoda y Audi) en el top diez de ventas de mayo mientras que Seat, con 38.417 unidades comercializadas el pasado mes, se coloca en el lugar número 11 de la clasificación. También el Grupo Stellantis cuenta con Peugeot, Fiat y Citroën entre las marcas automovilísticas preferidas por los compradores europeos en mayo, con Opel (33.748 unidades) muy cerca también de los puestos de cabeza.

Todos los fabricantes del top diez han logrado incrementos de dos dígitos en los cinco primeros meses del año. Peugeot es la marca que más crece en ventas en el acumulado anual (+42,2%), seguida de Fiat (+40,4%) y de la japonesa Toyota (+38,8%).

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

|          | Mayo    | %21/20 | Ene/Mayo | %21/20 |
|----------|---------|--------|----------|--------|
| VW       | 106.701 | +62,9  | 495.199  | +24,8  |
| PEUGEOT  | 58.086  | +49,6  | 315.575  | +42,2  |
| RENAULT  | 56.956  | +27,9  | 258.878  | +15,3  |
| SKODA    | 53.238  | +73,7  | 243.425  | +26,9  |
| TOYOTA   | 51.948  | +74,4  | 255.404  | +38,8  |
| BMW      | 49.581  | +71,8  | 241.110  | +33,1  |
| FIAT     | 47.466  | +51,7  | 214.623  | +40,4  |
| AUDI     | 47.038  | +56,3  | 210.961  | +26,4  |
| MERCEDES | 42.075  | +22,4  | 230.087  | +21,8  |
| CITROËN  | 39.823  | +49,0  | 196.628  | +34,1  |

#### LOS MAYORES MERCADOS

|                     | Mayo      | %21/20 | Ene/Mayo  | %21/20 |
|---------------------|-----------|--------|-----------|--------|
| ALEMANIA            | 230.635   | +37,2  | 1.116.737 | +12,8  |
| ITALIA              | 142.730   | +43,0  | 735.125   | +62,8  |
| FRANCIA             | 141.040   | +46,4  | 723.257   | +50,1  |
| ESPAÑA              | 95.403    | +177,8 | 360.057   | +40,0  |
| POLONIA             | 41.388    | +95,7  | 199.402   | +38,5  |
| BÉLGICA             | 34.836    | +0,2   | 191.265   | +14,2  |
| HOLANDA             | 25.601    | +72,5  | 130.061   | -2,4   |
| SUECIA              | 22.503    | +11,3  | 108.321   | +25,8  |
| EU                  | 891.665   | +53,4  | 4.314.264 | +29,5  |
| EFTA                | 35.393    | +58,0  | 166.289   | +28,0  |
| REINO UNIDO         | 156.737   | +674,1 | 723.845   | +42,5  |
| EU + EFTA + R.UNIDO | 1.083.795 | +73,7  | 5.204.398 | +31,1  |

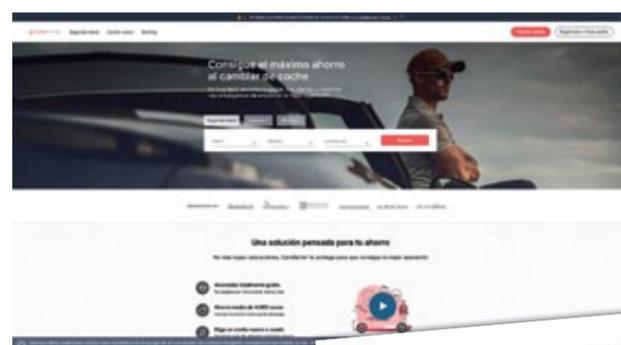
## MERCADO DE OCASIÓN

### CarsBarter: una nueva forma de comprar y vender coches

Comprar o vender un coche de segunda mano, a menudo se convierte en un auténtico quebradero de cabeza: pérdida de tiempo, un montón de llamadas, negociaciones, tasaciones, etc. CarsBarter es una startup que ha llegado al mercado para solucionar este problema cambiando la operación de vender y luego comprar por una única operación de intercambio, en la que la persona o concesionario que compra está dispuesto a dar una valoración más alta al conocer la salida comercial del vehículo que recibe y haber negociado con compradores antes.

