

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 28 DE JULIO

Nº 1.802 del 14 al 27 de julio de 2021



Al volante

Q4 E-TRON



EL ELÉCTRICO MÁS POPULAR DE AUDI

HÍBRIDOS ENCHUFABLES Y FAMILIARES PROBAMOS CUATRO GRANDES VIAJEROS



**Kia Ceed
Tourer PHEV**

141 CV

47 km en eléctrico



160 CV

**Renault Mégane
Sport Tourer
E-Tech**

46 km en eléctrico

**Peugeot 508
SW Hybrid**

225 CV

52 km en eléctrico



64 km en eléctrico

**Seat León
Sportstourer
e-Hybrid**

204 CV

Nuevo Opel Astra
Rebosa tecnología

Lo último



Y además Al volante:

Citroën C3 Aircross, Jeep

Wrangler 4xe, Mercedes Clase C

SIMPLY CLEVER DAYS

HASTA EL 25 DE JULIO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ESTE VERANO, ESTRENA UN ŠKODA A UN PRECIO IRREPETIBLE.

Después de mucho tiempo, por fin sale el sol. Este verano hay que celebrarlo a lo grande. Por eso, hemos lanzado los SIMPLY CLEVER DAYS, para que puedas llevarte tu ŠKODA favorito con grandes descuentos. Y para que vayas a buscar el sol a tantos lugares como tú quieras.

Muévete siempre.

Consumo de combustible gama ŠKODA combinado WLTP (l/100 km): 5,3-9,2 l/100 km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 120-218 g/km, emisiones de CO₂ NEDC: 105-167 g/km.

skoda.es

Al detalle



ALCOHOL Y DROGAS SIGUEN AL ALZA

Un dato que remarca lo que se comenta en el editorial de esta página, la campaña de control de alcohol y drogas de la DGT se ha saldado con más de 3.100 conductores denunciados por consumo de alcohol o drogas al volante -450 al día-, de los cuales el 80 por ciento fue en controles preventivos. El control presencial funciona.



60 AÑOS DE INFORMACIÓN

Nosotros, que en Motor16 llevamos casi 40 años informando sobre este mundo tan apasionante del automóvil, sabemos el valor que tiene, y el esfuerzo que supone, seguir cumpliendo años de actividad. Por eso, los 60 años que acaban de cumplir nuestros compañeros de Autopista, nos parecen una cifra que merece aplauso. Sobre todo porque en estos tiempos en los que el automóvil no vive su momento de mayor popularidad en esta nueva sociedad, seguir poniendo toda la pasión en el trabajo periodístico merece reconocimiento. Enhorabuena.

Motor 16

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

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julian Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

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

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor16 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

Radares 2021

La campaña veraniega de la DGT siembra las carreteras de drones, cámaras y helicópteros en un modelo de gestión que parece agotado.

Estoy seguro, amigo conductor, que a usted o le ha cazado alguna vez el radar de velocidad o le ha faltado muy poco. Cosa lógica si tenemos en cuenta que nuestra geografía está plagada de cinemómetros que aumentan desproporcionadamente año tras año. Buena prueba de ello la tenemos en la campaña especial que la Dirección General de Tráfico (DGT) nos ha presentado para este verano 2021 por medio del ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska. Así, a los 11 drones de la pasada temporada estival, se añaden 28 nuevos. Exactamente igual ocurre con los 780 radares fijos a los que hay que sumar otros 16, de

los que 92 son de tramo. De la misma forma que los 545 radares móviles y las 15 furgonetas de camuflaje estarán el máximo tiempo posible de servicio. Además, y para completar esta ofensiva, 12 helicópteros sobrevolarán las carreteras y 216 cámaras especiales grabarán a quien no lleve cinturón o conduzca utilizando el móvil. Dos medidas importantes si tenemos en cuenta que, según el director de Tráfico, el uso del teléfono juega un papel muy importante en las distracciones, que suponen el 50 por ciento de los accidentes mortales. Igual que ocurre con el cinturón de seguridad que, incomprensiblemente, una cuarta parte de los conductores todavía no lo usa. Cuestión diferente es querer presentar a los automovilistas como unos locos de la velocidad de los que hay que protegerse a base de radares y sanciones. De hecho, Mario Arnaldo, presidente de Automovilistas Europeos Asociados, manifiesta que las multas por excesos de velocidad son las que más crecen y así seguirá siendo hasta que los vehículos estén conectados con la vía. Especialmente, según Arnaldo, porque Tráfico no aplica correctamente los márgenes de error e impone sanciones que están por

A los 11 drones de la pasada temporada estival, se añaden 28 nuevos, igual que a los 780 radares fijos hay que sumar otros 16, de los que 92 son de tramo o los 545 radares móviles y las 15 furgonetas de camuflaje... Y para completar la ofensiva, 12 helicópteros sobrevolarán las carreteras y 216 cámaras grabarán a quien no lleve cinturón o use el móvil.

encima de lo permitido, con un claro afán recaudatorio.

Algo de eso debe haber cuando, según los datos facilitados por la DGT, el 75 por ciento de los accidentes de circulación se producen en carreteras secundarias, donde los adelantamientos son más arriesgados y abundan las curvas peligrosas, mientras que un número importante de los radares existentes operan en tramos donde sobrepasar los límites es fácil porque la vía en buena y hay poca circulación. En este sentido permítanme una observación: si según las estadísticas oficiales un 46 por ciento de los accidentes mortales

son por distracción; otro 27 por ciento de los fallecidos es por el efecto del alcohol y las drogas; y el 15 por ciento del parque de vehículos son motos que suman 5,5 millones y representan un 30 por ciento del total de fallecidos anualmente, ¿cómo se entiende que la mayoría de la inversión en nuevos medios vaya destinada a la compra de radares? Será que el modelo de gestión del tráfico está agotado. La verdad es que siempre he preferido la línea de Ramón Rueda, general-jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y recientemente pasado a la reserva. Para él, lo más importante, y así lo reclama continuamente, es la presencia de agentes en la carretera. Claro, que la multiplicación de radares es más barata y más rentable que unos agentes que cada vez son menos.

IN MEMORIAM

Adiós querido amigo y compañero de fatigas, Tico Medina. Fueron muchos viajes, muchas historias y mucha vida la que compartimos juntos. Gracias por enseñarme que para ser buen periodista hay que ser buena persona.

NUEVO RENAULT ARKANA

híbrido por naturaleza



suv deportivo y espacioso
tecnología híbrida nacida de la F1®
hasta un 40% de ahorro en consumo de carburante*

*en ciclo WLTP urbano, en comparación a un motor térmico equivalente

gama nuevo arkana: consumo mixto WLTP (l/100km): desde 4,8 hasta 6,1. emisiones de CO₂ WLTP (g/km): desde 108 hasta 138.
*Fuente 04/2019 UTAC - 04/2019

renault recomienda Castrol



renault.es

SUMARIO

Nº 1.802 · 14 al 27 de julio de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

VOLVO CONCEPT RECHARGE

La marca sueca muestra un nuevo concepto que adelanta sus futuros eléctricos.

6.- AUDI ARTEMIS PROJECT

Tres prototipos que veremos en las próximas semanas.

8.- CITROËN CX-5

La marca francesa reinterpreta la berlina del Siglo XXI.

10.- VOLKSWAGEN POLO GTI

Nueva generación del deportivo, más potente que nunca.

12.- HONDA CIVIC 5P

El compacto japonés llegará con versiones híbridas.

14.- EN PORTADA

OPEL ASTRA

Una nueva generación del modelo alemán, marcada por la tecnología y la electrificación.

16.- AUDI Q4 E-TRON

Con el Q4 e-tron, Audi lleva su gama eléctrica a un mayor número de posibles clientes.

20.- CUATRO RUEDAS MERCEDES CLASE C

La berlina media de la marca de la estrella condensa toda la tecnología vista en el Clase S.

22.- LOS RIVALES

Audi A4, BMW Serie 3, Jaguar XE, Lexus IS y Volvo S60 darán réplica al Clase C.

24.- CITROËN C3 AIRCROSS

El SUV urbano de la marca francesa gana atractivo con su remodelación, en la que no hay cambios mecánicos.

26.- JEEP WRANGLER 4XE

El legendario todoterreno americano apuesta por una versión híbrida enchufable para los nuevos tiempos.

28.- BAJO LA LUPA HYUNDAI TUCSON-MOTORES Y TRANSMISIONES

Una gama, la del Tucson, que tiene de todo: diésel, gasolina,



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca	
AUDI	6, 16, 22
BMW	22
CITROËN	8, 24
HONDA	12
HYUNDAI	28
JAGUAR	23
JEEP	26
KIA	30
LAMBORGHINI	48
LEXUS	23
MERCEDES	20
OPEL	14
PEUGEOT	34, 46, 56
RENAULT	38
SEAT	42
VOLKSWAGEN	10
VOLVO	6, 23



26

20

16

24

56

híbrido ligero, autorrecargable, enchufable...

30.- KIA CEED TOURER PHEV

Una de las alternativas más económicas y versátiles del mercado para llegar al plug-in.

34.- PEUGEOT 508 HYBRID

225 caballos y 49 kilómetros de autonomía eléctrica homologa el modelo francés.

34.- RENAULT MÉGANE SPORTS TOURER E-TECH

La experiencia en hibridación acumulada en la F-1 llega al Mégane familiar PHEV.

42.- SEAT LEÓN SPORTOURER E-HYBRID

El familiar de Seat logra hasta 62 kilómetros de autonomía eléctrica.

46.- BAJO LA LUPA PEUGEOT 308

La nueva generación del compacto francés ya admite reservas. Está lista para conquistar el mercado.

48.- FUERA DE SERIE LAMBORGHINI SIAN BY LEGO

Legó y Lamborghini crean un superdeportivo 'de juguete' a tamaño real y formado por más de 400.000 piezas.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- LA SEMANA

56.- DE CARRERAS PEUGEOT VUELVE A LA RESISTENCIA

La marca francesa presenta el 9x8, el Hypercar con el que regresa a Le Mans en 2022.

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

Síguenos en...



LAMBORGHINI AVENTADOR LP 780-4 ULTIMAE

Serie limitada de 350 unidades (coupé) y 250 (roadster) en una edición homenaje que concentra las características más puras de todas las ediciones del Aventador en un final perfecto. Rinde 780 CV, 0 a 100 km/h en 2,8 s., de 0 a 200 km/h en 8,7 y 355 km/h de punta.



ASTON MARTIN VALKYRIE AMR PRO

Aston Martin lanza una espectacular variante AMR Pro del Valkyrie, desarrollada para su uso en circuito, que cuenta con una elaborada aerodinámica y 1.000 CV. Se van a fabricar 40 unidades.



LINCOLN X ARTCENTER QUIET FLIGHT CONCEPTS

Los estudiantes de diseño del ArtCenter College of Design en el sur de California han realizado este proyecto de un Lincoln que refleja el mundo en el que vivirían estos vehículos, y el estilo de vida de las personas que los conducirían en 2040.

VW GOLF R VARIANT

La versión más potente de la gama Golf, el R, dispondrá de una variante con carrocería break, con un maletero de 611 l. Dispone del motor 2.0 con 320 CV, tracción total y cambio automático de 7 velocidades. Su precio es de 52.840 euros.



Volvo Concept Recharge

La **próxima generación** de eléctricos ya está **en marcha**

Volvo ha mostrado el Concept Recharge, un prototipo que marca el camino de cómo será la nueva generación de eléctricos del fabricante sueco. Para Volvo Cars la electrificación supone un nuevo paradigma en el diseño de vehículos y el Concept Recharge es una declaración de intenciones sobre cómo serán los futuro Volvo eléctricos. Al eliminar la complejidad del motor de combustión interna, los diseñadores han podido modificar las proporciones para aumentar el espacio interior y mejorar al mismo tiempo su eficiencia aerodinámica. El resultado es un vehículo que ofrece soluciones realmente mejo-

res para llevar un estilo de vida familiar sostenible. La primera generación de vehículos eléctricos de Volvo comparte plataforma con los vehículos de combustión, lo que exige un equilibrio de proporciones y espacios para poder alojar una batería y un motor de combustión interna al mismo tiempo. Pero la siguiente, cuyo primer miembro será el sustituto del SUV XC90, tendrá suelo plano, como muestra este concept. Al eliminar el motor y sustituirlo con una batería bajo el suelo plano, los diseñadores han ampliado la distancia entre ejes, dotándolo de mucho más espacio interior, incluida una gran zona de almace-

namiento entre los asientos delanteros. El Concept Recharge muestra también el nuevo lenguaje de diseño de Volvo. El habitáculo cuenta con una gran pantalla táctil vertical de 15" diseñada para un uso lógico e intuitivo. El Concept Recharge también refleja los objetivos en materia de seguridad de Volvo Cars para los próximos años, con el sensor LiDAR situado en una posición óptima en el techo para recoger datos sobre el entorno del vehículo, parte decisiva para la futura tecnología de conducción autónoma.



▶▶ El interior incorpora la última tecnología de experiencia de usuario con materiales sostenibles y naturales. Cada pieza es como una obra de arte.

PARA PENSAR

470 CV

Esta es la potencia del Brawley, un todoterreno totalmente eléctrico creado por la empresa de Vanderhall.

Dispone de cuatro motores eléctricos, uno por cada rueda, lo que hace que disponga de tracción total. Tiene una autonomía de 322 kilómetros.

EL PUNTAZO

Porsche, Bugatti y Rimac han llegado a un acuerdo para crear una joint venture. Gracias a este acuerdo, Bugatti y Rimac unirán su tecnología para la creación de superdeportivos electrificados.

Artemis Project

Los prototipos más **ambiciosos** de Audi

La firma de Ingolstadt nos va a sorprender en las próximas semanas mostrando al mundo entero tres impresionantes prototipos que avanzan su visión de futuro en cuanto a diseño y tecnología. Nacidos bajo el nombre de Artemis Project, el primero que nos adelantamos han bautizado como Sky Sphere. Se trata de un sofisticado y futurista

coupé de lujo que cuenta con cuatro puertas de apertura enfrentada, las cuales dan paso a un interior minimalista, donde su volante emerge solo en el caso de que el conductor desee disfrutar de las carreteras, porque el Sky Sphere será un vehículo autónomo pensado para evadirte del exterior y tener un reconfortante y placentero viaje.

Más adelante se darán a conocer los Grand Sphere y Urban Shpere, otros dos avanzados prototipos, que podrían convertirse en una realidad tangible y que veremos por las carreteras en el año 2024. Eso sí, impulsados por electricidad.



◀◀ El Audi Sky Sphere es un impresionante coupé de cuatro puertas que luce una imagen exterior que los de Ingolstadt trasladarán a sus futuros modelos de producción. Su confortable interior proporciona a sus ocupantes una experiencia única a la hora de viajar.



BENTLEY FLYING SPUR HYBRID

El actual Flying Spur, presentado en 2019, adopta por primera vez una variante híbrida enchufable compuesta por el motor V6 de 3 l y uno eléctrico, para una potencia combinada de 544 CV, con cambio automático de 8 vel. y tracción total. Dispone de una autonomía en eléctrico de 40 km.

ABARTH 695 ESSEESSE

Nueva versión especial para el Abarth 695, con una producción de sólo 1.395 unidades, en dos colores, negro y gris. Supone un tributo a la versión Esseesse del 'Cinquino' de 1964, adoptando nuevos elementos aerodinámicos y piezas más ligeras, con detalles decorativos diferenciados.



Citroën C5-X Puesta de largo para la nueva innovadora berlina de Citroën

Citroën ha presentado a la prensa el que será su nuevo 'buque insignia' el C5-X. Una toma de contacto en la que hemos podido ver ya cada detalle y sentarnos en su interior. Un coche especial, innovador, porque fiel a su filosofía Citroën le ha dotado de una imagen que rompe con los estándares habituales. Un coche de 4,81 m que combina el estilo de una berlina con las señas de identidad de un coupé y un SUV, para ofrecer, como explica Citroën, una nueva experiencia a bordo marcada por el espacio interior y el confort. Dispone de un amplísimo interior con destacadas co-

tas de habitabilidad para sus cinco ocupantes. Y lo convierte en el referente de la marca en cuanto a tecnología, implementando los asistentes y la conectividad más avanzada del grupo. Cuenta para su lanzamiento con dos versiones gasolina Puretech de 130 y 180 CV y una variante híbrida enchufable con el motor 180 y uno eléctrico de 81 kW para ofrecer una potencia total de 225 CV. Ofrece 50 km (WLTP) de autonomía en eléctrico. Se pondrá a la venta en octubre, estando previsto que las primeras unidades se entreguen a principios de 2022.



◀ El C5 X es una nueva interpretación de Citroën sobre una berlina moderna. Llegará a principios de 2022.



BMW Serie 2 Coupé Nueva generación del coupé de dos puertas, que se muestra más musculoso

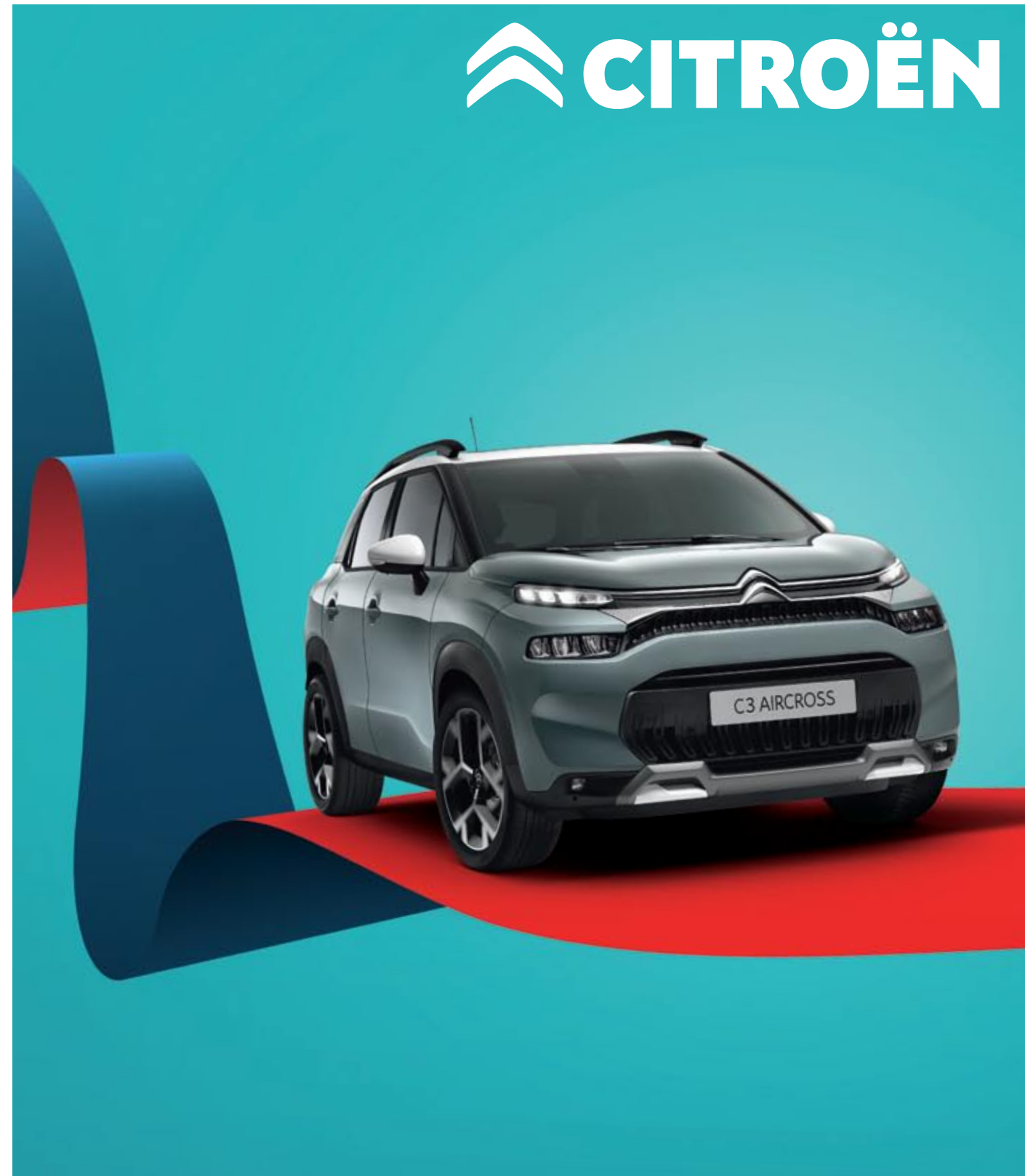
BMW ha presentado su nuevo coupé compacto deportivo, que muestra una imagen más musculosa como declaración de intenciones. Porque según indica la marca, ha puesto especial énfasis en incrementar su capacidad dinámica, desde el chasis, la electrónica y sus motores. Mantiene su configuración interior para cuatro plazas, creciendo en tamaño exterior, siendo algo más largo (4,54 m), pero sobre todo más ancho (6,4 cm), con 1,84 m.

Para su lanzamiento dispone de dos motores gasolina: 220i de 184 CV y M240i de 374 CV. Y un diésel: 220d con 190 CV, dotado de hibridación ligera de 48V. Todos con cambio Steptronic y tracción trasera, mientras el

más potente utiliza el motor 6 cilindros con tracción total, con unas espectaculares prestaciones. Y es que es capaz de acelerar de 0-100 km en 4,3 s. aprovechando el 'launch control' con su cambio Steptronic Plus, con la velocidad máxima limi-

tada a 250 km/h. Mantiene inalterada la geometría de suspensiones, McPherson delante y multibrazo detrás y puede disponer de diferencial autoblocante trasero. Llegará a los concesionarios a principios de 2022, con un precio desde 40.600 euros.

◀ Ya está lista la nueva generación del Serie 2 Coupé, más dinámico y con tracción trasera o total.



NUEVO SUV CITROËN C3 AIRCROSS WELCOME FREEDOM!



VERSATILIDAD
EXCEPCIONAL

VOLUMEN DE MALETERO
DE HASTA 520 L

MADE IN SPAIN 



MASERATI GIBLI OPERANERA Y OPERABIANCA

Maserati e Hiroshi Fujiwara, padrino japonés de la cultura urbana, se unen en una colaboración que rompe las barreras geográficas y disciplinarias para crear esta Edición Especial del Ghibli.

PEUGEOT 9X8 HYPERCAR

Este espectacular prototipo es la base del modelo de competición de Peugeot con el que debutará en el Campeonato del Mundo de Resistencia en 2022 y con el que volverá a Le Mans. Monta un V6 turbo de gasolina (680 CV) y un eléctrico de 272 CV.



