

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 18 DE AGOSTO Nº 1.803 del 28 de julio al 17 de agosto de 2021



Lo último



AUDI RS3

Al volante



FORD MUSTANG MACH1

MÁS POTENTES QUE NUNCA

LOS SUV DE MODA

MÁS PRÁCTICOS Y EFICIENTES

Seat **Arona**

El líder del mercado

Al volante



...Y analizamos sus 18 rivales

Prueba

Hyundai **Bayon**

Amplio y polivalente

Comparativa

DOS ALTERNATIVAS PARA LA NUEVA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Citroën AMI ▶

▶ 75 km de autonomía

▶ 5.600 euros



Seat Mó ▶

▶ 137 km de autonomía ▶ 4.150 euros



Y además Lo último: Honda HRV e:HV. Al volante: Abarth 695, DFSK Seres 3, Renault Captur E-Tech Híbrido

Hay visiones que lo cambian todo.

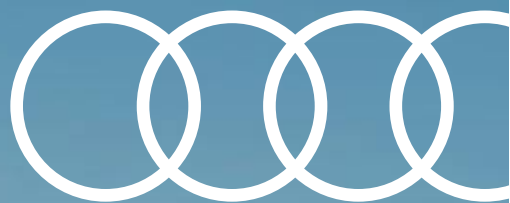
Nuevo Audi Q4 e-tron.
100% eléctrico.



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.



Al detalle



GRAN AUTO, YA A LA VENTA

El número 6 de Gran Auto ya está a la venta. Nuestra revista centrada en las claves del automóvil y la nueva movilidad, analiza en esta nueva edición, los híbridos enchufables, una oferta de modelos que tienen lo mejor de los eléctricos y lo mejor de los modelos de combustión. Con ellos, entrar en el mundo eléctrico no tiene complicaciones. La oferta de PHEV llega ya a los 110 modelos de 31 marcas, con un rango de precios a partir de 32.000 euros y autonomías que ya llegan a los 110 kilómetros en eléctrico. Probamos, además, las últimas novedades entre los plug-in. Ya en tu kiosco.



OTRA MUERTE EN EL CIRCUITO

El piloto onubense Hugo Millán, de 14 años, y uno de los más prometedores de la inagotable cantera española, falleció hace unos días en el circuito de Motorland durante una carrera de la European Talent Cup. Una nueva e irreparable pérdida que sumar a este deporte que tantas alegrías nos ha dado. Descanse en paz.

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.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 Beneit, Andrés Mas, Alfonso J. Nieto

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

Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

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

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247/983

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

Boycá

jd

ARI
REVISTAS

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Carburantes en máximos

Con unas vacaciones mayoritariamente nacionales, y por carretera, los precios de los carburantes vuelven a dispararse además de que las diferencias entre gasolineras, pueden llegar a los 15 euros por depósito.

Lo que estamos viviendo este verano es tan inquietante como imprevisible. Lo es, fundamentalmente, por la incertidumbre de un constante rebrote del Covid que se extiende por todo el país. También lo es por una generalizada subida de precios que afecta a unos bolsillos maltrechos que ni con mucho se han recuperado de la crisis. En este sentido, la electricidad se lleva la palma con los precios más altos de la historia, aunque tampoco se quedan atrás los de unos carburantes que acumulan al alza varios meses y se sitúan en máximos de 2014, según datos del Boletín Petrolero de la Unión Europea. En concreto, tanto la gasolina como el gasóleo son un 18 por ciento más caros que a comienzos de año. Además, como es costumbre, se incrementan en coincidencia con el verano, cuando hay un mayor número de desplazamientos por las vacaciones y las escapadas de fin de semana, sobre todo este año en el que las vacaciones volverán a ser mayoritariamente nacionales. De hecho, el aumento de precios convierten la operación salida de agosto en la más cara de los últimos años, exactamente igual que ocurrió con la del pasado julio.

La gasolina y el gasóleo son un 18 por ciento más caros que a principio de año, un incremento en coincidencia con el verano, cuando hay mayor número de desplazamientos. De hecho el aumento de los precios convierten la operación salida de agosto en la más cara de los últimos años, exactamente igual que ocurrió con la del pasado julio

de la ocasión. Buena prueba de esto es que el precio del barril empezó a crecer de forma imparable con la llegada de las primeras vacunas y los inicios de la recuperación económica. De ahí que toda la cadena de valor del petróleo haya ajustado sus precios de forma progresiva según crecía el consumo, el transporte y mejoraba la economía mundial.

Esta misma reflexión es parecida, si no igual, a la que han hecho algunas de las gasolineras instaladas en nuestro país. Así, los conductores pueden encontrar una diferencia de precio en los combustibles de hasta un 26 por ciento entre las más caras y las más baratas de una misma carretera. De esta forma lo evidencia un estudio de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), en el que compara el precio de la gasolina y el diésel de las estaciones de servicio de 13 grandes rutas vacacionales. Según este informe, consideran que elegir la gasolinera adecuada puede llegar a tener un ahorro de hasta 15 euros cada vez que se llene el depósito y dan como dato que los 50 litros de gasolina pueden costar en torno a los 70 euros, mientras que si se trata de gasóleo serán unos 63 euros. Por cierto, la presencia en las estaciones de servicio de las tan cacareadas electrolineras, brillan por su ausencia.



NUEVO SUV CITROËN C3 AIRCROSS

WELCOME FREEDOM!



VERSATILIDAD
EXCEPCIONAL

VOLUMEN DE MALETERO
DE HASTA 520 L

MADE IN SPAIN

Citroën prefiere Total.
GAMA SUV C3 AIRCROSS: CONSUMO MIXTO WLTP (L/100 KM): 4,2 A 6,7. EMISIONES DE CO₂ WLTP (G/KM): 117 A 151

SUMARIO

Nº 1.803 · 28 de julio al
17 de agosto de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

KIA CEEB

El modelo coreano, uno de los más vendidos de la marca, recibe una actualización.

8.- PORSCHE MACAN

Nueva imagen y motores más potentes para el SUV deportivo.

10.- EN PORTADA

NUEVO SEAT ARONA

El modelo más vendido en lo que va de año recibe una actualización.

13.- TODOS SUS RIVALES

18 son los modelos del segmento B-SUV que quieren dar la réplica al renovado Seat Arona y al nuevo Hyundai Bayon.

18.- CUATRO RUEDAS

HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI 48V

Hyundai amplía su ofensiva entre los SUV B con este nuevo Bayon, amplio y polivalente y con grandes argumentos para el éxito.

24.- AUDI RS3

Nueva generación del compacto deportivo de los aros, más potente y radical que nunca.

26.- HONDA HR-V e:HV

Todo listo para la llegada de la nueva generación del Honda HR-V.

28.- BAJO LA LUPA

HYUNDAI TUCSON-SERVICIOS CONECTADOS BLUELINK

Los servicios de coche conectado Bluelink de Hyundai cuentan con un amplio abanico de funciones.

30.- CITROËN AMI FRENTE A SEAT MÓ

Dos marcas de coches que se lanzan a la nueva movilidad. Comparamos sus soluciones eléctricas.

36.- ABARTH 695 ESSEESSE

Una edición especial con elementos de la competición y sensaciones inigualables.

38.- FORD MUSTANG MACH1

Ford crea el mejor Mustang de la historia. Un deportivo de los de antes.



6



40



44



54

40.- LAND ROVER DEFENDER

V8 y PHEV son las dos nuevas versiones que se suman a la gama del Defender.

42.- RENAULT CAPTUR E-TECH

El SUV fabricado en España estrena una nueva versión híbrida.

44.- DFSK SERIES 3

Un SUV eléctrico amplio, bien equipado y con muy buenas prestaciones.

46.- FUERA DE SERIE BUGATTI LA VOITURE NOIRE

Un Bugatti único, inspirado en el Type 57 SC Atlantic.

50.- +INTERESANTE FACTORÍA STELLANTIS VIGO

Seis nuevos modelos eléctricos se añaden a la línea de producción de Vigo.

52.- BRIDGESTONE POTENZA SPORT

Un neumático de altas prestaciones para extraer el máximo rendimiento a tu vehículo.

54.- A LA ÚLTIMA

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

ABARTH	36
AUDI	24, 58
BUGATTI	46
CITROËN	30
DFSK	44
FORD	38
HONDA	26
HYUNDAI	18, 28
KIA	6
LAND ROVER	40
PORSCHE	8
RENAULT	42
SEAT	10, 30



42



26

56.- LA SEMANA

58.- DE CARRERAS

AUDI EN EL DAKAR

El RS Q e-tron creado por Audi es una revolucionaria máquina con la que persigue la victoria en el Dakar... y revolucionar la competición.

62.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

66.- EL RETROVISOR

MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv



ASTON MARTIN DB11

El SUV de lujo de la marca, el DB11, que monta un V8 de 4.0 litros, aumenta su potencia hasta los 535 CV, 25 CV más que hasta ahora, con lo que mejora sus prestaciones, con una velocidad punta de 309 km/h. Dispone de nuevo equipamiento como los asientos deportivos Plus, con una mayor sujeción.

HENNESSEY VELOCIRAPTOR

El especialista americano Hennessey lanza esta versión potenciada del nuevo Ford Bronco, con modificaciones de chasis para domar su mayor rendimiento. Y es que las modificaciones en el motor V6 biturbo de 2,7 l permiten aumentar la potencia hasta los 405 CV y los 503 Nm de par.



El Kia Ceed se renueva

Pequeños detalles para actualizar la gama

La gama Kia ha sido objeto de una actualización, renovando su imagen con pequeños detalles que le dan un aspecto más dinámico. El Ceed sigue teniendo un peso primordial en el total de las ventas de la marca en sus diferentes configuraciones, con el 28%. Estos cambios se implementan sobre la carrocería hatchback y el ProCeed en sus diferentes motorizaciones.

Lo más llamativo estéticamente se centra en las ópticas traseras, de color grisáceo, compuestas por 48 módulos LED. En el frontal encontramos también unas luces más

afiladas, con entradas de aire mayores que se conectan con los pasos de rueda. Y el nuevo logotipo de Kia sobre el capó además de diferentes detalles que son propios de cada acabado, con toques en rojo o en cromo satinado. El difusor trasero del ProCeed ha sido también rediseñado. En el interior, nuevas tapicerías y una instrumentación digital de 12,3" y la pantalla central de 10,25". La amplia oferta de motores sigue contando con variantes diésel, gasolina, GLP, mild-hybrid y plug-in. Llegará al mercado en el último trimestre del año.



Las ópticas, especialmente las traseras, ofrecen un nuevo diseño. También, el difusor trasero y los parachoques han sido rediseñados, e incorpora el nuevo logo.

Citroën Berlingo by Tinkervan

Versión campera que multiplica su versatilidad

Fruto del trabajo conjunto con la empresa oscense Tinkervan, líder de la camperización en España, Citroën lanza esta versión especial. Enfocada a aprovechar su versatilidad, está dotada con todos los detalles necesarios para organizar escapadas lejos de la ciudad, contando con todos los detalles para sacar el máximo partido a los viajes en plena naturaleza. Dispone de colchón viscoelástico de 1,90 m, calefacción auxiliar con programador y kit de altura, mesa plegable, nevera

de 31 l., ducha de 10 litros, toldo... La modularidad del Berlingo alcanza un nuevo nivel: en apenas unos

minutos, sus 5 plazas se transforman en un dormitorio sobre el maletero y la fila trasera, o en un salón-

comedor, gracias a la mesa plegable. La batería auxiliar de AGM se recarga automáticamente con el fun-

cionamiento del vehículo, y el confort térmico durante los 365 días del año está asegurado con una calefacción estacionaria. Está disponible con las diferentes motorizaciones de la gama Berlingo.



Pequeña camper con todos los detalles para disfrutar la naturaleza.

NUEVO 3008 STYLE

CON RENTING TODO INCLUIDO

POR **249€**/MES*

PRIMERA CUOTA: 5.900 €
CON 2.000€ DE EQUIPAMIENTO



SUMMER STYLE

Un verano con estilo

Inscríbete ya en **peugeot.es**

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

Gama 3008: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 1,2 a 7,3 en ciclo combinado - Emisiones de CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 28 a 166 en ciclo combinado. Más información en <http://wltp.peugeot.es>.

*Cuota mensual con IVA a clientes particulares para un 3008 Style PureTech 130 S&S 6 Vel. MAN en Península y Baleares, para alquilar a 36 meses y 30.000 km. Primera cuota: 5.900€ (IVA incluido). Incluye los servicios de mantenimiento, reparaciones, asistencia en carretera, gestión de multas, impuestos y seguro, durante el periodo contratado. Oferta de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A, con domicilio en c/ Eduardo Barreiros, 110, Madrid, condicionada a aceptación financiera. Oferta válida hasta el 31/08/2021. El modelo visualizado puede no coincidir con el modelo ofertado.

HYUNDAI KONA N, A LA VENTA

Ya se ha puesto a la venta la versión N del Kona, la más deportiva, con un motor de dos litros sobrealimentado que rinde 280 CV y que es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 5,5 seg. El chasis ha sido dotado para aprovechar todo su potencial. Se ha puesto a la venta por 42.100 euros.



PININFARINA TEOREMA

Este concept de Pininfarina muestra la visión de futuro de la empresa de diseño italiana mediante el uso de tecnologías de realidad virtual. Una interpretación de la movilidad autónoma totalmente eléctrica fomentando las interacciones.



Pequeños cambios estéticos y en el interior, en donde destaca la gran pantalla digital, reduciendo las teclas.

Porsche Macan

Actualización de la gama, con motores más potentes

El SUV medio de Porsche ha sido objeto de una actualización, con detalles estéticos que afectan especialmente al frontal, con cambios también en el habitáculo. El chasis ha sido mejorado, con una nueva puesta a punto más dinámica. Y los motores ofrecen un rendimiento superior. Los parachoques y las molduras de las puertas son nuevos, así como la parrilla delantera. También estrena nuevos colores de carrocería (Papaya metalizado, azul Gentian metalizado y verde Piñón). También muestra una nueva firma lumínica con la configuración de los LED. El interior se ha digitalizado con una gran pantalla central, minimi-

zando al máximo el uso de botones y rediseñando también la palanca de cambios. En cuanto a las mecánicas, todas han aumentado su potencia: El GTS pasa de los 381 CV a los 440 CV, la misma potencia que entregaba el Macan Turbo, ahora fuera de catálogo. La variante básica dispone de un motor cuatro cilindros de 265 CV, 20 más que su antecesora. Y la versión S rinde ahora 380 CV por los 354 CV de la anterior. En los tres casos el cambio es automático de doble embrague (PDK), siempre con tracción a las cuatro ruedas. Llegará al mercado en octubre, con un precio desde 68.540€.



Range Rover Sport

La nueva generación llegará en 2023

Se dice que esta tercera generación es más una evolución que un modelo totalmente nuevo. Se está desarrollando sobre la nueva plataforma JLR llamada MLA large-car (Arquitectura Longitudinal Modular) que hará su debut con el Range Rover a finales de este año y está lista para motorizaciones híbridas ligeras de 48V, híbridas enchufables y completamente eléctricas.

Hay mucho camuflaje alrededor, pero esperamos un

aspecto más refinado que en el actual. Una mezcla entre el actual y el Velar. Especialmente en la parte

delantera, con faros más delgados. Y en la parte trasera, con nuevas luces en disposición horizontal.

Land Rover ha hecho oficial que colaborarán con BMW en sus unidades totalmente eléctricas, por lo que podría-

mos esperar que los nuevos motores de combustión que adopte la gama también sean de origen BMW.



FOTOS ESPÍA

▲ El debut del nuevo Range Rover Sport podría ser a finales de 2022, como modelo 2023.

NUEVO OPEL CROSSLAND EL DISEÑO ES PARA VIVIRLO

Desde 15.800€



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



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



Ha sido el modelo más vendido en el primer semestre del año y ahora quiere consolidar su posición con una estudiada actualización que salpica al exterior y, en mayor medida, al interior, mucho más 'revolucionario'. También incorpora mejoras en su dotación de seguridad y multimedia. No será fácil desbancarlo...



◀ El interior cambia completamente, con un salpicadero totalmente nuevo en el que destaca la nueva pantalla táctil, ahora de hasta 9,2 pulgadas y ubicada en una posición más elevada. Se ha incrementado también la calidad.



Nuevos argumentos

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

No es fácil tener que actualizar dos modelos de tanto peso en Seat como son el Ibiza y el Arona. Entre los dos suman un 53 por ciento de las ventas de la marca española, pero es obligado hacerlo porque ambos cumplen su ciclo medio de vida. Sorprende que en el acumulado del primer semestre del año, el Arona que ahora se reemplaza haya sido el vehículo más vendido en España.

Con estos datos sobre la mesa la actualización tiene que ser muy medida. El Arona ha realizado sutiles cambios estéticos en el exterior, sí que revoluciona en gran medida el interior, y se adorna con un mayor equipamiento en aspectos de tanto peso como la seguridad o la conectividad. El resto se mantiene tal cual, sin novedades en chasis, motores o habitabilidad.

El cambio de imagen es evidente. Los diseñadores lo justifican porque el cliente de este modelo sí que solicitaba una estética más agresiva y poderosa. Dicho y hecho. El frontal adquiere una imagen con más presencia debido a las nuevas parrillas y, sobre todo, a la nueva ubicación y rediseño de los faros antiniebla. Incorpora faros EcoLED desde el acabado de acceso Reference, y Full LED en el resto.