La forma de operar con ellos es sencilla. Para hacer un intercambio, en primer lugar, el vendedor/comprador debe subir a la plataforma el anuncio de su coche incluyendo la máxima información sobre el mismo.

Tras subir el anuncio, se puede incluir el coche como parte del pago en todas las ofertas que se realicen a los otros usuarios dentro de la plataforma. Cuantas más ofertas de intercambio de coches se hagan, más opciones habrá de cambiar de vehículo y ahorrar dinero en el proceso. Hay más de 200.000 anuncios de coches de segunda mano disponibles y la plataforma permite buscar por marca, modelo, o localización del coche que más nos interese.



ches de segunda mano disponibles y la plataforma permite buscar por marca, modelo, o localización del coche que más nos interese.

Una vez enviada la oferta del coche de ocasión, se abrirá un chat entre ambos interesados, que podrán ponerse en contacto y cerrar la operación. El pro-

ceso de intercambio no tiene ningún coste o comisión con otro usuario de CarsBarter. De esta forma, al incluir el coche propio como parte del pago en el intercambio, se puede obtener una mejor valoración.



**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)

## HASTA 7.000 EUROS

### MG adelanta las ayudas del Moves III en toda su gama

MG ha regresado recientemente al mercado español con una gama centrada en la electrificación y con soluciones que piensan en los clientes, como el adelanto del Plan Moves III –con ayudas de hasta 7.000 euros– para toda su gama de modelos. Esta propuesta está disponible para todos los compradores que financien la adquisición del coche. Una vez se autorice la financiación, se realizará una operación de préstamo al consumo, a través de un Producto Póliza, por el importe solicitado de la subvención. La operación es ofrecida por Santander Consumer Finance y permitirá a los clientes que adquieran un MG ZS disponer de entre 4.500 y 7.000 euros de descuento por adelantado que estará subvencionado de forma íntegra por la marca. Además, se podrán be-

neficiar de un tipo de interés del 0% a 12 meses de plazo, con 11 meses de carencia más una cuota final.

El planteamiento de la marca es que los clientes cuenten por adelantado con las ayudas que es ofrecerá el Plan Moves III si compran un vehículo electrificado y puedan trasladar directamente ese dinero de la ayuda a la cuota del préstamo de su vehículo.

La campaña es válida para particulares y autónomos y el préstamo tiene 8 meses de media de duración hasta la cancelación por parte del cliente, que podrá cancelar por anticipado, y con una comisión del 0%, si recibe la subvención antes del vencimiento del préstamo.

## LA MARCA YA ADMITE RESERVAS DEL MARVEL R ELECTRIC

MG presentará el Marvel R en otoño, pero ya admite reservas de este SUV 100% eléctrico, cuyos precios oscilan entre 40.000 y 50.000 euros. El Marvel R ofrece acabados de calidad y tres niveles de equipamiento: Comfort, Luxury y Performance. Cuenta con 14 sistemas de asistencia a la conducción MG Pilot y el nuevo sistema de conectividad MG iSmart, con pantalla táctil de 19,4 pulgadas. Tiene una versión con tracción total, que equipa un sistema propulsor con tres motores, tiene una potencia de 212 kW (288 CV) y una autonomía de 370 km (WLTP). La versión de tracción trasera tiene dos motores eléctricos, una potencia de 132 kW (180 CV) y una autonomía de 402 km (WLTP).



## LEXUS

### Novedades para el UX 250h

Lexus etrena novedades en su crossover UX 250 h, que afectan al diseño y los equipamientos. En el aspecto exterior, ahora los aca-

bados F Sport, F Sport Cuero y Luxury tienen los pasos de rueda en el mismo color de la carrocería. Además, el acabado Style cuenta con tapicerías de cuero (Tahara Negro, Tahara Blanco Ceniza y Tahara Negro) con puntadas color bronce y se incorporan en este acabado los asientos delanteros calefactados.