VW Polo GTI

207 CV: más potente que nunca

El VW Polo acaba de ser objeto de una actualización, con novedades estéticas y de equipamiento y con motores revisados para una mayor eficiencia, todos de gasolina. Y ya se pueden realizar los pedidos, con un precio que parte de los 16.600 euros con los descuentos actuales.

Pero la nueva gama no estaba completa, pues faltaba la versión más potente y deportiva, el GTI, que llega después del verano. Más dinámico que nunca, el motor 2.0 TSI aumenta su potencia de los 200 a los 207 CV, mejorando sus prestaciones: es capaz de acelerar de 0-100 km/h en 6,5 segundos. Dispone del

tren de rodaje 'Sport Select', con amortiguadores de dureza selectiva, que se pueden activar a través de los 4 modos de conducción, que actúan sobre la lógica de la dirección y del cambio. Y sigue contando con un diferencial activo XDS. Se ofrece en 5 colores de carrocería.



◀Novedades en su interior, donde monta la clásica tapicería de cuadros 'Clark'

▶Elementos característicos como la franja roja en la parrilla del radiador o su estructura de panal de abeja.



Lotus Emira

Nuevo biplaza de motor central con hasta 400 CV de potencia

Lotus estrena un nuevo modelo con motor de combustión a la espera de su hiperdeportivo eléctrico de 2.000 CV. Se trata del Emira, un coupé de motor central sobre la nueva plataforma de la marca, de 4,41 m de longitud, 1,89 de anchura y 1,22 m de altura. Compacto y ligero como es habitual en los Lotus, con 1.405 kg de peso. Para su lanzamiento en la próxima primavera dispone del V6

de 3,5 litros sobrealimentado utilizado en el Exige y Evora de origen Toyota, que rinde 400 CV, Acelera de 0-100 km/h en 4,5 seg., con una velocidad máxima de 290 km/h. En 2022 también estrenará un

motor de 2,0 l desarrollado por AMG que rendirá 360 CV, ambos asociados a un cambio automático de doble embrague. Su precio, a partir de 72.000 €.

▼▼El Emira marca el camino de la nueva estrategia de Lotus, para seguir creciendo a nivel global.



WATCH ME



FORD MUSTANG MACH-E
100% ELÉCTRICO
CON HASTA 610 KM DE AUTONOMÍA

Ford | ACERCANDO EL MAÑANA

GAMA NUEVO FORD MUSTANG MACH-E SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 16,5 A 19,5 KW/100 KM. EMISIONES DE CO2 WLTP 0 G/KM, MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE.

ford.es

ASTON MARTIN VANTAGE ROADSTER

Versión especial que rinde tributo al deportivo más antiguo de la marca, el A3, que cumple 100 años, con detalles de diseño que suponen un guiño a éste. Será construido en una serie limitada de solo tres coches.



LOS BMW X3 Y X4 SE RENUEVAN

Pequeños detalles de diseño centrados en el frontal y la zaga distingue a los nuevos X3 y X4. También reconfigura la gama y amplía las posibilidades de equipamiento. Los motores de gasolina ahora con hibridación ligera de 48V. Llegarán en otoño con un precio desde 51.200 €.



◀ Corazón verde, con un sistema híbrido autorrecargable, para el nuevo Civic que llegará el año que viene. Aquí vemos sus primeras imágenes.

Nuevo Honda Civic 5 puertas A la venta en octubre de 2022 con motor híbrido

Honda ya tiene casi lista la nueva generación de su compacto, el Civic, la undécima. Un modelo que desde su lanzamiento en 1972 ha disfrutado siempre de una gran acogida en todo el mundo, como demuestran los 27 millones de unidades vendidas desde entonces en 170 países.

Honda, para ir abriendo boca, ha mostrado las primeras imágenes del Civic que deberá llegar en otoño del año que viene, ofreciendo una imagen totalmente renovada sobre el estilo del actual. Y observando éstas, podemos decir que muestra un estilo más conservador, menos rompedor que el modelo actual. La marca japonesa no ha trascendido datos relevantes, pero sí ha dicho que el nuevo Civic se ofrecerá exclusivamente con motorización híbrida, incorporando el conjunto propulsor de la marca e-HEV, con el que la compañía cumple el objetivo de que todos sus modelos en Europa dispondrán de motores electrificados.



El futuro Ford Mondeo El Ford Evos presentado en Shanghai se hace berlina

Cuando Ford reveló el Evos en el Salón de Shanghai el pasado mes de abril, comunicaron que era un coche desarrollado en exclusiva para el mercado chino. Pero esto parece una verdad a medias, porque será la base del

nuevo Mondeo para el resto del mundo pero con algunas modificaciones a tenor de lo que hemos podido descubrir

en las imágenes captadas en su fase de desarrollo. El Evos, presentado sobre una carrocería levantada de tipo hatchback, se reconvierte en un sedán de formas más conservadoras, donde al menos la parte delantera parece ser básicamente la misma. Las

puertas traseras y la altura al suelo más baja parecen los cambios más evidentes. Entonces, ¿es este el sustituto del Mondeo en Europa? ¿Habrá una variante break en tal caso? ¿Y se venderá como reemplazo del Fusion en los EE. UU.? Lo veremos.

▶▶ El Mondeo sigue su desarrollo como hemos descubierto en las pruebas realizadas en el sur de Francia, donde le hemos 'cazado'



FOTOS ESPÍA



NUEVO OPEL CROSSLAND EL DISEÑO ES PARA VIVIRLO

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



Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,6 a 6,7 en ciclo combinado - Emisiones de CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 121 a 152 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO₂ (g/km) desde 103 hasta 114. * Consulta condiciones y la disponibilidad de reserva en tu zona.

A comienzos de 2022 llegará la sexta generación del legendario Opel Astra, un compacto que evoluciona como nunca antes lo había hecho, ahora bajo el paraguas de Stellantis. Totalmente nuevo, presume de imagen, tecnología y de motores híbridos enchufables.



◀ El 'Pure Panel' preside su salpicadero y carece de visera superior. Como opción se ofrecerá un avanzado Head-Up display.

Supercompacto

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Han pasado 30 años desde que la firma del rayo dijera adiós al legendario Opel Kadett. En su lugar apareció el Astra, un compacto que ahora estrena su sexta generación, la más avanzada de todos los tiempos.

La entrada de la firma alemana en el Grupo Stellantis le ha sentado como anillo al dedo. Fruto de ello han nacido los nuevos Corsa, Mokka, Crossland,

Grandland, Zafira Tourer... Y ahora también Astra, que toma como punto de partida la tercera generación de la plataforma EMP2. Eso ya le permite ofrecer un 14% más de rigidez estructural que su antecesor, lo que redundará positivamente en su dinámica y en su seguridad pasiva.

Sobre esa plataforma se sustenta una carrocería que sigue los cánones estilísticos marcados por los nuevos Opel, donde el frontal 'Opel Vizor' es su seña

de identidad. Su parrilla en color negro brillante es escoltada por delgados faros Full LED. De forma opcional se podrá equipar con los nuevos Intelli-Lux LED Pixel, donde cada unidad está formada por 84 LED que se controlan de forma individual para ofrecer una iluminación perfecta independientemente de las condiciones de la vía.

Pero el resto de zonas de su carrocería llaman la atención, ayudado por sus acabados bitono. Novedad en Astra.

Esa carrocería mide 4.374 milímetros, solo 4 más que el actual. También mide 1.860 milímetros de ancho, que son 59 más que ahora. Todo ello,



▲ Opel cuida su aerodinámica, tanto que incluso ofrece estas llantas de 18 pulgadas.



▲◀ Por vez primera el Astra tendrá carrocería bicolor, el característico frontal 'Opel Vizor' y mecánicas híbridas enchufables.



Sus asientos, con certificado AGR, que podrán estar vestidos con cuero Nappa, tener ventilación o masaje, están 12 milímetros más cerca del asfalto, lo que ayuda a incrementar su sensación de deportividad. A eso ayudará también una gama mecánica con opciones de hasta 225 CV. Esa potencia corresponde a una de sus alternativas híbridas enchufables, porque esta tecnología llegará por vez primera al Astra. Habrá también otra con 180 CV, asociadas a un cambio EAT8 y a una batería con 12,4 kWh de capacidad que se traduce en una autonomía suficiente para conseguir la etiqueta '0 emisiones'. Además llegarán propulsores gasolina y diésel de entre 110 y 130 CV, combinados con cambios manuales de 6 relaciones o con el EAT8.

Y por si no fuera suficiente, sus ayudas a la conducción son de primera.

ayudado de una distancia entre ejes de 2.675 milímetros –13 más– se traducirá en un interior más espacioso. Y como detalle decir que el maletero gana 52 litros para alcanzar los 422. Y tendrá un piso que podrá colocarse en diferentes alturas.

Pero lo llamativo de ese interior es su 'Opel Pure Panel' compuesto por dos pantallas de 10 pulgadas –podrían no ser de serie como ocurre en el Mokka–, porque los relojes analógicos serán cosa del pasado. Opel asegura haber buscado la mejor ergonomía y habrá que esperar a su llegada para comprobar que la reducción de botones físicos no resta atención durante la conducción.





El Audi '0' para todos

Construida ya la parte alta de su gama e-tron, Audi comienza a popularizar su movilidad cien por cien eléctrica. Y en esto es clave el Q4 e-tron, un SUV capaz de superar los 500 kilómetros de autonomía y ofrecer sensaciones cien por cien Audi en un eléctrico para todos los públicos.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Audi entró en el mundo eléctrico dando un golpe en la mesa, con una gama construida desde arriba. Era la manera de mostrar su poderío y dar la respuesta a otras marcas premium. los e-tron, e-tron Sportback y e-tron GT mostraban lo que es capaz de hacer Audi con modelos muy avanzados y exclusivos y que ofrecen lo mejor de la tecnología, además de un nivel de exclusividad que tal vez no los haga aptos para un gran número de clientes.

Ahora, con el Q4 e-tron, la cosa cambia, pues lleva la movilidad eléctrica a un universo más amplio sin renunciar a nada ni de la exclusividad, ni de la tecnología, ni del rendimiento, ni de las sensaciones al volante que siempre se viven en un Audi. Son las ventajas de trabajar sobre una plataforma, la MEB del Grupo Volkswagen que permite ahorros en el desarrollo, además de que cada marca pueda ofrecer su propia personalidad, su puesta a punto especial o su estilo o diseño


tintivo. Y este Q4 lo hace. Para empezar en el estilo exterior donde sigue teniendo gran protagonismo la cara del coche, esa parrilla Single Frame –diferente por su carácter eléctrico y por tanto cerrada–, o su firma luminosa con detalles como los faros Matrix LED que puede equipar, por ejemplo. En el interior todo es reconocible también como cien por cien Audi. A diferencia, por ejemplo del ID.4 de VW, que apuesta por una presencia minimalista, en el Q4 e-tron, el salpicadero y el cuadro son como lo que estamos acostumbrados, con una gran pantalla central táctil con tecnología háptica o un cuadro de instrumentos digital, Audi Virtual Cockpit. Hay novedades, como un nuevo volante de di-





FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	35 E-TRON	40 E-TRON	50 E-TRON QUATTRO
Potencia máxima	125 kW (170 CV)	150 kW (204 CV)	220 kW (299 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)	460 Nm (46,9 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delantero/ trasero	Discos vent. 330 mm / Tambores	Discos vent. 358 mm / Tambores	Discos vent. 358 mm / Tambores
Peso en orden de marcha (kg)	1.965	2.095	2.210
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.590 / 1.865 / 1.613	4.590 / 1.865 / 1.613	4.590 / 1.865 / 1.613
Maletero (l)	520 / 1.490	520 / 1.490	520 / 1.490
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería (total)	55 kWh	82 kWh	82 kWh
Capacidad de la batería (útil)	52 kWh	77 kWh	77 kWh
Peso de la batería (kg)	350	500	500
De 0 a 100 km/h (s)	9,0	8,5	6,2
Velocidad máxima (km/h)	160	160	180
Consumo mixto (kWh/km)	17,0	17,3	17,9
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	341	520	488
Cargador a bordo	7,4 kW	11,0 kW (opc.)	11,0 kW (opc.)
Tiempo de recarga (del 5 al 80 %)	N.d. (a 100 kW)	38 minutos (a 125 kW)	38 minutos (a 125 kW)
Precios desde... (euros)	44.460	48.910	58.160

PRECIO DESDE **44.460 €**

 EMISIONES DE CO₂: **0 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Precio con Moves III. Comportamiento y dinamismo. Espacio interior. Regeneración.	 Adaptación a botones del volante. Postura para piernas en las plazas traseras



▶▶ El volante, de nuevo diseño, tiene mandos que funcionan rozando y pulsando... Hay que acostumbrarse. El cambio, por tecla, con modo B para regenerar en la frenada. Y el cuadro, un virtual cockpit como en todo Audi.



seño octogonal –de diámetro tal vez muy grande– que incorpora unos botones que funcionan de manera táctil –con solo pasar el dedo– o pulsando como si fuera un botón convencional –hay que acostumbrarse al funcionamiento–, o un head-up display con realidad aumentada –en opción–, que superpone la información de los sistemas de asistencia y los símbolos de navegación sobre el parabrisas para que el conductor vea las indicaciones sobre la imagen real.

Otra de las novedades es la configuración interior, gracias a que las baterías van colocadas bajo un suelo plano logra un gran espacio para ocupantes –sus dimensiones exteriores de 4,59 metros de longitud lo sitúan por tamaño entre el Q3 y el Q5, pero su distancia entre ejes conforma un interior más habitable que en el Audi Q7– y una capacidad de maletero muy notable, con 520 litros de partida que pueden llegar a los 1.490 de capacidad. Además, ese interior cuenta con otros 25 litros de huecos por el habitáculo.

En cuanto a la parte de la propulsión, el Q4 e-tron ofrece dos alternativas de batería y tres de potencia; además de es-



tar disponible con tracción a un solo eje –propulsión trasera– o tracción quattro. La batería pequeña, de 55 kWh –52 de capacidad real– está disponible con un motor eléctrico de 125 kW (170 caballos) y homologa 340 kilómetros de autonomía. Con la batería de 82 kWh (77 kWh netos) están la versión 40 e-tron de 150 kW (204 caballos) y hasta 519 kilómetros de autonomía y el tope de gama, el 50 e-tron que combina dos motores eléctricos pa-

ra ofrecer una potencia total de 220 kW (299 caballos), y al tener un motor en cada eje, dispone de tracción quattro, con una autonomía eléctrica de 486 kilómetros. Para la recarga pueden usarse tomas de corriente alterna o continua –hasta 7,4 kW y hasta 100 kW en un cargador rápido en la versión de acceso y hasta 11 kW con corriente alterna o 125 kW en una toma de carga rápida con la batería grande–. En el mejor de los casos en 10 minutos se



GRAN ESPACIO INTERIOR POR FUERA ESTÁ POR TAMAÑO EN EL Q3 Y EL Q5. LA HABITABILIDAD, CON SUELO PLANO, ES MEJOR QUE EN EL Q7

 TRACCIÓN QUATTRO EN EL 50 E-TRON; EL RESTO, TRASERA



▲▲ El maletero ofrece una capacidad notable, con 520 litros. En cuanto a la toma de carga, en la parte trasera, puede recargar la batería hasta una potencia de 125 kW.

puede almacenar energía para recorrer 130 kilómetros.

Para garantizar el dinamismo se ofrecen elementos con una suspensión deportiva para todas las versiones Q4 e-tron que reduce la altura de la carrocería en 15 milímetros o el sistema Audi drive select, en opción, con diferentes modos de conducción, así como la dirección progresiva, que se vuelve más directa a medida que aumenta el ángulo de dirección o la suspensión con control de amortiguación para garantizar un feeling deportivo en su conducción. Y cuenta con los últimos asistentes, como el de eficiencia predictiva, que ayuda a conducir con anticipación para optimizar el consumo de energía, el asistente de conducción adaptativo, que ayuda al conductor con el guiado longi-



▲ La versión más deportiva y prestacional del Q4 e-tron también brilla por fuera, con un aspecto más deportivo, con unas llantas muy espectaculares, por ejemplo.

50 E-TRON
299 caballos siempre enchufados

El Audi Q4 50 e-tron, la versión más potente y deportiva. Cuenta con dos motores eléctricos, uno en cada eje, con lo que hablamos de un quattro. Con él empezamos un recorrido por la sierra de Madrid y Segovia por puertos como Morcuera o Navafría. Suavidad en la ciudad y contundencia en cuanto salimos de ella y aceleramos con decisión. Los 299 caballos son instantáneos.

La dirección es precisa y con un tacto de coche clásico que es de agradecer.

Y también la frenada, sin ese estilo tan artificial de algunos coches eléctricos. Pero además, en cuanto a los frenos, podemos prácticamente olvidarnos, pues con las levas vamos aumentando la capacidad de frenada –y por tanto la regeneración de energía– al ‘reducir’ –tiene tres grados de regeneración– y eso, en la zona de curvas nos permite hacer una conducción muy dinámica. Además, dispone de un modo B en el selector del cambio que

llega prácticamente a parar el coche. El recorrido es pura diversión. El peso en la parte baja del coche te da mucha confianza y un gran aplomo. Enlaza curvas en apoyo con gran nobleza solventa los adelantamientos en un santiamén. Y todo eso con un consumo que no está nada mal, 22,9 kWh, y una buena capacidad de regeneración, pues empezamos con 343 kilómetros de autonomía y tras recorrer 113 kilómetros, la autonomía marca 246 kilómetros.

tudinal y lateral del coche a cualquier velocidad. El resultado se demuestra sobre la marcha. En el recorrido con el Q4 40 e-tron este se muestra como un excelente familiar... eléctrico.

Suave, preciso, refinado; un gran rodador al que le sobra carácter con sus 204 caballos para hacer adelantamientos fulgurantes, o para rodar con el mínimo esfuerzo. Dirección magnífica y unos frenos con los que se recarga, y mucho, el coche. El recorrido nos marca un gasto de 19,9 kWh, que no está mal. Tampoco está mal los precios, pues aunque como cualquier

Audi este Q4 e-tron no es barato, el 80 por ciento de su gama cumplirá los requisitos para poder acceder al Plan Moves III. Y eso es una gran noticia, pues significa un ahorro de 7.000 euros que hará muy interesante pensar en comprar un eléctrico.

Con un precio de partida de 44.460 euros en la versión 35 e-tron, el precio definitivo puede quedar en 37.460 euros. Una cifra muy similar a lo que cuesta el Audi Q3 de acceso, el 35 TDI que vale 36.650 euros o nada menos que 12.000 euros más barato que el Audi Q5 35 TDI de 163 caballos.



LA SOSTENIBILIDAD NUNCA FUE TAN DIVERTIDA



JEEP. WRANGLER 4xe

JEEP. COMPASS 4xe

JEEP. RENEGADE 4xe

NUEVA GAMA JEEP® 4xe HÍBRIDA ENCHUFABLE

DESCUBRE NUESTRAS INCREÍBLES OFERTAS EN JEEPSTORE.ES



2 AÑOS DE MANTENIMIENTO GARANTIZADO
ASISTENCIA DEDICADA A CLIENTES
VENTAJAS EXCLUSIVAS

Gama Jeep, Renegade 4XE Consumo de combustible WLTP: (l/100 km): 2,1- 2,2 l/100km; Emisiones de CO₂ WLTP (g/km): 48-53 g/km.
Gama Jeep, Compass 4XE Consumo de combustible WLTP: (l/100 km): 2-2,2 l/100km; Emisiones de CO₂ WLTP (g/km): 48-50 g/km.
Gama Jeep, Wrangler 4XE Consumo de combustible WLTP: (l/100 km): 3,5; Emisiones de CO₂ WLTP(g/km): 79.
Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC.

Jeep
THERE'S ONLY ONE



ETIQUETA ECO TODOS LOS CLASE C QUE AHORA MISMO ESTÁN A LA VENTA LA CONSIGUEN GRACIAS A SU TECNOLOGÍA DE 48 VOLTIOS

Mide 43 centímetros menos que el buque insignia de la firma alemana, pero el nuevo Clase C nada tiene que envidiar en cuanto a tecnología al Clase S. Y es que se trata de la berlina más avanzada de su segmento, que abruma a tus cinco sentidos.



◀▶ Todos los Clase C que llegan a España tienen esta pantalla central de 11,9 pulgadas. Su presentación es impecable, como su calidad. Como opción se ofrecen los avanzados faros Digital Light.



▶◀ Berlina y Estate miden lo mismo, pero el familiar, por el momento, solo se ofrece con los C 200, C 220 d y C 300 d.

Un S en miniatura

Julián Gamacho | jgamacho@motor16.com

Tras vender por todo el mundo más de 10,5 millones de unidades en sus 39 años de vida, la firma de la estrella ha puesto un cuidado especial a la hora de desarrollar la sexta generación de su Clase C. Generación completamente nueva a pesar de que su diseño exterior pueda llevar a equívoco.

Y es que nace de una nueva plataforma con la que gana 25 milímetros de batalla, lo que redonda positivamente en el espacio longitudinal de las plazas traseras. Eso sí, estas mejor para dos debido al gran túnel central que condiciona el confort de un quinto ocupante. Su maletero, con 455 litros, sigue como antes. Pero si valoras la funcionalidad, no lo dudes y apuesta por el Estate, que solo te costará 1.550 euros



▶ Apostar por la carrocería Estate requiere un desembolso extra de 1.550 euros, pero gana funcionalidad y 35 litros extra de maletero.

PRECIO DESDE 45.400 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 131 A 152 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>☑ Tecnología. Calidad. Seguridad. Etiqueta ECO. Comportamiento. Amplitud. Equipamiento.</p>	<p>☐ Precios. Sin híbridos enchufables por ahora. Sonoridad del C 200. Tacto del freno.</p>

más. Calderilla para el precio de la berlina más avanzada de su categoría, la cual además roza la perfección en calidad. Avanzada porque de serie ya cuenta con elementos como el cuadro digital de 12,3 pulgadas, la pantalla central de 11,9... la cual es sorprendentemente intuitiva de manejar. Tampoco desentonan sus asientos calefactados, la cámara de marcha atrás, el sistema MBUX Premium, los sensores de ángulo muerto, el cargador inalámbrico, los faros LED Highperformance... Eso sí, los Digital Light son opcionales, como el Head-Up display de realidad aumentada y un sinfín de elementos heredados del Clase S.

Inicialmente este Clase C llega con cinco motores, todos ellos con tecnología EQ Power, de forma que consiguen la etiqueta ECO de la

DGT. Sin contar que a las cifras de potencia aquí indicadas, suman en momentos necesarios un extra de 15 kW (20CV) y 200 Nm (20,4 mkg).