En la zaga también estrena spoiler y difusor, la tipografía del emblema está manuscrita, introduce tres nuevos diseños de



▲ No hay cambios en el chasis y en la gama de motores, aunque el diésel ya es historia.

llantas, tres nuevos colores para un total de diez, y debuta el acabado X-Perience, más aparente y campero, en sustitución del Xcellence.

Más contundentes son los cambios en el interior. Aquí sí que todo ha dado un gran vuelco. Destaca la pantalla táctil central de un salpicadero totalmente redise-

ñado. La pantalla flotante se sitúa ahora por encima de las salidas del aire para no desviar tanto la atención sobre la calzada, y es de 8,25 pulgadas en los acabados más modestos, llegando hasta las 9,2 pulgadas en los más completos. Son, en definitiva, un 20 por ciento más generosas que antes.

El cuadro de mandos Digital Cockpit de 10,25 es personalizable y se ofrece de serie también con las acabados más com-

pletos. Por su parte, se ha incrementado la calidad al rematarse ahora con materiales acolchados, estrena un volante más funcional y agradable, las salidas de aire laterales también cambian de apariencia y están iluminadas, y el conjunto se remata con nuevas tapicerías.

La conectividad es otro de los grandes baluartes, más enfocado a un público eminentemente joven. Con la integración del sistema Full Link podemos acceder me-

dante Apple CarPlay o Android Auto de manera inalámbrica a nuestro smartphone. De serie ofrece Seat Connect, que integra una tarjeta eSIM para acceder a un mundo de servicios, además de controlar de manera remota algunas funciones del vehículo. Asimismo, se ha mejorado el reconocimiento por voz que interactúa con el sistema de infoentretenimiento y que abre las puertas a un sinfín de servicios.

La seguridad integra nuevos asisten-

PRECIO DESDE 19.870 €	
EMISIONES DE CO ₂ : ENTRE 102 Y 152 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Dinámica. Tacto general agradable. Motores solventes. Relación precio-producto.	- No contempla electrificación. Visibilidad fronto-lateral. Pantalla táctil poco intuitiva.



NUEVA IMAGEN EL FRONTAL ES AHORA MÁS PODEROSO Y ESTRENA EL ACABADO X-PERIENCE DE ASPECTO MÁS ROBUSTO Y CAMPERO





▲ La habitabilidad del interior y la capacidad del maletero, con un volumen de 400 litros, se mantienen como hasta ahora.

tes de conducción, como el de viaje, que permite realizar una conducción semiautónoma. También se contempla reconocimiento de señales de tráfico, un asistente lateral que controla el ángulo muerto, facilitando el cambio de carril con mayor seguridad, y un asistente de luces de carretera inteligentes para evitar deslumbramientos. Se integra a la vez un asistente de aparcamiento automatizado.

Se mantiene tal cual la gama de motorizaciones, en la que el diésel ya es historia. La plataforma no permite ningún tipo de electrificación. Pone en juego variantes de gasolina de 95, 110 y 150 CV, esta última con desconexión automática de cilindros, y una eficiente versión bifuel de GNC de 90 CV.

En nuestra toma de contacto comenzamos con el Arona 1.5 TSI vestido con el

nuevo acabado X-Perience. Gran parte del recorrido fue por sinuosas y bellas carreteras que transcurren por la costa vizcaína, con tráfico denso, eso sí. En ese escenario apostamos por el programa deportivo del cambio y el perfil Sport del asistente de conducción, que también ofrece los modos ECO y Normal, además de una función Individual que varía ligeramente la respuesta del motor, de la suspensión adaptativa DCC y de la dirección.

Es un vehículo muy agradable, con una dinámica que le sitúa como uno de los re-



▲ Los faros son Eco-LED con el acabado Reference y Full LED de serie en el resto.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TGI 90	1.0 TSI 95	1.0 TSI 110	1.5 TSI 150
Disposición	Delan. transversal	Delan. transversal	Delan. transversal	Delan. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	999	1.498
Potencia máxima (CV/rpm)	90 /4.500-5.500	95/5.000-5.500	110/5.000	150/5.000-6.000
Par máximo (mkg)/rpm	16,3/1.800-3.800	17,9/1.600-3.500	20,4/2.000-3.000	25,5/1.500-3.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 veloc.	Manual, 5 veloc.	Manual 6 o DSG7	DSG7
Frenos delanteros/traseros	Discos v./Tambor	Discos v./Tambor	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/55 R17
Peso (kg)	1.311	1.185	1.193 (DSG, 1.233)	1.268
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.153/1.780/1.537	4.153/1.780/1.537	4.153/1.780/1.537	4.153/1.780/1.537
Volumen maletero (l)	282	400	400	400
Capacidad depósito (l)	9 (13,8 kg GNC)	40	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	13,2	11,5	10,3 (DSG, 10,1)	8,2
Velocidad máxima (km/h)	178	182	190	210
Consumo mixto (l/100 km)	5,7 (3,7 kg GNC)	5,3	5,2 (DSG, 5,8)	6,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	102	123	120 (DSG, 134)	140
Precios desde... (euros)	21.880	19.870	22.470	28.280

ferentes del segmento (monta un esquema McPherson delante y un eficaz eje de torsión detrás) y un sistema de desconexión automática de cilindros que resulta imperceptible en el interior, tanto al desconectar como al conectar. Es tan suave y refinado que sólo sabremos que entra en acción cuando vemos en el cuadro un pequeño logo que nos indica que circulamos sólo con dos cilindros. En un tipo de conducción dinámica, y sin demasiadas concesiones al consumo, registramos una media de 7,2 litros (homologa entre 6,1 y 6,6 litros).

El Arona se vende con los acabados Reference, Style, X-Perience y FR, y su abanico de precios va desde los 19.870 hasta los 28.480 euros. Aplicando las campañas de la marca se puede adquirir desde 14.800 euros.



LÍDER ABSOLUTO EL SEAT ARONA ES EL MÁS VENDIDO



legión los candidatos, como exponemos en estas páginas. El preferido en lo que va de año ha sido el Seat Arona, que firma 12.686 unidades vendidas en los seis primeros meses del año, convirtiéndose en el modelo más vendido en el mercado español en valores absolutos. Y será difícil hacerle sombra, ya que estos días llega con una atractiva actualización. El Hyundai Bayon lleva poco tiempo en el mercado, por eso ha vendido sólo 188 unidades, pero su futuro es prometedor.

Exploradores urbanos

El segmento B-SUV es uno de los más activos del mercado. Hace tiempo que las preferencias de los conductores han cambiado y prefieren modelos 'pequeños' de corte crossover, con un diseño más agresivo y una mayor altura para facilitar el acceso al interior y mejorar la visibilidad de todo lo que nos rodea. Y en esa jungla urbana ya son



▲ El Bayon es el nuevo modelo de acceso a la gama SUV de Hyundai. Es un vehículo muy competitivo en todos los frentes.



CITROËN C3 AIRCROSS

Fabricado en Zaragoza, este modelo basa gran parte de su éxito en su original diseño. Ha vendido 4.715 unidades.

Acaba de someterse a una actualización en su ciclo medio de vida que salpica a su diseño, al confort de marcha y a mejoras en su equipamiento. Sigue apostando por motores de gasolina y diésel, cambio manual o automático y no contempla electrificación en ninguna de sus versiones. La tracción es siempre delantera, pero se puede optar por el Grip Control para superar superficies complicadas.

- Gasolina de **110 y 130 CV**
- Diésel de **110 y 120 CV**
- Precio de **16.290 a 24.700 euros**



DS 3 CROSSBACK

Sus ventas han sido de 415 unidades durante los seis primeros meses del año. Su sello premium le marca.

En el segmento B-SUV prima el precio, por eso las ventas de este modelo un tanto exclusivo no son tan generosas. A cambio ofrece una calidad y dotación tecnológica superiores a la media, un gran confort de marcha y versiones tanto de gasolina como diésel, además de un eléctrico de 136 CV que ofrece una autonomía de hasta 320 kilómetros.

- Gasolina de **100 y 130 CV** ● Diésel de **110 CV**
- Eléctrico de **136 CV**
- Precio de **26.482 a 44.631 euros**



GANAR MÚSCULO GRACIAS AL NUEVO SPOILER Y DIFUSOR



JUNGLA URBANA ESTE SEGMENTO SIGUE EN ALZA Y SE DECANTA POR UNA ESTÉTICA MÁS PODEROSA Y UNA MAYOR ALTURA AL SUELO



FIAT 500X

Es un modelo muy equilibrado en todos los frentes y eso le ha permitido vender 3.764 unidades hasta junio de 2021.

El modelo italiano supera los 4,26 metros, ofrece una gran habitabilidad y un maletero con 350 litros. En su última actualización incorporó nuevos motores y una dotación tecnológica más avanzada, pero su plataforma no admite electrificación. Actualmente la gama recurre sólo a la tracción delantera y dispone de cambio manual o automático según versiones.

- Gasolina de **120 y 150 CV**
- Diésel de **95, 120 y 130 CV**
- Precio de **16.889 a 23.946 euros**



FORD ECOSPORT

El modelo de acceso a la gama B-SUV de Ford ha vendido 716 vehículos durante el primer semestre del año.

En 4,10 metros de longitud ofrece cinco plazas y un maletero con 334 litros al que se accede por medio de un portón con apertura lateral. Sólo contempla variantes de gasolina, sin electrificar, y asociadas siempre a un cambio manual de seis relaciones. La tracción es siempre delantera, incluso en la variante EcoSport Active, que incrementa su altura al suelo y se rodea de protecciones.

- Gasolina de **100, 125 y 140 CV**
- Precio de **20.790 a 24.100 euros**



JEEP RENEGADE

El SUV americano, con 4.327 vendidos, estrena versiones 4xe híbridas enchufables de hasta 240 caballos.

Mide 4,24 metros y presenta un diseño muy original tanto en el exterior como en el interior. También presume de una extensa gama de motorizaciones, incluidas dos variantes híbridas enchufables con hasta 44 kilómetros de autonomía y sello medioambiental 0 emisiones. Asimismo ofrece un talante off road muy superior a la media, con versiones 4x4, bloqueo central y asistentes afines para ese uso.

- Gasolina de **120 y 150 CV** ● Diésel de **130 CV**
- Híbrido enchufable de **190 y 240 CV**
- Precio de **18.260 a 36.890 euros**



KIA STONIC

Recién renovado y con opciones electrificadas, el Stonic de Kia ha vendido entre enero y junio 5.642 unidades.

Con 4,14 metros de largo y un maletero de 332 litros, el recién actualizado Stonic es un vehículo que ofrece un agradable tacto general y un gran confort de marcha. Recientemente ha incorporado versiones híbridas ligeras de 48 CV asociadas al bloque tricilíndrico 1.0 y presume del cambio manual iMT inteligente que le permite impulsarse a vela en ocasiones para reducir el consumo.

- Gasolina de **84 y 100 CV**
- Híbrido ligero de **100 y 120 CV**
- Precio de **15.860 a 23.958 euros**



FORD PUMA

Una de las opciones más dinámicas del segmento y del que se han vendido 5.411 unidades en 2021.

Apenas mide 4,19 metros de longitud y ofrece hasta 456 litros de maletero gracias a un práctico hueco bajo el piso que incluye un desagüe. Sus cualidades dinámicas son excelentes y su tacto deportivo también, más con la versión ST de 200 CV. También contempla hibridación ligera de 48V con el bloque de gasolina y, de momento, no renuncia al diésel.

- Gasolina de **200 CV**
- Diésel de **120 CV** ● Híbrido ligero **125 y 155 CV**
- Precio de **20.616 a 31.212 euros**



HYUNDAI KONA

Su amplia gama se completa ahora con la variante N de 280 CV. Ha vendido 6.011 unidades en lo que va de año.

Mide 4,21 metros de longitud y su puesta en escena se remata con buenos acabados y arropado por una avanzada tecnología. No hay muchos modelos que puedan presumir de una gama tan completa, en la que toca todos los palos: gasolina, diésel, versiones híbridas ligeras de 48V, un híbrido autorrecargable y hasta una variante eléctrica.

- Gasolina de **120, 198 y 280 CV** ● Diésel de **136 CV**
- Híbrido ligero de **120 y 136 CV** ● Híbrido de **141 CV**
- Eléctrico de **204 CV** ● Precio de **19.340 a 45.650 euros**



MAZDA CX-3

1.063 clientes optan por la tecnología SKYACTIV de este SUV japonés. Un modelo con un estilo muy marcado.

Por calidad, tacto general, confort y dinámica es uno de los modelos más atractivos del segmento. Actualmente sólo contempla una variante de gasolina con 121 CV, asociado a un cambio manual o automático de seis relaciones. También contempla un eficiente sistema de desconexión automática de cilindros para reducir el consumo. La tracción es siempre delantera.

- Gasolina de **121 CV**
- Precio de **20.195 a 27.395 euros**



NISSAN JUKE

Uno de los pioneros del segmento B-SUV, con su segunda generación ha vendido 3.044 unidades hasta junio.

Sus agresivas y originales líneas, con una zaga de corte coupé, el Juke entra por los ojos y se comporta de una manera muy ágil en marcha. La oferta sólo contempla un motor de gasolina tricilíndrico de 114 CV, que se puede combinar con un cambio manual o automático. Destaca su dotación tecnológica, como el sistema ProPilot que permite un tipo de conducción semiautónoma.

- Gasolina de **114 CV**
- Precio de **21.700 a 27.104 euros**



TECNOLOGÍA LA TRACCIÓN TOTAL NO ES DEMASIADO FRECUENTE. SÍ CRECE LA HIBRIDACIÓN Y SE CONTEMPLAN VERSIONES ELÉCTRICAS



OPEL **CROSSLAND**

Fabricado en Zaragoza, el Crossland conquista a 2.910 clientes con su gama diésel y gasolina.

El Crossland comparte línea de montaje con el C3 Aircross en Zaragoza y eso implica que porta la misma plataforma y gama de motores, donde no se puede introducir ningún tipo de electrificación. Sí que presume de más dotación tecnológica y del eficiente IntelliGrip, un control de tracción inteligente que permite superar superficies con baja adherencia, como nieve, barro o arena.

- Gasolina de **110 y 130 CV**
- Diésel de **110 y 120 CV**
- Precio de **21.250 a 28.060 euros**



PEUGEOT **2008**

El segundo más vendido por detrás del Arona –9.640 unidades–, cuenta con diésel, gasolina y eléctrico

Su atractivo diseño, buena dinámica y notable calidad de fabricación le han convertido en un modelo de éxito. Mide 4,34 metros y presenta un maletero con 434 litros. El puesto de conducción i-Cockpit y el cuadro de mandos con información en tres dimensiones son aspectos que marcan distancias con sus rivales. La variante eléctrica ofrece una autonomía de 310 kilómetros.

- Gasolina de **100, 130 y 155 CV** ● Diésel de **110 y 130 CV**
- Eléctrico de **136 CV**
- Precio de **21.148 a 42.050 euros**



SSANGYONG **TIVOLI**

Es el SUV más pequeño de la marca coreana, pero sigue ofreciendo mucho por poco. Lo eligieron 628 conductores.

Si buscamos una relación estricta entre lo que pagamos y lo que nos ofrece, el Tivoli no tiene rivales que le puedan hacer sombra. En su última actualización mejoró la puesta a punto del chasis para mejorar su dinámica e incrementar el confort de marcha. Está muy bien equipado y la gama de gasolina también se 'desdobla' con variantes bifuel alimentadas por GLP.

- Gasolina de **128 y 163 CV**
- Diésel de **136 CV** ● GLP de **128 y 163 CV**
- Precio de **14.800 a 23.500 euros**



SUZUKI **VITARA**

Todo un clásico este Vitara que ha conquistado a 1.298 compradores en los seis primeros meses del año.

El Vitara es un modelo muy equilibrado en todos los frentes. Ofrece un tacto general muy satisfactorio, buena visibilidad, una habitabilidad correcta para los 4,18 metros que mide y un maletero de 375 litros. Actualmente sólo contempla un motor de gasolina de 129 CV con hibridación ligera de 48V y sello medioambiental ECO. Es de los pocos que ofrece versiones 4x2 y 4x4.

- Híbrido ligero de **129 CV**
- Precio de **24.180 a 29.730 euros**



RENAULT **CAPTUR**

El SUV fabricado en Valladolid es uno de los líderes y de los de más amplia gama. 7.195 se han vendido hasta junio.

Otro de los grandes triunfadores del segmento y con pasaporte español. Ya no contempla diésel, pero sí eficientes versiones híbridas, autorrecargables y PHEV, que se complementan con los bloques de gasolina y una opción bifuel de GLP. La nueva plataforma ha mejorado la dinámica, el confort de marcha y permite disfrutar de una mayor carga tecnológica.

- Gasolina de **90 CV** ● GLP de **100 CV** ● Híbrido ligero de **140 y 160 CV** ● Híbrido de **145 CV** ● Híbrido enchufable de **160 CV** ● Precio de **19.971 a 34.278 euros**



SKODA **KAMIQ**

Con la misma base que el Arona, pero más tamaño, el Kamiq ha sido elegido por 4.196 clientes hasta junio.