| PRECIOS               |          |
|-----------------------|----------|
| UX 250h Eco           | 34.300 € |
| UX 250h Business      | 36.300 € |
| UX 250h Premium       | 39.900 € |
| UX 250h Style         | 42.300 € |
| UX 250h F Sport       | 47.900 € |
| UX 250h F Sport Cuero | 52.900 € |
| UX 250h Luxury        | 57.000 € |



## 10 AÑOS DE GARANTÍA EN TODOS LOS COCHES

Lexus ha ampliado hasta 10 años o 160.000 km la garantía de sus vehículos, tanto los nuevos, como los más de 50.000 que ya circulan por nuestras carreteras. Este servicio, denominado Lexus Relax, solo conlleva un requisito: cumplir el programa de mantenimiento en la red de concesionarios Lexus.

El servicio se va

ampliando año a año. Una vez finalice la garantía de fábrica de 3 años, el cliente disfrutará de un año o 15.000 km más cada vez que realice el mantenimiento en los talleres oficiales.

La cobertura de Lexus Relax incluye todo tipo de defectos de fabricación de elementos mecánicos como motor, caja de cambios, batería y componentes híbridos, sistema de propulsión, suspensión, dirección, frenos, calefacción, aire acondicionado, sistema eléctrico, luces, etc.

Por otro lado, los clientes pueden elegir un nuevo color exterior, el Gris Sonic, que estará disponible para todos los acabados de la gama.





## Trucos para una mejor gestión del coche de sustitución

¿Existen mejoras a lo largo del proceso de gestión de los coches de cortesía? Lo cierto es que sí. El truco reside en los pequeños detalles. De manera que, como si contratásemos a una gran consultora, pongámonos el 'gorro de consultor' y ¡vamos allá!

### Cómo optimizar la gestión de los coches de sustitución

Debemos ser prácticos. No vamos a 'inventar la rueda'. La diferencia se va a notar en los pequeños detalles. Pero para encontrarlos, primero hay que bajar el proceso completo a papel, para así identificar los puntos calientes de nuestra gestión de vehículo de sustitución. En términos generales, el proceso consta de 3 fases:

- Recogida de los datos/entrega de llaves
- Periodo de reparación/sustitución
- Devolución de vehículo

De manera que ahora nos encontremos en una posición adecuada para identificar problemas y soluciones fase por fase.

### Ahorra tiempo y trabajo

El principal problema durante la recogida de datos suele residir en las ineficiencias que provoca trabajar con papel. En la medida de lo posible, busquemos una solución a tanto papel para la gestión de una reserva.

Preferiblemente, acudamos a sistemas con los cuales el mismo cliente rellena sus datos a través de una App en su móvil. Como, por ejemplo, la App de Bequikly.

Así, él mismo será quien tome una foto de su DNI y carnet de conducir. Y no hará falta entrega de llaves porque podrá abrir el coche con su propio móvil.

Por supuesto, todos esos datos serán información 100% accesible para tus asesores. Y esto se traduce en un ahorro de tiempo para los asesores de servicio.

### Ten tus vehículos controlados en todo momento

Durante el tiempo que dure la reparación, la optimización fundamental radica en aumentar el control que tenemos, tanto de vehículo, como de la información de reserva. Es decir, poder tenerlo todo localizado dentro de este área de negocio.

Y es que, si el taller o concesionario trabaja con una App como la que hemos mencionado antes, no solo tendremos la reserva controlada en todo momento. También tendremos un control 24/7 de los vehículos vía GPS. En este caso, no solo ganaremos en tranquilidad, sino que también se generará una base de datos (kilometraje, horario, destinos...).

### Simplifica y agiliza la devolución del vehículo

La devolución del vehículo de sustitución suele ser la parte más sencilla del proceso, aunque cualquier asesor de servicio sabe que puede complicarse si ha habido incidencias con el vehículo.

Si nuestro objetivo es agilizar el trabajo dentro de este área de negocio, entonces todo el trabajo que haga el cliente por nuestros asesores de servicio siempre será un alivio.

Ya que con la App de Bequikly, él mismo finalizará su contrato, reportará daños, e incluso podría devolver el coche fuera de horario de trabajo del taller.