La primera toma de contacto fue con un C 200, que

esconde un motor con 'solo' 1,5 litros de cilindrada, pero que gracias a su cambio 9G-Tronic se convierte en una verdadera delicia –ya no habrá un Clase C manual–.

Esta mecánica es realmente agradable, aunque

cuando supera las 4.000 rpm –ojo porque a 130 km/h de velocímetro gira a 1.700– o queremos ganar velocidad con rapidez, tiene un sonido impropio de un Mercedes. Y no porque hayan escatimado en insonorización.

Ofrece brillantes prestaciones y su consumo nos pareció bastante comedido –medimos 6,6 l/100 km en un recorrido que combinaba autovía, carreteras de doble sentido y ciudad–. Dinámicamente es toda una sorpresa, pero nuestra unidad equipaba paquete AMG Line con una suspensión más firme que la de serie, pero nada incómoda –como opción hay una adaptativa también–, además de que su dirección tiene solo 2,2 vueltas entre topes. Y ganará aún más puntos con su dirección a las cuatro ruedas, que es opcional.

Mejorable sí que es su tacto de freno, con un recorrido poco uniforme o sus mandos del volante, que requieren adaptación. Sin embargo, este nuevo Clase C lo tiene absolutamente todo para triunfar en su segmento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	C180	C200	C300	C220 d	C300 d
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.496	1.496	1.999	1.992	1.992
Potencia máxima/rpm	170 CV/5.500-6.100	204 CV/5.800-6.100	258 CV/5.800	200 CV/4.200	265 CV/4.200
Par máximo/rpm	25,5 mkg/1.800-4.000	30,6 mkg/1.800-4.000	40,8 mkg/2.000-3.200	44,9 mkg/1.800-2.800	56,1 mkg/1.800-2.200
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Aut. 9G-Tronic	Aut. 9G-Tronic	Aut. 9G-Tronic	Aut. 9G-Tronic	Aut. 9G-Tronic
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	195/60 R17	205/55 R17	225/50 R17	205/55 R17	225/50 R17
Peso (kg)	1.625	1.650	1.675	1.755	1.775
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.751/1.820/1.440	4.751/1.820/1.437	4.751/1.820/1.438	4.751/1.820/1.437	4.751/1.820/1.438
Volumen maletero (l)	455	455	455	455	455
Capacidad depósito (l)	66	66	66	66	66
De 0 a 100 km/h (s)	8,6	7,3	6,0	7,3	5,7
Velocidad máxima (km/h)	231	246	250	245	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,3	6,4	6,7	5,0	5,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	143	144	152	131	133
Precios desde... (euros)	45.400	46.975	55.425	48.530	60.875



DESDE 45.400 EUROS NO SE PUEDE CONSIDERAR UN 'REGALO', PERO EL CLASE C ECONÓMICAMENTE ESTÁ EN LÍNEA CON SUS RIVALES



Tras los pasos de sus mayores

Es un hecho constatado con el número de unidades que se matriculan cada año en Europa, que el de las berlinas es un segmento en clara decadencia. Es por ello que muchas marcas generalistas ya no ofrecen este tipo de vehículo, que sí mantienen las marcas de referencia en el sector; las que el cliente entiende como premium. Y no solo eso, sino que las miman con el máximo de los cuidados, como hace Mercedes-Benz con la sexta generación de su Clase C, que se carga de la última tecnología para plantar cara a los adversarios más duros que tiene delante suya, algunos de ellos con bastantes temporadas a sus espaldas.

AUDI A4

Hace dos años esta berlina fue debidamente actualizada a todos los niveles. Y salvo el RS4 todos tienen etiqueta ECO.

El A4 también presume de tecnología en materia de conectividad, asistentes a la conducción, mecánicas... En esto último decir que todos a excepción del poderoso RS4 Avant consiguen la etiqueta ECO de la DGT. Aunque cuenta con una amplia gama mecánica que satisface todas las necesidades, este A4 carece de versiones híbridas enchufables. Ahora bien, hay una aventurera versión Allroad –Mercedes lanzará un Clase C All Terrain–, los deportivos S4 con un motor TDI de 341 CV de potencia, el sistema de tracción Quattro... Y claro está, una práctica carrocería Avant, que requiere un desembolso extra de unos 2.000 euros. Además de ganar portón trasero, su maletero pasa de 460 a 495 litros. En cuanto a amplitud interior o calidad de acabado, nada que envidiar a su nuevo contrincante.



- Gasolina de **150 a 450 CV**
- Diésel de **136 a 341 CV**
- Precio de **41.230 a 102.180 euros**

JAGUAR XE

El 8 de septiembre de 2014 veía la luz el Jaguar XE, una berlina premium que llegaba para reemplazar al X-Type.

Han pasado solo unos meses desde que la firma británica ponía a tono su XE con nuevos sistemas multimedia, pinteladas estéticas, así como con cambios en su mecánica diésel. En singular, porque su 2.0 D Ingenium ahora tiene tecnología híbrida ligera y es la única que consigue etiqueta ECO. Los gasolina, con cuatro cilindros, erogan 250 y 300 CV. Todos tienen cambio automático de 8 velocidades y, salvo los de 250 CV, la opción a la tracción total. Al igual que no hay versiones híbridas enchufables, tampoco hay una carrocería familiar con la que ganar funcionalidad, porque el XE no es especialmente amplio –365 litros tiene de maletero–. Está muy bien acabado, presume de comportamiento dinámico, pero su precio es bastante elevado respecto a sus competidores.



- Gasolina de **250 a 300 CV**
- Diésel de **204 CV**
- Precio de **46.950 a 58.950 euros**

LEXUS IS

Desde 2013 lleva a la venta esta generación del IS, que ha ido actualizándose con el tiempo. Sólo con etiqueta ECO.

Aunque en otros países esta berlina de 4,68 metros de largo se ofrece con diferentes mecánicas de gasolina, entre las que hay un 5.0 V8 atmosférico, aquí solo lo tenemos con una opción híbrida ‘a secas’ con 224 CV de potencia denominada 300h. Tiene etiqueta ECO, ofrece buenas prestaciones, anuncia un gasto medio de 5,7 l/100 km y presume de una sensacional dinámica gracias a su propulsión posterior. Ahora bien, su cambio CVT no es su mejor carta de presentación, al igual que tampoco ofrece un interior muy espacioso que digamos –su maletero tiene 450 litros– y no ofrece una carrocería familiar. Su acabado es brillante, pero denota el paso del tiempo en materia de tecnología, detalles... Y solo tienes la posibilidad de cuatro acabados para poder elegir.



- Híbrido de **224 CV**
- Precio de **40.500 a 51.100 euros**

BMW Serie 3

En el Salón de París de 2018 se desveló la séptima generación del Serie 3, todo un icono de este segmento.

Con sus 4,71 metros de largo, está en línea con sus rivales en cuanto a amplitud interior. Si buscas un extra de practicidad, la carrocería Touring es la solución, con un maletero que crece de 480 a 500 litros. Eso sí, cuestan 2.000 euros más que la berlina. Tampoco desentona en calidad, tecnología o dinámica, gracias a su sensacional chasis o a la propulsión trasera, aunque como opción hay la total xDrive. Mecánicamente hay motores gasolina y diésel para todas las necesidades, donde los primeros no tienen etiqueta ECO. El punto eficiente lo ponen los 320e y 330e, con mecánicas híbridas enchufables de 204 y 292 CV, que tienen etiqueta ‘0 emisiones’ y se ofrecen también con carrocería Touring. Y se dice que en un futuro no muy lejano llegará una versión eléctrica con la tecnología del i4.



- Gasolina de **184 a 510 CV**
- Diésel de **150 a 340 CV**
- Precio de **45.650 a 111.200 euros**

VOLVO S60

Dos años lleva entre nosotros la berlina más avanzada de la firma sueca, la cual renuncia a los propulsores diésel.

Lo curioso es que por 2.000 euros extra tenemos un V60, que además de tener más maletero –de 442 a 529 litros–, ofrece la opción de mecánicas diésel. Y tiene versión Cross Country. Si bien, el S60 nos permite elegir entre dos opciones de gasolina, con etiqueta ECO gracias a su tecnología de 48 voltios, que erogan 197 y 250 CV. Pero el punto fuerte corre por cuenta de los TwinEngine, híbridos enchufables –estos tienen 391 litros de maletero– con 340, 290 y 405 CV, este último en su versión Polestar, que tiene una puesta a punto realmente deportiva. Todos consiguen la etiqueta ‘0 emisiones’, presumen de prestaciones y cuentan con tracción total, porque el motor eléctrico se ubica en su eje trasero. Los S60 ofrecen lo último en tecnología y además tienen una calidad de primera.



- Gasolina de **197 a 250 CV**
- Híbrido enchufable de **340 a 405 CV**
- Precio de **43.700 a 67.341 euros**

Este original 'español' con vocación mundial se ha sometido a una ligera actualización que salpica principalmente a su diseño, incrementa el confort con nuevos asientos y la tecnología con algún detalle añadido. No hay cambios en sus motorizaciones, gasolina y diésel entre 110 y 130 CV de potencia.



Puro maquillaje

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El C3 Aircross es uno de esos vehículos que, pase lo pase, triunfa porque ha sabido dar con un diseño tan atractivo como original que ha calado entre los conductores. Se fabrica en la planta de Stellantis en Zaragoza para todo el mundo, y desde que en 2017 viera la luz se han comercializado más de 340.000 unidades en Europa.

Gran parte del éxito se debe a su amplia oferta en cuanto a personalización se refiere, con la pintura bitono como gran baluarte. Ahora le ha llegado el momento de actualizarse, de manera muy sutil, sí, pero efectiva.

Los cambios son principalmente estéticos y salpican a su frontal, que muestra unas formas más dinámicas y afiladas que le otorgan una presencia más poderosa. También rediseña los grupos ópticos, con tecnología LED, y el paragolpes delantero. Además, se añaden tres colores nuevos para la carrocería (incluido el que ilustra estas páginas) y tres nuevas decoraciones de custodia del

original pilar C que marca su personalidad.

Asimismo en el interior se han introducido los nuevos asientos Advanced Comfort que se estrenaron ya en el C4 Cactus y C5 Aircross. Estrena una nueva pantalla táctil de 9 pulgadas que no sólo es más grande; también se ha mejorado la calidad y resolución de algunos de sus gráficos.

Por último, el habitáculo contempla nuevos huecos portaobjetos en la consola central para hacer más fácil la vida a bordo. Se conserva la banqueta trasera deslizable 15 centímetros por par-

te, un elemento muy práctico que permite jugar con el espacio para las piernas y con la capacidad del maletero.

No hay cambios en su gama de motorizaciones, que

no contempla ningún tipo de electrificación sencillamente porque su plataforma no lo permite. Por eso tendrá que rivalizar en inferioridad de condiciones con otros mode-



▲ Buen maletero y modularidad gracias a la banqueta trasera deslizable.

PRECIO DESDE 19.880 €	
EMISIONES DE CO ₂ : ENTRE 110 Y 151 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Diseño original. Interior práctico y modulable. Confort de marcha. Dotación de serie.</p>	<p>-</p> <p>Modo Sport del cambio incómodo. Pantalla salpicadero algo baja. Sin opción a electrificación.</p>

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 110	PURETECH 130	BLUEHDI 110	BLUEHDI 120
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.499	1.499
Potencia máxima/rpm	110 CV/5.500	130 CV/5.500	110 CV/3.750	120 CV/3.750
Par máximo/rpm	20,9 mkg/1.750	23,5 mkg/1.750	25,5 mkg/1.750	30,6 mkg/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 veloc.	Automática, 6 vel.	Manual, 6 veloc.	Automática, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.254	1.280	1.280	1.335
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.155/1.756/1.637	4.155/1.756/1.637	4.155/1.756/1.637	4.155/1.756/1.637
Volumen maletero (l)	410-520	410-520	410-520	410-520
Capacidad depósito (l)	45	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	8,8	9,2	10,5	10,0
Velocidad máx. (km/h)	195	197	184	189
Consumo mixto (l/100 km)	5,2-6,5	5,6-6,7	4,2-5,0	4,8-5,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	117-147	127-151	110-131	125-140
Precios desde... (euros)	19.880	24.860	20.870	28.370

los nuevos que sí introducen esa posibilidad.

La oferta es, por tanto, la conocida, con dos opciones tricilíndricas de gasolina, con 110 y 130 CV, y dos más turbodiésel, ya de cuatro cilindros, con 100 y 120 CV. Las versiones de acceso se asocian a un cambio manual de seis relaciones, y las más potentes a uno automático EAT6 con convertidor de par.

La tracción siempre es delantera, aunque existe la posibilidad de montar el denominado Grip Control, capaz de gestionar la motricidad de las ruedas delanteras en función de diferentes tipo de superficies, como arena, nieve, barro... Y contempla un control de descensos.

No es el único guiño tecnológico. El nuevo C3 Aircross contempla hasta 12 ayudas de conducción de última generación, e incluye un práctico Head-up Display.

En nuestra toma de contacto realizamos un largo

recorrido por carretera y autovía con la versión más potente en gasolina. Es cierto que ha ganado en confort debido a los nuevos asientos, y sigue ofreciendo una amortiguación de perfil amable, pese a no montar los amortiguadores progresivos hidráulicos.

El cambio automático cuenta con un modo Sport y una función secuencial en la palanca, el rendimiento es muy aceptable y el consumo el esperado, 5,8 litros de media si nos lo tomamos con calma, y hasta 8,1 si practicamos una conducción más dinámica.



▲ La pantalla táctil del salpicadero de 9 pulgadas y los asientos Advanced Comfort son las principales novedades de un interior que resulta muy práctico.



TRAIL-RATED AYUDAS OFF ROAD, CON 2 SISTEMAS DE TRACCIÓN A LAS 4 RUEDAS, SELEC-TRAC O ROCK-TRAC, Y DIFERENTES BLOQUEOS

Ambivalente

El Wrangler adopta por primera vez un motor electrificado, un híbrido enchufable que le confiere una doble personalidad. La de un ciudadano modelo 'etiqueta 0' y la de un aguerrido conquistador capaz de alcanzar las cotas más complicadas como todoterreno.



◀ Instrumentación digital y control de la carga desde las dos pantallas, con una completa información para una gestión óptima. Los diferentes mandos se encuentran dispersos, con el control de las ayudas off-road. Los ribetes en azul eléctrico caracterizan esta versión.



◀◀ La batería de 17,4 kW va ubicada bajo los asientos traseros, totalmente aislada y sellada por una estructura de aluminio y de acero por debajo.

zona por pistas rotas, que para el Wrangler eran 'pan comido' y no le ponían en dificultad alguna, a lo que pusimos un poco de picante dándole gas para que el tren trasero abriera su trayectoria en las curvas y hacer un poco de ejercicio de manos con el volante.

Mediante los tres botones a la izquierda del volante regulamos el modo de consumo: Hybrid para disponer de toda la capacidad. Electric para priorizar el funcionamiento

solo en eléctrico mientras dispongamos de carga. Y eSave para guardar el porcentaje de carga que desemos para utilizarla más tarde, o para recargar la batería en marcha hasta un 80 % desde el motor de combustión

Ya está a la venta, siempre con la carrocería Unlimited de cuatro puertas, con tres versiones de acabado: Sahara (68.900 €), Rubicon (70.800 €) y la variante 80° Anniversary (72.300 €). Es-

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	PHEV
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995
Potencia máxima/rpm	272/5.250
Par máximo/rpm	400/3000-4500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	63+145 kW
Par	53+245 Nm
Pot. máx. total	380 CV
Par máx. total	657 Nm (65 mkg)
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut., 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados
Peso (kg)	2.276
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.882/1.894/1.838
Maletero (l)	533 / 1.910
Capacidad del depósito (l)	65
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	17,4 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	6,4
Velocidad máx. (km/h)	177
Vel. máx. en eléctrico	130
Consumo mixto (l/100 km)	3,5
Emisiones CO2	79 g/km
Alcance en eléctrico (km)	44
Tiempo de recarga	2,5 h a 7,4 V
Precios desde... (euros)	68.900

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

¡Jeep cumple 80 años! Una dilatada historia desde el lanzamiento, en 1941, del legendario Willys MA/MB hasta nuestros días, regada con numerosos modelos, todos fieles a una idea: la de construir auténticos todoterreno con capacidades únicas para desenvolverse lejos del asfalto. Y dentro de su oferta, de sus diferentes iconos, un modelo es el principal referente. El Wrangler, que en su generación actual lanzada en 2017, la cuarta, introduce por primera vez un motor electrificado. Un hito en la historia del Wrangler la adopción de un motor híbrido enchufable, lo que no varía en nada su filosofía y su capacidad 'off-road'. Si bien, ahora puede presumir de ciudadano ejemplar, de ser capaz de moverse en la ciudad

sin emisiones contaminantes. Sostenible y eficiente, es capaz de circular en eléctrico con una autonomía de 44 km.

En la instrumentación cambian los indicadores, y el velocímetro analógico (ahora digital) da paso a una esfera que muestra la capacidad y la potencia de carga, con un completo ordenador de abordo para una mejor gestión de la batería.

Bajo el capó delantero el Wrangler concentra todo su sistema de propulsión. El motor de combustión interna de gasolina I-4 turboalimentado de 2.0 litros que genera 272 CV se combina con dos eléctricos. Uno conectado al motor de combustión interna que, además de trabajar en sinergia con éste, también puede actuar como generador y rinde 63 CV. Y un segundo mo-

PRECIO **68.900€**

EMISIONES DE CO₂: **79 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Capacidad off-road; autonomía en eléctrico real; empuje motor; personalización

DEBE MEJORAR

Pérdidas de tracción; botones y mandos dispersos en su interior; dirección lenta

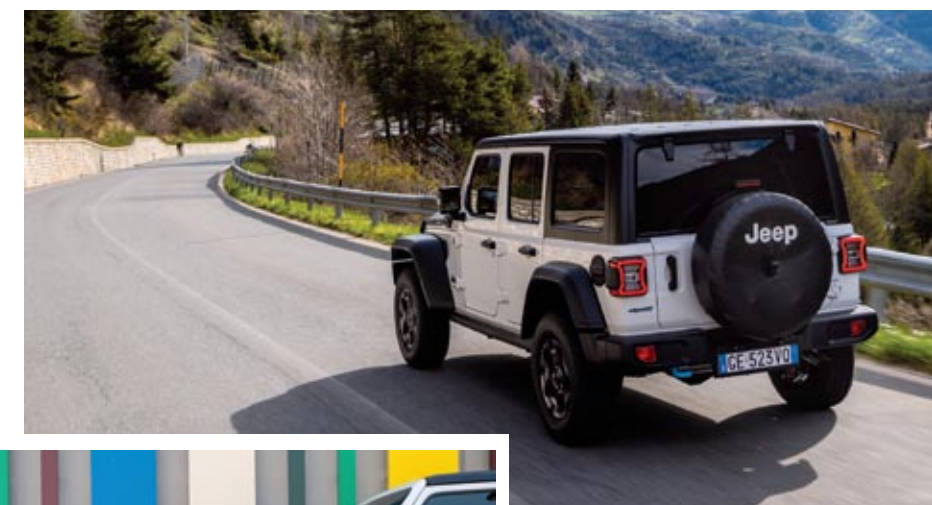
tor-generator, también en la parte delantera, integrado en el cambio automático de 8 velocidades TorqueFlite, reemplazando el convertidor de par convencional, y que rinde 145

CV, para una potencia en conjunto de 380 CV y 65 mkg de par. La batería que alimenta los propulsores eléctricos tiene una capacidad de 17,3 kWh, y se recarga en menos de 3 horas con el easyWallbox, a 7,4 kWh, que es la capacidad máxima que admite.

Mucha potencia para mover al Wrangler en carretera a un ritmo elevado, con gran capacidad de aceleración, lo que en zonas de poca adherencia pone al tren trasero en dificultades para asimilar el par si no tenemos cuidado en dosificar el gas. Con carga en la batería nos llegamos a mover en torno a los 6 l/100 km sin buscar para nada una conducción eficiente a lo largo del recorrido marcado por las carreteras de la isla de Ibiza. Dándonos una media de 12,7 l/100 km al final del recorrido.

Este también incluía una

▶▶ Es capaz de circular en eléctrico con una autonomía de 44 km (53 km en ciudad). Y con una velocidad de 130 km/h. Se puede recargar en menos de 3 horas a máxima capacidad (7,4 kWh).



tando disponible en 12 colores exteriores, que se pueden combinar con las distintas configuraciones de techo disponibles (techo blando, techo rígido, techo blando eléctrico y doble techo) Y con todos los accesorios creados por Mopar para su personalización.



HIBRIDACIÓN LA OFERTA EN TIPO DE MOTORES ES AMPLÍSIMA; LOS ELECTRIFICADOS TIENEN LOS TRES TIPOS DE HIBRIDACIÓN POSIBLES



CAMBIO MANUAL INTELIGENTE IMT

El Tucson, dependiendo de la motorización, puede estar asociado a cuatro tipos de transmisiones para buscar la mejor sintonía con cada opción. Por un lado una caja manual de 6 velocidades para las dos versiones básicas de 115 y 150 CV. Mientras que el resto de motores tienen disponible una transmisión automática 7DCT de doble embrague y las versiones híbridas más potentes la caja 6AT de convertidor de par. Pero además cuenta para los motores con hibridación ligera de la avanzada e innovadora caja manual iMT de 6 relaciones. De funcionamiento electrónico, desacopla el motor de la transmisión al desacelerar para permitir la navegación a vela, ya sea con el motor encendido al ralentí o apagando éste. Al acelerar se reinicia en la misma marcha insertada, a menos que la velocidad sea demasiado baja para impedir que se cale.



▲ Los motores de gasolina y diésel pueden disponer de hibridación ligera de 48V

A la carta

La oferta de motores y transmisiones del Nuevo Tucson cubre todo el espectro posible: diésel, gasolina y la máxima electrificación con opciones de hibridación suave, autorrecargable y enchufable. Imposible encontrar una oferta tan completa entre los SUV compactos para elegir el que mejor se adapte a nuestras necesidades.

El nuevo Tucson ofrece una amplísima oferta de motores y transmisiones para adaptarse a las exigencias de todo

tipo de conductores, la más amplia entre los SUV compactos. Está disponible con cinco motorizaciones elec-

trificadas y dos propulsores de combustión interna, con cuatro opciones de transmisión y asociados a la tracción delantera o total. Un amplio abanico de alternativas, con motores gasolina y diésel, y la gama más extensa de motores electrificados: mild-híbrido, híbrido autorrecargable e híbrido enchufable, con etiquetas C, ECO y 0.