Alcanza los 4,24 metros de longitud y su interior es de los que mejor aprovecha el espacio, incluido un maletero con 400 litros. También es de los que renuncian al diésel, pero sí que incorpora una eficiente versión de gas natural y tres variantes de gasolina con hasta 150 CV, el más potente asociado a un sistema de desconexión automática de cilindros. La tracción es delantera, incluido el acabado Scout.

- Gasolina de **95, 110 y 150 CV**
- Gas Natural de **90 CV**
- Precio de **18.290 a 26.860 euros**



TOYOTA **YARIS CROSS**

El SUV de la gama Yaris ya está a la venta, aunque llega en septiembre y sólo con tecnología híbrida autorrecargable.

Acaba de anunciar los precios y llegará finalmente a la vuelta del verano. Comparte plataforma con el Yaris, pero crece hasta los 4,18 metros e incrementa considerablemente su altura respecto al suelo. Incorpora una mecánica híbrida autorrecargable de 116 CV muy eficiente y es de los pocos modelos de este segmento que ofrece versiones con tracción delantera y total.

- Híbrido autorrecargable de **116 CV**
- Precio de **23.350 a 30.300 euros**



VOLKSWAGEN **T-CROSS**

Comparte plataforma con el Arona y ha sido el elegido por 8.315 clientes en lo que va de año. El tercero más vendido.

Mide 4,11 metros y es de los que más provecho saca de las plazas traseras, donde presenta una banqueta con regulación longitudinal. El maletero cubica 385 litros. No contempla diésel ni electrificación. Bajo el capó monta tres motores de gasolina, cambio manual o automático y tracción delantera en toda la gama. Asimismo presume de una avanzada dotación tecnológica.

- Gasolina de **95, 110 y 150 CV**
- Precio de **20.880 a 27.910 euros**

CUATRO RUEDAS

A FONDO HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI 100 CV TECNO 48V

¡Divide y vencerás!

Hyundai amplía su ofensiva entre los SUV B; más pólvora para la categoría de moda con dos frentes, Kona y Bayon, para proponer una alternativa a todos los niveles dentro del grupo, dividiendo sus opciones. Los argumentos del nuevo SUV son convincentes.



LA CLAVE

fasensio@motor16.com

Muy amplio y versátil en su interior, ofrece un completo equipamiento de confort, con un diseño moderno y funcional. Es ágil en ciudad y sólido en carretera, con un motor vigoroso para su potencia, y eficiente con el sistema micro híbrido 48V. Avanzada tecnología, aplicada en el amplio abanico de asistentes y conectividad.

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

Hyundai sigue ampliando su oferta, diversificando su gama con nuevos modelos. Su última novedad es el Bayon, con el que entra en el segmento de moda, el de los SUV B, en el que ya estaba representado por un modelo de garantías como es el Kona. Sí, pero como la marca indica, de esta manera diversifica la oferta dentro de esta categoría con dos alternativas. Por un lado el Kona, con motorizaciones más potentes, desde 120 a 204 CV, y electrificadas (hí-

PRECIO		25.815 €
 EMISIONES DE CO₂: 120 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
A FAVOR		EN CONTRA
	Etiqueta ECO. Equipamiento de serie, con numerosos asistentes de seguridad. Habitabilidad y maletero.	
		Posición botón de arranque. Precio elevado sin descuentos. Retención alta en modos ECO y Comfort.

bridos y completamente eléctricos). Y por otro el Bayon, con motores más modestos, todos de gasolina, con 85, 100 y 120 CV, estos últimos con hibridación suave de 48V (como opción en el 100 CV y siempre en el más potente) y por tanto con la etiqueta ECO de la DGT. Y con el punto de mira puesto en otros rivales dentro del segmento, especialmente en el 'best seller' de la categoría, el Seat Arona y sus mellizos, VW T-Roc y Skoda Kamiq. O, dentro de la casa, el Kia Stonic, además de Opel Crossland o Renault Captur.



Elegimos para nuestra prueba la variante 1.0 T-GDI 48V de 100 CV, dotada de cambio manual inteligente iMT de 6 relaciones (también está disponible con cambio automático 7DCT), que se espera que sea la más demandada de la gama. Y en este caso con el acabado superior Tecno, que ofrece toda las opciones disponibles de serie (solo, como opción a añadir, la elección entre dos tipos de pintura), con numerosos asistentes que también monta el acabado Maxx, pero que no ofrece una dotación estándar tan completa.

El Bayon, que adopta el nombre de la ciudad francesa, ofrece una línea muy personal, con un estilo diferenciador dentro del concepto SUV (más bien crossover, pero no vamos a entrar ahora a definir la fina línea que delimita ambos conceptos), con cierto aire monovolumen. Unas formas que le permiten aprovechar al máximo el espacio interior sobre la misma plataforma del i20, con sus 4,18 m de longitud (14 cm más que el utilitario). Y es que todas sus cotas de habitabilidad son destacables en referencia a sus rivales.

Ofrece una altura al techo que permite acomodarse a pasajeros muy altos sin problema tanto en las plazas delanteras como traseras. Y en éstas, el espacio para las rodillas es generoso, con una banqueta amplia en longitud aunque se estreche para la plaza central, complementaria como en todos los modelos 5 plazas de su tamaño, con un túnel central poco prominente, que apenas sobresale del suelo lo que la hace más utilizable.

Y el volumen de maletero también es generoso; con 411 litros, únicamente el 2008 con



▲ La pantalla central, de 10,25 pulgadas en el acabado Tecno, ofrece un menú bien estructurado para un uso rápido e intuitivo, a lo que ayudan los botones externos.



EFICIENCIA
MILD HYBRID 48V; LO QUE LE PROPORCIONA AL BAYON LA ETIQUETA ECO. OFRECE UNOS CONSUMOS AJUSTADOS INTERIOR MUCHO ESPACIO EN UN CUIDADO AMBIENTE, BIEN REMATADO, CON UN SALPICADERO DIGITAL Y MUCHOS HUECOS PARA OBJETOS. ¡FUNCIONALIDAD!



▲▲ La pantalla digital de la instrumentación, de 10,25", cambia el color de los relojes según el modo de conducción seleccionado (ECO, Comfort y Sport).



▲▲ Elevada funcionalidad, guanteras y huecos para objetos. Los asientos delanteros son cómodos y con una buena sujeción lateral. Detrás, amplio espacio para las rodillas, con la plaza central muy utilizable por confort, con un túnel central poco voluminoso. Mandos del volante de fácil accionamiento.



434 l, el Captur con 422 l y el C3 Aircross con 416 l le superan entre los SUV B. Muy ancho, con 112 cm, no dispone de reglaje longitudinal de la banqueta trasera, basando su flexibilidad en los asientos abatibles por mitades y en el espacio hasta el techo. Para ello dispone de un original sistema de plegado de la banqueta, que se retrae sobre el respaldo posterior para perder el menor espacio posible y no tener que dejarla fuera del coche si vamos a cargar bultos

altos, con una boca de entrada amplia y una línea de carga no muy elevada (73 cm). Volviendo al habitáculo, el acceso a las plazas delanteras es cómodo, sin tener que agachar mucho el cuerpo para asentarte en cualquiera de ellas. El interior, despejado, bien iluminado y con una excelente presentación. Aunque los plásticos duros están presentes y patentes, muestran una buena calidad visual en sintonía con la línea de diseño aplicado, con materiales de muy buena

apariencia para un ambiente moderno y bien configurado, con una estudiada iluminación ambiental LED. El salpicadero está digitalizado, con un amplio cuadro de instrumentación de 10,25 pulgadas configurable y una pantalla táctil para el infotainment en el salpicadero del mismo tamaño en el acabado Tecno –en vez de la de 8”–. Dispone de botones directos alrededor de la pantalla para acceder a determinadas funciones, lo que es de agra-

decir para hacer más intuitivo un menú claro y de rápido manejo, pudiendo adoptar tecnología Hyundai Bluelink. La app que da acceso a un amplio abanico de servicios que se pueden también manejar desde el smartphone. Al sistema operativo Apple CarPlay o Android Auto se accede de manera inalámbrica. Para darle vida al motor, presionamos el botón de arranque escondido tras la palanca derecha del limpiaparabrisas. Pero en este caso, con

el motor asociado al cambio inteligente iMT, la puesta en marcha requiere una particular liturgia. Siempre debemos estar en punto muerto para poder arrancar y pisar el pedal del freno, como con una transmisión automática. Un protocolo sencillo pero que hay que interiorizar para que no te ocurra todas las veces, como a mí, después del primer intento pisando simplemente el embrague, que no arrancamos. El motor 1.0 T-GDi, sobrealimentado, toma vida en

silencio, que apenas se rompe al insertar la primera velocidad y comenzar a andar a ritmo tranquilo, de ciudad. En este terreno se mueve como ‘pez en el agua’ desde una posición elevada de conducción, muy equilibrada con sus numerosos reglajes, con una respuesta adecuada a bajas revoluciones para el ritmo ‘acelerar-frenar’ entre semáforos y tráfico. Sus compactas dimensiones le hacen muy ágil, con una dirección suave y directa y un notable con-

fort de marcha. En carretera, donde muestra un buen aplomo sobre unas suspensiones suaves, con un ligero subviraje en curvas pronunciadas, donde el tren delantero abre con suavidad su trayectoria con reacciones muy progresivas y previsibles, el motor se muestra consistente. Permite acelerar con decisión para alcanzar rápidamente un buen ritmo que mantiene sin necesidad de echar mano del cambio de manera continua; incluso adelantando se mues-

tra alegre y con gran solvencia para sus 100 CV. A ello ayuda el compacto generador eléctrico que forma parte del sistema de hibridación y que se asocia al motor térmico al iniciar la marcha o al acelerar en determinadas circunstancias, con una batería de 48 voltios bajo el piso del maletero, el motor de arranque (MHSG) y un convertidor LDC. El MHSG permite recuperar al sistema energía cinética en las frenadas para almacenarla en las baterías de 48 V. Con ello



▲ Confortable y con una pisada muy equilibrada, el Bayon se mueve con agilidad en carretera. Amplio maletero, que bajo el piso del mismo deja un hueco alrededor del sistema de 48V. No dispone de rueda de repuesto.

consigue una gestión más eficiente y disponer de la etiqueta ECO que le convierte en un buen ciudadano. Si bien en ningún momento

se conducirá exclusivamente con energía eléctrica, permita moderar los consumos; nos hemos movido en una media de 6,2 l/100 km sin buscar la

máxima eficiencia en nuestra conducción por nuestro circuito mixto habitual, con un consumo en ciudad de 6,5 l/100 km. Cifras muy razonables.

Para aprovechar las ventajas en este apartado, la tecnología híbrida se asocia a la transmisión manual inteligente (iMT) que desconecta el motor al levantar el pie del acelerador en modo ECO, moviéndonos por inercia siempre que la batería esté con carga suficiente. Cuando aprovechamos ese ‘modo vela’ observamos cómo unas veces la aguja del cuentarevoluciones cae a cero apagándose el motor o se queda al ralentí, en torno a 1.000 rpm, dependiendo de la lectura de la centralita que tiene en cuenta diferentes parámetros, como la temperatura, la carga o el terreno. Al pisar el freno o el acelerador el motor vuelve a funcionar en la marcha engranada. El precio de la versión más equipada, nuestra protagonista, es de 25.815 €, algo elevado, pero competitivo con los descuentos de hasta 5.200 €.



EL DETALLE

CAMBIO 6iMT Función Rev Machine

El Bayon 1.0 T-GDi dispone de la función Rev Matching que, en modo Sport, ajusta automáticamente las revoluciones del motor cuando el conductor reduce de marcha para hacer más suaves y confortables las transiciones, realizando un ‘doble embrague’. Un sistema que sin duda se agradece, porque en modo ECO y Comfort la transición entre marchas es algo brusca y hay que poner especial atención en dosificar el acelerador para evitar los tirones, lo que este avanzado sistema mitiga de forma evidente. Como ayuda a la conducción, bajo el paraguas Hyundai SmartSense, el Bayon dispone de una amplísima batería de asistentes a la conducción, todos de serie.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TGDI 100 CV
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 cilindros/12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	998
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler. Doble árbol de levas en la culata.
Potencia máxima (CV)/rpm	100 /4-500-6.000
Par máximo (mkg)/rpm	17,6 /1.500-4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 vel.
Desarrollo final en 6ª a 1.000 rpm	42,3 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,4
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Delanteros/Traseros)	Discos ventilados / Discos macizos
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Semi-independiente, con eje torsional, muelles helicoidales y amortiguadores de gas.
RUEDAS	
Neumáticos	205/55 R17
Marca	Continental
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.195
Capacidad del depósito (l)	40
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,9
Número de plazas	5

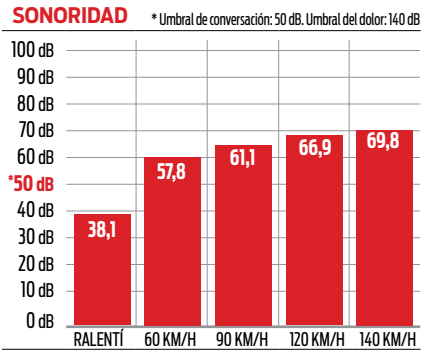
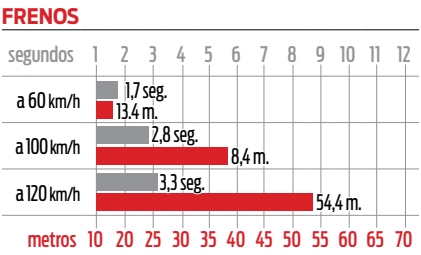
EQUIPAMIENTO

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

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	183 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,9
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,6 (10,7)
Recorriendo (metros)	182,95
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4º	18,1
400 m desde 40 km/h en 5º	19,6
400 m desde 50 km/h en 6º	19,2
1.000 m desde 40 km/h en 4º	33,3
1.000 m desde 40 km/h en 5º	35,8
1.000 m desde 50 km/h en 6º	36,0
De 80 a 120 km/h en 4º	8,6
De 80 a 120 km/h en 5º	10,8
De 80 a 120 km/h en 6º	13,9
Error de velocímetro a 100 km/h	97

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,0 km/h de promedio	6,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,5
Conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	5,7
A 140 km/h de crucero	6,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	645
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Ciclo bajo / medio	6,7 / 5,1
Ciclo alto / extra-alto	4,5 / 5,7
Ciclo mixto	5,3





EL 2.5 TFSI HA GANADO NUEVE VECES EL 'MOTOR INTERNACIONAL DEL AÑO' Y AQUÍ ES MÁS POTENTE QUE NUNCA: 400 CV Y 500 NM

El nuevo Audi RS 3 ya está listo; listo para plantar batalla a todo el que se le ponga por delante, mejorando al modelo anterior y manteniendo ese ADN de competición que tan bien define los modelos RS de la compañía de los cuatro aros.



Esencia RS pura

Santiago Casero | scasero@motor16.com

Todo amante de los compactos potentes tiene en el RS 3 de Audi un amor platónico, pues aunque existen muchas otras alternativas, el RS 3 tiene ese aura especial que tienen pocos modelos.

Ahora, la tercera generación del RS 3 Sportback y la segunda del RS 3 Sedán ya están listas, con todo lo que se puede esperar de estos modelos nuevos, pero también con todo lo que ha hecho de ellos lo que son: artillería pesada para un día a día más 'interesante'.

Como estamos ante la versión más deportiva, nos vamos

a dejar de rodeos y trucos de manos y vamos a ir directos al meollo de la cuestión: su motor. El nuevo RS 3 cuenta con un 2.5 TFSI, motor que ha ganado nada menos que nueve veces consecutivas el premio 'Motor Internacional del Año'. Pues bien, dicho propulsor de cinco cilindros es ahora más potente que nunca, permitiendo al RS 3 acelerar de 0 a 100 en tan solo 3,8 segundos, alcanzando como velocidad máxima electrónicamente limitada, los 250 km/h. Si montamos el paquete RS Dynamic y los frenos cerámicos, la punta se eleva hasta los 290 km/h.

Todo esto se logra gracias a los 400 CV de potencia y 500

Nm de par que le confiere el 2.5 TFSI, pero buena parte de la culpa la tiene también su caja de cambios de doble embrague con siete velocidades o su sistema de tracción total quattro.

Y si empezamos a analizar qué elementos novedosos trae esta nueva generación del RS 3, lo primero que destaca es que por vez primera, el sistema de escape cuenta con un control de mariposas variable, haciendo que podamos seleccionar distintas posiciones para aumentar o disminuir el ruido que produce. Así no despertamos al vecino si no queremos.

También nuevo en este RS

3, y estrenándose en él como primer vehículo de Audi en incorporararlo, encontramos el torque splitter –divisor del par–. Este sustituye en el eje trasero al diferencial con embrague multidisco. Gracias a él, cuando realicemos una conducción más alegre, el sistema es capaz de aumentar el par en la rueda trasera exterior, la que más carga soporta, lo que hace que el famoso subviraje, se reduzca de manera considerable. Con esta nueva tecnología, los derrapes controlados también ganan en facilidad.