Todo ello solo es posible con un grado de digitalización suficiente como el que puede aportar una App que tengan nuestros clientes en su propio móvil.

Recapitulando, las conclusiones a las que debemos llegar son 2. Primero: el papel es el principal obstáculo en la gestión de sustitutos por su carácter tan limitado. Segundo: cualquier grado de digitalización incidirá directamente en las tres etapas de esta área, crítica de cara a la satisfacción del cliente y confianza en la marca.

Con lo cual, invertir en apps que permitan hacer al cliente un trabajo que hoy hacen los asesores de servicio siempre será un ahorro directo para nuestro taller. Especialmente teniendo en cuenta el precio tan asequible que tiene esta tecnología (desde 11,50€ al mes).

¿Te ha parecido útil este artículo? Te invitamos a que lo compartas con compañeros del sector que puedan necesitarlo.

Y, por supuesto, si estás planteando cualquiera de las soluciones comentadas en este artículo, no dudes en visitar nuestra web [www.bequikly.com](http://www.bequikly.com) y ponerte en contacto. ¡Te asesoraremos encantados!

## DACIA

### EL SPRING YA ESTÁ EN LOS CONCESIONARIOS

Aunque no lo veremos en la carretera hasta el próximo otoño, el Dacia Spring, el primer eléctrico de la marca, ya se puede probar en los concesionarios. Su reserva anticipada —abierta el pasado mes de marzo— ha sido todo un éxito y cerca de 500 clientes han confiado en el nuevo modelo sin verlo ni probarlo, con lo que la marca ha logrado en dos meses más reservas que todos los vehículos juntos de su categoría desde principios de año en el canal de particulares.

Los clientes que ya han formalizado la reserva serán los primeros en recibir este modelo, que puede beneficiarse de las ayudas a la compra para vehículos eléctricos del Plan Moves III, con lo que su precio parte desde 9.550 euros.



## VOLVO

### VENTAJAS A LA HORA DE RECARGAR

Volvo ha firmado un acuerdo con la plataforma Plugsurfing, que permitirá a la marca ofrecer a sus clientes una rebaja en el precio de carga en las estaciones de Ionity en toda Europa. A partir del 1 de julio, y durante los 12 primeros meses de propiedad de un Volvo 100% eléctrico, los conductores pagarán 0,35 euros/kWh en las más de 340 estaciones de recarga de alta potencia que Ionity tiene en 24 países europeos.



## Moves III: una prueba de la concienciación con la movilidad sostenible

La transición y actualización de la flota automovilística en España hacia una más sostenible marca ya el futuro del sector de la movilidad y, especialmente, el del renting.

A día de hoy, la relevancia que está cobrando la transición y actualización hacia una flota sostenible en nuestro país está jugando un papel clave en el desarrollo de la industria automovilística y, en concreto del renting, que está ganado peso entre las preferencias de los conductores como mecanismo para acceder a coches de última generación y respetuosos con el medio ambiente.

En el marco de esta tendencia se promueven iniciativas en línea con las nuevas demandas de los conductores, haciendo más accesibles los vehículos propulsados por energías alternativas. Así, el pasado mes de abril entró en vigor a nivel nacional el Plan MOVES III, una actualización de su predecesor MOVES II que nace en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo y que Northgate, en su papel de promotor de la movilidad sostenible busca destacar.

Se trata de un plan que aprueba la concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas para la ejecución de programas de incentivos en movilidad eléctrica

que incluye a aquellas personas que quieran apostar por el vehículo de alquiler y que facilita el acceso a los mismos. En Northgate son conscientes

de que, en el futuro de la movilidad, el eléctrico es protagonista, y el renting flexible se perfila como una alternativa segura y sin riesgos, para que empresas,

autónomos y particulares puedan acceder a vehículos de estas tipologías, y comprobar sus prestaciones y la adecuación a su actividad. La posibilidad de hacerlo sin compromiso de plazo es sin duda un aspecto clave. La responsabilidad del sector del renting en este sentido es por tanto cada vez mayor, y por eso en Northgate tienen el foco puesto en la electrificación de la flota.