Propulsores todos muy eficientes, sobre la base de dos motores Hyundai Smartstream: el 1.6 T-GDI de gasolina y el 1.6 CRDi, diésel. El primero adopta un sistema innovador de distribución al contar con control de válvula continuamente variable (CVVD), que supone una avanzada ayuda en el compromiso entre rendimiento y eficiencia. Regula la duración de la apertura y el cierre de la

válvula en todo momento en base a las condiciones de conducción, mejorando el rendimiento hasta en un 4%, la eficiencia de combustible en un 5% y reduciendo las emisiones hasta en un 12%.

El 1.6 T-GDI está disponible con dos escalones de potencia, 150 y 180 CV; el primero con la posibilidad de la hibridación ligera, siempre presente en la variante más potente de 180 CV, ambos con un sistema eléctrico de 48 voltios colocado en la parte delantera. Con ello logran una aceleración más inmediata y disponen

de modo inercia para aquilatar los consumos, con una cifra homologada de 6,5 l/100 km (6,7 sin hibridación) y 7,1 l/100 km respectivamente. La versión sin electrificación siempre va asociada a un cambio manual de 6 velocidades, mientras el mild hybrid de 150 CV puede montar el cambio manual iMT o el automático DCT de doble embrague de 7 relaciones, que es de serie en la versión de 180 CV.

El 1.6 CRDi para quien siga confiando en los motores diésel para hacer kilómetros con un consumo mínimo, lim-

pios y con muy bajas emisiones de NOx. Está disponible en dos escalones de potencia, con 115 y 136 CV. Este segundo con hibridación ligera de 48V y con cambio manual iMT o 7DCT.

El motor Smartstream 1.6 T-GDI, en la versión híbrida autorrecargable, con etiqueta ECO, se combina con un motor eléctrico de 44,2 kW alimentado por una batería de polímero de iones de litio de 1,49 kWh. Un motor potente y muy eficiente; con 230 CV está disponible con cambio automático (6AT) de conver-

tidor de par, con tracción delantera o total.

La motorización más potente y, a la vez sostenible, es la de la variante PHEV, que con un rendimiento de 265 CV homologa un consumo de solo 1,4 l/100 km, con un alto rango de funcionamiento en eléctrico, ya que es capaz de alcanzar los 62 km. Esta versión híbrida enchufable, junto al motor 1.6 T-GDI monta un propulsor eléctrico de 81 CV alimentado por una batería de 13,8 kWh y asociado al cambio automático 6AT y siempre con tracción total.

CUATRO TIPOS DE TRANSMISIONES

Desde la manual sencilla, pasando por la opción iMT. En automático, de doble embrague y de convertidor de par, buscando la que mejor se adapte a cada propulsor disponible.



HIBRIDACIÓN MÁXIMA

La gama de motores del nuevo Tucson está electrificada al máximo: opción ligera de 48V con diésel y gasolina; híbrido autorrecargable e híbrido enchufable.

Salen las cuentas

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

Estamos lejos todavía del éxito que este tipo de carrocerías cosecha en otros mercados europeos, pero poco a poco van calando por diversos factores. Son más prácticas debido a su mayor capacidad de maletero, cada vez resultan más atractivas estéticamente, no hay diferencias dinámicas con respecto a las berlinas con las que comparten plataformas... Y en el caso que nos

Su tecnología plug-in ofrece un coste de uso diario muy económico gracias a los 47 kilómetros de autonomía eléctrica que brinda su sistema. No es su único atractivo. También presume de un tacto general muy agradable, buena dinámica y un interior amplio y práctico.

ocupa, presume de la tecnología híbrida enchufable que no se contempla en el Ceed hatchback.

Todavía no es muy nume-

rosa esta combinación en el segmento compacto generalista. De hecho, nuestro protagonista es el modelo más accesible en precio, resulta al-

go menor en tamaño y ofrece una potencia combinada más modesta que el resto, con 141 CV. Y dicho esto es una opción muy recomendable en su conjunto.

Y es que el Ceed Tourer Híbrido PHEV es un modelo que convence por su agradable tacto general, eficiencia y tecnología. Como suele ocurrir en este tipo de vehículos plug-in, la economía de uso resulta de risa si aprovechamos lo que nos ofrece.

En nuestro recorrido habi-

tual, con 20 kilómetros circulando en tráfico urbano y el resto por carretera y autovía –el trayecto que realizan miles de conductores a diario– nuestra unidad registró una autonomía exclusivamente eléctrica de 47 kilómetros, curiosamente los que homologa la marca para el acabado superior eMotion (50 en el acceso eDrive).

Hay que destacar que el rendimiento de los 61 CV del motor eléctrico son suficientes para moverse con cierta solvencia, e incluso puede rodar hasta 120 km/h sin el aporte del bloque térmico. Eso sí, si pisamos el acelerador con energía, el propul-

PRECIO **37.875 €**

EMISIONES DE CO ₂ : 33 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
PRECIO	*****	

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+ Tacto general muy agradable. Dotación muy completa. Autonomía eléctrica. Dinámica. Maletero.</p>	<p>- Visibilidad fronto-lateral limitada. Plaza central. Volumen del maletero respecto a las versiones térmicas.</p>

LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Es la opción más asequible en el segmento familiar compacto con tecnología PHEV. Y eso que el acabado superior eMotion dispara un tanto la factura. Es muy económico si sacamos el máximo partido a su sistema plug-in, es práctico, amplio, dinámico, ofrece un tacto general muy agradable y está bien equipado.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.580
Alimentación	Inyección directa
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	44,5 kW (60,5 CV)
Par máximo/rpm	17,3 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	47 kilómetros
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Polímeros de litio - 8,9 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	141 CV / 27,0 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,4
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Marca	225/45 R17 - Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.614
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.605 / 1.800 / 1.465
Capacidad maletero - depósito (l)	437 / 1.506
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	171 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,8 (10,8)
Recorriendo (metros)	163
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,0
1.000 m desde 40 km/h en D	29,0
De 80 a 120 km/h en D	7,0
Recorriendo (metros)	199
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
FRENOS (en metros)	199
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,4/36,3/51,8
CONSUMOS (batería descargada)	
EN CIUDAD	l/100 km
A 25 km/h de promedio	5,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,3
En conducción dinámica	8,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,3
A 140 km/h de cruceo	7,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	649
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Consumo mixto	N.D.
Consumo eléctrico	12,5 kWh
Consumo ponderado	1,5





▲▲ El maletero ofrece 437 litros y debajo presenta huecos para el cable o el estor cubre-equipajes. El portón es eléctrico con función manos libres de serie.



DINÁMICA
CONFORTABLE Y ÁGIL
A LA VEZ, ES UN GRAN
RODADOR QUE OFRECE
UN TACTO GENERAL MUY
AGRADABLE AL VOLANTE.
INTERIOR
AMPLIO, VISTOSO Y BIEN
REMATADO, NUESTRA
UNIDAD CONTEMPLA
UNA PRESENTACIÓN
TOTALMENTE DIGITAL MUY
ATRACTIVA.



▲▼ Con el acabado eMotion el cuadro digital de 12,3 pulgadas y la pantalla táctil de 10,25 son de serie. La información sobre el sistema híbrido enchufable es muy completa.



◀ En una toma de 3,7 kW, en apenas 2 horas y 35 minutos se puede cargar la batería de 8,9 kWh.

▲ Buena habitabilidad, aunque no es la mejor opción del segmento. La batería se ubica en parte debajo del asiento trasero y pesa 117 kilos.



▲ El cambio es automático con doble embrague de seis relaciones. El mando EV fuerza el modo eléctrico.

de gasolina de 1.6 litros atmosférico 'despierta' y pone al servicio general sus 105 CV. Trabajando ambos en conjunto ofrece los mencionados 141 CV.

Otro punto que nos gusta es su transmisión, automática con doble embrague y seis relaciones. Quizás no sea tan refinada en una conducción sosegada como un variador continuo, pero si practicamos un tipo de circulación más dinámica y prestacional resulta más agradable. Y tiene una práctica función secuencial.

La batería de polímeros de litio tiene una capacidad de 8,9 kWh y con alrededor de un 15 por ciento de carga deja de ser efectiva para im-

pulsar el vehículo en modo eléctrico, aunque forcemos la opción EV. En ese momento el sistema comienza a funcionar automáticamente de manera híbrida.

La batería se carga en un enchufe doméstico de 220V y 2,1 kW en 4 horas y 20 minutos. También lo hicimos a 7 kW, pero el cargador embarcado limitó a 3,5 kW la operación, que se completó en 2 horas y 35 minutos. Y se puede programar de manera remota para poder utilizar las tarifas eléctricas más ventajosas de madrugada.

En eléctrico puro tendremos un gasto de apenas 2,4 euros cada 100 kilómetros. Con la batería 'temblando' el



▲ Su dinámica es muy estable y cuando se le fuerza el tren trasero desliza ligeramente. En modo eléctrico recorrimos 47 kilómetros.

consumo ya no es tan amable, aunque es complicado superar los 6,0 litros de media. Se puede variar ligeramen-

te su personalidad con los perfiles ECO y Sport que nos brinda el asistente de conducción. No son cambios radica-

les, pero sí que son evidentes a nivel del cambio, dirección y acelerador. Otro aspecto que nos ha

convencido plenamente es su dinámica y rendimiento. Confortable en calma, en nuestro circuito de pruebas ha firma-

SUS RIVALES



RENAULT MÉGANE SPORT TOURER E-TECH PHEV AT
 Amplio y confortable en marcha, saca gran partido al sistema eléctrico y su cambio multimodo es muy avanzado. El consumo ponderado es de 1,3 litros.

Precio	36.688 €
Potencia	160 cv
Autonomía EV	46 km
Maletero	389 l



SEAT LEÓN SPORTSTOURER 1.4 e-HYBRID DSG
 Su tecnología plug-in no le impide ser el modelo más prestacional y dinámico del segmento. Buena habitabilidad y maletero, y el consumo ponderado es de 1,1 litros.

Precio	35.760 €
Potencia	204 cv
Autonomía EV	64 km
Maletero	470 l



SKODA OCTAVIA COMBI 1.4 TSI IV PHEV DSG
 Es algo más grande, con 4,69 metros, por eso ofrece más espacio interior y el mayor maletero. Comparte la tecnología PHEV con el Seat León Sportstourer.

Precio	37.120 €
Potencia	204 cv
Autonomía EV	60 km
Maletero	490 l

do unas prestaciones mejores que rivales directo más potentes.... Y si a eso añadimos un chasis muy eficaz y unas maneras muy estables y ágiles a la vez, incluido un leve deslizamiento de la zaga que ayuda a colocar el vehículo en curva, como comprobamos en nuestro circuito de handling, lo cierto es que el Ceed Tourer PHEV convence en todos los frentes.

También en el práctico. Nuestra unidad, que presume del acabado superior eMotion, tiene una presentación completamente digital, ofrece una habitabilidad muy aseada en las plazas traseras y se remata con un maletero que brinda 437 litros. Sufre

una considerable merma de 188 litros respecto a las variantes térmicas, pero resulta muy aprovechable.

Donde no hay apenas limitaciones es en su dotación, generosa y avanzada en asistentes de conducción, seguridad y multimedia. Contempla mantenimiento de carril, advertencia de colisión frontal, control del ángulo muerto, reconocimiento de señales, luces de carretera inteligentes, alerta de fatiga del conductor, asistente de arranque en rampa, cámara trasera, climatizador bizona... así como los nuevos servicios UVO Connect con navegador y conectividad TomTom. Y todo con 7 años de garantía.

Mezclar es bueno



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Cada vez que probamos un híbrido enchufable, el momento 'bajón' llega al alzar el portón y comprobar la pérdida de maletero que implica la electrificación. Y es que no se puede tener todo... ¿O sí? Porque Peugeot logra la cuadratura del círculo con su 508 Hybrid 225, un etiqueta 0 que es tan práctico como el resto de versiones.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Reconocemos que el precio puede echar atrás a más de uno porque rebasa la barrera psicológica de los 50.000 euros, pero la realidad es más amable, pues nuestro protagonista, con acabado GT, sale ahora por 47.750 euros reales, y por 44.750 si bajamos al nivel Allure, ya bien equipado. Es dinero, por supuesto,

A Peugeot le funcionan las mezclas, pues ha combinado familiar con deportivo en el 508 SW 'shooting brake', y ha ligado el 1.6 PureTech de gasolina a un motor eléctrico para crear este híbrido enchufable de 225 CV con etiqueta 0. Practicidad, buen rendimiento... un gran coche.

pero a cambio nos llevamos un familiar del segmento D -4,78 metros de largo y maletero de 530 litros- con 225

CV de potencia y etiqueta 0, y que homologa una autonomía eléctrica de 49 kilómetros. Y aunque ahora el prota-

gonismo mediático se lo lleve la versión PSE -360 CV, tracción total y chasis más deportivo-, el 508 PHEV más lógico sigue siendo el aquí probado, que es suficientemente rápido y suficientemente dinámico -si cambiamos la palabra 'suficientemente' por 'muy' seremos más justos-, y encima es más eficiente y asequible.

Y los ingredientes son parecidos. Prescinde del motor eléctrico trasero -por eso este

508 SW Hybrid 225 se conforma con tracción delantera-, pero el PureTech de gasolina es el mismo -con 180 CV, 20 menos que en la versión PSE- y el motor eléctrico delantero es idéntico: 80 kW. Y comparan también la batería, de 11,8 kWh de capacidad total -según nuestros cálculos, la capacidad útil ronda los 9 kWh-.

Cuestiones estéticas a un lado, de las dos carrocerías del 508 la que más nos gusta con diferencia es esta, pues ofrece una altura muy superior en las plazas traseras por la forma de su techo. Y los 530 litros de maletero del resto de versiones del 508 SW se mantienen aquí del primero al último, lo cual merece una felicitación pare el equipo de diseño, pues en los híbridos enchufables se



suele perder volumen de carga. En cuanto al interior, notable amplitud salvo por un espacio para las piernas algo justo en la segunda fila, y muy buena calidad general, pues se nota el esfuerzo de la firma francesa por agradar e innovar. El puesto de conducción i-Cockpit es bastante particular, pero se adapta bien a tallas normales, propone unos

▲ De serie admite recargas a 3,7 kW -unas cuatro horas-, pero por 300 euros podemos pedir el cargador a bordo de 7,4 kW, que reduce el tiempo a la mitad: menos de dos horas.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 PURETECH
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	181 CV / 6.000
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 3.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	80 kW (109 CV)
Par máximo/rpm	32,7 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	49 kilómetros (WLTP)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	iones de litio - 11,8 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	224 CV / 36,7 mkg

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent.304 mm/ Discos 268 mm

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

RUEDAS	
Neumáticos - Marca	235/45 R18 - Michelin

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.820
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.778 / 1.859 / 1.420
Capacidad maletero - depósito (l)	530 / 1.780 - 43

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	240 KM/H

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,7 (8,2)
Recorriendo (metros)	119

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,4
1.000 m desde 40 km/h en D	25,1

De 80 a 120 km/h en D	4,4
Recorriendo (metros)	124
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 22,6 km/h de promedio	5,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,8
En conducción dinámica	7,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,7
A 140 km/h de cruceo	6,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,5

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	781
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	N.d. / N.d.
Ciclo mixto (NEDC)	1,6
Ciclo mixto (WLTP)	1,5

PRECIO	51.050 €	NUESTRA VALORACIÓN														
EMISIONES DE CO₂: 34 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA														
	<table border="1"> <tr> <td>COMPORTAMIENTO</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>ACABADO</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>PRESTACIONES</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>CONFORT</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>SEGURIDAD</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>CONSUMO</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>PRECIO</td> <td>*****</td> </tr> </table>	COMPORTAMIENTO	*****	ACABADO	*****	PRESTACIONES	*****	CONFORT	*****	SEGURIDAD	*****	CONSUMO	*****	PRECIO	*****	DEBE MEJORAR
COMPORTAMIENTO	*****															
ACABADO	*****															
PRESTACIONES	*****															
CONFORT	*****															
SEGURIDAD	*****															
CONSUMO	*****															
PRECIO	*****															
	<table border="1"> <tr> <td>+</td> <td>Etiqueta 0. Prestaciones. Agrado de uso. Gestión de los programas. Función e-Save. Practicidad y maletero. Equipamiento.</td> </tr> </table>	+	Etiqueta 0. Prestaciones. Agrado de uso. Gestión de los programas. Función e-Save. Practicidad y maletero. Equipamiento.	<table border="1"> <tr> <td>-</td> <td>Precio elevado, incluso con descuento. Peso. Menos autonomía eléctrica de la anunciada. Espacio justo para piernas en fila trasera.</td> </tr> </table>	-	Precio elevado, incluso con descuento. Peso. Menos autonomía eléctrica de la anunciada. Espacio justo para piernas en fila trasera.										
+	Etiqueta 0. Prestaciones. Agrado de uso. Gestión de los programas. Función e-Save. Practicidad y maletero. Equipamiento.															
-	Precio elevado, incluso con descuento. Peso. Menos autonomía eléctrica de la anunciada. Espacio justo para piernas en fila trasera.															





▲▲ Maletero de 530 litros, el mismo volumen que en el resto de los 508 SW. Y bajo el suelo de carga hay un práctico hueco para guardar los cables.



▲ Faros Full LED de serie. Y en opción, por 1.000 euros, hasta un asistente de visión nocturna.



ALTAS PRESTACIONES
HOMOLOGA 240 KM/H
DE VELOCIDAD PUNTA Y 8,2
SEGUNDOS PARA PASAR DE
0 A 100 KM/H... AUNQUE LE
HEMOS MEDIDO 7,7 REALES
CUATRO PROGRAMAS
EL CONDUCTOR PUEDE
ELEGIR ENTRE ELECTRIC
-ACTIVO POR DEFECTO-,
HYBRID, CONFORT Y
SPORT. Y LA FUNCIÓN
E-SAVE PERMITE GUARDAR
BATERÍA O RECARGARLA



▲▼ El cuadro digital permite elegir entre varios diseños, e incluso muestra el mapa –el navegador es de serie–. Y la pantalla central táctil de 10 pulgadas ofrece estadísticas específicas, como el consumo de gasolina y electricidad, la reserva de batería...



◀▲ El cambio automático e-EAT8 es el EAT8, pero adaptado a su personalidad híbrida y eléctrica. Por ejemplo, tiene un modo B que incrementa la retención.



▲▲ Hay levas en el volante, y entre los botones de la consola, uno para gestionar todo lo eléctrico.

asientos muy cómodos, pone a mano la pantalla táctil de 10 pulgadas –los botones que hay en su base recuerdan los de un piano, y a veces no se ven bien– y sitúa muy arriba –ideal para no desviar la vista de la carretera– la instrumentación digital configurable.

Y nos parece muy intuitiva la gestión del sistema híbrido, pues aunque el coche arranca por defecto en modo Electric –si hay carga en la batería, claro está–, mediante un mando en la consola podemos pasar a Hybrid –el sistema decide qué motor o motores usar, primando la eficiencia–, a Confort –lo mismo pero con un tarado más suave de la amortiguación pilotada–

o a Sport –da prioridad a las prestaciones, de manera que el PureTech cobra mayor protagonismo–. Lógicamente, si circulamos en Electric y superamos los 135 km/h el coche pasa a Hybrid –es casi inapreciable, sin la 'obstinada' resistencia a ganar velocidad que sí hay en los PHEV comparables del grupo Volkswagen–; aunque también haríamos una sugerencia a Peugeot: que si el sistema pasa de Electric a Hybrid por un fuerte acelerón puntual –al incorporarnos con agilidad a una rotonda o una autovía, por ejemplo–, el coche recupere automáticamente el modo Electric al cabo de unos segundos.

En cuanto a la función e-



▲ El acabado GT implica neumáticos 235/45 R18, pero si priorizamos la eficiencia, mejor optar por la versión Allure, que calza unos 215/55 R17.

Save, que gestionamos desde la pantalla central, permite guardar carga de la batería para hacer 10 ó 20 kilómetros en modo eléctrico, o incluso

podemos seleccionar el nivel Max para que guarde la totalidad de la carga. Y si la carga en ese momento es inferior a la solicitada, recarga la bate-

ría en marcha hasta alcanzar el nivel pedido. Fácil y útil.

Con la teoría aprendida, iniciamos la marcha y compro-

bamos que el 508 SW Hybrid 225 es agradable y realmente rápido; y podemos usarlo con sencillez como vehículo eléc-

trico, pues en esa faceta su 109 CV dan de sí para moverse al ritmo del tráfico y el PureTech no entra en acción jamás, salvo que sea necesario.

Y si aprovechamos todo el potencial, vemos que ni siquiera un peso elevado –1.820 kilos– lastra sus reacciones, pues si ya los 8,2 segundos anunciados para alcanzar 100 km/h están bien, qué decir de los 7,7 medidos. O de los 4,4 segundos en que recupera de 80 a 120 km/h, sinónimo de adelantamientos fulgurantes. En proporción, los datos sobre eficiencia son menos excitantes, pues anuncia 49 kilómetros de alcance eléctrico y le hemos medido 38. Quizás con la versión Allure, que monta

gomas más estrechas y homologa 52 kilómetros sin emisiones, nuestro test habría ido mejor. Un test, por cierto, donde el coche gastó 5,5 l/100 km en una ruta mixta de 100 kilómetros que afrontamos con la batería a tope –por tanto, a la gasolina debemos sumar el coste de la electricidad–. Y un dato clave: cuando la batería se agota, el consumo sí es moderado, pues en autovía, a 120 km/h, le medimos 7,0 l/100 km, que es poco para un familiar tan grande y de gasolina.

La guinda es un comportamiento intachable por frenada –52,4 metros a 120 km/h– o equilibrio entre estabilidad y confort, aunque la dirección debería ser algo más directa.

SUS RIVALES



SKODA OCTAVIA COMBI RS 1.4 TSI IV PHEV DSG 245 CV
 Aunque es un poco más pequeño por fuera, rivaliza con ellos por amplitud. E incluso en su versión deportiva RS, con 245 CV, es el más barato: 38.820 euros anuncia ahora.

Precio	41.240 €
Maletero	490 litros
Consumo	1,2 l/100km
0 a 100 km/h	7,3 seg.



SKODA SUPERB COMBI 1.4 TSI IV DSG STYLE 218 CV
 Mientras que el Octavia da a elegir entre versiones IV de 204 y 245 CV, el Superb ofrece solo la variante de 218 CV. Su interior es enorme, sobre todo la fila trasera, y el precio es bajo.

Precio	43.650 €
Maletero	510 litros
Consumo	1,1 l/100km
0 a 100 km/h	7,7 seg.