La suspensión deportiva RS de serie es otro de los palos a tocar en este nuevo RS 3, pues cuenta con unos amorti-



◀ En el interior máxima deportividad en el aspecto, con un llamativo volante achatado por debajo. Cuenta con pantalla táctil y Audi Virtual Cockpit configurable con funciones enfocadas a conocer el rendimiento más deportivo del RS3.



guadores nuevos que incorporan válvulas específicas para el modelo RS. Estas garantizan una respuesta más sensible, haciendo que reaccionen más rápido y de manera más eficaz. La suspensión con regulación adaptativa es una opción que también está disponible.

Por último llegamos al diseño, apartado donde el nuevo RS 3 resalta aún más que su antecesor. En el frontal en-



◀ La iluminación del RS3 es una de sus señas de identidad. Por ejemplo con el diseño de bandera a cuadros en las luces día.

contramos grandes entradas de aire y la clásica parrilla Singleframe con rejilla de panal, pero lo más novedoso son las

luces diurnas, que lucen un diseño de bandera a cuadros cuando circulamos, pero que en la bienvenida proyectan las

letras RS y el número 3 en el lado del conductor.

El interior monta Virtual Cockpit de 12,3 pulgadas y pantalla central de 10,1, además de asientos deportivos RS, volante específico con la parte inferior achatada y la tira en la posición de las 12 horas en fibra de carbono, costuras en contraste... Todo esto y más es lo que esconde el interior del RS 3, que es tan deportivo como su exterior.

▼ El Torque Splitter –divisor de par– sustituye en el eje trasero al diferencial con embrague multidisco. Reparte de manera activa y variable entre las ruedas del eje trasero para reducir el subviraje.



▲ Cambios en el frontal, a la izquierda el actual RS. 1.- Techo bitono. 2.- Color exterior específico de RS. 3.- Faros Matrix LED. 4.- Pasos de rueda ensanchados. 5.- Nueva parrilla SingleFrame y tomas de aire.



▲ Los cambios en la zona trasera. 1.- Spoiler en el portón. 2.- Luces LED traseras. 3.- Sistema de escape deportivo RS. 4.- Paragolpes trasero específico RS. 5.- Paragolpes específico RS.



▲ 1.- Nueva cortina de aire. 2.- Estribo lateral RS. 3.- Paragolpes específico RS. 4.- Escape deportivo específico RS. 5.- Llantas 19 pulgadas.



Listo para la conquista

El calendario para la llegada del nuevo Honda HR-V está marcado. En septiembre se abren los pedidos; en noviembre, la presentación y en febrero, los primeros clientes que reservaron el coche podrán empezar a disfrutarlo. Tras nuestro primer contacto, estático, está claro que hay motivos para esperar.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Aunque queda tiempo para que lo veamos por la calle, hay que decir que la espera merecerá la pena, al menos a tenor de lo que hemos visto en Madrid, donde hemos tenido el primer contacto con el nuevo SUV urbano de Honda, un modelo que llega para sustituir a todo un éxito como el actual HR-V del que la marca japonesa ha vendido casi cuatro millones de unidades desde su lanzamiento en 2014. Y para relevarlo Honda apuesta por un cambio de rumbo en materia de propulsión. Porque, tal como anunció la marca japonesa, en 2022 to-

da su gama europea estaría electrificada. Y eso ya casi es un hecho porque al eléctrico Honda e y a los híbridos Honda CR-V, Honda Jazz y Honda Crosstar, se unirán el próximo año el Civic 5 puertas con tecnología híbrida –en otoño– y este HR-V que llega en febrero.

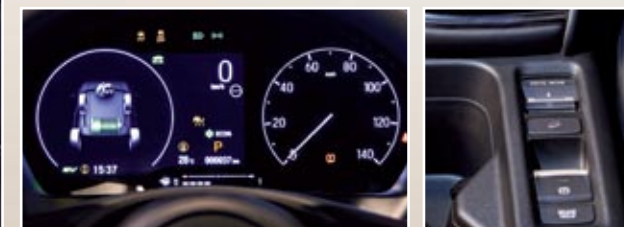
Para el HR-V Honda apuesta por una tecnología contrastada, con el mismo esquema que en el CR-V, con la tecnología híbrida e:HEV que dispone dos motores eléctricos conectados a un motor de gasolina i-VTEC de 1,5 litros que ofrece una potencia de 96 kW (131 CV) y un par máximo de 253 Nm a 4500

rpm. No hay datos sobre rendimiento ni sobre eficiencia o consumos, pero visto cómo es capaz de gestionar el ahorro en el CR-V –sobre todo en conducción urbana– es de esperar que este HR-V sea un prodigio de eficiencia.

También va a ser sorprendente por su versatilidad, algo a lo que nos tiene acostumbrados Honda. No tenemos dimensiones definitivas, pero el HR-V e:HV calcará la longitud del HR-V actual, es decir, 4,33 metros y será dos centímetros más bajo y dará uno más de altura al suelo. Y aunque no hay datos de maletero, a simple vista parece muy notable. Y sobresaliente

es la habitabilidad interior del Honda HR-V, donde el espacio para las piernas en las plazas traseras llama la atención y gracias a su suelo plano, los ocupantes de esas plazas viajan con máxima comodidad. Solo en la parte trasera, la altura es algo más justa y un ocupante que roce el 1,90 de estatura tocará en el techo. Esas plazas traseras cuentan con asientos con la tecnología Magic Seats, lo que permite modular y multiplicar el espacio para carga con este sorprendente sistema. una de las señas de identidad de Hona.

En las plazas delanteras máxima comodidad y



◀▶ El cuadro de instrumentos es digital y la pantalla táctil tiene atajos para acceder a funciones. Entre los aciertos, los botones clásicos para manejar el sistema de climatización.

un puesto para el conductor de estilo clásico, con todo ordenado. Cuenta con un cuadro de instrumentos de relojes clásico, con una pantalla central táctil flotante de 9 pulgadas de tamaño y bajo esta pantalla un reposamanos y botones de rueda clásicos para manejar sistema de climatización, lo que evita estar jugueteando con la pantalla. Un sistema más intuitivo, aunque Honda asegura que han creado atajos para cambiar entre las aplicaciones de la pantalla, para hacer más amigable su uso.

Estas soluciones clásicas se convierten en vanguardistas en otros aspectos, como el nuevo sistema de difusión de aire que crea una cortina que no da directamente sobre los pasajeros, ofreciendo un mayor confort.

En cuanto a la seguridad, será uno de los grandes argumentos del nuevo Honda HR-V e:HV, gracias al siste-



◀ La habitabilidad sobre todo en espacio para las rodillas es sorprendente atrás. Los asientos, con sistema Magic Seats.

ma Sensing –con una nueva cámara frontal de lectura más rápida y capaz de tomar decisiones con más prontitud– que incluye las últimas

tecnologías de seguridad avanzada y asistencia a la conducción creadas por la marca japonesa. Unas tecnologías que serán totalmente

▼ Cierta aire de SUV coupé en la línea y con tiradores escondidos atrás.



de serie en todos los HR-V y que estrenan funciones como el control de ángulo muerto, las luces delanteras de LED con función de giro, la alerta de tráfico cruzado o el control de descenso en pendiente,

Muchos argumentos los que ofrece el nuevo HR-V e:HEV con los que, a partir de febrero, volverá a ser alternativa a los que buscan un SUV diferente, tecnológico y electrificado.





EN REMOTO DESDE NUESTRO SMARTPHONE PODEMOS CONOCER A DISTANCIA EL ESTADO DEL COCHE O BLOQUEAR LAS PUERTAS



Mejor experiencia de conducción

Para hacer la conducción más segura, sencilla y divertida, el Tucson incorpora la última actualización de los servicios de coche conectado BlueLink de Hyundai, con un amplio abanico de funciones diseñadas para sus clientes.

TODO TIPO DE ALTERNATIVAS Y SERVICIOS

Los servicios conectados BlueLink abren un amplio abanico de funciones para el cliente del Tucson. Podemos conocer el tiempo, cómo acceder hasta la plaza de estacionamiento encontrada y su precio... Un mundo de posibilidades.



El nuevo Tucson incorpora la versión más actual de los servicios de coche conectado BlueLink de Hyundai, que ofrece una serie de nuevos beneficios y servicios para hacer la conducción de sus clientes más segura, sencilla y divertida. Una aplicación que pone a disposición numerosos servicios que incluyen, entre otros, rutas conectadas, navegación de última milla y una nueva función de perfil de usuario, que permite almacenar la información en la nube. También permite localizar tu vehículo, bloquearlo o desbloquearlo

de forma remota o conocer datos a distancia como cuál es el nivel de combustible en cualquier momento.

Para acceder a las diferentes funciones BlueLink, lo haremos a través de la pantalla central, de 10,25 pulgadas o mediante nuestro smartphone. De esta manera el Tucson puede estar conectado antes, durante y después de conducir. Como conductor o pasajero –se pueden instalar hasta dos cuentas principales más una de invitado–, y en marcha puedes utilizar tu voz para acceder a diferentes funciones.

La nueva navegación Connected Routing permite calcular las rutas con una previsión del tráfico muy exacta, previendo los tiempos de llegada y recalculando las rutas. O antes de llegar a tu destino, en un rango de entre 200 m y 2 km, llegar con facilidad hasta el lugar exacto para estacionarlo y encontrar tu coche si olvidaste dónde lo dejaste aparcado.

Los servicios de conectivi-

BLUELINK Y LIVE SERVICE PRINCIPALES FUNCIONES

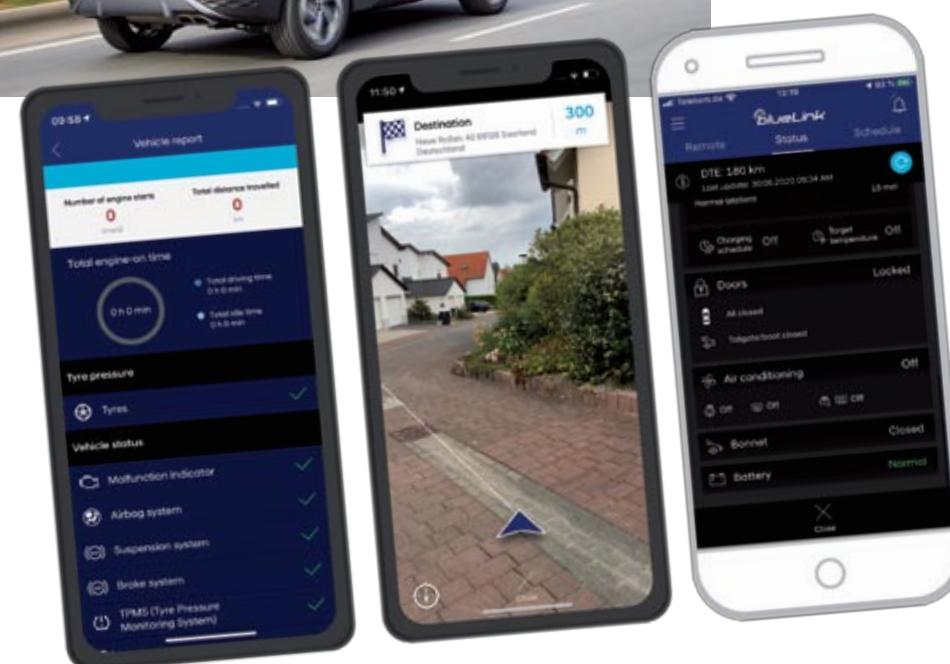
- **Perfil de usuario:** almacena en la nube las preferencias de información.
- **Navegación de última milla:** Guía al cliente a su destino utilizando la realidad aumentada.
- **Navegación conectada:** Cálculo preciso desde la nube de las rutas seleccionadas.
- **Servicios de estacionamiento en directo:** Informa de los precios de estacionamiento en la calle.
- **Integración del calendario:** Los usuarios pueden sincronizar su calendario.
- **Servicios remotos:** Permite bloquear/desbloquear el coche, usar el claxon y las luces a distancia, así como conocer el estado del vehículo.

- **Servicios Hyundai LIVE:** Permite conocer el estado del tráfico en tiempo real, gasolineras, estacionamientos, el tiempo y los radares.
- **Reconocimiento de voz:** Para el control de determinadas funciones.
- **Encuentra mi coche:** Para la localización del Tucson en cualquier entorno.
- **Envío de puntos de interés:** Mediante el sistema de navegación por satélite.
- **Seguridad:** Notifica si se ha producido un salto de alarma del coche.
- **Mantenimiento:** Diagnóstico de diferentes elementos e información de conducción.



dad de BlueLink están incluidos de serie con la pantalla opcional de 10,25". La aplicación BlueLink es gratuita y se puede descargar desde la Apple App Store o desde Google Play Store.

▲ Mediante la pantalla central digital de 10,25 pulgadas que incorpora el Tucson accederemos desde el coche a las diferentes funciones BlueLink.



A TRAVÉS DE NUESTRO SMARTPHONE

La aplicación se puede bajar de forma gratuita desde Apple Store o Google Play Store para controlar los diferentes servicios desde nuestro smartphone, especialmente aquellos remotos.

CITROËN AMI		
PRECIO	7.200 €	NOS GUSTA
	Emisiones oficiales: 0 G/km	+ Radio de giro y aptitudes urbanas. Sentido práctico. Precio. Tiempo de recarga de la batería.
		- Confort. Suspensión dura. Sin climatización. Velocidad máxima de 45 km/h. Sin acceso a vías rápidas.

La otra movilidad urbana

Algunos fabricantes de automóviles de toda la vida están apostando por diversificar su producto hacia una nueva movilidad eléctrica mucho más asequible y funcional. Es el caso del Citroën Ami y del Seat MÓ que hemos probado por las calles de la ciudad.

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

La gente más joven va por otros derroteros en aspectos como el uso o la propiedad en el mundo del automóvil. Vital es la conectividad y más aún la eficiencia. Por eso los principales fabricantes de 'coches' han tenido que buscar nuevas soluciones de movilidad urbana, pequeños eléctricos muy accesibles para el bolsillo y que ya son frecuentes de ver en la 'convivencia' de la jungla urbana.

Renault abrió el camino en 2011 con el Twizy, modelo que se fabricaba en Valladolid (actualmente se hace en Corea del Sur), pero ahora marcas como Audi, Skoda, Peugeot, Citroën o Seat también se han unido al reto.

Hemos comparado los dos

últimos modelos en llegar: el Seat MÓ y el Citroën Ami. El primero es un ciclomotor; el segundo se conduce con esa misma licencia, pero ya con cuatro ruedas. Dos sencillas soluciones enfocadas a la ciudad, aunque el modelo de la marca española ofrece algo más de solvencia fuera de ella por rendimiento.

Los primeros días comenzamos con el Ami. No recuerdo nada más sencillo y funcional en mi vida. Mide 2,41 metros y cuando lo ves parece que te lo puedes llevar debajo del brazo. La puerta del conductor tiene apertura inversa y el interior nos recibe con dos plazas y un volante. Literal.

La única regulación disponible es longitudinal en el asiento del conductor. El acompañante se sitúa al lado, pero unos centímetros

por detrás. Todavía queda un pequeño espacio para dejar algo en lo que se puede considerar un mini-maletero, pero con el acceso por el interior. Y en la parte delantera, junto a las piernas, se reserva un espacio de 63 litros para dejar un trolley junto a una red que evita que se vuelque hacia los pedales.

Con apenas 250 piezas y un peso de 485 kilos no es necesario tirar la casa por la ventana en cuanto a potencia. Como se puede conducir desde los 15 años con el permiso AM, válido también para ciclomotores, y con la velocidad limitada a 45 km/h, apuesta por un motor eléctrico de apenas 6 kW (8,1 CV) y un cambio de una sola velocidad.

La batería de iones de litio tiene una capacidad de 5,5 kWh, muy inferior a la de un



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Tendremos que acostumbrarnos a verlos por nuestras calles. Tanto el Ami como el MÓ son dos soluciones eléctricas de bajo coste que cobran sentido en la gran ciudad, donde se mueven con agilidad. En 'coche' o en moto, ambos hacen gala de una fuerte personalidad, con sus pros y contras...



SEAT MÓ		
PRECIO	6.250 €	NOS GUSTA
	Emisiones oficiales: 0 G/km	+ Mayor rendimiento y solvencia. Agilidad urbana. Batería extraíble. Precio. Autonomía.
		- Peso elevado para su tamaño. Modo Sport delicado con asfalto mojado. Poco recorrido de suspensiones



MÍNIMA
EXPRESIÓN
DOS PLAZAS EN UN
INTERIOR SIMPLE,
CON APENAS
MANDOS, COMO
LOS DEL CAMBIO
AUTOMÁTICO
SITUADOS EN EL
LADO IZQUIERDO
SENTIDO
PRÁCTICO
EL CUADRO ES
MÁS COMPLETO,
EN EL BAÚL CABEN
DOS CASCOS Y LA
BATERÍA SE PUEDE
EXTRAER PARA
CARGARLA EN
CASA



híbrido enchufable. Y tampoco la autonomía abruma, ya que homologa 75 kilómetros, suficientes si tenemos en cuenta que su ámbito es exclusivamente urbano (aunque nuestra realidad se acercó más a los 60 kilómetros totales).

A favor juega que se carga en apenas 3 horas en un enchufe doméstico de 220V.