Como especialistas, desde Northgate han analizado el nuevo MOVES III, revisando las principales diferencias con el plan anterior. En este nuevo plan destaca el incremento del 300% de la dotación. Un incremento muy significativo si lo comparamos, además, con los 65 millones de presupuesto con los que contó el primer MOVES y que deja patente la concienciación actual por la causa sostenible. Además, el Plan MOVES III, que estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2023, tiene en cuenta a los autónomos, personas con discapacidad y municipios con menos de 5.000 habitantes que contarán con un 10% adicional en la ayuda.

## EL PAPEL DEL RENTING EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Actualmente, el respeto por el medio ambiente está impulsando una mentalidad sostenible entre los consumidores que se impone ya en todos los ámbitos de nuestros días y, una de las actividades que más se está viendo afectada es la movilidad. El sector conoce la responsabilidad que le corresponde y su compromiso con la causa se encuentra ya reflejado en los datos de matriculación. En este sentido, en enero de 2021, las empresas de renting matricularon el 28,8% del total de vehículos eléctricos. En este contexto, Northgate apostó por la movilidad eléctrica hace cinco años, incorporando esta tipología de vehículos a su flota, y ofreciéndolos bajo la modalidad de renting flexible. Desde entonces ha ido incrementando el número de vehículos eléctricos de manera constante, habiendo alcanzado un crecimiento del 174% en las compras realizadas en el último año. De manera concreta, recientemente ha incorporado a su flota 100 Seat Mii eléctricos, que están disponibles en sus centros de toda España. Y es que en la actualidad la compañía se encuentra inmersa en un plan de electrificación de flota, que apuesta por la movilidad sostenible y le posiciona como líder del sector en vehículos industriales sostenibles.





## CUPRA FORMENTOR 1.4 e-HYBRID O LEXUS UX 250h

Antonio S.P.

Si no hay sorpresas tengo pensado cambiar de coche a la vuelta del verano y tengo dos candidatos en mente que son los que más me gustan. Se trata del Cupra Formentor y el Lexus UX. Me llama cada vez más la atención la tecnología híbrida enchufable, aunque no sé si es tan eficiente y práctica como se pinta. Por eso les pido consejo a ustedes. Me gustaría saber qué opinan de estos modelos, sus ventajas e inconvenientes, para decidirme.

### RESPUESTA

Bonita y complicada elección entre dos de los crossover compactos más atractivos y completos actualmente. Es curioso porque el Formentor ofrece motorizaciones diésel, de gasolina e híbridos enchufables, mientras que el UX sólo contempla variantes híbridas autorrecargables y una versión totalmente eléctrica. Es decir no coinciden en nada para realizar un enfrentamiento directo y 'puro' entre ellos. Sin embargo, sí que 'chocan' en otros muchos aspectos.

Mucha gente se interesa últimamente por la hibridación enchufable porque su coste real de uso diario es muy bajo si se saca provecho de sus ventajas. El Formentor tiene dos posibilidades, una con 204 y otra con 245 CV. La autonomía eléctrica es de 59 kilómetros, es decir, suficiente para recorrer la distancia diaria de un conductor medio. Y el coste sería de apenas dos euros cada 100 kilómetros si la batería, de iones de litio de 12,8 kWh de capacidad, se carga en la franja horaria más ventajosa.

Otro punto a tener en cuenta es que no es necesario instalar una wallbox. Se puede enchufar a una toma doméstica de 2,3 kW y se cargará en 5 horas, o bien hacerlo en una de 3,7 en apenas 3 horas y media. Esto te permitirá moverte de manera totalmente eléctrica a diario para ir, por ejemplo, a tu puesto de trabajo.

El Lexus UX 250h autorrecargable ofrece 184 CV de potencia y su sistema híbrido autorrecargable resulta muy eficiente, pero sólo es comparable



**CARTA DE LA SEMANA**

al de su rival cuando éste agota la batería. En ese caso sí que consume menos. En modo eléctrico apenas llegará a cubrir unos cientos de metros, ideal para circular por un garaje subterráneo.