VOLKSWAGEN PASSAT VARIANT GTE 1.4 TSI 218 CV
 Es el más comparable al 508 Hybrid 225 GT, incluso por precio, que Volkswagen baja ahora a 45.055 euros. Maletero más justo y prestaciones algo peores. Gran calidad.

Precio	51.165 €
Maletero	483 litros
Consumo	1,2 l/100km
0 a 100 km/h	7,6 seg.

Familiar polivalente

Este modelo se viste con un aparente traje deportivo gracias al acabado R.S. Line, pero su mayor virtud es la eficiencia de su sistema plug-in, su confort de marcha, buenas maneras dinámicas y una dotación tecnológica muy avanzada en su equipamiento.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Una atractiva elección si buscamos espacio, confort de marcha, una buena dinámica y un coste de uso casi de risa si nos movemos en torno a los 50 kilómetros diarios gracias a la autonomía eléctrica que nos brinda su tecnología PHEV. El cambio multimodo contribuye a su refinado funcionamiento.

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

La experiencia de Renault en vehículos eléctricos y su avanzada aplicación en el mundo de la Fórmula 1 ha hecho posible una rápida adaptación a modelos como el Mégane Sport Tourer E-TECH, un híbrido enchufable que combina lo mejor de dos mundos.

Dos aspectos marcan la per-

sonalidad de este práctico y eficiente modelo familiar. Por un lado es de los vehículos con esta tecnología que mayor provecho saca al aporte eléctrico. Y por otro, y relacionado en cierto modo, monta una avanzada caja automática multimodo que prescinde de embrague y sincronizadores.

De hecho es el modelo de los cuatro analizados en este número de la revista que me-

nos potencia ofrece con el motor térmico: 91 CV. Y también es 'original' al montar dos propulsores eléctricos, uno principal de 67 CV y otro 'auxiliar' de 34. Siempre inicia la marcha en modo eléctrico y el motor más modesto es el encargado de arrancar el térmico y de igualar el giro del cigüeñal con el eléctrico más potente. La potencia total es de 160 CV.

Todo esto se traduce en

una suavidad de marcha excelente, superior a la media. El cambio multimodo contempla hasta 15 combinaciones diferentes asociadas a los tres motores, y hasta presenta una función Brake 'B' que multiplica 2,5 veces la intensidad de la frenada regenerativa.

La batería de iones de litio tiene 9,8 kWh de capacidad bruta y homologa 46 kilómetros de autonomía exclusiva-

mente eléctrica. por eso logra la etiqueta 0 emisiones. Nosotros, en nuestro recorrido habitual (20 kilómetros en ciudad y el resto por autovía) fuimos capaces de recorrer dos kilómetros menos, con un consumo medio de 14,5 kWh.

Como ocurre con muchos de los modelos plug-in, el coste de uso diario se mueve en torno a los 2,3-3,0 euros cada 100 kilómetros, muy asumible de realizar si nos movemos en ese kilometraje habitualmente, ya que no será necesario hacer funcionar el bloque térmico.

La batería se carga en un enchufe doméstico de 220V y 2,4 kW en 5 horas y 30 minutos. El cargador embarcado del vehículo limita a 3,5 kW la

operación de carga, reduciéndose hasta las 3 horas el tiempo para completar la acción. Cuando lo hacemos el ordenador marca 49 kilómetros de autonomía eléctrica.

Ya hemos comentado que su rodar es suave y muy refinado. El conductor puede elegir entre varios modos de actuación, pero nunca sobre el cambio, que actúa internamente para ofrecer lo mejor en cada momento. No contempla una función secuencial que sí ofrecen otros rivales.

A través del asistente Multi-Sense podemos activar los modos Pure, que fuerza el funcionamiento exclusivamente eléctrico; Sport, enfocado al máximo rendimiento; y My Sense, que busca el equi-

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección indirecta multipunto
Potencia máxima/rpm	91 CV / 5.600
Par máximo/rpm	14,7 mkg / -
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	49 kW (67 CV) + 25 kW (34 CV)
Par máximo/rpm	205 Nm + 50 Nm
Autonomía máx. modo eléctrico	46 kilómetros (54 en ciudad)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 9,8 kWh (7,5 útiles)
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	160 CV / n.d.

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática, 15 combinaciones

DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasero: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos - Marca	225/40 R18 - Continental

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.678
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.626 / 1.814 / 1.448
Capacidad maletero - depósito (l)	389 / 47

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	183 KM/H
-------------------------	----------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,8 (9,8)
Recorriendo (metros)	153

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	28,7
De 80 a 120 km/h en D	6,1
Recorriendo (metros)	171
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,9/40,4/54,9

CONSUMOS (batería descargada)

EN CIUDAD	l/100 km
A 24 km/h de promedio	5,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,4
En conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,6
A 140 km/h de cruceo	7,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	783
CONSUMOS OFICIALES	
Consumo medio	5,6
Consumo eléctrico	N.D.
Consumo ponderado	1,3



PRECIO	39.940 €	NUESTRA VALORACIÓN		
<p>EMISIONES DE CO₂: 29 G/KM</p>	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****	<p>Confort y refinamiento en marcha. Habitáculo amplio. Maletero. Cambio multimodo. Etiqueta 0 emisiones.</p>	<p>Maletero frente a versiones térmicas. Funcionamiento del cambio en conducción dinámica y sin función secuencial.</p>
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****			
PRECIO	*****			



▲▲ El maletero ofrece 389 litros y debajo presenta huecos para dejar algunos objetos. El respaldo se abate desde unos tiradores laterales.



DINÁMICA
IMAGEN MUY DEPORTIVA CON EL ACABADO R.S. LINE Y PERFECTO EQUILIBRIO ENTRE CONFORT Y AGILIDAD
INTERIOR
BUENA ERGONOMÍA, PRESENTACIÓN TOTALMENTE DIGITAL Y UNA PANTALLA EN EL SALPICADERO VERTICAL TIPO 'TABLET'

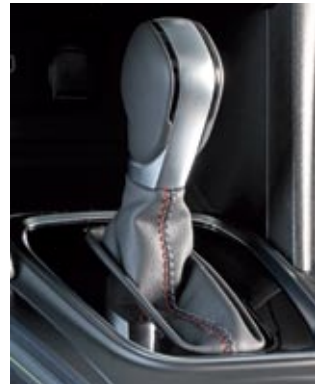


▲▼ La información está totalmente digitalizada y es muy completa para conocer en todo momento el estado del sistema híbrido enchufable.



◀▲ El portón es generoso, pero no es eléctrico. En apenas 3 horas se puede cargar la batería.

▲▶ El espacio para las piernas detrás es bastante generoso. Las butacas delanteras son muy deportivas con el acabado R.S. Line de nuestra unidad.



▲ El cambio multimodo carece de embrague. Ofrece 15 combinaciones diferentes.

libro del funcionamiento híbrido. Además cuenta con una función e-Save que permite reservar (e incluso recargar en marcha) el nivel de la batería.

El Mégane Sport Tourer E-TECH engancha por su refinamiento y confort de marcha. El cambio multimodo actúa como un sofisticado variador que apenas transmite sobresaltos en su funcionamiento.

El mayor inconveniente viene cuando tenemos intención de pasar un buen rato y protagonizamos una conducción más dinámica. En ese momento ya no se muestra tan agradable, sobre todo si la batería está bajo mínimos. El motivo es que el incremento de la ve-

locidad y la sonoridad van un tanto desacomodados...

Sus prestaciones son muy aceptables, aunque su extraordinaria progresividad no lo transmite al interior. Una vez que comprobamos los datos del correvit salimos de dudas y están dentro de lo esperado.

Y como suele ser habitual en este tipo de vehículos, cuando la batería se agota funciona automáticamente en modo híbrido. Si activamos el modo e-Save el consumo se nos dispara un tanto (hasta 6,9 litros circulando en autopista).

El acabado RS Line de nuestra unidad se rodea de una imagen más deportiva, pero no repercute en beneficios extra a nivel de chasis o amorti-



▲ La autonomía eléctrica durante la prueba fue de 44 kilómetros en un recorrido mixto y puede circular hasta los 135 km/h en modo EV.

guación. De hecho neutraliza de una manera tirando a suave las irregularidades del asfalto y la dirección también apues-

ta más por el confort que por una acción directa (2,8 vueltas de volante entre topes). Frena bien y su dinámica busca ese

equilibrio entre deportividad y bienestar que Renault imprime a sus vehículos. Y si nos pasamos de la raya la electrónica

entra en acción de inmediato (deja menos margen para 'jugar' que otros rivales).

El interior está totalmente

digitalizado, con una pantalla táctil en el salpicadero en formato vertical de 9,3 pulgadas. Los guiños deportivos son evidentes también dentro, sobre todo por las espectaculares butacas delanteras que sujetan de maravilla.

La batería (pesa 105 kilos) se ubica debajo del asiento trasero y no interfiere en el espacio para las piernas. El maletero sí que ve reducida su capacidad hasta los 389 litros (130 menos que el resto de versiones térmicas).

La asistencia a la conducción está garantizada bajo el paraguas EASY DRIVE, con elementos como un control de velocidad adaptativo, asistente de conducción en auto-

pista con función de atascos, luces de carretera inteligentes, aparcamiento asistido, cámara 360°, Head-up display... También la oferta multimedia es muy generosa.

¿Y el precio? Esta tecnología tiene un sobrecoste de 6.000 euros respecto al TCE EDC de 160 CV R.S. Line. Sin embargo, si nos beneficiamos de todos los requisitos y ayudas del Plan Moves III, la tarifa final se quedaría en apenas 30.810 euros con el mismo acabado, es decir, apenas 1.500 euros más. Y esto explica en parte el gran auge de este tipo de vehículos plug-in, donde Renault ofrece ya un amplio abanico de posibilidades.

► SUS RIVALES



KIA CEED TOURER HÍBRIDO PHEV

Es el menos potente y su precio es el más atractivo. Ofrece un tacto general muy agradable, se remata con rigor y está muy bien equipado.

Precio	34.975 €
Potencia	141 cv
Autonomía EV	47 km
Maletero	437 l



SEAT LEÓN SPORTSTOURER 1.4 e-HYBRID DSG

Dinámicamente está un paso por encima que el resto y presume de homologar más autonomía eléctrica que el resto. Buena habitabilidad y maletero.

Precio	35.760 €
Potencia	204 cv
Autonomía EV	64 km
Maletero	470 l



SKODA OCTAVIA COMBI 1.4 TSI IV PHEV DSG

Ofrece la mejor habitabilidad y maletero de su clase. Es el más práctico de cara a la familia y ofrece una autonomía EV y un rendimiento notables.

Precio	37.120 €
Potencia	204 cv
Autonomía EV	60 km
Maletero	490 l

A muchas bandas

El León Sportstourer e-Hybrid puede hacer todo lo que esperamos de un buen familiar porque es amplísimo y conserva un maletero muy razonable. Pero, además, presume de deportividad y altas prestaciones en su faceta dinámica, y tiene una vertiente ecológica al admitir mucho uso eléctrico.

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

Solemos decir que un vehículo es mejor cuantos más problemas resuelva a su dueño y más posibles aplicaciones tenga; y si seguimos esa máxima, nuestro protagonista es un coche realmente ejemplar, pues cubre múltiples usos 'de los de verdad'. Es decir, no sirve para hacer excursiones por campo porque no es un SUV... ¿pero quién las hace habitualmente? En cambio, se enfrentará sin problemas a la gran ciudad con su etiqueta 0 y su batería de 13 kWh –la capacidad útil está en tono a 10–

con la que rondaremos los 50 kilómetros reales de alcance eléctrico –el único 'pero' puede estar en sus 4,64 metros de largo, que dificultarán algo el estacionamiento en línea en zonas céntricas–; mientras que en los fines de semana o en vacaciones dispondremos de un infatigable ruterero donde acomodar a la familia –impresionante el hueco para las piernas en la segunda fila– y a su equipaje, por más que la electrificación de la mecánica haya menguado 150 litros el volumen del maletero, que pasa de 620 a 470 litros con las cinco plazas en uso. Pero sus formas regulares y el respaldo

abatible por secciones asimétricas –tumbándolo por completo dispondremos de 1.450 litros hasta el techo– garantizan la versatilidad.

Y se nos ocurre un tercer uso en el que el León Sportstourer e-Hybrid de acabado deportivo FR –también lo hay en nivel Xcellence– brilla: el disfrute al volante. De acuerdo, es un coche ecológico y un familiar, pero tiene un lado dinámico que acaba tomando más gratos los traslados de un punto A a un punto B. Sobre todo si nos gusta conducir. Y más que sus 204 CV totales o su cambio DSG –aquí de seis marchas– con programa de-

portivo S y posibilidad de uso secuencial mediante levas, lo que inyecta dinamismo es la puesta a punto general. En Martorell son maestros a la hora de lograr un 'set up' que anime la conducción, y sin necesidad de llegar a los extremos de los modelos de Cupra –que también contempla el León e-Hybrid, aunque en ese caso en versiones de 204 y 245 CV–, sí disfrutamos de un tacto general bastante 'alegre'.

La dirección progresiva con solo 2,1 vueltas entre topes ya es un puntazo –tanto callejeando por un casco antiguo como afrontando un puerto de montaña retorcido–, y los

frenos se muestran a la altura de lo que exige un conjunto con más de 200 'jacos' y 1.658 kilos: 52,2 metros desde 120 km/h a 0. Además, la suspensión es firme y goza de serie de la amortiguación regulable DCC, que se reajusta según el modo de conducción elegido –Eco, Confort, Normal y Sport–, e incluso podemos regular manualmente a través de un quinto modo, el Individual, con el que escogeremos –nos parece excesivo, pero a caballo regalado...– entre 15 grados de dureza. Y también nos

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Me gustan los híbridos enchufables. Y tras probar un coche como el León e-Hybrid, más. Porque, por un lado, tenemos un vehículo 'normal' con el que viajar con la familia y toda su impedimenta. Pero, a la vez, disfrutamos de un eléctrico que anuncia 64 kilómetros –unos 50 reales– sin emisiones. Y ojo, con 204 CV.

PRECIO **36.400 €**

EMISIONES DE CO₂:
26 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Etiqueta 0. Precio versión FR. Carrocería amplia y funcional. Maletero. Equipamiento. Prestaciones y consumo. Calidad. Confort y comportamiento.

DEBE MEJORAR

- Pérdida de maletero frente a otros León Sportstourer. Depósito algo justo. Mandos sin iluminar en la consola. Pantalla centraliza muchas funciones.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.4 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.395
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.550-3.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	85 kW (115 CV)
Par máximo/rpm	33,7 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	64 kilómetros (WLTP)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	iones de litio - 13,0 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	204 CV / 35,7 mkg

TRANSMISIÓN

Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática DSG, 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 312 mm / Discos 272 mm

SUSPENSIÓN

Delantero: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores adaptativos (sistema DCC) y barra estabilizadora

Trasero: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores adaptativos (sistema DCC) y barra estabilizadora

RUEDAS

Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7,5x17"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.658
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.642/1.799/1.456
Capacidad maletero - depósito (l)	470 / 1.450 - 40

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	220 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,7
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,8 (7,7)
Recorriendo (metros)	116
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,3
1.000 m desde 40 km/h en D	25,9
De 80 a 120 km/h en D	4,5
Recorriendo (metros)	126
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	5,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	3,2
En conducción dinámica	8,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	4,1
A 140 km/h de cruceo	5,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	952
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	N.d. / N.d.
Ciclo mixto (NEDC)	1,4
Ciclo mixto (WLTP)	1,1





AUTONOMÍA SIN HUMOS HOMOLOGA 64 KILÓMETROS DE ALCANCE EN MODO ELÉCTRICO, AUNQUE NOSOTROS LE MEDIMOS 48. EN CIUDAD CONSUME MENOS DE 20 KWH/100 KM REALES TRES ACABADOS FR, NO UNO SI LA TERMINACIÓN FR YA PRESUME DE CIERTO REFINAMIENTO Y MUCHO EQUIPAMIENTO, LOS NIVELES FR GO 'L' Y FR GO 'XL' VIENEN SIMPLEMENTE A TOPE



▲▲▲ A la izquierda y sobre estas líneas, tres vistas de la pantalla central de 10 pulgadas, que aglutina tantas funciones que exige un periodo de adaptación... y demasiado tiempo de uso. Abajo, la excelente instrumentación digital.



▲▲▲ Maletero grande, aunque los 470 litros parecerán pocos comparados con los 620 de las otras versiones. En la segunda fila el hueco para las piernas es enorme. A 3,6 kW, en tres horas y media se recarga la batería.



▲ Más que una palanca, el cambio tiene selector, pero podemos seguir cambiando de forma manual secuencial con las levas del volante. Hay programas D y S.

gustaría que los modos pudieran seleccionarse más fácilmente, pues hay que acudir a la pantalla central, por la que pasaremos sí o sí para muchas cosas y con muchos pasos. Es decir, habrá periodo de aclimatación y casi siempre tardaremos más de lo debido.

En este sentido, el diseño más digital del nuevo León tiene luces y sombras. Luces, por ejemplo, por la excelente instrumentación configurable que podemos diseñarnos prácticamente a la carta; o por los gráficos de alta calidad que tiene ese cuadro Digital Cockpit o la citada pantalla central táctil de 10 pulgadas. Sombras por el nuevo mando táctil de luces –echamos de menos

la rueda tradicional–, por la ausencia de iluminación en ciertos mandos de la consola central o por el tiempo que dedicaremos a cosas que deberían ser más intuitivas, como resetear el ordenador de viaje o escoger entre los modos de conducción e-Mode –eléctrico puro– e Hybrid –el sistema decide qué motor o motores usar en cada caso–.

Y es una lástima, pues el interior en general merece una alta calificación, con materiales de bastante calidad y mejor remate, asientos estupendos, muchos espacios para guardar cosas... Y cuando nos ponemos en marcha todo sigue irradiando agrado, como la pisada aplomada, el silencio ge-



▲ Los 225/45 R17 que monta de serie el FR son perfectos, pero nuestra unidad equipaba los 225/40 R18 opcionales, con los que gana precisión.

neral –sobre todo al circular en e-Mode, que se selecciona de partida– o ese eficazísimo comportamiento que antes

avanzábamos, ya que el León Sportstourer vira muy plano y va como por raíles. Y aunque está feo comparar, pese a que

comparte prácticamente todo con el nuevo Skoda Octavia, el León va aún más 'redondo'. Hemos dejado para el final

la mecánica, que asocia el 1.4 TSI de gasolina y sus 150 CV a un motor eléctrico con 85 kW –115 CV–, lo que da como re-

sultado una aceleración de 0 a 100 km/h en 7,76 segundos reales: ¿alguien necesita salir más deprisa del semáforo o de la barrera del peaje? Y ojo, porque alcanza 220 km/h, que es más de lo que anuncia el Cupra Formentor VZ e-Hybrid de 245 CV. Asimismo, los adelantamientos son un visto y no visto, con 4,5 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h; de manera que pocos echarán de menos un Seat León e-Hybrid de 245 CV.

Porque hay sensación de empuje hasta en e-Mode, en el que podremos movernos al ritmo del tráfico tanto por la correcta aceleración como por la velocidad punta eléctrica que alcanza: 140 km/h.

Será difícil que tirando de batería hagamos los 63,8 kilómetros homologados en ciclo WLTP, y mejor contar con los 48 que medimos nosotros. Pero eso a muchos ya les da para un día en la ciudad, escenario donde gasta 19,7 kWh/100 km reales, que a 18 céntimos por kilovatio cargado en casa –tarifa normal– son 3,55 euros cada 100 kilómetros. Además, cuando agotamos la batería –la potencia máxima de carga es de 3,6 kW– el León e-Hybrid seguirá gastando de forma racional: 6,5 l/100 km en autovía a 120 km/h. Asimismo, en el modo Hybrid podemos reservar carga de la batería para usarla más tarde, e incluso recargarla en marcha.

SUS RIVALES



CUPRA LEÓN SPORTSTOUR. 1.4 TSI E-HYBRID 204 CV

Se queda ahora en 39.600 euros pero sigue siendo mucho más de lo que cuesta el León de Seat. El Cupra tiene un acabado más premium y un tacto más deportivo.

Precio	41.500 €
Maletero	470 litros
Consumo 0 a 100 km/h	1,2 l/100 km
	7,7 seg.



MERCEDES CLA 250 E SHOOTING BRAKE 218 CV

Es más potente, y eso le da cierta ventaja en prestaciones. Y llevar la estrella en el frontal tiene su aquel... Pero es más justo por dentro... y caro. Recarga incluso a 24 kW.

Precio	46.000 €
Maletero	440 litros
Consumo 0 a 100 km/h	1,1 l/100 km
	6,9 seg.



SKODA OCTAVIA COMBI IV 1.4 TSI PHEV 204 AMBITION

Con descuento baja a 34.700 euros, muy poco más que el Seat León. Y conserva más maletero. Mecánicamente es idéntico al español, pero el checo prima el confort.

Precio	37.120 €
Maletero	490 litros
Consumo 0 a 100 km/h	1,1 l/100 km
	7,8 seg.



Cargado de razones

El nuevo Peugeot 308 ya está disponible para pedidos con alternativas mecánicas y tecnológicas para todas las necesidades, coronadas por unas variantes híbridas enchufables que combinan rendimiento, eficiencia y la etiqueta 0. A la venta desde 21.000 euros.

El 308 de Peugeot ha sido un completo éxito desde que llegó al mercado en 2008, con el objetivo de cambiar la percepción de la marca francesa en una apuesta por elevar la calidad y llevar más cerca de las marcas premium. Esa tendencia se quiere mantener con el nuevo 308, un modelo que ya desde el primer vistazo, deja clara la dirección que quiere seguir, con el diseño como elemento principal y siguiendo los pasos de otros hermanos recién

temente presentados por la compañía.

Hablamos de elementos como las luces diurnas en forma de colmillo, el nombre en el centro del capó, los pilotos posteriores en forma de 'garra', etc. Todo esto, sumado a que su silueta luce más corpulenta, le dan al 308 un aspecto poderoso y atractivo, cosa que atraerá tanto a jóvenes como a mayores. En el interior también suben el listón, aunque no de manera tan radical, ya que evolu-

ciona con respecto a lo que ya hemos visto en otros modelos de la marca.

Tras el reducido volante tenemos la nueva generación del i-Cockpit de Peugeot, ese puesto de conducción tan singular en el que vemos la instrumentación por encima del volante, y no entre el aro y el centro del mismo, como estamos acostumbrados a hacer en el resto de coches. A la derecha, en el centro del salpicadero, la pantalla central de 10 pulgadas integra

el sistema de infoentretenimiento Peugeot i-Connect. Un sistema que, gracias a su función Mirroring, permite integrar hasta dos smartphones al mismo tiempo vía Bluetooth.