CITROËN AMI

MOTOR	ELÉCTRICO
Potencia máxima	6 kW (8,2 CV)
Capacidad batería (kWh)	5,5 (Ion-litio)
Autonomía (kms)	75 (WMTC)
Tiempo de recarga	3 horas (2,3 kW)
Velocidad máxima	45 km/h
Consumo	11,9 kWh
Largo/Ancho/Alto (m)	2,41/1,388/1,525
Peso con batería (Kg)	485
Precio con Moves III	5.600 euros

El cable sale desde un hueco como si se tratara de un aspirador, pero carece de retorno y hay que guardarlo a mano con paciencia.

Comenzamos la marcha y el primer punto a valorar es el estratégico. No podemos circular

► Original es como pocos y presenta hasta seis personalizaciones diferentes, entre ellas esta My Ami Pro que eleva el precio hasta los 8.100 euros. Citroën apuesta fuerte con el Ami.

por autopistas ni autovías, por lo tanto llegar a nuestra sede nos obliga a callejear por varios distritos del cen-

tro y localidades como Leganés y Alcorcón.

Gira en nada (7,2 metros), acelera los primeros metros



de manera muy satisfactoria, pero luego la velocidad de cruce de 45 km/h provoca alguna tensión con otros usuarios que se creen que vamos a ese ritmo por gusto.

Y es que sin saberlo nos hemos convertido en el centro de atención de todo el mundo, que nos señala y se hacen fotos a nuestro paso. Ni con un Ferrari me he sentido tan observado.

El problema a la hora de desarrollar este vehículo es que se hace pensando en un mercado más amplio que el español. Y en plena ola de calor, sin aire acondicionado, su amplia superficie acristalada y unas ventanas que se abaten hacia arriba y poco, en un claro guiño al mítico 2CV, la temperatura dentro

se dispara. Nos aseguran que en breve dispondrá de una cortinilla para dar sombra, y no estaría de más unos parasoles y una luz interior para ver, por ejemplo, el contacto a la hora de introducir la llave y ‘arrancar’ de noche.

Los pequeños neumáticos de 14 pulgadas y una suspensión que es un tabla (los asientos también son duros) restan confort cuando el firme no es perfecto, y algunos guardias tumbados hacen de ‘trampolín’ si no aflojamos el ritmo al pasarlos.

Las luces de led ofrecen una buena iluminación y sólo contempla la función de cruce (¿carretera para qué?) y los intermitentes carecen de función retorno en la palanca (hay que hacerlo a mano).

Tampoco habrá que hacer un curso para familiarizarse con los mandos. Tres son para gestionar el cambio automático de una velocidad (D, N y R) y otros tres para accionar la luneta térmica, el ventilador y las luces de emergencia, amén de una toma USB para disfrutar de los servicios de la aplicación My Citroën.

En definitiva, nada de lujo y mucha practicidad, una autonomía suficiente en ciudad, un corto tiempo de recarga y accesibilidad para el bolsillo, ya que está disponible desde 7.200 euros (5.600 con Plan Moves III) y contempla una oferta financiera a la carta y desde apenas 20 euros al mes.

La segunda opción pro-

bada es el MÓ, el Seat con menos ruedas de la historia. Esta propuesta de movilidad eléctrica urbana es un coque-to ciclomotor que se fabrica en colaboración con Silence, especialista en motocicletas eléctricas.

Se trata de un scooter que se impulsa con un motor de 7 kW (9,5 CV), con picos de hasta 9 kW (12,2 CV), que se

FICHA SEAT MÓ

MOTOR	ELÉCTRICO
Potencia máxima	9 kW (12 CV)
Capacidad batería (Kwh)	5,6 (Ion-litio)
Autonomía (kms)	137 (WLTP)
Tiempo de recarga	6-8 h (2,3 kW)
Velocidad máxima	95 km/h
Consumo ponderado	0,07 kWh
Largo/Ancho/Alto (mm)	2,026/820/1,313
Peso con batería (Kg)	152
Precio con Moves III	4.150 euros

REYES DE LA CIUDAD CON DOS O CUATRO RUEDAS, LA APUESTA ELÉCTRICA DE SEAT Y CITROËN RESULTA TAN ÁGIL COMO PRÁCTICA



▲ La operación de carga de la batería de 5,6 kWh de capacidad oscila entre 6 y 8 horas en un toma doméstica de 2,3 kW. La iluminación es totalmente de Led.

alimenta desde una batería de iones de litio de 5,6 kWh de capacidad. Lógicamente su menor peso (152 kilos) le otorga una mayor autonomía (hasta 137 kilómetros) y una mayor solvencia de cara al rendimiento. Ya no tenemos limitaciones, salvo las propias de los tres modos de conducción que ofrece. En ECO la velocidad se limita a 65 km/h y la autonomía indica 137 km; en modo City refleja 85 km/h y 104 km; y

en Sport alcanza los 95 km/h y el radio de acción se reduce hasta los 82 kilómetros. Con estos números ya sí es factible salir de la ciudad y

afrontar recorridos por carretera y autovía con mucha mayor solvencia y seguridad que en el Ami. La batería se recarga en apenas 6 horas en una

toma doméstica. Lo podemos hacer por cable o extrayendo la batería y transportarla como si fuera un carrito con ruedas (pesa 41 kilos).

Lógicamente el MÓ es más ágil, contempla un sistema de marcha atrás para facilitar las maniobras, y tanto la horquilla delantera como el

amortiguador trasero filtran con mayor confort que los de su 'rival'. Monta llantas de 15 pulgadas delante y de 14 detrás. Llegaremos antes, pero

si aparece la lluvia será un problema añadido respecto al Ami. Toda la iluminación es Led, el cuadro ofrece una

completa pantalla digital y contempla un práctico baúl bajo el asiento con capacidad para dos cascos. Además con la aplicación My SEAT MÓ podemos desde el smartphone localizar y conocer el estado de salud del vehículo. El precio de partida del MÓ es de 6.250 euros, pero aplicando campañas y Moves III se queda en 4.150 euros.



▲ En el interior apenas hay mandos, las ventanillas se abaten hacia arriba en un claro guiño hacia el mítico 2CV, y el cable de carga se extrae desde ese hueco en el lado del acompañante.

MÁS MOVILIDAD ELÉCTRICA 'COCHES', MOTOS, BICICLETAS, PATINETES...

El mapa de la ciudad está cambiando a una velocidad extraordinaria. Los fabricantes de automóviles lo saben y por eso redoblan sus esfuerzos para poner en juego nuevas soluciones de movilidad eléctrica al margen de lo de 'siempre'. Renault lanzó en 2011 el Twizy, a medio camino entre un automóvil y una moto. Mide 2,34 metros, tiene cuatro ruedas y los dos ocupantes van en tándem en su interior. Presenta dos versiones, la 45 con apenas 5 CV (se conduce con licencia de ciclomotor) y la 80, con 11 CV. Ofrece una autonomía de hasta 100 kilómetros y la batería se puede recargar en apenas 3 horas y media. Está disponible desde 11.855 euros, cantidad a la que se puede restar 1.600 euros del Plan Moves. Es el rival directo del Citroën Ami. Peugeot lleva años fabricando atractivos scooter, muchos de ellos eléctricos. Uno de los últimos en llegar es el e-Ludix, que pesa 80 kilos, ofrece 4 CV y una autonomía de hasta 80 kilómetros. Su precio: desde 2.295 euros. Y no podemos pasar por alto bicicletas eléctricas firmadas por Skoda y Peugeot, o patinetes eléctricos de Audi, Seat, BMW...



◀◀ El scooter eléctrico e-Ludix de Peugeot, las bicicletas eléctricas de Skoda, el original y pionero Renault Twizy y hasta el patinete eléctrico firmado por Audi, que alcanza los 20 km/h y homologa una autonomía de 65 kilómetros, son parte de los nuevos inquilinos de la movilidad urbana. Habrá que familiarizarse con ellos.



Abarth riza el rizo con este nuevo 695 Esseesse, una edición especial que contempla elementos heredados de la competición y que transmite unas sensaciones inigualables a sus afortunados propietarios, quienes deben tener su cuenta corriente bastante bien saneada.



GENÉTICA RACING EL ESCAPE DE TITANIO LO FIRMA AKRAPOVIC Y ESE ALERÓN TRASERO SE PUEDE REGULAR EN 12 POSICIONES PARA AUMENTAR SU CARGA AERODINÁMICA



▲ Los Esseesse tienen inserciones en carbono, un salpicadero vestido en tejido Alcantara... Pero lo mejor son sus asientos Sabelt, que sujetan a la perfección a pesar de una posición de conducción algo mejorable.

Veneno en la piel

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Para encontrar algo de lógica a un vehículo que mide solo 3,66 metros de largo, que apenas pesa 1.110 kilos, que utiliza componentes heredados de la competición y que además esconde un motor capaz de generar 180 CV de potencia –tiene una relación peso/potencia de 6,16 kg/CV–, hay que remontarse al año 1964, cuando el gran Carlo Abarth lanzaba el original 695 Esseesse, que con un motor de apenas 690 centímetros cúbicos era capaz de generar 38 CV para permitir a aquel diminuto vehículo alcanzar los 140 km/h.

De aquel juguete solo se fabricaron 1.000 unidades, que hoy día son verdaderos objetos de colección por los amantes de la firma del escorpión, que buscarán hacerse con uno de estos nuevos Abarth 695 Esseesse, un verdadero concentrado de emociones de los que se van a ensamblar 1.390 piezas –695 en Gris Campo-

voló y 695 en Nero Scorpione–. Y que sus 34.900 euros de partida ponen lejos de la mayoría de los mortales. Y es que si lo quieres con el cambio manual robotizado deberás sumar 1.950 euros. Pero ya te digo que es una opción en la que no fijarte, siempre y cuando no quieras tener una cita con tu quiropráctico una vez por semana para poner a tono tus cervicales.

Para justificar los 4.000 euros extra que cuesta frente a un 595 Esseesse con el mismo motor, Abarth suma componentes que los hacen únicos, como el capó con las

características dos jorobas, que además se fabrica en aluminio y acero –plancha y estructura respectivamente– y que ahorra un 25% del peso. También hay llantas más ligeras, un escape firmado por Akrapovic y fabricado en titanio, un salpicadero vestido a mano en tejido Alcantara... Y lo que no pasa desapercibido, un particular alerón bautizado como ‘Spoiler Ad Assetto Variabile’, un elemento que proviene directamente de la competición.

La teoría es perfecta, pero esta maravilla no sabe estar-se quieta. Menos aún cuando

sus neumáticos están pisan-do la pista de pruebas de Balo-cco, donde hemos podido disfrutar de este juguete.

Como sabrás, está ideado sobre la base del Fiat 500 en su versión térmica, por lo que ya lleva 14 años entre nosotros. Y ese detalle sale a relucir en su postura de conducción, mejorable a pesar de contar con unos sensacio-nales asientos firmados por Sabelt, que en este caso lu-cen bordados en el color de la carrocería y el lema ‘one of 695’.

Ponemos en marcha el consagrado 1.4 T-Jet, un co-razón capaz de generar 180 CV de potencia y 25,5 mkg de par motor, siendo la opción más potente de la gama, en nuestro caso... con la suerte de combinarse con un cambio manual de 5 velocidades. Es de obligado cum-plimiento pulsar el botón del ‘escorpión’ para activar su programa Sport, donde el Akrapovic nos obsequia con un sonido más contundente, su cuadro digital muestra in-

formación referente al esta-do del vehículo, la dirección se hace más firme o el tacto al acelerador más inmedia-to. Lo perfecto para disfrutar de este 695 Esseesse, el cual ofrece prestaciones de vérti-go. Ciertamente es que en el merca-do hay infinidad de vehículos más rápidos crono en mano, pero la ligereza de este Abarth nos transmite unas sensa-ciones que llevaban tiempo guardadas en un cajón. En curva puedes ‘tirarlo’ sin mi-ramiento, porque no sub-vira, ni sobrevira... desliza entero, pero con una sensa-ción de control sublime. Al

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 T-JET
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368
Potencia máxima/rpm	180 CV/5.500
Par máximo/rpm	25,5 mkg/3.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man o Aut. 5 v.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Discos
Neumáticos	205/40 R17
Peso (kg)	1.110
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.660/1.627/1.480
Volumen maletero (l)	185
Capacidad depósito (l)	35
De 0 a 100 km/h (s)	6,7
Velocidad máx. (km/h)	225
Consumo mixto (l/100 km)	6,9
Emissiones CO ₂ (g/km)	156
Precios desde... (euros)	34.900



▲▲ Sus 180 CV y sus 1.110 kilos son un combinado perfecto. Abarth fabricará 695 unidades en Gris Campovolo y 695 en Nero Scorpione –opcional por 650 euros–. El alerón proviene de la competición y varía su inclinación entre 0 y 60°.

abrir gas no pierde tracción –2.150 euros cuesta un auto-blocante mecánico– y a la hora de detenerse, el equipo de frenos Brembo, donde delan-

te hay pinzas de cuatro pistones y discos perforados de 305 milímetros facilitan las cosas. Koni firma sus suspensiones activas, mientras que

a alta velocidad, el nuevo alerón trasero genera hasta 42 kilos de carga en su posición más ‘hardcore’ a 60°. Y tiene 12 para elegir.



ES EL MÁS POTENTE Y TAMBIÉN EL QUE CONDENSA TODA LA EXPERIENCIA DEPORTIVA TRAS 10 MILLONES DE MUSTANG FABRICADOS



Ellos se lo pierden

Hay que aprovechar el tiempo antes de que en 2035 se acaben en Europa experiencias como conducir un Ford Mustang Mach 1. No saben los gobernantes lo que se pierden

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Tiene mucho valor Ford en poner en el mercado un modelo como el Mustang Mach 1. Porque con las restricciones que ya existen, más las que se anuncian –prohibición de fabricar coches de combustión en Europa en 2035– hacerlo es una ‘temeridad’. Una temeridad que agradeceremos, porque este Mach 1 condensa toda la experiencia después de más 10 millones de Mustang por Ford. Y eso no lo puede decir cualquiera.

Tampoco cualquiera puede decir –o se atreve a hacerlo– que bajo el capó tenemos un V8 de 5.0 de los de toda la vida, con 460 caballos y sin ningún tipo de electrificación. Poder en estado puro y rendimiento para dar y tomar manejados por una caja manual de seis velocidades o una automática, estupenda, de 10 relaciones. Y por supuesto, como corresponde a su leyenda transmite todo ese poder al suelo a través de las ruedas traseras.

Un deportivo, por tanto, sin compromisos, que es lo que parece: un coche para correr.

Para ello se ha retocado la aerodinámica –nuevo splitter delantero, un faldón inferior, un alerón y un difusor traseros de alto rendimiento–, y monta frenos con un potenciador de frenado y pinzas Brembo de seis pistones, dirección asistida eléctrica, o la suspensión MagneRide ajustable y controlada electrónicamente.

Además, se pone en manos del conductor cómo gestionar todas estas características, pues todo es configurable, desde el sonido de los escapes a la firmeza de la dirección, el control de tracción desac-

tivable... Y los modos de conducción determinan cómo queremos circular. En Normal, muestra su cara más amable; en Sport se pone serio –y nos lo hace saber–, y si queremos aún más, el modo circuito y el Track Apps nos permite sacar la vena de piloto en un circuito con funciones de acelerómetro, temporizadores de aceleración o Launch Control4...

El resultado de toda esta parte mecánica son unas cifras que marean. Por ejemplo, los 4,4 segundos que tarda en pasar de 0 a 100 km/h; los 267 kilómetros por hora de velo-

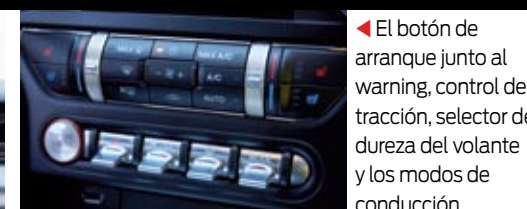
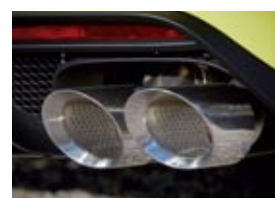
cidad máxima los 32 metros que necesita para pasar de 100 km/h a 0. Cifras al alcance de pocos modelos.

Y lo mejor de todo esto es que el Mustang Mach 1 no se define con cifras, sino con sensaciones. La experiencia comienza realmente en cuanto apretamos el botón de arranque. En ese momento, el rugido que proviene del motor nos pone sobre aviso de lo que el Mustang Mach 1 nos tiene preparado.

Estamos en Málaga y nos ha tocado un modelo manual; para conducir como to-



▲ Imagen radical con su parrilla en nido de abeja negro, la decoración especial del capó, o en el logo Mach 1 y las imponentes salidas de escape por las que además de los gases se escapa ese sonido brutal del V8.