Y ya que estamos en marcha, señalar que el Formentor tiene un tacto más dinámico y deportivo, por chasis, por el cambio DSG6 de doble embrague y por su mayor rendimiento y prestaciones. El UX 250h también va muy bien, pero no resulta tan ágil como el modelo español y la transmisión automática con variador continuo es muy refinada en un tipo de conducción sosegada, pero si queremos correr ya no resulta tan agradable porque se incrementa la sonoridad y protagoniza

una especie de efecto 'resbalamiento' que no nos gusta. Ambos recurren a la tracción delantera, si bien el Lexus también se puede combinar con un sistema de tracción total.

Sí que se remata el japonés con más esmero a nivel de calidad e insonorización, pero ofrece un espacio más limitado en las plazas traseras y el maletero también es más justo (320 litros frente a 345, y eso que la batería es menor). A nivel de equipamiento los dos están muy bien equipados, mejor en el UX 250h. Y el precio juega a favor del Formentor, ya que prácticamente por la misma tarifa (depende del acabado) ofrece la avanzada tecnología PHEV.

muchos de los propulsores sobrealimentados que derivan de un bloque atmosférico cuentan con refuerzos extra en muchos de sus componentes para neutralizar el esfuerzo adicional al que son sometidos en su funcionamiento. Por ejemplo, a las paredes de los cilindros, la culata, el cárter, los pistones, las bielas o al cigüeñal se les suele aplicar tratamientos específicos para aguantar mejor la fatiga. También se refuerza el sistema de refrigeración.

### REFUERZOS EN MOTORES SOBREALIMENTADOS

Pedro Hernández

Como es lógico sería un ejercicio maratónico ir motor por motor, pero sí te podemos decir que

### CONSULTAS RÁPIDAS

#### LAND ROVER DEFENDER 90, SIN OPCIÓN AL HÍBRIDO ENCHUFABLE

Pedro Javier Marín

Pues mucho nos tememos que no será posible. Land Rover sólo comercializa el Defender 110 con tecnología híbrida enchufable. La variante corta 90 de tres puertas no lo hará, pese a que tiene incluso más lógica al ser un modelo más 'ciudadano' que su hermano mayor. El motivo es técnico. El 110 P400e eroga 404 CV y monta una batería de iones

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

### CONSULTAS RÁPIDAS



**ME HAN DENUNCIADO PORQUE TUVE UNA AVERÍA, ME PARÉ EN LA CALZADA Y ME QUEDÉ EN EL INTERIOR MIENTRAS ESPERABA A LA GRÚA, PERO SIN EL CINTURÓN PUESTO. ¿ES CORRECTO?**

Cuando el vehículo esté inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha como consecuencia de un accidente o avería, los ocupantes, siempre que sea posible, deberán abandonar el vehículo cuando exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación. Para ello deben salir del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en los carriles y arcones que conforman dicha plataforma. En este sentido hay que recordar que para salir del vehículo siempre deberá hacerse uso del chaleco reflectante. Por el contrario, si las condiciones de circulación no permitieran a los ocupantes abandonar el vehículo con seguridad, permanecerán en el habitáculo con el cinturón abrochado. Por tanto, si habiendo sufrido una avería no se pudo abandonar el vehículo con seguridad y se permaneció en el interior del vehículo, pero sin el cinturón abrochado, se estaría cometiendo una infracción, considerada grave, y en consecuencia podría ser objeto de denuncia, cuya sanción podría ser de 200 euros e, incluso, suponer la pérdida de 3 puntos.

### BUENA PREGUNTA

#### EN UN CENTRO COMERCIAL SE APLICA LA NORMATIVA DE TRÁFICO Y EN UN GARAJE PARTICULAR NO

Hace unas semanas leía que no me pueden denunciar en el garaje de mi comunidad de propietarios por ser un terreno privado. Entonces ¿por qué motivo sí me pueden denunciar en el parking del centro comercial si aparco en el lugar reservado a los minusválidos?