Por si todo esto fuera poco, Peugeot ofrece una gama de motorizaciones tan amplia que será difícil encontrar una que no se acomode a tus necesidades. Tenemos un diésel BlueHDi de 130 CV, un gasolina PureTech con 110 o 130 CV y dos híbridos



▲ Los híbridos enchufables coronan la gama con sus dos versiones.

enchufables: el Hybrid 225, que desarrolla 225 CV como su nombre bien indica, y el Hybrid 180, con la misma potencia que marca su nomenclatura. Disponen de unas autonomías eléctricas de 59 y 60 kilómetros respectivamente, se asocian ambos a una caja de cambios automática de 8 relaciones.

Todo esto es lo que ofrece el nuevo Peugeot 308 2021, un modelo que, por cierto, ya puede configurarse y reservarse a través de la web del fabricante francés, donde también tenemos disponibles los precios para España.

El nuevo 308 arranca en los 21.297 euros para el 308 Active PACK, con un motor PureTech gasolina de 110 caballos y un cambio manual de seis relaciones. El PureTech de 130 manual parte desde los 22.548 euros, mientras que si queremos el cambio automático EAT8, tendremos que irnos hasta los 24.184 €. Por otro lado tenemos el diésel BlueHDi con 130 CV, mo-

PEUGEOT 308 SW 2021: MISMO ESTILO, MÁS VERSÁTIL

Para completar la gama y darle alternativa a quienes el 5 puertas se les quede pequeño, Peugeot ofrece también esta variante SW, un familiar que luce tan atractivo como el compacto, pero con una versatilidad, un espacio y un confort interior, que lo elevan a otra categoría. La distancia entre ejes del 308 SW crece con respecto al modelo 5 puertas, pasando de 2.675 milímetros a 2.732, lo que influye de manera positiva en el espacio para los ocupantes de las plazas traseras. En tamaño total, el familiar es 27 centímetros

más largo, haciendo que le maletero tenga ahora 608 litros de capacidad, 1.634 abatiendo asientos. Se podrá pedir a partir de septiembre, aunque las primeras entregas serán en enero.



▲ El 308 SW es 27 centímetros más largo que el 308 de cinco puertas.



delo que arranca en 25.000 euros para el que monta caja manual y 26.700 para el automático.

Para finalizar, las dos variantes híbridas enchufables arrancan en 33.000 € para el Hybrid 180,

mientras que el Hybrid 225 nos obliga a elegir el acabado GT como mínimo, lo que eleva el precio de partida hasta los 39.900 euros.

Diseño potente, un in-

terior a la última y unas mecánicas para todos los gustos y necesidades van a ser las armas con las que el nuevo Peugeot 308 tratará de volver a reinar.

▼ El maletero del 308 tiene una capacidad de 412 litros, menos en los híbridos enchufables.



412 litros
361 litros (híbrido)



▲ Más de 30 litros de capacidad en diferentes huecos se reparten por el habitáculo.





El 'juguete' más salvaje

► El Lamborghini Sian original es el primer vehículo de producción híbrido de la firma, y cuenta con un V12 de 6,5 litros atmosférico que genera 819 CV de potencia conjunta.



Más de 400.000 piezas. 8.660 horas de trabajo, sudor y quebraderos de cabeza. Tamaño original 1:1. Al leer esto es inevitable pensar en el pedazo de trabajo que han llevado a cabo en LEGO para completar este imponente Lamborghini Sian, una pieza de colección que, a pesar de ser única, está compuesta por un sinnúmero de elementos y detalles que hacen que sea digna de analizar.

Santiago Casero | scasero@motor16.com

Si eres uno de los muchos a los que LEGO les ha marcado la infancia, este es el artículo correcto para ti, puesto que aunque ya hayas crecido y la etapa de construir cosas con sus cúbicas piezas creas que es agua pasada, cuidado amigo, quizá estés equivocado...

Y es que LEGO lleva años ofreciendo un abanico amplísimo de colecciones y artículos, desde cosas para los más pequeños, hasta réplicas a escala de cohetes, naves, escenas icónicas del cine, coches, arquitectura... Todo esto se puede encontrar en su página web, donde es muy probable que se cruzarán con algo que les haga replantearse si el niño que llevan dentro no está deseando salir de nuevo.

Lo bueno es que los precios son de lo más variado, tenemos cosas que van desde unos 15 euros, hasta piezas de lo más exclusivas, con precios que alcanzan los cientos de euros. Sin embargo, no todo son cosas que podamos construir en nuestra casa, pues LEGO, en su parte Technic, hace de vez en cuando alguna que otra virguería a tamaño real, como este brutal Lamborghini Sian.

Conseguir hacer esto no ha sido nada sencillo, pues el coche está compuesto de nada menos que más de 400.000 piezas, y ha llevado más de 8.660 horas completarlo. Casi nada. Eso sí, la réplica está tan conseguida que hasta tiene las mis-

mas medidas, al milímetro, que el original. Esto supone que el Sian 1:1 de LEGO mide 4.980 milímetros de largo, 2.101 de ancho y 1.133 de alto.

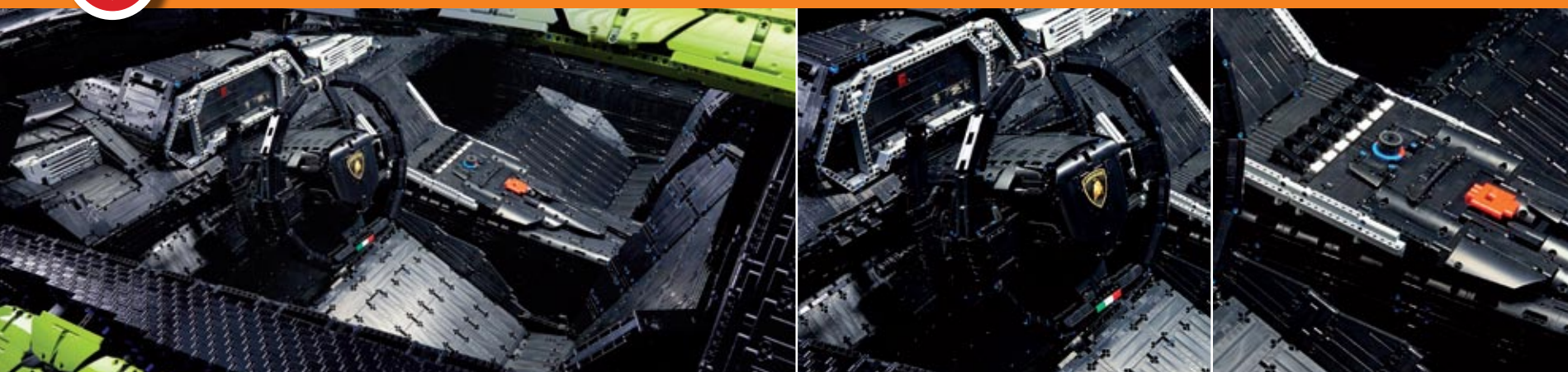
La compañía danesa de bloques de construcción ha afirmado que es la primera vez que se han usado piezas hexagonales para crear la 'carcasa' exterior. En total, para su construcción, se ha recurrido a 154 piezas Technic distintas, aunque es cierto que solo 20 se han tenido que crear expresamente para este modelo, el resto ya existían.

Otra de las cosas que dejan clara la implicación y atención al detalle que han tenido en Lamborghini y LEGO a la hora de llevar a cabo este proyecto es su pintura. Para hacer que luzca tan especial como el modelo real, las piezas se han pintado en las propias instalaciones de la firma del toro con un efecto que se llama 'paintbrush-effect'. A este cuidado exterior se le añade la utilización de unas luces externas que recorren la carrocería y que rinden homenaje al nombre Sian del coche, pues en el dialecto boloñés esta palabra significa flash o rayo.

Y es que todo en este Sian a tamaño real parece haberse cuidado minuciosamente, incluido su motor o su interior. Es cierto que no monta el delicioso V12 de 6,5 litros que equipa el real, que es el primer híbrido de producción de la compañía, por cierto, pero sí que tiene un nivel de detalle exqui-



EL INTERIOR DEL LAMBORGHINI SIAN ESTÁ REPLICADO HASTA EL MÍNIMO DETALLE



POR PRIMERA VEZ LEGO HA UTILIZADO PIEZAS HEXAGONALES PARA EL EXTERIOR



8.660 HORAS ES EL TIEMPO INVERTIDO EN COMPLETAR EL MONTAJE DEL SIAN 1:1



◀▶▶ Ducati presentó al mundo su Panigale a tamaño real cubierta por piezas de LEGO. El piloto Andrea Dovizioso posa con ella a la derecha.



UN MUNDO DE JUGUETE Con todo lujo de detalles y a tamaño real

El Lamborghini Sian 1:1 de LEGO no es el único en este juego, sino que tiene dignos rivales con los que competir.

El Bugatti Chiron, por ejemplo, es una bestia compuesta por más de 1 millón de piezas, cosa que llevó más de 13.438 horas completar. Pesa 1.500 kilos y tiene pequeños motores reales, lo que hace que se pueda mover, y a pesar de que solo cuenta con 5,3 CV, logró alcanzar los 20 km/h, lo que no está nada mal teniendo en cuenta que está hecho en LEGO.

Otro ejemplo de réplica funcional es la Ducati Panigale, compuesta por 15.000 piezas, pero

fabricada sobre una Panigale V4 R real a la que se le quitó el carenado. Este modelo 1:1 funciona exactamente igual que la moto original.

Por último, y para tener un poco de todo -hiperdeportivos, motos y furgonetas- tenemos la siempre clásica y admirada Volkswagen Transporter. En ella trabajaron 12 profesionales de la construcción con LEGO durante nada menos que seis semanas, haciendo que luzca impresionante y que tenga hasta el interior replicado al detalle; incluidos platos, vasos, mesas, cortinas, muebles...

Auténticas obras de arte hechas a piezas.

sito, cosa que se puede ver en sus frenos, en cada detalle externo y, sobre todo, en el interior de su habitáculo. Aquí se han dejado la piel en hacer que todo luzca tan realista como sea posible mediante piezas de LEGO. El volante, por ejemplo, está replicado a la perfección, con la bandera de Italia y el emblema de Lamborghini decorándolo de manera espectacular.

Los asientos, el salpicadero, los botones, las puertas...

todo está fabricado con un nivel de detalle que roza lo increíble, pues no solo está bien hecho, sino que invita a entrar y sentarse, por que parece de lo más robusto y bien asentado.

Como consecuencia de todo este trabajo y de este enorme número de piezas, el coche de LEGO pesa nada menos que 2.200 kilos, por lo que si alguno quiere ponerlo en su salón como parte de la decoración, quizá tenga que llamar al alba-

ñil para que le refuerce los cimientos.

No seré yo quien les diga que LEGO no solo es una empresa enfocada a los más pequeños, pues si se dan un paseito por su web se darán cuenta de todo lo que puede ofrecer, pero desde luego, este Lamborghini Sian a escala 1:1, demuestra la versatilidad y buen hacer de esta compañía, dando a los menos niños, una idea del próximo juguete que deben pedirle a los Reyes Magos...

EXPERIENCIAS



CUPRA TE LLEVA DE VIAJE

¿Eres más de mar o de montaña, de vivir aventuras o te gustan las emociones racing? Sean cuales sean tus preferencias, Cupra te propone una experiencia inolvidable. La marca ha diseñado una serie de viajes para que clientes (300 €) y no clientes (600 €) disfruten de uno de sus modelos a la vez que viven un fin de semana alojados en el Wanderer hotel, un establecimiento compuesto por una habitación doble, que la marca trasladará al lugar de la experiencia. Galicia, Andalucía o Aragón son algunas de las regiones a elegir y las propuestas incluyen actividades como senderismo, yoga, cata de vinos, spa, etc.

+ en www.dsautomobiles.es

CRISTINA TOSIO EL NUEVO ROSTRO DE DS
A un automóvil tan original tiene que corresponderle una embajadora igual de especial. El exclusivo DS3 Crossback Ines de la Fressange Paris necesitaba una representante a su altura y la ha encontrado en la modelo



Cristina Tosio, portada habitual de revistas internacionales. Ella es la nueva embajadora de este coche único creado en colaboración con la icónica marca de moda francesa.

SKODA

El eléctrico de Skoda demuestra su versatilidad también como el 'coche rojo' desde el que el director del Tour de Francia da las órdenes durante la carrera.



El eléctrico Enyaq iV se personaliza como ambulancia, coche de bomberos y vehículo policial.

ENYAQ iV: ELÉCTRICO PARA TODO

Ambulancia, vehículo de policía, coche de bomberos o líder del Tour de Francia en su versión de 'coche rojo' del director de carrera. El Skoda Enyaq iV es ya uno de los modelos más versátiles del mercado.

El primer coche totalmente eléctrico de la marca está disponible desde este mes en Reino Unido como vehículo para servicios de emergencia. Una personalización de la que se encarga la marca y que

incluye iluminación adicional y una integración completa de la plataforma de comunicación de los servicios de emergencia.

El modelo está disponible en dos variantes, iV 60 y iV 80, que ofrecen entre 400 y 534 kilómetros de autonomía. Cuentan con un motor trasero que proporciona 170 y 204 caballos de potencia respectivamente. El Enyaq iV dispone de un maletero con 585 litros de

capacidad (1.710 litros con los asientos abatidos), lo que proporciona suficiente espacio para que los servicios de emergencia transporten sus equipos.

Además, este eléctrico también ha regresado al Tour de Francia como el coche del director Christian Prudhomme. Para su cometido, ha sido adaptado con un techo panorámico, seis antenas, sirenas especiales o un centro de comunicaciones.

+ en www.bmw.es

EN EL FILME 'VIUDA NEGRA' BMW SE CUELA EN EL UNIVERSO MARVEL

El último filme de Marvel, 'Viuda negra', acaba de llegar a los cines. Esta producción desvela el pasado de Natasha Romanoff (papel que interpreta Scarlett Johansson) antes de unirse a los Vengadores. El elenco protagonista

se completa con el BMW X3 M40 y el Serie 2 Gran Coupé, que acompañan a la protagonista en algunas de las escenas de acción.



+ en www.peugeot.es

ANIVERSARIO

El Peugeot 106, el primer modelo de la generación '6' de la marca, cumple 30 años en septiembre. Para celebrarlo, el Museo de la Aventura Peugeot, en Sochaux (Francia), le dedica una exposición hasta finales de 2021.

+ en www.lexusauto.es

LEXUS, EN ARCOMADRID EL ARTE ES PROTAGONISTA

La feria internacional de arte contemporáneo ARCOmadrid ha vuelto a contar con Lexus como vehículo oficial. La marca cedió a los organizadores una flota de híbridos para los desplazamientos de los invitados hasta el recinto ferial de Ifema, donde se celebró el evento.

Además, el público también tuvo la oportunidad de disfrutar de los

vehículos ganadores de las dos últimas ediciones del concurso de diseño UX Art Car, una iniciativa de la marca que involucra a estudios de diseño españoles y que también tiene una fase europea.

Lexus también ha participado como mecenas del premio al expositor con mejor stand y contenido artístico, que ha recaído en la galería Alarcón Criado.



Lexus ha cedido una flota híbrida a los organizadores de ARCOmadrid, donde se han exhibido los coches ganadores de las dos últimas ediciones del concurso UX Art Car.

+ en www.maserati.com/yes

CREADO SOBRE LA BASE DE UN LEVANTE TROFEO UN MASERATI ÚNICO PARA MASSIMO BOTTURA

El reconocido chef italiano Massimo Bottura ha colaborado con Maserati en la personalización de una versión especial del Levante Trofeo llena de color.

El programa de personalización Maserati Fuoriserie, permite a los clientes configurar un modelo a su medida partiendo del coche como un lienzo en blanco. Y eso es lo que ha hecho el chef Massimo Bottura, que ha aprovechado la gama de herramientas de dibujo y colores que ofrece la marca y ha dado rienda suelta

a su creatividad para diseñar un Levante Trofeo único pintado con salpicaduras multicolor en los pasos de rueda y el exterior, que también se reproducen en el habitáculo, en la consola central y el salpicadero. Este modelo se ha creado sobre el acabado más alto de la gama y equipa un motor V8 de 580 CV.



Esta versión especial está creada sobre al acabado más alto de la gama del Levante Trofeo.



Las salpicaduras de color ideadas por Massimo Bottura están presentes en la carrocería y el interior.

+ en www.toyota.es

BALONCESTO TOYOTA JUEGA EN LA ACB

Toyota acaba de sellar un acuerdo con la acb de baloncesto y estará presente en todas sus competiciones, de las que también será vehículo oficial esta temporada 2021-2022.

La marca tendrá visibilidad en la Liga Endesa, Supercopa Endesa, Copa del Rey y Minicopa Endesa y también online, en televisión y en los pabellones donde se jueguen los dife-

rentes partidos. Además, abanderará las diez mejores jugadas de la semana: el Top 10 Toyota.

El acuerdo con la acb se selló en un acto celebrado en la sede de la marca, en Madrid, al que asistieron, entre otros, Miguel Carsi, presidente y CEO de Toyota España, y Antonio Martín, presidente de la Asociación de Clubes de Baloncesto (acb).



Antonio Martín, presidente de la Asociación de Clubes de Baloncesto, acb (izquierda) y Miguel Carsi, presidente y CEO de Toyota.





ÚLTIMOS TEST DE EURO NCAP Mokka y Kangoo se quedan con 4 estrellas

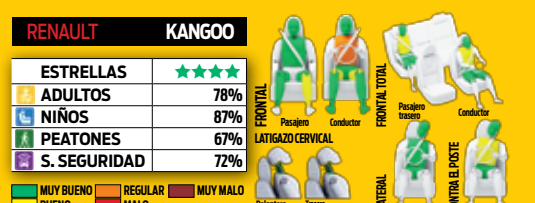
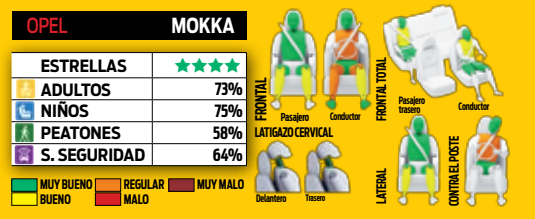
EuroNCAP, el organismo independiente que evalúa la seguridad de los vehículos que llegan al mercado, acaba de publicar nuevos resultados, en los que el Opel Mokka y Renault Kangoo consiguen cuatro estrellas. Con mejor puntuación (la máxima) se quedan el Mercedes-Benz GLA y EQ/EQA, el Cupra León y la variante PHEV del Volkswagen Tiguan, que logran cinco estrellas al equiparar EuroNCAP sus resultados a los obtenidos por los modelos homónimos que toman como base –testados en años anteriores–, el Mercedes-Benz Clase B, el Seat León y el VW Tiguan.

Según EuroNCAP, el Kangoo no logra más puntuación porque ofrece una protección moderada contra impactos laterales, aunque valora positivamente que cuente con sistemas

y no equipa AEB para la protección de ciclistas ni airbag central.

Según el secretario general de EuroNCAP, Michiel van Ratingen, «con el Kangoo, Renault ha lanzado un sucesor respetable que solo carece de un airbag central en lo que respecta a la protección de vanguardia. Stellantis parece aceptar un rendimiento más bajo en general y el nuevo Mokka carece de algunos sistemas de seguridad cada vez más comunes. La última edición, claramente, no tiene la ambición del Mokka anterior».

de seguridad activa, como el de frenado autónomo. La segunda generación del Opel Mokka toma como base la nueva Plataforma Modular Común (CMP) de Stellantis



Hasta 2025 Stellantis invertirá 30.000 millones de euros en electrificación

Carlos Tavares, consejero delegado de Stellantis, ha presentado la estrategia global de electrificación del grupo, que prevé una inversión de más de 30.000 millones de euros en este área hasta 2025. Esto les permitirá conseguir un beneficio operativo de dos dígitos a medio plazo.

Stellantis es el grupo formado tras la fusión de Fiat-Chrysler (FCA) y de Peugeot-Citroën (PSA) y cuenta con 14 marcas, entre ellas Alfa Romeo, Citroën, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel/Vauxhall, Peugeot, etc. Cada una de ellas ofrecerá soluciones de electrificación conservando su ADN, ya que el objetivo a conseguir es que más del 70% de las ventas en Europa y más del 40% en Estados Unidos sean vehículos de bajas emisiones en 2030.

Una estrategia que estará apoyada con la apertura de cinco gigafactorías de abastecimiento de baterías entre Europa y Norteamérica y el lanzamiento de vehículos con autonomías de 500-800 km y capacidad de carga rápida para 32 kilómetros por minuto.

Estos modelos se sustentarán sobre cuatro plataformas compartidas, que serán flexibles en cuanto a longitud y altura y contarán con paquetes de baterías estandarizados que abarcan todas las marcas y segmentos.

Estrategia del grupo Los eléctricos de Renault serán competitivos, sostenibles y populares

Renault tiene previsto lanzar diez nuevos modelos eléctricos de todos los segmentos y fabricar hasta un millón de vehículos de aquí a 2030, «desde urbanos competitivos hasta deportivos de alta gama. Confiamos en el rendimiento y en nuestros modelos icónicos, como el famoso R5, para dar a la electrificación nuestro toque Renault: conseguir que los coches eléctricos sean populares», ha explicado Luca de Meo, director general del grupo Renault. Esta es la clave del programa de transformación e-Ways ElectroPop, que se ha presentado reciente-

mente y que plantea que el 65% de los vehículos del grupo en Europa estén electrificados en 2025 y la marca Renault cuente con hasta un 90% de eléctricos para 2030. Para ello, se invertirán unos 10.000 millones de euros.

El objetivo es lograr que los modelos sean más competitivos, sostenibles y populares. Los dos primeros propósitos se conseguirán, entre otras iniciativas, impulsando una arquitectura de celda estandarizada para el 100% de los modelos, lo que llevará a reducir los costes en las baterías en un 60%

antes de 2030. También se promoverá un grupo motopropulsor eléctrico compacto que permitirá una reducción del 30% en los costes de fabricación y una reducción del 45% en las pérdidas de energía, o hasta 20 km de autonomía adicional para un vehículo eléctrico.

Conseguir coches más populares y asequibles pasará por el lanzamiento de una gama de vehículos más rentable, con dos iconos como el Renault 5 –producido a un coste un 33% inferior al de ZOE–, y la renovación de un modelo atemporal: el ‘4ever’.