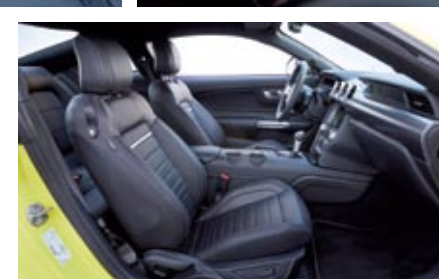
FICHA TÉCNICA

MOTOR	5.0 V8
Disposición	Del. longitud.
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	5.038
Potencia máxima/rpm	460/7.250
Par máximo/rpm	53,9/4.900
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Man 6/Aut 10
Frenos del./tras.	Disc.vent./Disc.vent.
Neumáticos	255/40 R19-275/40 R19
Peso (kg)	1.839/1.861 (aut)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.797/1.916/1.382
Volumen maletero (l)	408
Capacidad depósito (l)	61
De 0 a 100 km/h (s)	4,4/4,4 (aut)
Velocidad máx. (km/h)	267/249 (aut)
Consumo mixto (l/100 km)	12,4/11,7 (aut)
Emisiones CO ₂ (g/km)	284/260 (aut)

da la vida. El recorrido nos va a llevar por carreteras de la sierra malagueña de esas repletas de curvas cerradas, estrechas y muy divertidas. El Mustang puede con todo, pese a que sus casi 5 metros de longitud no son lo más recomendable para este escenario. La dirección es magnífica y muy directa y se puede ajustar al gusto de cada uno. Las suspensiones son duras, como corresponde, y se muestra un poco rebotón en zonas con asfalto bacheado. Pero en general es cómodo, no un deportivo de esos insufribles por su dureza. El cambio, como los de antes; hay que entenderse; pero por accionamiento y recorridos casi perfecto. Ponemos primera y aceleramos y con solo levantar un poco el pie del embrague el Mustang casi salta. Hay que

acostumbrarse al tacto para que no se nos desboque. También hay que acostumbrarse a esa propulsión posterior que hace necesario un poco de tacto para no llevarse un susto. Pero en cuanto ‘coges las riendas’ empieza la diversión. Aceleraciones infinitas; una respuesta inmediata desde abajo, aunque es a partir de 4.500 vueltas cuando empiezan los fuegos artificiales, unos adelantamientos que se hacen en nun santiamén. El recorrido de más de 100 kilómetros nos deja momentos para el recuerdo, y eso sin entrar en circuito.

Y la segunda parte del recorrido, con un trazado similar aunque por carreteras de mejor firme y más anchas, lo hacemos con la versión de cambio automático de 10 velocidades. Y aquí la cosa llega a la combinación perfecta, pues de domar toda esa potencia se encarga una caja magnífica, con esas 10 relaciones, muy cortas, que suben y bajan con celeridad tanto si de-



El interior es pura deportividad, como en todos los Mustang. Pero la comodidad de los asientos delanteros es incuestionable. El conductor es el rey y tiene todo a su disposición. Y en el cuadro digital se ve toda la información en función del modo de conducción. Todos los ajustes se hacen desde la tecla del caballo, en el volante.

jamos que el cambio se mueva solo o si decidimos ir en modo manual trabajando sobre las levas. Máxima deportividad y máxima comodidad para el conductor.

Y todo esto con un precio incomparable, pues no hay ningún modelo en el mercado que ofrezca 460 caballos con un precio más ajustado. 62.970 euros para el manual

y 65.970 para el automático. Un precio para este modelo de versión limitada –no sabemos cuántas unidades estarán disponibles– con el que además te llevas un modelo que llamará la atención gracias a una gran capacidad de personalización con ocho combinaciones de colores y franjas laterales en el capó. O con un equipamiento también personalizado como los asientos deportivos de cuero, la insignia en el salpicadero con el logotipo del Mach 1 y el número de fabricación.

Pero realmente lo importante de este Mustang no es todo esto; son las sensaciones y experiencias que es capaz de ofrecer en cada kilómetro recorrido con él. Una experiencia que, lamentablemente, cada vez parece más de otra época. Ellos se lo pierden.

PRECIO		62.970 €
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 260 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+ Prestaciones y dinámica. Múltiples configuraciones. Relación precio/potencia.	- Plazas traseras poco utilizables y sin reposabezas. Consumo elevado. Depósito pequeño.	

UNA ROCA A PESAR DE QUE EN ASFALTO AHORA ES MÁS APTO PARA EL USO DIARIO, EL DEFENDER SIGUE SIENDO UNA FIERA DEL ‘OFF ROAD’



Músculos de seda

Nunca el Defender ha sido tan refinado, confortable y avanzado, eso sí, sin ceder en su ya legendaria tradición ‘off road’. Hemos probado sus dos últimas novedades, el exclusivo V8 con 525 CV y el eficiente híbrido enchufable con 43 kilómetros de autonomía eléctrica.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El inicio de la pandemia dejó en un segundo plano el lanzamiento de dos de las versiones más atractivas del Land Rover Defender. Se trata, por un lado, de la variante tope de gama equipada con un motor V8 de 525 CV; y por otro nos referimos al modelo más eficiente y tecnológico de



▲ La versión V8 es la más exclusiva de la gama. Alcanza los 240 km/h.

PRECIO DESDE

76.347 €

EMISIONES DE CO₂: DESDE 74 HASTA 332 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR



Rendimiento del V8. Prestaciones y eficiencia del PHEV. Confort. Tecnología. Off road.



Consumo y precio del V8. Inercias y pesos elevados. Versiones sin opción a siete plazas.

FICHA TÉCNICA V8

MOTOR	5.0 V8
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	5.000
Potencia máx. (CV)/rpm	525 / 6.000
Par máximo (mkg)/rpm	63,8 / 2.500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática 8
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados
Neumáticos	275/45 R22
Peso (kg)	2.678
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.758/1.996/1.967
Volumen maletero (l)	786/1.875
Capacidad depósito (l)	90
De 0 a 100 km/h (s)	5,4
Velocidad máx. (km/h)	240
Consumo mixto (l/100 km)	14,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	332
Precios desde... (euros)	146.100

la gama, el P400e, un híbrido enchufable de 404 CV y etiqueta 0 emisiones. El V8 presume de un bloque 5.0 asociado a un cambio automático de 8 relaciones. Es un Defender, por eso la reductora y la tracción total son innegociables. Sí que presenta ajustes específicos a nivel de chasis para adecuarlo a su enorme potencial, monta llantas de 22 pulgadas y se le

reconoce por las cuatro salidas de escape. También presenta un modo de conducción denominado Dynamic, mucho más permisivo con la electrónica

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.0
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997
Potencia máx. (CV)/rpm	300/5.500
Par máximo (mkg)/rpm	40,8/1.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	105 kW (143 CV)
Par	n.d.
Pot. máx. total	404 CV
Par máx. total	65,3 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados
Peso (kg)	2.600
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.758/1.996/1.967
Maletero (l)	670 / 1.759
Capacidad del depósito (l)	90
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	19,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,6
Velocidad máx. (km/h)	191
Vel. máx. en eléctrico	140
Consumo mixto (l/100 km)	3,3
Emisiones CO ₂	74 g/km
Alcance en eléctrico (km)	43
Tiempo de recarga	30 min a 50 kW
Precios desde... (euros)	76.347

y que envía la mayor parte del par al eje trasero para incrementar la deportividad. Sabemos que es complicado hablar de deportividad en un modelo que mide 4,76 metros de longitud (5,02 con rueda de repuesto) y acaricia los 2.700 kilos. En asfalto ofrece un rendimiento espectacular –las inercias son considerables y el ruido aerodinámico a alta velocidad también–, e incluso pondría de los nervios a algún deportivo de garra (5,4 segundos en el 0-100 km/h).

Lo mejor es que terminamos el recorrido en asfalto y afrontamos un duro tramo ‘off road’ con todo tipo de obstáculos. Y decimos con todo. Resulta espectacular porque sube, baja y supera pruebas como si nada. Y en tierra, con el mencionado modo Dynamic, se convierte en una especie de parque de atracciones. Eso sí conviene olvidarse del consumo... y del precio (146.100 euros el 110 y 142.000 en carrocería corta 90). No hay opción al 90 en la segunda versión, el P400e híbrido enchufable. El motivo es que la batería de iones de litio de 19,2 kWh de capaci-



▲ Calidad y tecnología a raudales, más si cabe en la versión PHEV. Cede algo de maletero y no es compatible con las siete plazas. El cargador embarcado es de 7 kW, pero admite corriente continua hasta 50 kW.



dad se ubica en la parte trasera, y sólo cabe en el 110. En este caso hablamos también de una versión con un rendimiento sobresaliente gracias a sus 404 CV de potencia. Pero su gran baza es que puede circular hasta 43 kilómetros forzando el modo

eléctrico, y eso reduce considerablemente el coste de uso diario. Se puede elegir entre un modo híbrido, otro puramente eléctrico y un último que reserva la carga de la batería. Y algo poco habitual en un PHEV: admite cargas en co-

rriente continua. De este modo la batería se puede cargar al 80 por ciento en apenas media hora. Los dos motores actúan sobre el eje delantero y pasan motricidad detrás por medio de un eje de transmisión de toda la vida. El asistente Terrain Response facilita las cosas en todo tipo de superficies y pese al ‘material eléctrico’ que porta no cede puntos en las condiciones ‘off road’ más extremas, incluido vadeos. Es toda una experiencia ir por medio del campo en absoluto silencio en modo EV. Y si el obstáculo no da para los 143 CV del motor eléctrico, de inmediato entra en acción el bloque térmico de 300 CV.



◀ Las dos versiones probadas cuentan con suspensión neumática y numerosos asistentes de conducción relacionados con la seguridad.



SIN CABLES LA GAMA E-TECH DEL CAPTUR SE CIERRA CON ESTA NUEVA Y EFICIENTE VERSIÓN HÍBRIDA AUTORRECARGABLE DE 145 CV



Español universal

El Captur cierra su oferta electrificada con esta nueva versión híbrida autorrecargable de 145 CV que ofrece una eficiente tecnología de cara al consumo y un refinado funcionamiento. Incorpora soluciones ya probadas en la F-1 para seguir siendo uno de los referentes B-SUV.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Fabricado en Valladolid para todo el mundo, el Captur siempre ha sido un vehículo de éxito. Cuando vio la luz en 2013 apenas tenía rivales; ahora son prácticamente 20 los que luchan en este competitivo segmento B-SUV.

Los tiempos cambian y en nuestro mercado prácticamente 1 de cada 4 vehículos que se venden contempla algún tipo de electrificación. El Captur ya se ofrecía con una variante híbrida enchufable de 160 CV, además de las versiones térmicas (sin diésel). Ahora la gama E-TECH se completa con otra autorrecargable que tendrá mayor acogida que la PHEV, por precio y porque no depende de un enchufe externo.

La tecnología es la misma que incorporó hace meses el



◀ La batería de 1,26 kWh de capacidad apenas pesa 39 kilos y se ubica debajo del asiento trasero.

PRECIO DESDE		24.850 €
EMISIONES DE CO ₂ : ENTRE 112 Y 116 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
	Consumos. Refinamiento y confort de marcha. Dinámica. Cambio automático.	 Rumorositad en conducción dinámica. Sin función secuencial. Pérdida de maletero.

Clio, con el que comparte plataforma. Se trata de un bloque 1.6 de gasolina de 91 CV, que se combina con dos eléctricos, el principal de 35 kW (48 CV) y otro auxiliar de 16 kW (22 CV). Este último se utiliza para iniciar la marcha y para ajustar la velocidad de giro del térmico,

En conjunto suman 145 CV y se gestionan con una transmisión automática multimodo inteligente que carece de embrague y sincronizadores (presenta hasta 15 combinaciones). Si se gestiona adecuadamente el Captur E-TECH Híbrido puede funcionar hasta un 80 por ciento del tiempo de manera exclusivamente eléctrica.

El sistema eléctrico se alimenta con la energía que le proporciona una batería de ion-litio de 1,26 kWh de capa-



◀ La sensación de calidad percibida en el interior se mantiene tal cual en esta versión E-TECH Híbrido. El cambio multimodo ofrece una función B que multiplica la intensidad de la frenada regenerativa.



▶▶ El cuadro digital es configurable y muy completo en su información. Se mantiene la habitabilidad del resto de la gama, incluida la banqueta trasera deslizable longitudinalmente.



cidad. Se carga por efecto de la frenada regenerativa y pesa sólo 39 kilos. Con todo esto nuestro protagonista presume de la etiqueta medioambiental ECO.

Siempre arranca en eléctrico y la marca anuncia casi 5 kilómetros de autonomía

▶▶ El logo E-TECH en la zaga identifica a esta versión híbrida autorrecargable de 145 CV. El peso se incrementa hasta los 1.363 kilos. La capacidad del maletero es de 351 litros



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máxima/rpm	91 CV/-
Par máximo/rpm	15,1 mkg/-
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	48 CV + 22 CV
Par	205 + 50 Nm
Potencia máxima total	145 CV
Par máximo total	n.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. multimodo
Frenos delante/traseros	Discos ve./Discos
Peso (kg)	1.363
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.227/1.797/1.576
Maletero (l)	351 / 1.275
Capacidad del depósito (l)	48
Tipo de batería	Ion-litio
Capacidad de la batería	1,26 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,6
Velocidad máx. (km/h)	170
Vel. máx. en eléctrico	-
Consumo mixto (l/100 km)	5,0
Emissiones CO ₂	112 g/km
Alcance en eléctrico (km)	Hasta 5 kms
Tiempo de recarga	-
Precios desde... (euros)	24.850



eléctrica, en condiciones ideales y prácticamente imposibles en realidad. Para ello tiene un mando EV específico. El asistente MultiSense también ofrece los perfiles

ECO y Sport que varían ligeramente su personalidad.

El funcionamiento es muy agradable, no se puede cambiar de manera secuencial, pero sí podemos incremen-

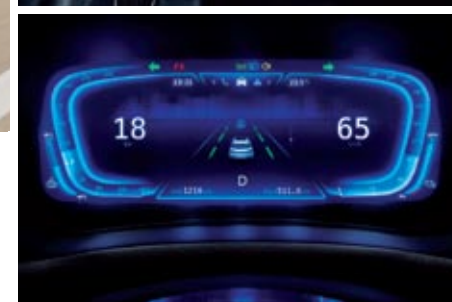
tar la intensidad de la frenada regenerativa con el modo B (Brake) en la palanca.

En nuestra toma de contacto, de perfil muy urbano, consumió 6,2 litros (con dos ocupantes y la climatización funcionando en un día muy caluroso), lejos de los 5,1 que homologa. Lo curioso es que partimos con 600 kilómetros de autonomía y, tras recorrer 50, el ordenador indicaba que nos quedaban ¡610!

Destacar su buena dinámica, el confort de marcha, rendimiento, modularidad interior y equipamiento. Se ofrece con los acabados Intens, ZEN y RS Line desde 24.850 euros.

**329 KILÓMETROS ES LA AUTONOMÍA EN CICLO WLTP QUE HOMOLOGA ESTE SERES 3. TIENE UNA BATERÍA CON 53,6 KWH DE CAPACIDAD**

La firma DFSK lanza este Seres 3, un SUV eléctrico que busca democratizar este segmento de las '0 emisiones'. Amplio y bien equipado, ofrece muy buenas prestaciones, un elevado agrado de marcha y una autonomía que nada tiene que envidiar a la competencia, por encima en cuanto a términos económicos.



◀ Ergonomía, ajustes o materiales están al nivel de vehículos europeos. Abundan las pantallas, pero se echan en falta algunos detalles. El cambio emerge al ponerlo en marcha.

0 emisiones chinas

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Quítate el miedo a que este Seres 3 llegue de China, porque el estar ensamblado en la 'fábrica de los 1.000 robots' es lo único que le une al país asiático. DFSK lo ha desarrollado entre sus centros de Alemania y Silicon Valley. Casi nada. Además de que esconde los mismos componentes que pueden usar firmas europeas, como son Webasto, Bosch, Valeo, Magneti Marelli, TWR, Continental... Y si no es suficiente; su batería, con 53,6 kWh de capacidad, la fabrica CATL, quien también suministra a Tesla.

Este Seres 3 llega a un segmento en pleno auge y sus 4,39 metros de largo lo ponen en la órbita de rivales como el Citroën ë-C4 o el MG ZS con 4,35 y 4,31 metros respectivamente. Todo lo que ves es de serie, salvo los colores azul, blanco o negro, que tienen un coste de

590 euros. Es su único extra, porque DFSK ofrece este Seres 3 en el acabado Advanced, cerrado y con elementos como el techo panorámico, las llantas de 18 pulgadas, asientos tapizados en cuero, sonido



▲ Mide 4,39 metros de largo y presume con sus 180 milímetros de altura libre al suelo. El color rojo es el único que se paga aparte.

PRECIO		34.995 €
EMISIONES DE CO ₂ : 0 g/km		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Agrado. Confort. Prestaciones. Autonomía. Amplitud. Precio con ayudas. Garantía.	- Sin versión 'light'. Faros halógenos. Información del cuadro. Potencia máxima de recarga.

Pioneer, pantalla central de 10,25 pulgadas, cuadro digital de 10,25 pulgadas... eso sí, los detalles 'made in China' se notan en los gráficos

de sus pantallas, en algunas traducciones o en detalles como no poder resetear el ordenador de consumos. Y una versión de acceso sin techo o cuero sería ideal para quienes miran el céntimo.

A pesar de su tamaño, ofrece cinco confortables plazas y un maletero con 310 litros de capacidad, que no son muchos. En ese interior hay ajustes y materiales que nada tienen que envidiar a modelos europeos y, aunque su postura de conducción es buena, no hay regulación en profundidad del volante.