### RESPUESTA

Efectivamente en el parking del centro comercial se aplica la normativa de tráfico porque es aplicable a las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, es decir, porque los conductores que circulan y estacionan en dicho lugar no son conocidos y puede ser utilizado por cualquier usuario. Por el contrario, en el garaje de la comunidad de propietarios no es aplicable la normativa de tráfico porque, aunque también se trate de un terreno privado, sólo es utilizado por los propietarios y sus dependientes; un usuario desconocido no puede acceder a ese garaje sin ser autorizado por sus propietarios. Por todo ello, teniendo en cuenta que si en el parking del centro comercial existen plazas reservadas a las personas con discapacidades, y en dichas plazas se estaciona un vehículo no autorizado al efecto, perfectamente podrá ser denunciado y sancionado por ello, por la comisión de una infracción considerada grave y cuyo importe sería de 200 euros.

Hay que recordar que para poder estacionar en las plazas reservadas a personas con discapacidad, el vehículo debe estar siendo utilizado por la persona que la padece, bien sea como conductor o como pasajero, y además debe tener concedida, expresamente, la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, que deberá colocarse en el salpicadero del vehículo para que quede claramente visible desde el exterior. La tarjeta siempre debe ser original, no sirviendo fotocopias, y si se utilizase indebidamente, no sólo podría suponer la comisión de una infracción de circulación, con su correspondiente sanción, sino, también la retirada del vehículo y su traslado al depósito municipal; así como la apertura de un expediente administrativo para declarar la pérdida de vigencia de la concesión de dicha tarjeta.



### EN CASTELLANO SIEMPRE Y EN LA LENGUA OFICIAL DE CADA AUTONOMÍA

¿En qué idioma deben constar las señales de circulación?

### RESPUESTA

En primer lugar hay que señalar que, para facilitar la interpretación de las señales, se podrá añadir una inscripción en un panel complementario rectangular colocado debajo de aquéllas o en el interior de un panel rectangular que contenga la señal. Pues bien, las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías

públicas, e inscripciones, se expresarán al menos en la lengua española oficial, es decir, figurarán en idioma castellano y, además, en la lengua oficial de la comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad. Por tanto, el idioma en el que deberá constar el texto escrito de una señalización, sus paneles complementarios e inscripciones, siempre será el castellano y además, si fuese en una comunidad autónoma con lengua oficial reconocida en su estatuto de autonomía, también podría constar en esa lengua oficial, pero en ese caso debiendo constar ambos textos.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO  
**-20%**  
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

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

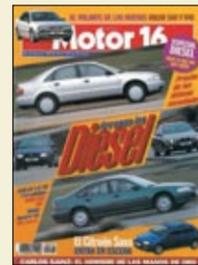
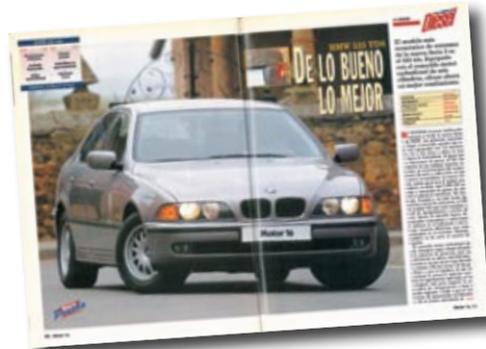
## Probamos la gama del Citroën Saxo

El adiós del legendario AX no significaba que Citroën abandonara el segmento utilitario; más bien al contrario, pues a cambio llegaba un Saxo mucho más refinado.

El desembarco de los modelos coreanos seguía escribiendo nuevos capítulos. Y ahora le tocaba a los familiares, con la llegada de la versión SW del Hyundai Lantra. También conducíamos por pri-

mera vez otro asiático de atractiva línea—aunque triunfó como se esperaba—, pues el Toyota Paseo era un coupé compacto que no caló entre el público.

Los que sí lograron el éxito fueron los miem-



LA PORTADA

Nº 645

FECHA

26-2-1996

HABLAMOS DE

El Especial Diésel era el gran mensaje de la portada de esta semana, con cuatro coches probados a fondo—Audi A4, BMW 525, Honda Accord y Volkswagen Polo—. También aparecían junto a ellos la nueva gama Citroën Saxo y la primera toma de contacto con los Volvo S40 y su versión familiar, el V40.

bro de la familia 40 de Volvo. Tanto el S40 como el V40 popularizaron la marca sueca. Aquí publicábamos nuestro primer contacto con ellos.