SON 28 APARATOS MÁS QUE EN 2020

La DGT cuenta con 39 drones para vigilar las carreteras este verano

La DGT cuenta este verano con 39 drones para vigilar el cumplimiento de las normas de circulación en las carreteras. Son 28 unidades más que en 2020 y ya están desplegadas por todo el territorio nacional apoyando a los doce helicópteros de tráfico, que también están operativos.

La DGT empezó a utilizar drones en 2018, en fase de pruebas y, desde agosto de 2019, entraron en funcionamiento en su labor habitual de vigilancia del tráfico. Se utilizan para detectar conductas temerarias, vigilar tramos de elevado

riesgo de accidentes y carreteras con un mayor tránsito de usuarios vulnerables (ciclistas, motociclistas y peatones), en eventos y operaciones especiales (donde se concentra más tráfico), en situaciones de emergencia, etc.

Hasta ahora, acumulan 500 horas de vuelo y han realizado el seguimiento de más de 55.000 vehículos y detectado más de 600 infracciones, sobre todo relacionadas con la utilización del móvil al volante (12,5%), el uso del cinturón y de los sistemas de retención infantil (15,9%) y el adelantamiento a ciclistas sin respetar la distancia de seguridad (4%).

Los drones desplegados este año están repartidos por toda la geografía –excepto País Vasco y Cataluña, comunidades con las competencias transferidas–. Cada patrulla de helicópteros (con base en A Coruña, Zaragoza, Valladolid, Sevilla, Málaga y Valencia) cuenta con dos unidades. La base central de Madrid tiene 15, que actúan en esta comunidad y en Castilla-La Mancha. Cantabria, Asturias y Extremadura disponen de otros dos por zona y Baleares y Canarias, de tres unidades cada una.

El funcionamiento de los drones requiere un piloto, un operador de cámara y



un agente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en el caso de que el conductor reciba la notificación en el momento que comete la infracción. Para ello, la DGT ha formado a 35 efectivos en el pilotaje y a 60 personas en el manejo de las cámaras. Si hay sanción, se dispondrá del fotograma correspondiente con la evidencia de la infracción.

Los drones funcionan a una altura de 120 metros y alcanzan 80 km/h. Pueden soportar temperaturas de

entre 20 y 45 grados y disponen de una autonomía máxima de hasta 40 minutos. Pueden llegar a tener 10 km de rango de acción, pero actualmente la Unidad de Medios Aéreos mantiene en todos ellos la línea de visualización de entre uno y dos kilómetros.



KIA El 60% de sus ventas ya son electrificadas

La marca coreana cerró 2020 como la más vendida

entre los particulares, justo en el año más complicado del mercado. Y 2021, que empezó mal, es un año de consolidar, tal como anunció Eduardo Divar, director general de Kia Iberia, en un encuentro para presentar

la evolución de la marca este año.

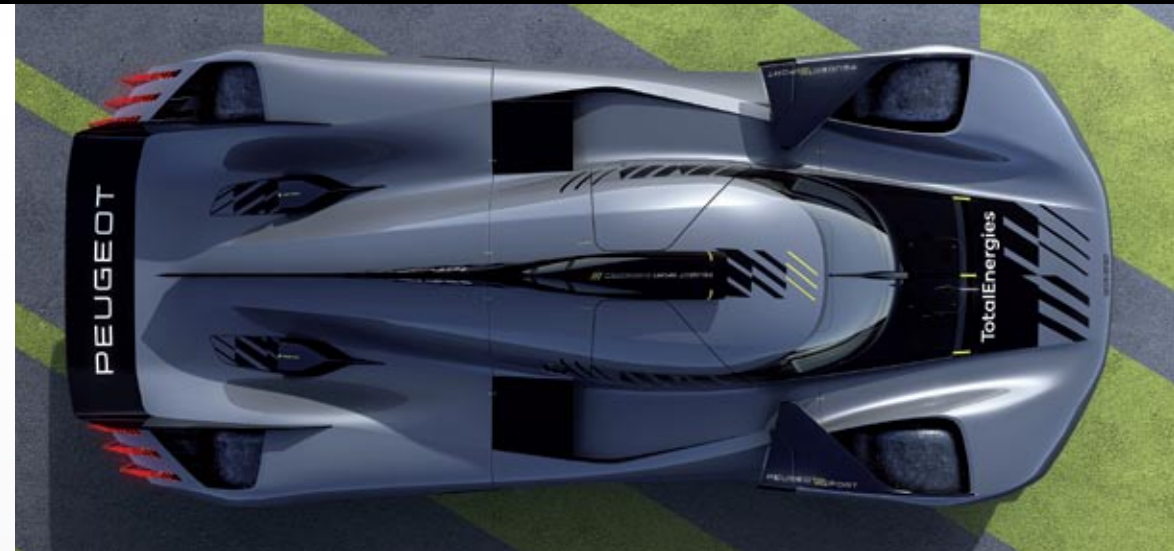
Unos resultados que ya han llevado a Kia a vender 26.000 unidades, aunque confían en que el segundo semestre –con la recuperación iniciada– sea mucho mejor y les lleve a cumplir el objetivo de ventas para este año de 56.400 unidades. Una previsión que, si se mantiene y el mercado llega a las 950.000 unidades, les podría llevar a una cuota récord en el canal privado, rondando el 9 por ciento –ahora es la segunda marca en este canal y la sexta en el mer-

cado total–. En el encuentro se destacaron algunos aspectos claves para llevar a Kia a su situación actual; por ejemplo, en un mercado en el que la electrificación de la gama es algo básico, Kia ya vende un 60 por ciento de sus modelos con algún tipo de electrificación. De hecho, en su gama solo hay un modelo, el Picanto, que no tiene ningún tipo de tecnología eléctrica. Y esa apuesta va a ir a más allá con la llegada del nuevo EV6, el primer modelo de la nueva estrategia de Kia, el Plan S,

que llevará al lanzamiento de 11 modelos eléctricos hasta 2026, siete sobre la nueva plataforma del EV6 y otros cuatro sobre bases ya conocidas, como las del e-Soul y e-Niro. En cuanto al ranking de ventas, el líder es el Stonic (21%), seguido del Sportage (2,5%) y el Niro (15%). Aunque si se unieran las ventas de Ceed (15%) y Xceed (10%), este sería el modelo líder, con un 25% de las adquisiciones totales de la marca en España y más de 6.400 coches vendidos en lo que va de año.



HYPERCAR DERIVAN DE SUPERDEPORTIVOS QUE, ENTRE OTROS FACTORES, POTENCIAN LA PERSONALIDAD. PEUGEOT LO HA ENTENDIDO



◀ Desde todos los puntos de vista, el Hypercar creado por Peugeot es espectacular. Pero lo más llamativo, sin duda, es la ausencia de alerón, una solución que habrá que ver cómo funciona sobre el asfalto.



Peugeot presentaba recientemente el nuevo 9x8, el singular prototipo con el que vuelve al mundo de la resistencia y las 24 Horas de Le Mans. A partir de 2022 competirá con Toyota en la categoría Hypercar, pero desde 2023 se enfrentará a la pléyade de fabricantes oficiales que entonces llegarán al WEC, IMSA y las carreras de resistencia más importantes del mundo, incluyendo a Ferrari, Porsche y Audi.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Peugeot Sport

«Estamos deseando que llegue la batalla». Toyota recibía caballeramente en las redes sociales el advenimiento público del segundo 'Hypercar' oficial en el Mundial de Resistencia y las 24 Horas de Le Mans. Porque Peugeot será su mayor rival a partir de la próxima temporada. El fabricante francés presentó las líneas generales de su futura máquina de carreras. No el coche real, sino la imagen y concepción básica, que cumplieron con las expectativas creadas cuando se anunció su

retorno a la competición. Hasta el momento solo se conocía el nombre de los pilotos que integrarán el equipo: Paul di Resta, Jean Eric Vergne y Kevin Magnussen, Loic Duval, Mikkel Jensen, Gustavo Menezes y James Rossiter.

A partir de 2023 competirán dos categorías diferentes tanto en el Mundial de Resistencia como en el IMSA americano, en las 24 Horas de Le Mans, como en las de Daytona. Los Hypercar son prototipos derivados de superdeportivos de cada marca concebidos bajo un reglamento técnico que, entre otros factores, persigue po-

tenciar la personalidad estética. En Peugeot han jugado fuerte. El 9X8 Hypercar no ha dejado a nadie indiferente, logrando uno de los objetivos iniciales cuando el fabricante decidió su presencia en el WEC y Le Mans a través de la categoría Hypercar.

Dos rasgos destacan estéticos y técnicos destacan en el 9x8. Por un lado, su agresivo frontal con el estilo que define a su gama de vehículos. Por otro, la ausencia de alerón trasero, alejándose de la tendencia general en este tipo de coches, y a diferencia del Toyota y el Glickenhaus. «Un gran paso innovador», co-

mo lo definía el responsable de Peugeot Motorsport, Jean Marc Finot. ¿Ha descubierto Peugeot una vía aerodinámica que Toyota desconoce? ¿Cómo se desenvolverá el prototipo francés en las famosas curvas Porsche de Le Mans, una de las secuencias más espectaculares y rápidas del mundo? Cabe recordar que Peugeot también quiso

romper moldes con un concepto innovador en su primer año del Dakar, para tener que retirar su mezcla de 4x4 y buggy que tan poco competitivo se mostró desde el primer momento.

Pero la decisión técnica y estética de Peugeot no pare-

ce un simple juego de marketing. El reglamento Hypercar establece unas limitaciones de carga aerodinámica muy restrictivas frente a los LMP1 recientemente jubilados. Así, los reguladores han establecido una relación entre carga y 'drag' (resistencia al aire)

de 4:1. Es decir, se determinan unos niveles que ningún prototipo de la categoría puede superar. Representa un factor de equiparación de rendimiento y, por otro, de limitación de costes. «El reglamento Hypercar es nuevo y abre nuevas oportunidades.



▲ Los pilotos del equipo Peugeot para el WEC parecen estarán esperando a saber cuál de ellos será el primero en probar el nuevo 9x8. Hay impaciencia.

El león vuelve a rugir en los circuitos

2022 LAS 24 HORAS DE LE MANS SERÁN EXPERIENCIA PREVIA PARA EL CENTENARIO EN 2023



◀ A pesar de que lo que ha presentado Peugeot no deja de ser una 'maqueta', la marca francesa está lista para empezar pruebas en el asfalto de cara a estar listos para Le Mans 2022.

▼ Paul di Resta, Jean Eric Vergne y Kevin Magnussen, Loic Duval, Mikkel Jensen, Gustavo Menezes y James Rossiter, son la nómina de pilotos para esta nueva aventura de Peugeot en la resistencia.



Hemos partido de cero, y hemos pasado mucho tiempo leyendo el reglamento detenidamente», explicaba en la presentación Oliver Jansonie, director técnico de Peugeot Sport. «Nos dimos cuenta que al tener un objetivo concreto de carga aerodinámica podíamos tener completa libertad para plasmarlo en la forma del coche, con más libertad que en el pasado».

Una aerodinámica muy restringida permite por tanto explorar soluciones alternativas al convencional gran alerón trasero. La flexibilidad del reglamento ha permitido a sus diseñadores y técnicos «un

pensamiento radical que favorece la aparición de coches innovadores, con margen para que los equipos de diseño, y no solo técnicos, puedan hacer una mayor contribución». Tanto, que en Peugeot han hecho de este rasgo —y de las líneas estéticas del 9x8— uno de sus argumentos capitales. Incluso en las imágenes pre-

sentadas del 9x8 se incluía por escrito que su prototipo no necesitaba alerón.

«Los ingenieros y diseñadores trabajaron para aprovechar esta oportunidad e inventar un nuevo proceso creativo que rompiera con los códigos establecidos para producir un Hypercar de un género totalmente nuevo». Por

ejemplo, la libertad que se concede a los difusores traseros, a diferencia de los LMP1. Tampoco el reglamento exige un fondo plano como en la anterior generación, por lo que los ingenieros de Peugeot han buscado generar esa carga por otras vías. De aquí, por tanto, la ausencia de alerón en el 9x8. Pero el prototipo pre-



◀ El 9x8 cuenta con un motor de 2,6 litros doble turbo y otro eléctrico frontal de 200 kW. El estilo, tanto frontal como trasero, recuerda a los modelos de la marca del león... pero a lo bestia.



sentado, según reconocen en Peugeot, aún no ofrece su configuración definitiva y cómo se articularán dichas soluciones. «La clave en la decisión de no usar un alerón trasero es encontrar algo que lo reemplace, no en términos de rendimiento general, sino de ajuste de equilibrio del coche. Tenemos algunas ideas, pero tenemos que desarrollarlas en la pista. Esta parte del desarrollo es muy sensible al trabajo en el asfalto». Es decir, habrá que esperar a comprobar si los dibujos actuales coinciden con la realidad cuando el coche ruede en pista.

De momento, la denominación '9x8' pretende recoger el testigo de la tradición del pasado en Le Mans y servir de estandarte de marketing para la marca. La letra intermedia es una referencia a la tracción

en el eje delantero de los sistemas híbridos de su gama. El 8 corresponde al último dígito de todos sus modelos. El 9x8 cuenta con un motor de 2,6 litros doble turbo y otro eléctrico frontal de 200 kW. Según sus responsables, los primeros kilómetros en pista tendrán lugar antes de que acabe el presente año, y según la evolución del mismo se determinará cuándo debutará. Para Peugeot será importante participar en las 24 Horas de 2022 como experiencia previa para el centenario de la prueba francesa, que tendrá lugar el año siguiente, y que contará con la presencia de todos los fabricantes que llegarán a la disciplina tanto a través del Hypercar como el LMDH, por lo que junto con Toyota contaría con un año de ventaja frente a ellos.



WEC-IMSA Llega la edad de oro para la resistencia

Pocos días después de conocerse el 9x8 de Peugeot se hacía pública una de las noticias más revolucionarias de las últimas décadas en el mundo de la resistencia: las dos categorías que protagonizarán los próximos años, Hypercar y LMDh, podrán enfrentarse directamente tanto en el Mundial de Resistencia como en el IMSA americano, así como en las carreras más prestigiosas de ambos campeonatos, las 24 Horas de Le Mans o las de Daytona y Sebring. Lo nunca visto.

Hicieron falta años de trabajo para llegar a semejante hito. El ACO francés, la FIA y el IMSA han logrado articular dos categorías diferentes estableciendo un BOP (Balance of Performance) que equilibre en rendimiento sus diferentes características técnicas. Al hilo de cada una ya han confirmado su presencia un enjambre de fabricantes como nunca se había visto siquiera en los tiempos de los famosos Grupo C. Tanto, que hasta Ferrari ha decidido estar presente oficialmente en el festín, algo que no ocurría desde los tiempos de Enzo Ferrari y sus duelos con Ford, allá por los años 60.

A grandes rasgos, los Hypercar son prototipos derivados de superdeportivos del fabricante, con posibilidad de tracción total (puntual) con un motor de combustión para el eje trasero y uno eléctrico para el delantero. El chasis es uno de los elementos diferenciadores más importantes respecto a los LMDh. Fruto de tal concepto, su identidad estética se convierte en un factor adicional de diferenciación y comunicación. Por el contrario, los LMDh solo podrán articularse a través del chasis de uno de los cuatro fabricantes homologados. Deberán contar con un sistema híbrido idéntico para todos los coches de la categoría. La reciente confirmación de un BOP para igualar ambas categorías ha puesto la guinda.

Toyota, Peugeot y Ferrari se han decantado por el concepto Hypercar. Porsche, Audi, BMW y Acura, a través del segundo. Alpine no ha anunciado todavía su presencia, pero casi con seguridad también se incorporará a partir de 2023 a través de esta segunda categoría. La contención de costos y el equilibrio de prestaciones tiene a otros fabricantes a la expectativa, como Ford o Cadillac, que competían estos últimos años en Estados Unidos. Y el equipo McLaren también estudia su presencia, que llegará casi con toda seguridad del equipo United Autosport. La edad de oro de la resistencia, Le Mans y Daytona está a la vuelta de la esquina.

La nomenclatura del prototipo francés también pretende recoger el presente y pasado de Peugeot en las carreras de resistencia y, sobre todo, las 24 Horas de Le Mans. El 9x8 cuenta con un primer dígito que sigue la estela de las dos etapas anteriores el 905 del Grupo C y el 908 turbodiesel de los LMP1. En el primer ciclo, de 1991 a 1993, la marca francesa lo-

gró el título mundial de resistencia y dos victorias en Le Mans, con un triplete en 1993. Con el 908 HDi FAP volvió a Le Mans en 2007 hasta 2011, logrando la victoria en 2009, además del título del certamen Le Mans Series en 2007. De seguir por la misma senda, el 9x8 estará destinado a lograr una nueva victoria en la mítica carrera francesa.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

EL MERCADO NO REMONTA Y EL SEAT ARONA SIGUE A LA CABEZA

Aunque se espera que la recuperación del mercado del automóvil llegará este segundo semestre del año, lo cierto es que las ventas siguen sin remontar. El pasado junio se comercializaron 96.785 unidades, con un descenso del 25,8% en comparación con 2019, año que se mantiene como base dadas las condiciones especiales de 2020 debido a la pandemia, en que los concesionarios estuvieron cerrados hasta mayo y, cuando abrieron, lo hicieron de forma parcial.

Según los datos que aportan las principales asociaciones —Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)—, el acumulado anual registra 456.833 unidades, lo que supone una caída del 34% respecto a 2019. Esto significa que el mercado ha perdido en estos seis primeros meses al menos un tercio de las ventas si comparamos con un año convencional. Los particulares son los que más se retraen en las compras, con un 28% de caída respecto a 2019,

y las asociaciones esperan que la reducción temporal del impuesto de matriculación, que entrará en vigor este mes de julio, sea un empuje para las compras.

Entre los fabricantes, Seat y su modelo Arona siguen líderes del mercado en lo que va de año, aunque el Fiat 500 se colocó a la cabeza de las preferencias de los compradores el pasado junio. La marca española sitúa tres de sus modelos (Arona, Ibiza y León) entre los más demandados a lo largo del año, mientras Toyota también tiene a tres de sus modelos en el top diez de los más vendidos en junio: C-HR, Yaris y Corolla.

Los SUV de tamaño medio siguen siendo la carrocería preferida por los compradores en lo que va de año (119.127 unidades y un 26,1% de cuota de mercado) mientras que, si hablamos de combustibles, cae la demanda de modelos diésel frente a los de gasolina o al del resto de tecnologías, que ya suponen el 31,1% de las compras.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Junio	Enero-Junio
8.819	41.990
8.222	36.867
7.521	36.329
7.270	33.539
6.124	27.757
5.846	26.765
5.763	26.025
4.542	25.442
4.468	20.263
4.210	19.164

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Junio	Enero-Junio
2.976	12.686
2.738	9.996
2.584	9.724
2.162	9.677
2.042	9.640
1.960	9.442
1.913	9.138
1.840	8.871
1.788	8.634
1.722	8.420

VOLVO

El C40 Recharge ya se puede comprar desde 53.000 €

El nuevo Volvo C40 Recharge es un SUV que ofrece 420 kilómetros de autonomía en eléctrico y que ya está en el mercado español desde 53.000 €. Este modelo comparte muchos elementos con el XC40 Recharge, aunque su carrocería tiene un corte más dinámico. En el apartado mecánico, cuenta con dos motores eléctricos, cada uno con 150 kW (204 CV), con lo que la suma es un total de 300 kW (408 CV). Con ello, consigue acelerar de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y alcanza una velocidad máxima limitada a 180 km/h.

Cuenta con la misma batería que el XC40, con 78 kWh, que admite recargas de hasta 150 kW en corriente continua, con lo que en 40 minutos pasa del 0 al 80%. En corriente alterna admite hasta 11 kW y tarda 8 horas en cargarse por completo.



Cuenta con un amplio equipamiento de serie en el que figuran un gran listado de asistentes a la conducción y elementos de seguridad, faros Pixel LED, acceso y arranque sin llave, techo panorámico fijo, climatizador de dos zonas, cuadro digital, pantalla central táctil con navegación y Google, cargador inalámbrico, llantas de 19 pulgadas, sistema de sonido Harman Kardon con 600 vatios de potencia, etc.



VOLKSWAGEN

Polo: tres niveles de acabado y motor de gasolina para este 'made in Spain'

El renovado Volkswagen Polo, que se fabrica en la planta de Landaben (Navarra) desde 1984, llega al mercado con una gama que cuenta con tres niveles de acabado y, de momento, un único motor 1.0 TSI disponible, con 95 CV y 110 CV.

El nivel básico de equipamiento cuenta con iluminación exterior LED, volante multifunción, siete airbags, dos puertos USB-C, sensores de lluvia y luces, aviso de salida del carril 'Lane Assist', detector de fatiga, climatizador manual, regulador

y limitador de velocidad, pantalla central táctil de 8 pulgadas, etc.

El acabado Life suma llantas de aleación de 15 pulgadas, retrovisores abatibles eléctricamente, sistema Ready 2 Discover con conexión a nuestro

HYUNDAI

El Bayon amplía la oferta SUV de la marca

La gama SUV de Hyundai crece con la llegada al mercado del Bayon, un modelo del segmento B que mide 4,18 metros de largo y que toma como base el i20.

Cuenta con hasta nueve colores para la carrocería, uno de ellos nuevo: Mangrove Green. Presume de un amplio maletero con 411 litros de capacidad y una bandeja posterior que se pliega sobre el respaldo, de modo que no hay que quitarla cuando se cargan bultos grandes.

Está disponible con dos motores y tres potencias. El 1.2 MPI de 82 CV (cambio manual de 5 velocidades), el 1.0 T-GDi de 100 CV (cambio manual MT o iMT de 6 velocidades u opcional de doble embrague y 7 relaciones) y 1.0 T-GDi 120 CV (cambio 7DCT). El motor 1.0 T-GDi puede contar con tecnología Mild Hybrid de 48 voltios con 100 CV, siempre asociada

al cambio manual 6iMT o automático 7DCT. La variante de 120 CV dispone siempre de hibridación ligera.

Se ofrece en tres acabados. El más básico es el Essence, que tiene un completo equipamiento, con asistentes de conducción como el de colisiones frontales (FCA) con control en intersecciones y detección de coches, peatones y ciclistas, control de cruce, etc. El acabado Maxx incluye instrumentación digital y pantalla de 8 pulgadas, cámara de marcha atrás, sensores de aparcamiento y llantas de 16 pulgadas. El Tecno suma climatizador automático, apertura sin llave, sensores de lluvia

y luces o asistente de ángulo muerto y el Style cuenta con pantalla central de 10,25 pulgadas, navegador, con control de cruce inteligente, sensores de aparcamiento, LED traseros, etc. Toda la gama tiene un descuento de hasta 5.200 € (4.700 € en el caso del 1.0 TGD1 (100CV) 48V Maxx; 3.000 € de campaña (2.500 en el 1.0 TGD1 Maxx), a lo que pueden unir 1.200 € si se financia con Hyundai y otros 1.000 € con la entrega de un coche para achatarrar.