En marcha sus suspensiones transmiten confort y se agradece su insonorización, así como las prestaciones de las que presume gracias a un motor que genera 120 kW de potencia (163 CV) y 300 Nm de par motor.

En ciudad ayuda su modo ECO, que estira al máximo la autonomía, aunque en

el resto de situaciones mejor apostar por los programas Normal y Sport.

No es pesado y eso se traduce en soltura en la conducción. En curva hay poca inclinación de su carrocería a pesar de sus suaves suspensiones y de una altura libre

FICHA TÉCNICA

MODELO	SERES 3
Potencia máxima	120 kW (163 CV)
Par máximo	300 Nm (30,6 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados/Discos
Peso en orden de marcha (kg)	1.645
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.385/1.850/1.650
Maletero (l)	310/1.247
Neumáticos	225/55 R18
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	53,6 kWh
Peso de la batería (kg)	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Vel. máxima (km/h)	155
Consumo mixto (kWh/km)	17,0
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	329
Alcance máximo medio NEDC (km)	405
Cargador a bordo	6,6 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	30 minutos (a 63 kW)
Precios desde... (euros)	34.995



▲ Tiene una velocidad máxima limitada a 155 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos. Sus baterías con 53,6 kWh de capacidad le permiten homologar hasta 329 kilómetros en ciclo WLTP.

al suelo de 180 milímetros. Tiene una dirección con 2,8 vueltas entre topes y un equipo de frenos que cumple con su cometido, pero que mejoraría si no llevara unas gomas Chao Yang M+S.

Los 329 kilómetros de autonomía se pueden conseguir sin problema en ciudad, pero en carretera será complicado. La prueba la iniciamos con 339 kilómetros de autonomía y la finalizamos

con 266. Es una rebaja de 73 en un recorrido de 54 kilómetros, eso sí, donde abundaban tramos con límites de 120 km/h, poca ciudad, vías de doble sentido repletas de curvas... Tampoco prescindimos de la climatización y al final firmó 20 kWh/100 km, lo que podríamos traducir en 268 kilómetros reales.

Esa batería admite recargas de hasta 63 kW, para pasar del 0 al 80% en 30 minutos.

Ahora bien, en una conexión doméstica de 3,7 kW requiere de 17 horas.

Si todo esto no sirve para que pierdas el 'miedo', DFSK está tan segura de su Seres 3 que da ocho años de garantía. Y no solo en la batería.

La guinda del pastel la pone un precio de 32.495 euros, que con ayudas y descuentos se queda en 25.495 euros, poniéndose en venta frente a sus rivales.

FUERA DE SERIE

LO ÚLTIMO BUGATTI LA VOITURE NOIRE



Tras años de desarrollo, construcción, trabajo, sudor, noches sin dormir y mucho pero que mucho dinero invertido; Bugatti por fin nos ha dejado ver el aspecto definitivo que tiene el exclusivo y único La Voiture Noire, ese famoso coche del que se decía que era dueño el mismísimo Cristiano Ronaldo; aunque no es así.

Único e inigualable



Santiago Casero | scasero@motor16.com

A lo largo de la dilatada existencia de Bugatti, muchos son los modelos espectaculares, únicos, exclusivos, innovadores, llamativos o extraños que han abandonado sus fábricas, pues hablamos de uno de los fabricantes más laureados del planeta, al menos en su terreno, donde la innovación y las ganas de superarse a sí mismos, están a la orden del día. Y decimos a sí mismos por que durante muchos años no han tenido rival en el mundo capaz de hacerles sombra, aunque con la llegada de los eléctricos parece que se le están empujando a complicar las cosas...

Pero vayamos con el protagonista de nuestra historia. Hace un par de números, en otro 'Fuera de serie', hablamos del Rolls-Royce Boat Tail, un modelo que se ha convertido en el coche nuevo más caro del mundo, con su apabullante factura de 23 millones de euros. Sin embargo, Bugatti tiene un modelo que, a pesar de no alcanzar esa cifra, es más exclusivo, y ahora entenderán el por qué.

El Bugatti La Voiture Noire, que es como se llama este modelo, no es lo que se dice barato, pues su afortunado dueño ha tenido que desembolsar nada menos que 11 millones de euros –más los pertinentes impuestos que deberá pagar

allá donde lo matricule– para que la firma francesa le construya esta auténtica y exclusiva joya de coleccionismo.

Bugatti, con sus 11 millones en caja, se puso manos a la obra para crear algo único, que además se inspira en un modelo de lo más elegante, como es el Bugatti Type 57 SC Atlantic.

Pues bien, puede que el Boat Tail de Rolls-Royce tenga un precio de salida de más del doble que este La Voiture Noire, pero, a diferencia del modelo británico, del que se harán 3 ejemplares, de este, Bugatti solamente fabricará uno. Y no me extraña, por que ha llevado más de dos años de desarrollo y más de 65.000 horas de duro trabajo de ingeniería, hacer realidad este sueño, digno de aparecer en el poster de la habitación de cualquier adolescente amante del motor.

Como base, el La Voiture Noire tiene al Chiron, pero su plataforma no es igual que la del modelo 'corriente', pues la distancia entre ejes se ha aumentado en 25 centímetros, mientras que la carrocería, de lo más esbelta y esculpida, crece otros 45 centímetros, un buen pellizco en el mundo de los coches. Por si esto fuera poco, la mencionada carrocería se ha fabricado entera y a medida en fibra de carbono, lo que ha



NO LO HAY IGUAL... NI PARECIDO. ESTE BUGATTI INSPIRADO EN EL TYPE 57 SC ATLANTIC ES UNA PIEZA ÚNICA, COMO SU PRECIO DE 11 MILLONES

PILOTO TRASERO DE UNA SOLA PIEZA. Y POR DEBAJO SEIS SALIDAS DE ESCAPE



LLANTAS EXCLUSIVAS Y UNOS FAROS FORMADOS POR 25 ELEMENTOS FRESADOS



CRECE 45 CM SOBRE EL CHIRON. EN EL INTERIOR ASIENTOS DE CUERO GRANULADO



◀▶▶ Rimac pasará a controlar el 55 por ciento de la nueva sociedad, mientras Porsche será la propietaria del resto. Pero cada marca tendrá sus modelos diferenciados.



BUGATTI Y RIMAC Unen sus fuerzas

La unión entre Bugatti y Rimac es una realidad, y como resultado de esto, ambas empresas están formando una conjunta que se conocerá como Bugatti-Rimac, con sede en Zagreb, Croacia, y que se fundará a finales de este mismo año. Una vez se oficialice todo, Rimac pasará a tener el 55% de la participación, por lo que asumirá el control, mientras que Porsche tendrá el 45% restante. De cara a los clientes poco afectará, pues Bugatti seguirá produciendo su Chiron y Rimac arrancará la fabricación de su espectacular Nevera.

Donde sí habrá cambios es en la cúpula, pues Mate Rimac se convertirá en el CEO de la nueva empresa conjunta, mientras que Porsche será clave como socio estratégico. Además, como detalle, cabe destacar que Rimac está dividiéndose en dos compañías: Rimac Group; la que entra en esta unión, y Rimac Technology, que se enfocará en el desarrollo y suministro de baterías, transistores y otros componentes para eléctricos. Por último y como final curioso, Hyundai Motor Group, al tener una participación del 12% en Rimac, formará parte de este conglomerado.

hecho que los ingenieros y diseñadores de Bugatti quisieran buscar una solución para poder admirarla plenamente. Así es como han acabado recubriéndola con un barniz especial, que prácticamente no genera reflejos, y permite a todos los que pasen a su lado, admirar cada una de las formas de su cuerpo, que tantísimo trabajo ha costado hacer realidad.

Otro de los aspectos o elementos a destacar de su exterior son sus grupos ópticos. En la zona delantera tenemos unos faros que están formados por 25 elementos

fresados de manera individual, mientras que en la parte trasera encontraremos un piloto continuo. Sí, decimos piloto en singular porque es una única pieza que carece de uniones entre sí.

Volviendo al frontal, la rejilla también ha sido fabricada de manera innovadora, pues se ha realizado mediante impresión 3D.

Por último, el coche cuenta con un interior que en su mayoría se recubre en cuero granulado de color Havana Brown, aunque también hay inserciones en aluminio pulido en la consola central

y paneles de las puertas, al más puro estilo del Bugatti Type 57 SC Atlantic en el que se inspira. Además, su selector de modos de conducción está fabricado en una preciosa madera de palisandro, que hace todavía más exclusivo el habitáculo de este ejemplar único.

Y es que este La Voiture Noire no es un Chiron con traje nuevo, se ha pensado y puesto a punto como un Gran Turismo, con unas exclusivas llantas creadas para la ocasión y con una aerodinámica perfeccionada en el túnel de viento.

Referencia en fabricación de eléctricos



Stellantis es uno de los líderes indiscutibles en la movilidad eléctrica. El grupo que aglutina a PSA y FCA cuenta con una gama de eléctricos para todos los gustos y necesidades. Y la factoría de Vigo, que acaba de sumar seis nuevos modelos a su producción, es referencia.

La electrificación en Stellantis va más allá de los turismos, el segmento de mercado que en muchas ocasiones es el único en el que nos fijamos. Para el nuevo grupo nacido de la fusión entre PSA y FCA los vehículos comerciales y multiusos siempre ha sido referencia vital en su negocio. Si por separado han creado gamas con todas las alternativas posibles, ahora, juntos, no se van a poner límites.

Porque en Stellantis no solo son especialistas en lanzar productos adaptados a las necesidades; también en

fabricarlos. Y ahí, por ejemplo, la factoría de Vigo es una de las de mayor nivel en el mundo, pues lleva desde 1958 fabricando comerciales ligeros. Y ahora, cuando este tipo de vehículos se electrifican por completo, Vigo ha sido el lugar elegido para fabricarlos. Con ello la factoría gallega –que ya fabrica un eléctrico como el Peugeot e-2008– suma de golpe nada menos que seis nuevos modelos eléctricos a su cartera de productos, con los Peugeot e-Partner y e-Rifter, los Citroën ë-Berlingo y ë-Berlingo Van y los Opel Com-

bo-e Life y Combo-e Cargo, modelos cuya llegada al mercado será en el último cuatrimestre de este año.

Para poder llegar a este punto, en el centro de Vigo se ha trabajado para poder dar las soluciones industriales a este reto que ya venían haciendo desde la anterior generación del Citroën Berlingo y el Peugeot Partner, pues ambos contaban con versiones eléctricas. Pero ha habido muchas adaptaciones para poder acoger el actual nivel de exigencia en la fabricación. Los nuevos eléctricos de Stellantis se producen en

el Sistema 2, sobre una adaptación de la plataforma multienergía EMP2, en la misma línea que las versiones térmicas. A esa línea llegan sincronizados los componentes de cada vehículo, ya sea de combustión o eléctrico, que son ensamblados por el mismo equipo, lo que ha significado, entre otras cosas, dedicar más de 309.000 horas al año a la formación de los trabajadores para que estén preparados para las nuevas exigencias.

También se ha creado un taller donde se ensamblan las baterías de todos los mo-

delos que aquí se fabrican y que cuenta con 150 empleados y una capacidad de hasta 20 baterías/hora. Porque la previsión sobre la evolución de la fabricación de eléctricos es optimista, aunque dependerá de la evolución del mercado. En septiembre se fabricarán 91 eléctricos por día y en noviembre el nivel de producción alcanzará los 224 coches eléctricos al día.

Pero con ser las más llamativas no son las únicas adaptaciones que se han hecho en la fábrica de Vigo para que sea referencia en montaje de vehículos eléctricos en nuestro país. Se han creado cuatro nuevas gamas y 100 referencias en el Taller de Embutición donde se realizan las piezas de chapa que formarán la carrocería; se ha creado una nueva línea de soldadura con 26 nuevos robots; se han adaptado las líneas Cataforesis, Estanqueidad y Aprestos; se ha instalado una nueva estación de apriete automático del conjunto motopropulsor... También ha supuesto un reto el control de calidad de estos vehículos que tienen validaciones y controles de calidad del producto específicos por parte de un equipo especialmente cualificado. Todo para que cada modelo que salga de las líneas de montaje de Vigo tenga el nivel de calidad que siempre ha caracterizado a todos sus productos.

Los seis modelos que lle-



gan a las líneas de producción de Vigo comparten con el Peugeot e-2008 la batería de iones de litio de 18 módulos refrigerada con agua, que ofrece una capacidad de 50 kWh. Desarrollan 100 kW (136 caballos) con una autonomía que llega a los 280 kilómetros –320 en el caso del e-2008–. Y para la carga, las mismas alternativas, con un cargador de serie que puede recargar a 7,4 kW en una toma monofásica y una opcional para cargar a 11 kW en una toma trifásica.

Los nuevos comerciales y multiusos que se empiezan a fabricar en Vigo son, de

Peugeot el e-Rifter con dos longitudes de carrocerías, Estandar y Long y en ambos casos con 5 o 7 plazas. Y también el Peugeot e-Partner, la versión comercial adaptada para un uso profesional y que cuenta con hasta 4,4 m³ de volumen de carga en la versión larga.

En la gama de Citroën el ë-Berlingo y el ë-Berlingo Van son los dos modelos que se suman a la historia de modelos eléctricos fabricados en Vigo y por parte de Opel llegan el Combo-e Life y el Combo-e Cargo.

Y aún, aunque fuera del marco de Stellantis, llega-

Los nuevos comerciales eléctricos se fabrican en el sistema 2 de Vigo, donde ya se produce el Peugeot e-2008. Allí se ha creado un taller de baterías.



rán las versiones eléctricas del cuarto modelo de esta familia de multiusos, el Toyota Proace City. Con ello, en palabras de José Antonio León Capitán, Director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Stellantis Iberia, «Stellantis consolida aún más su compromiso con la descarbonización en el ámbito industrial en España, y refuerza su condición de líder en la producción de vehículos cero emisiones en nuestro país; así como en la oferta comercial de vehículos electrificados, con hasta 40 modelos de sus marcas a final de año».

FÁBRICA DE VIGO UNA VIDA ENTRE COMERCIALES

Los vehículos comerciales han sido desde hace más de 60 años el 'corazón' del negocio de la fábrica de Vigo y ya ha fabricado desde 1958 –con aquel Citroën AZU– más de 7 millones de comerciales. Esa especialización ha convertido a Vigo en el polo fundamental de fabricación de la nueva gama de comerciales ligeros, y en la actualidad salen de sus líneas el Citroën Berlingo, el

▼ Son más de siete millones los comerciales fabricados en Vigo desde 1958. La mayoría Citroën, pero también Peugeot, Opel y Toyota.



▼ Aunque la trayectoria en fabricación de eléctricos es mas corta, en Vigo ya han recorrido camino desde que en 1995 se produjera un Citroën C15 eléctrico que contaba con una autonomía por debajo de 100 kilómetros. A partir de 1997, el Berlingo y el Peugeot Partner contaron con versiones eléctricas fabricadas en Vigo.



Peugeot Partner/Rifter y el Opel Combo –además de fabricar para Toyota el Proace City–. Y no solo eso, porque su experiencia en eléctricos también tiene ya unos años, nada menos que 26 desde que en 1995 fabricara un Citroën C15 eléctrico. Pero ahora es cuando da el salto y se convierte en una de las fábricas de referencia en cuanto a electrificación, tanto dentro del grupo Stellantis como en el resto de marcas



Agarre máximo

El Bridgestone Potenza S001, el 'buque insignia' de la compañía, ya es historia. En su lugar lanzan este nuevo Potenza Sport, un neumático de altas prestaciones que ha sido creado para extraer el máximo rendimiento a tu vehículo, tanto en seco, como en mojado.

Bridgestone pone en el mercado un nuevo neumático de altas prestaciones. Bautizado con el nombre de Potenza Sport, llega para reemplazar a todo un símbolo como lo era el Potenza S001.

Además permite que un mayor número de clientes puedan disfrutar de sus excelencias, porque se suman nada menos que 33 nuevas medidas a su catálogo, para cubrir así el 99% de la demanda existente en neumáticos de 17 pulgadas en adelante. Tanto es así que este nuevo Potenza Sport se ofrece en un total de 96 medidas distintas, para llantas entre las 17 y las 22 pulgadas. Sin pasar por alto que han sido concebidas para vehículos de altas prestaciones, pero también para los SUV más dinámicos que hay en el mercado.

Pero concebidas de una forma muy particular y que en su día comenzó por escuchar a sus propios clientes. Bridgestone hizo una investigación con más de 3.800 conductores de todo el mundo,



▲ Además de para auténticos deportivos a los que sus dueños quieren extraer el máximo rendimiento, este nuevo neumático de Bridgestone también se ofrecerá para SUV de altas prestaciones.

quienes aportaron su granito de arena en la mejora de este neumático, el primero en ser desarrollado de forma virtual. Esta tecnología permite crear un 'gemelo' digital que calca las prestaciones del real, pero sin la necesidad de ser fabricado. Esto ahorra producir 200 neumáticos por proyecto, de la misma forma que reduce el tiempo de desarrollo en hasta un 50%.