Y otro triunfador, heredero de una leyenda como el AX, era el Citroën Saxo. El utilitario francés, de estilo más refinado e igual de divertido, ofrecía una gama con tres versiones de 60 a 90 caballos.

Pero el principal tema de la semana era un

Especial Diésel, la tecnología que empezaba a conquistar a los clientes, pues ya significaba un tercio de las ventas totales... Y eso que aún no había empezado el boom definitivo. Y en ese especial probábamos cuatro modelos con diferentes ambiciones. Volkswagen Polo (64 caballos), BMW 525 TDS (143 caballos), Audi A4 1.9 TDI (110 caballos) y Honda Accord TDI (105 caballos).



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

## Opel Tigra, Renault Mégane y Toyota Paseo: los coupés de moda

La llegada del Tigra, Mégane y Paseo ponía de actualidad los pequeños coupés. Era hora de comparar los pequeños deportivos.

Era esta una semana cargada de novedades. Por ejemplo, con los nuevos motores para la familia del BMW Serie 7 o los Lancia Delta y Dedra y la llegada de una nueva generación del Honda Legend.

Además, conducíamos por primera vez novedades como el Chrysler Vision con el cambio semiautomático Autostick o el Mercedes Clase C Familiar.

Pero el contenido principal de la revista



LA PORTADA

Nº 646

FECHA

5-3-1996

HABLAMOS DE

La silueta lateral de los tres coupés de nuestra comparativa—Opel Tigra, Renault Mégane y Toyota Paseo—era la imagen principal de nuestra portada de esta semana. Junto a ellos otro modelo de esos que llaman la atención, el BMW Z3 Roadster y una mención a la prueba del Peugeot 406.

eran pruebas. Empezando por la comparativa que enfrentaba a tres pequeños coupés recién llegados al mercado: Opel Tigra, Renault Mégane Coupé y Toyota Paseo. Del alemán fabricado en Zaragoza—1,9 millones y 90 caballos—nos gustaba el rendimiento del motor; del francés—2,2 millones y 90 caballos—el confort y la estabilidad, y del japonés—2,4 millones y 90 caballos—el comportamiento.

Otro deportivo probado, esta vez desca- potable era el llamativo BMW Z3 Roadster, un divertido juguete de 115 caballos y 4 millones de pesetas que nos gustaba por su comportamiento y rigidez.

Y aún había más pruebas; por ejemplo, el imponente Toyota Land Cruiser HDJ; un viajero infatigable como el Peugeot 406 SVDT 110 CV o un familiar compacto, el Hyundai Lantra SW.



# 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

# Paga la mitad



# Disfruta el doble doble

Con MyRenting,  
tu cuota al 50%  
hasta 2022\*

\*Oferta Volkswagen Renting S.A. (Av. De Bruselas 34, Alcobendas) para un Volkswagen T-Roc Edition 1.0 TSI 81 kW (110 CV) 6 vel. Plazo 48 meses. Cuota (IVA incl.) de 186,30€ al mes durante 6 meses a partir de la primera mensualidad completa inclusive, resto 372,60€/mes (IVA incl.). Sin entrada. Precio final completo, incluidos los impuestos 16.767,00€. Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye todos los servicios en Red Oficial Volkswagen de mantenimiento y desgaste, seguro y servicio complementario de reparaciones y asistencia en viaje durante el periodo contratado. Incluye una franquicia sin coste de 5.000 kms a la finalización del contrato por cumplimiento del plazo pactado. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 31/07/2021 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas. Válido para la Gama de modelos Polo, Golf, T-Cross, T-Roc y Tiguan. Gama Volkswagen (Polo, Golf, T-Cross, T-Roc y Tiguan): consumo medio WLTP (l/100 km): de 4,7 a 8,3. Emisión de CO<sub>2</sub> WLTP (NEDC) (g/km): de 120 a 188. Modelo visualizado: Volkswagen Tiguan eHybrid con opcionales.