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

PRECIOS

1.0 TSI 95 CV	19.275 €
1.0 TSI 95 CV Life	20.490 €
1.0 TSI 95 CV DSG7 Life	23.155 €
1.0 TSI 110 CV DSG7 Life	23.855 €
1.0 TSI 95 CV R-Line	22.435 €
1.0 TSI 95 CV DSG7 R-Line	25.175 €
1.0 TSI 110 CV DSG7 R-Line	25.870 €

PRECIOS

1.2 MPI (85CV) Essence	19.490 €
1.2 MPI (85CV) Maxx	21.565 €
1.0 TGD1 (100CV) Essence	20.490 €
1.0 TGD1 (100CV) 48V Essence	20.840 €
1.0 TGD1 (100CV) Maxx	22.565 €
1.0 TGD1 (100CV) Tecno	24.565 €
1.0 TGD1 (100CV) 48V Maxx	22.915 €
1.0 TGD1 (100CV) 48V Tecno	25.815 €
1.0 TGD1 (100CV) 48V DT Maxx	23.905 €
1.0 TGD1 (100CV) 48V DT Tecno	25.815 €
1.0 TGD1 (120CV) 48V DT Style Bicolor	28.120 €





VIVE llega a Chinchilla

Chinchilla se une a los pueblos que quieren mejorar la calidad de vida de sus habitantes

Quizás no llegue a tener 5.000 habitantes, ¡pero ya tiene su propio carsharing!. Es el caso de Chinchilla de Monte-Aragón, un pequeño municipio de Albacete, a 17 kilómetros de la capital que da nombre a su provincia.

Pero, ¿qué es un carsharing?

Un "carsharing" (o coche de uso compartido, del inglés) es un coche que cualquier persona con carné de conducir puede utilizar durante el tiempo que lo necesite. Así es, un coche para todos los vecinos y vecinas de Chinchilla. Además, tan solo necesitas una App en tu teléfono para reservar, abrir y cerrar el vehículo. ¡Sorprendente! ¿Verdad?

VIVE, un carsharing diferente. Un carsharing rural

Pero el caso de Chinchilla no es un caso normal, ya que se trata de VIVE, el primer servicio de coche compartido 100% eléctrico para localidades rurales de España.

Y es que todo esto es parte del proyecto VIVE de Hyundai, en el que colaboran dos grandes compañías como son Hyundai y Dealerbest. A partir de ahora los vecinos de Chinchilla podrán contar

con un vehículo libre de emisiones para que sus habitantes puedan disfrutar de una libertad de movimiento que antes era difícil de creer.

Llega la movilidad a donde más falta hace

Un carsharing en un municipio como Chinchilla es sencillamente una maravillosa idea. Hemos visto a lo largo de las últimas décadas cómo se han ido vaciando muchos de los pueblos de nuestra geografía, y de manera paralela, cómo han ido desapareciendo servicios esenciales para sus habitantes como el transporte público (ya prácticamente inexistente).

Este proyecto de Hyundai demuestra su compromiso, no solo con las personas (mejorando la calidad de vida de sus vecinos), sino también con el medio ambiente (ya que es 100% eléctrico).

El lado más técnico: otro acierto de la marca coreana y española

Si hubiese que definir VIVE en dos palabras serían sencillo y versátil. Sencillo porque la empresa madrileña Dealerbest ha desarrollado una App móvil sorprendentemente fácil de usar y que no por ello se ha dejado funcionalidades o diseño por detrás. Con ella, la gestión de reserva del coche y su pago son intuitivos y por ello no discrimina en edad.

Pero también es versátil porque el KONA electric de Hyundai no solo es respetuoso con el medio ambiente, generando cero emisiones, sino que su modelo SUV compacto le capacita para hacer un uso a través de los caminos más rurales (con una autonomía de 485 km en uso combinado y 699 km en ciudad). Es decir, todo un lujo.

Los vecinos de Chinchilla tendrán la oportunidad de poder disfrutar de su uso exclusivo durante 3 meses sin coste alguno y así poder comprobar de primera mano como es el carsharing que VIVE de Hyundai ha querido implementar en su pueblo.

Ahora solo falta ir a este bonito pueblo a las afueras de Albacete y probar su nuevo Carsharing con la App de VIVE.

DS 4

PERFORMANCE LINE: VERSIÓN DEPORTIVA

Desde 34.200 euros, ya se puede comprar la variante Performance Line de la berlina DS 4. Una versión deportiva, que se distingue en el exterior por su carrocería negra y elementos como las DS Wings del frontal, la moldura entre las luces traseras o las llantas de aleación de 19 pulgadas.

En el habitáculo cuenta con materiales como el Alcantara en el salpicadero o el panel de las puertas y asientos con un pespunte específico oro y carmín, los colores de DS Performance. El volante está adornado con una pieza única de carbono forjado y los pedales y reposapiés son de aluminio.



FIAT

LLEGAN EL 500 Y EL 500X YACHTING

Fiat lanza dos exclusivas versiones del 500 y el 500X que llevan el 'apellido' Yachting, y rinden homenaje al 'Yacht Club Capri'. La primera cuenta con color específico para la carrocería (Blu Dipinto di Blu, con inserciones cromadas en la parrilla delantera, las carcasas de los retrovisores y las llantas de aleación de 16 pulgadas.

La variante 500X Yachting hace que este modelo se descapote por vez primera. Está pintada en color Azul Venezia, la capota también es de tono azul y las carcasas de los retrovisores y tiradores de las puertas son de cromo satinado.



10 consejos para viajar en verano

La DGT calcula que este verano se van a producir más de 90 millones de desplazamientos en nuestras carreteras, una cifra cercana a la de 2019, ya que las restricciones provocadas por la pandemia hacen que el coche gane terreno frente a medios de transporte como el avión. Para evitar imprevistos, lo mejor es prepararse bien. Atento a estos consejos y ¡felices vacaciones!

1 Antes de ponerse a recorrer kilómetros hay que prestar atención al **estado del vehículo y verificar sus puntos clave**. Revisar su buen funcionamiento a nivel mecánico, comprobar los frenos, las luces, el desgaste de las escobillas, la presión de las ruedas, la banda de rodadura de los neumáticos, los niveles de líquidos, la batería, etc.

2 Comprobar que la rueda de repuesto –en caso de llevarla– está en buen estado, llevar el chaleco reflectante y los triángulos de señalización de peligro. Respecto a esto, a partir de este mes, en lugar de los triángulos ya se puede utilizar la señal luminosa de geolocalización V-16, que se coloca en la parte superior del coche para avisar que este sufre una incidencia.

3 Cargar el coche de forma segura, distribuyendo las maletas y bolsas, de forma que los bultos pesados queden lo más cerca posible del eje trasero del vehículo y el peso sea equilibrado dentro del maletero, y sujetar la carga para evitar que se desplace. No llevar objetos sueltos en el interior del habitáculo, ya que se convierten en auténticos proyectiles si se produce una colisión o un frenazo. Recordar que las mascotas no pueden ir sueltas y tienen que viajar separadas del conductor. En un choque a solo 60 km/h, una mascota de cuatro kilos de peso saldría proyectada con una fuerza de más de 200 kilos.

4 Planificar la ruta comprobando la meteorología y el estado de las carreteras

ras y descansar unos 20 minutos cada 200 kilómetros o dos horas. También es importante no realizar comidas copiosas durante el trayecto, ya que las digestiones pesadas pueden provocar somnolencia. Utilizar gafas de sol para evitar deslumbramientos y vestir de forma adecuada son otras recomendaciones. Conducir con tacones o chanclas no es una cuestión de moda y sí de seguridad; ese tipo de calzado puede engancharse o resbalarse durante la conducción.

5 En el coche, todos bien atados. Hay que insistir en la necesidad de llevar el cinturón de seguridad abrochado, no por la posible multa, sino porque este elemento puede reducir hasta en un 80% la probabilidad de muerte en caso de accidente de tráfico. Los niños también deben utilizar siempre un sistema de retención adecuado a su talla y peso, obligatorio hasta que midan 1,35 cm, pero recomendado hasta que alcancen los 1,50 cm. También hay que revisar la colocación correcta del reposacabezas.

6 Mantener una temperatura adecuada en el interior del vehículo es necesario no solo para viajar más cómodo, sino también para hacerlo con mayor seguridad, ya que el riesgo de sufrir un

accidente se incrementa con las altas temperaturas, al disminuir con el calor la atención del conductor al volante. Evitar conducir en las horas centrales del día, hacer uso del aire acondicionado, aparcar en zonas de sombra, abrir las ventanillas y esperar a que baje la temperatura del habitáculo antes de ponerse en marcha, y utilizar protectores en el parabrisas y el volante son algunos de los consejos a seguir en este sentido.

7 Al volante, solo agua, zumos, refrescos... Es importante mantenerse hidratado y beber cada cierto tiempo, pero también recordar



que no se puede consumir alcohol. Este disminuye los reflejos y aumenta el riesgo de sufrir un accidente: en 2019, el alcohol estuvo detrás del 25% de los siniestros mortales.

8 Evitar las distracciones al volante poniendo en manos del copiloto cualquier tarea secundaria, como puede ser comprobar el teléfono móvil, encender la radio o verificar la ruta.

9 Realizar un estilo de conducción eficiente, sin acelerones bruscos, manteniendo una velocidad uniforme, circulando en marchas largas, anticipando las maniobras, etc. Ahorraremos combustible y cuidaremos mejor del medio ambiente.

10 Viajar sin prisas, disfrutando de la conducción y respetando las normas de circulación. Lo importante es llegar, no hacerlo el primero.

¿BUSCAS EMPLEO?
Encuétralo en el mundo del motor.

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

dealerBest





CITROËN C3 AIRCROSS O HYUNDAI BAYON

Federico. A.H.

A mi mujer le gusta el Citroën C3 Aircross y a mí también. Pero ahora he visto el nuevo Hyundai Bayon y me entran dudas. Tenemos una niña de 4 años, nos movemos prácticamente por Madrid a diario, y algún fin de semana hacemos alguna escapada. Por lo tanto con los motores de gasolina más asequibles nos vale. No somos conductores exigentes, pero valoramos el confort, la seguridad, el consumo y la tecnología. Muchas gracias.

RESPUESTA

No nos extrañan las dudas porque se trata de dos de los modelos B-SUV de enfoque urbano que presumen de una estética más original e impactante. El Citroën C3 Aircross acaba de renovarse y presenta un frontal más poderoso, mientras que el nuevo Bayon también tiene una línea sumamente atractiva. No entraremos en eso porque el gusto es muy personal, pero sí es cierto que el primero, que se fabrica en Zaragoza, tiene un formato SUV más marcado y una mayor altura que su rival.

Las dimensiones son muy similares en ambos modelos, con diferencias de apenas un par de centímetros (4,16 metros de longitud el 'español' y 4,18 el Bayon) salvo la mencionada en altura. El interior del Citroën es también muy original y acaba de incorporar los asientos Advanced Comfort, con un mullido que se asemeja al sillón de casa. El Hyundai aprovecha su mayor juventud para ofrecer una presentación totalmente digital en sus acabados más completos, además de una gran ergonomía y calidad.

La habitabilidad en las plazas traseras juega a favor del Bayon en cotas de espacio para las piernas y anchura, pero el C3 Aircross tiene un as en la manga en forma de una banqueta trasera deslizable 15 centímetros por partes que da más juego de cara a la modularidad. Y eso cuando hay niños pequeños por medio es importante. No será determinante la capacidad del maletero, prácticamente un calco en ambos, 411 litros del Bayon frente a 410 del Citroën, que pasa a 520 si la mencionada banqueta está en su posición



más adelantada. Además, el umbral de carga es bastante más bajo.

El propulsor de acceso en gasolina en el C3 Aircross es el conocido 1.2 PureTech triclíndrico y turboalimentado de 110 CV, asociado siempre a un cambio manual de seis relaciones. El Bayon ofrece un 1.2 de 84 CV atmosférico, pero recomendamos dar el salto al 1.0 turbo de tres cilindros con 100 CV y cambio de seis velocidades (5 en el de 84 CV). Y ya puestos, por 350 euros más apostaríamos por la versión híbrida ligera de 48V que conlleva la etiqueta medioambiental ECO, con sus consiguientes ventajas en ciudad. El

Bayon es más sofisticado tecnológicamente, con un cambio manual inteligente iMT que permite apagar el motor y circular por inercia al levantar el pie del acelerador. Por eso el consumo medio también es más atractivo (homologa 5,3 litros por 5,8 de su rival).

En marcha el C3 Aircross resulta más confortable, mientras que el Bayon es más dinámico y ofrece un tacto general más preciso. Se iguala la contienda en cuanto a asistentes de conducción y oferta multimedia. El Citroën está disponible desde 19.880 euros, mil menos que el Bayon 48V, que está algo mejor equipado de serie.

CONSULTAS RÁPIDAS

CONDUCCIÓN PREDICTIVA Y SEMIAUTÓNOMA

A.J.

No ahora, desde hace años muchos vehículos llevan tecnología suficiente como para circular de manera prácticamente autónoma. Es más un problema de homologación europea que otra cosa. Por eso los asistentes de conducción son capaces de respetar la distancia con el vehículo que nos precede y la velocidad, o mantener la

trayectoria gracias a cámaras, radares y sensores. Y lo hacen durante unos segundos, salvo que sea un asistente de atascos, que sí dejará tomar la iniciativa a nuestro auto. Pero a más velocidad el sistema nos avisará para que tomemos el control del volante. Si detecta que no lo hacemos nos alertará para que lo agarremos con avisos sonoros y luminosos. Si no hacemos caso incluso puede realizar frenadas selectivas y llegar a detener el vehículo porque pensará que al

conductor le ha ocurrido algo. Esto en los más avanzados; en otros avisará y directamente desconectará el sistema.

VENTANILLAS 'MÁGICAS'

Daniel Martínez

Efectivamente, el nuevo Kia Sorento porta un sistema que sube automáticamente las ventanillas cuando detecta por el GPS que vamos a entrar en el túnel. Y, a la vez, también activa el sistema de recirculación del aire interior.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿ME PUEDEN DENUNCIAR SI ARROJO ALGO POR LA VENTANILLA DEL COCHE?

Es evidente que, a parte de las normas o principios de convivencia ciudadana y de respeto y cuidado del medio ambiente, arrojar cualquier objeto por la ventanilla del vehículo supone generar un riesgo para el resto de usuarios, no sólo porque circulen en ese momento por la vía, también porque el objeto pueda quedar depositado en la calzada y generar algún tipo de accidente. Pero es que, además, por lo que respecta a la circulación, existe la prohibición específica y expresa de arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial. Así, se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar. Hay que tener en cuenta que este tipo de infracciones son consideradas graves, y la sanción sería de 200 euros y la pérdida de 4 puntos.

BUENA PREGUNTA

LAS VÍAS SIN PAVIMENTAR TIENEN UN LÍMITE DE 30 KM/H, PERO SE PUEDE REDUCIR CON SEÑALIZACIÓN

Me gustaría conocer cuál es el límite de velocidad en un camino. ¿Me podrían denunciar si lo supero?

RESPUESTA

En primer lugar, efectivamente, hay que recordar que el límite genérico de velocidad para las vías sin pavimentar es de 30 km/h; no obstante, siempre hay que atender a la señalización existente, que podría disminuir el citado límite.

Como cualquier otra infracción de velocidad, si se supera el límite fijado y hubiese algún radar controlando esa vía, el conductor del vehículo podría ser denunciado y sancionado por ello.

En este sentido hay que tener en cuenta que las normas de circulación son aplicables en todo el territorio nacional y obligan a los titu-

lares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Del mismo modo se especifica expresamente que dichas normas serán aplicables a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares; y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público y, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas.



SE PUEDE SI NO SE SUPERA EL 50% DE LA MASA DE LA MOTO

¿Puedo llevar enganchado un remolque a mi motocicleta?

RESPUESTA

Está autorizado que, tanto las motocicletas como los vehículos de tres ruedas, los ciclomotores y los ciclos y bicicletas pueden arrastrar un remolque o semi-remolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor, aunque para ello se tienen que cumplir ciertas condiciones.

La principal condición es que sólo podrán circular con el remolque enganchado de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.

Además, la velocidad a la que se circule en estas

condiciones debe ser inferior en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas fijadas para este tipo de vehículos.

No obstante, en ningún caso se podrá transportar personas en el remolque o semi-remolque utilizado.

Por otro lado, y como no podría ser de otra manera, cuando la circulación se produzca en vías urbanas se deberá tener en cuenta lo dispuesto en la correspondiente Ordenanza Municipal de Circulación.

Por último, hay que recordar que si no se respetasen las condiciones establecidas se estaría cometiendo una infracción que podría ser considerada grave y cuya sanción sería una multa económica por importe de 200 euros.

▶ 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.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Probamos el Ferrari F 355 GTS

Probar un Ferrari siempre es una gran noticia. En este caso es el elegido era este F355 de 'solo' 380 caballos, pero capaz de mostrar todo lo que el Cavallino ofrece. Un sueño.

Novedades para empezar, como las que llegaban desde dos marcas alemanas. Por un lado, Mercedes renovaba su gama a la que se unían modelos como el Clase E familiar o el espectacular SLK. Y en

Volkswagen, un mito como el Caravelle y el Transporter se renovaban y giraban hacia el confort.

También se avanzaban las principales novedades que íbamos a ver en el Salón de Gi-



LA PORTADA

Nº 647

FECHA

12-3-1996

HABLAMOS DE

El Ferrari F-355 GTS era protagonista casi absoluto de la portada de esta semana. En ella también aparecía un concept de Renault, el Fiftie, con el que la marca francesa quería recuperar el espíritu del legendario 4/4. Y espacio para el Especial de Fórmula 1 que repasaba toda la actualidad de la temporada.

nebra, la gran cita de la industria del automóvil en Europa, y que repasábamos marca por marca.

Y otra novedad, que llegaba sin hacer ruido aunque cambiaría el panorama de la industria: Renault mostraba las primeras imágenes oficiales -solo tres- del Scénic.

Pero sin duda el tema más llamativo de la semana era la prueba al Ferrari F355 GTS, un espectacular depor-

tivo con todo el encanto del Cavallino... Y todo lo que eso significa. Con 340 caballos, alcanzaba los 295 km/h, aceleraba de 0 a 100 en 4,3 segundos y en solo 23,5 segundos ya había recorrido un kilómetro.

Otra prueba a fondo, más normal, era la del Opel Vectra con motor turbodiésel de 82 caballos. Una berlina de prestaciones justas pero que, a cambio, ofrecía buenos ahorros.



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

El Ford Galaxy y sus rivales

La moda monovolumen sumaba nuevas marcas, como Ford, que tras su acuerdo con Volkswagen, lanzaba el Galaxy. Lo probábamos y lo analizábamos frente a sus rivales.

El Salón de Ginebra había cerrado sus puertas y era hora de repasar las novedades que se habían visto en el Pallexpo. Entre ellas destacábamos modelos de última hora. En concreto, tres deportivos,

de muy diferente condición: el Jaguar XK8, el Porsche Boxster y el Hyundai Coupé, con el que la marca coreana conseguía uno de sus primeros grandes éxitos en el mercado europeo.



LA PORTADA

Nº 648

FECHA

19-3-1996

HABLAMOS DE

Las novedades del Salón de Ginebra eran la imagen de la portada: Hyundai Coupé, Renault Scénic, Seat Alhambra, Jaguar XK8, Porsche Boxster... Junto a ellos, la prueba a fondo del Ford Galaxy, un nuevo monovolumen que se sumaba a la moda y que probábamos en versión V6 con 174 caballos.

Otra novedad, que descubríamos en exclusiva, era el futuro Peugeot 106, del que publicábamos unas fotos espía.

Y también de Peugeot, la prueba del 406, un test de larga duración que llegaba a los primeros 15.000 kilómetros sin ningún tipo de incidencia.

Además de esto, había otras dos pruebas a fondo. El Ford Galaxy -nacido del proyecto entre la marca del óva-

lo y Volkswagen- que probábamos en su versión 2.8 V6 de 174 caballos, que brillaba por comportamiento y mecánica. También lo comparábamos con algunos de sus rivales, como el Citroën Evasion, el Chrysler Voyager y el Renault Espace.

La otra prueba tenía como protagonista a un japonés con espíritu de rallys, el Subaru Impreza GT Turbo de 211 CV, motor boxer y tracción AWD.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

HÍBRIDOS ENCHUFABLES LOS ELÉCTRICOS SIN LIMITACIONES

Analizamos todos los plug-in del mercado
110 modelos, 31 marcas
Hasta 110 kilómetros de autonomía eléctrica
De 32.000 a 1.700.000 euros



ENTREVISTA A EDUARDO DIVAR, DIRECTOR GENERAL DE KIA IBERIA
(«Los plug-in son la mejor manera de entrar al mundo eléctrico»)

4 PRUEBAS
Audi Q5 Sportback TFSIe, Ford Kuga PHEV, Renault Captur E-Tech, Seat León Sportstourer e-Hybrid

NOVEDADES
Aston Martin, Bentley, Ferrari, Koenigsegg, McLaren, Porsche... Supercoches enchufados

COMPARATIVA
Hyundai Tucson PHEV frente a Hyundai Santa Fe PHEV, SUV familiares de 0 emisiones

YA EN TU KIOSCO
SOLO 4€

- Analizamos los 110 híbridos enchufables a la venta
- Entrevista a Eduardo Divar, director general de Kia Iberia
- 4 pruebas a fondo: Audi Q5 Sportback TFSIe, Ford Kuga PHEV, Renault Captur E-Tech, Seat León Sportstourer e-Hybrid.
- Comparativa: Hyundai Tucson PHEV frente a Hyundai Santa FE PHEV

Hay visiones que lo cambian todo.

Nuevo Audi Q4 e-tron.
100% eléctrico.



Nuevo Audi Q4 e-tron. 100% eléctrico con pantalla MMI touch por control de voz y tecnología de asistencia al conductor Head-up-display con realidad aumentada. Si en algún momento te habías preguntado cómo sería el futuro, aquí tienes la respuesta. www.audi.es/q4etron

Future is an attitude.

Nuevo Audi Q4 e-tron: consumo eléctrico combinado*: 20-17 kWh/100 km (WLTP), emisiones de CO₂ combinadas*: 0 g/km.
*Datos sobre el consumo eléctrico y las emisiones de CO₂ por tramos en función del equipamiento del vehículo.