Para mejorar el anterior Potenza S001, los ingenieros de Bridgestone aplican varias tecnologías innovadoras a su Potenza Sport. Una de ellas es un compuesto de caucho optimizado, que es capaz de variar su dureza dependiendo de si se circula en seco o en mojado, de forma que su comportamiento es excelente en cualquier situación. También los flancos del neumático se acercan a un ángulo de 90° para tener una mayor superficie de contacto con el asfalto, mientras que su banda de rodadura estrena unas láminas 3D capaces de aumentar la rigidez,

al igual que sus canales longitudinales no presentan un corte recto. Todo ello mejora la resistencia a la abrasión y beneficia en frenada.

Por si no fuera suficiente, también estrenan un refuerzo híbrido en la corona del neumático –la parte que hay tras el dibujo–. Combina acero y material textil para mejorar la estabilidad a alta velocidad e incrementar la respuesta de la dirección, a la vez que disipa el calor de una forma más óptima.

Todo ello lo pudimos comprobar en el Circuito del Jarama, donde Bridgestone nos invitó a poner a prueba este nuevo Potenza Sport en todo tipo de situaciones. Si bien, como suele ser habitual en este tipo de presentación, se echan en falta vehículos que estuvieran equipados con su predecesor, para poder encontrar esos pequeños detalles que marcan las diferencias entre una goma y otra.

▲ En el equipo de serie de deportivos como los Lamborghini Huracán STO y Maserati MC20 se contemplan estos nuevos Potenza Sport, que ayudan a domar sus 640 y 630 CV de potencia respectivamente.

► 96 son las medidas disponibles para estos Potenza Sport, las cuales oscilan entre las 17 y las 22 pulgadas. Son 33 más de las que ofrecía el anterior Potenza S001.

El agarre en seco de estos Potenza Sport es digno de alabanza, de la misma forma que transmiten al volante y con precisión, todo lo que sucede bajo el vehículo. En mojado aportan una gran confianza desde el



minuto uno, independientemente de que se equipen en vehículos con tracción a las cuatro ruedas –la mayoría de los probados contaba con este sistema– o con delantera.

Bridgestone asegura que la durabilidad de este nuevo Potenza Sport es superior a la de sus S001, aunque deja cristalino que se trata de una goma con la que poder extraer el máximo rendimiento a tu deportivo, y no para desvelarte por las noches pensando si durarán 1.000 kilómetros más o menos.

DEPORTE



+ en www.ford.es

MG APUESTA POR EL FÚTBOL

La firma británica, que ha vuelto hace unos meses al mercado español con una gama totalmente electrificada, tiene en el fútbol un territorio donde mostrar su imagen. Para ello, apuesta por asociaciones a nivel mundial como la que mantiene con el Liverpool FC desde 2016 —una de las mejores épocas del club, donde ganó la UEFA Champions League en 2019 y la Premier League en 2020—.

Y más allá del Reino Unido, también va a colaborar durante las tres próximas temporadas con el Olympique Lyonnais. Además, desde comienzos de este año, es el partner oficial de la Conmebol, el equivalente a la UEFA en Sudamérica.



cinco conductores dice que el olor a gasolina es lo que más echaría de menos al cambiar a un eléctrico. Ahora, con este perfume y al volante del Mustang Mach-E GT lo tendrás todo.



80 AÑOS DE ESPÍRITU JEEP

En 1941, la firma de un acuerdo entre el gobierno de Estados Unidos y Willys-Overland como proveedor principal de un nuevo vehículo militar cambió la historia del automóvil. Nació Jeep, casi una forma de vida.

Desde aquel primer Willys —del que se produjeron más de 350.000 unidades— hasta hoy, la historia de la firma está repleta de modelos y momentos legendarios y también de proyectos para un futuro marcado-

por las tecnologías electrificadas.

En estos 80 años han hecho historia coches como el CJ-2A de 1945 el primer vehículo ligero con tracción 4x4 disponible para todo el público. También, el Willys Wagon de 1949 que introdujo la tracción a las cuatro ruedas para crear el primer SUV. El Wagoneer de 1963 o el Cherokee de 1984 prepararon el camino a un mito de nuestros días, el Wrangler, lanzado en 1986 como

un SUV compacto con más comodidades. Y en 1992 el Grand Cherokee, un todocamino de lujo para no tener que renunciar a nada.

En la última década, la gama Jeep ha crecido con modelos como el Renegade y el Gladiator. Y el futuro viene de la mano de la tecnología 4xe —los nuevos 4x4— con el Wrangler 4xe liderando esta ofensiva electrificada en la que también están el Compass o el nuevo Grand Cherokee.

◀▶ La tecnología 4xe marca el futuro de la marca, cuya historia se inició con el Willys, del que se produjeron en su momento más de 350.000 unidades.

+ en www.jeep.es

+ en www.cupraofficial.es

CREADA JUNTO A WILSON JUEGA AL PÁDEL CON CUPRA

Si te gusta el pádel y quieres llevar los colores de tu marca favorita, una de las 1.500 unidades limitadas de la pala de pádel que acaba de crear Cupra en colaboración con Wilson debe ser tuya. Esta pala, que forma parte de una colección en la que también figuran una camiseta y un pañuelo, se



+ en www.renault.es

PREMIO

Cuatro estudiantes universitarios de Valladolid han logrado el segundo premio en el **Concurso Internacional Twizy Contest**, organizado por Renault para que los alumnos reflexionen sobre movilidad.

TOYOTA

UN CAMPEONATO PARA EL GR YARIS

Toyota España, Toyota Caetano Portugal y Motor & Sport Institute (MSI) anuncian una copa monomarca que se disputará en España y Portugal con el GR Yaris RZ preparado por MSI como protagonista y que repartirá más de 250.000 € en premios. La Toyota Gazoo Racing Iberian Cup tiene ya tres temporadas confirmadas —de 2022 a 2024— y en su primer año contará con ocho rallies en su calendario —cuatro

en España y cuatro en Portugal— y supone el regreso de Toyota a las copas de promoción y los rallies como organizadora.

El coche solo recibirá ligeros cambios sobre el modelo de serie —enfocados hacia la seguridad— pues en el apartado mecánico se mantiene su motor tricilíndrico de 261 CV. Las inscripciones están abiertas y el precio del coche preparado será de 65.800 euros más IVA.



▶ La copa Toyota Gazoo Racing Iberian tiene tres temporadas confirmadas, de 2022 a 2024, y en su primer año contará con ocho rallies.

SE EXPONE EN EL MUSEO SKODA

UN SKODA VOITURETTE PARA EL SIGLO XXI

Skoda retó a su equipo de diseño actual a reinterpretar algunos modelos de su pasado, entre ellos su primer automóvil, el Voiturette A. La marca exhibe ya el nuevo diseño en su museo.

La diseñadora Yuhan Zhang fue la encargada de dar una visión moderna del primer automóvil de Skoda, el Voiturette A. Imaginó el presente de este vehículo como un carruaje biplaza autónomo y eléctrico, que serviría para el transporte de turistas. Ahora, la marca ha convertido su diseño en realidad, con el

Voiturette, en el que se han invertido 400 horas de trabajo y que ya se expone en el Museo Skoda, en la ciudad de Liberec, situado en la casa natal de Ferdinand Porsche. La carrocería del modelo se ha construido en 'madera artificial' y muchos de sus componentes se han fabricado en 3D.



▶ Skoda ha invertido más de 400 horas de trabajo en transformar el Voiturette en un modelo real.

+ en www.audi.es

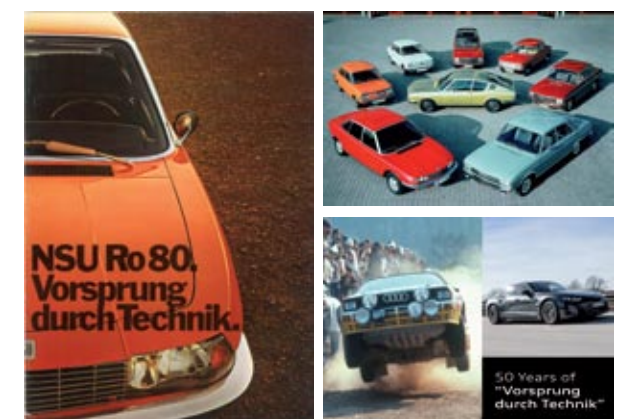
EL ESLOGAN CUMPLE MEDIO SIGLO AUDI, 'A LA VANGUARDIA DE LA TÉCNICA'

'A la vanguardia de la técnica' (Vorsprung durch Technik, en alemán) es el lema que ha inspirado el trabajo de Audi. Un eslogan, idea de Hans Bauer, un empleado del departamento de publicidad, que en 1970 pensó en este lema para transmitir la diversidad tecnológica del fabricante tras la fusión de Auto Union GmbH con Neckarsulmer NSU

Motorenwerke. En aquel momento, el fabricante contaba con motores refrigerados por aire, por agua o con uno rotativo. La frase apareció después por primera vez en un anuncio de gran tamaño en 1971.

El eslogan original tuvo variaciones —'Audi. Una maravillosa pieza de tecnología' o 'Audi. Conducción suave con una tecnología perfecta'— pe-

ro con el lanzamiento del Audi quattro en 1980, se volvió al mensaje inicial, que hoy es sinónimo de una marca cuya seña de identidad ha sido y será la tecnología. Para repasar todas estas innovaciones, en diciembre se estrenará una exposición en el Audi Forum de Neckarsulm, donde los visitantes podrán conocer todo lo creado en estos 50 años.



▶ El eslogan 'A la vanguardia de la técnica' ha inspirado el trabajo de Audi a lo largo de 50 años.

ACEA PIDE NO DESCARTAR TECNOLOGÍAS



Europa quiere acabar con los coches de combustión en 2035

La Comisión Europea ha presentado el plan 'Fit for 55', con el que pretende que en el año 2035 todos los coches que se vendan en Europa sean cero emisiones. Esta medida forma parte de su proyecto para convertir a la UE en el primer continente climático neutro de aquí a 2050 y está en la línea con su compromiso de disminuir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % para 2030 en comparación con los niveles de 1990 y un 100% a partir de 2035 en comparación con

los de 2021. Además, para velar porque todos los conductores europeos puedan recargar sus vehículos sin problemas se exigirá a todos los estados miembros que amplíen su capacidad de carga en consonancia con la venta de coches y que se instalen infraestructuras de repostaje en las principales autopistas y autovías cada 60 km para la recarga de eléctricos y cada 150 km para la recarga de hidrógeno.

En la práctica, la propuesta de la Comisión supone descartar para esa

fecha los vehículos propulsados por diésel, gasolina, gas y también a los híbridos, algo que plantea dudas a la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA).

Según esta entidad, la industria está comprometida con la reducción de las emisiones a cero y todos los miembros de ACEA apoyan el objetivo de neutralidad climática para 2050 e invierten miles de millones de euros en tecnologías innovadoras y sostenibles. «Sin embargo, prohibir una sola tecnología no es una for-

ma racional de avanzar en esta etapa, especialmente cuando Europa todavía está luchando por establecer las condiciones adecuadas para los vehículos de propulsión alternativa».

Para ACEA, todas las opciones, incluidos los motores de combustión interna altamente eficientes, los híbridos, los eléctricos de batería y los vehículos de hidrógeno, deben desempeñar su papel en la transición a la neutralidad climática. «No es el motor de combustión interna lo que es perjudicial para el

medio ambiente, sino los combustibles fósiles. Sin la disponibilidad de combustibles renovables, un objetivo de reducción del 100% en 2035 es efectivamente una prohibición del motor de combustión interna», explican.

Oliver Zipse, presidente de ACEA y director ejecutivo de BMW, pide que «en el contexto de las restricciones tecnológicas propuestas a partir de 2035, todas las instituciones de la UE se centren en la innovación en lugar de imponer, o prohibir efectivamente, una tecnología específica».

Además, para la industria, el plan de la Comisión «solo puede tener éxito con objetivos obligatorios para el aumento de la infraestructura de carga y reabastecimiento de combustible en todos los estados miembros». Según cálculos recientes, una disminución del 50% para 2030 de las emisiones de CO₂ de los automóviles requeriría unos 6 millones de puntos de recarga públicos.

24.000 millones para impulsar el vehículo eléctrico en España

El Gobierno ha aprobado el Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) del vehículo eléctrico y conectado, al que se destinarán 4.300 millones de euros de fondos públicos y más de 19.700 millones de inversión privada, hasta alcanzar los 24.000 millones de euros.

Se trata del primer PERTE aprobado en España y se destina al automóvil porque el Gobierno considera que este es un sector estratégico de la economía, «con un efecto tractor por su peso en el PIB nacional y el empleo directo e indirecto y su aportación a la balanza comercial». La automoción supone el 11% del PIB, el 15% del total de las exportaciones y genera más de 2,5 millones de puestos de trabajo. Y con esta inversión se prevé «que el sector pueda aumentar hasta un 15% su

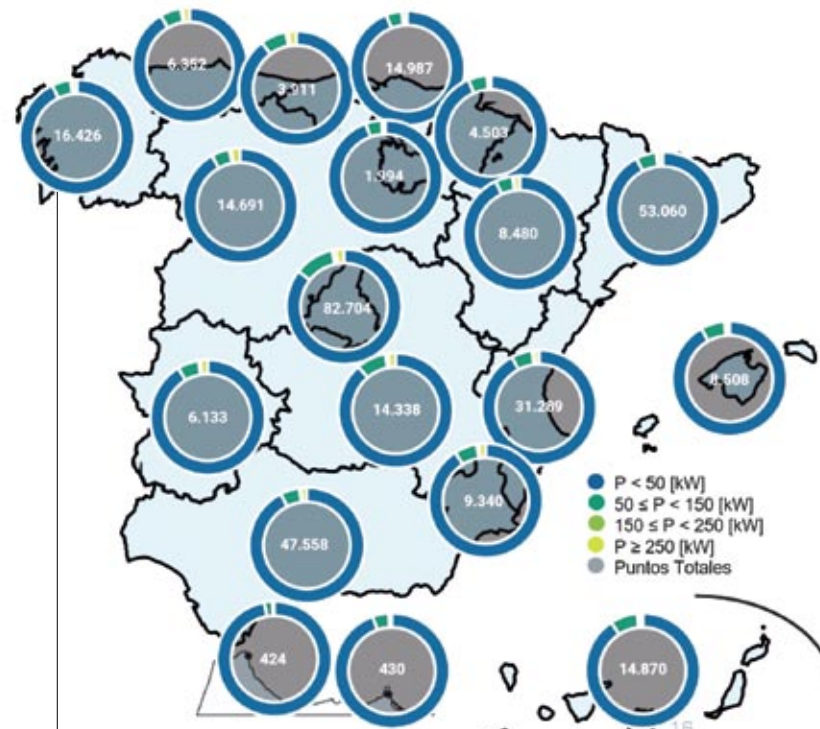
peso en el PIB para 2030», según el presidente Pedro Sánchez. Además, se pretenden generar unos 140.000 puestos de trabajo.

Según la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, del total de la inversión, 3.000 millones de euros se destinarán a la fabricación de nuevos modelos eléctricos e híbridos en plantas adaptadas al objetivo de neutralidad climática (previsto para el año 2050). Otros 40 millones serán para promover un plan tecnológico en el sector. La tercera parte se destinará a la formación de los trabajadores y un cuarto montante, a facilitar el acceso a los vehículos eléctricos a los compradores. El objetivo es que en 2023 haya en circulación 250.000 coches eléctricos y entre 80.000 y 110.000 puntos de recarga en toda la red española.

El Grupo Volkswagen ya ha anunciado que solicitará al Gobierno participar en este PERTE, ya que tiene previsto poner en marcha el proyecto 'Future: Fast Forward', que incluye la construcción de una fábrica de baterías en nuestro país, con lo que, después de Suecia y Alemania, España podría convertirse en la tercera ubicación de una de las seis gigafactorías de Europa. Además, también se plantea la fabricación en España de la familia de automóviles Small BEV.

«España podría convertirse en un pilar estratégico de nuestra estrategia eléctrica. Estamos dispuestos a establecer toda la cadena de valor de la movilidad eléctrica en el país, incluida la producción de vehículos eléctricos, así como sus componentes, y una nueva fábrica de baterías del Grupo. Dependiendo del contexto general y del apoyo por parte del sector público, a partir de 2025 la familia Small BEV podría fabricarse en España», ha explicado Herbert Diess, CEO del Grupo Volkswagen.

▶▶ El presidente Pedro Sánchez, en la presentación del plan. A la derecha, el presidente de Seat, Wayne Griffiths.



la cifra

340.000

Son los puntos de recarga públicos para eléctricos que la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) y la patronal de los concesionarios (Faconauto) consideran debería tener España en 2030 para impulsar la movilidad eléctrica. Actualmente, España cuenta con 11.517 cargadores públicos.

Nuevo test

El nuevo Fiat 500, sobresaliente para Green NCAP

Green NCAP, el programa europeo que evalúa el impacto ambiental de los automóviles, ha analizado tres nuevos modelos, entre ellos el nuevo Fiat 500, el primer automóvil totalmente eléctrico de la marca, que obtiene cinco estrellas. Es el primer modelo en recibir la máxima puntuación en todas las pruebas y el único de los analizados hasta el momento en lograr la ma-

yor nota -10/10- en el Índice de Eficiencia Energética.

En las nuevas pruebas

también se han sometido a test el Honda Jazz 1.5 i-MMD Hybrid y el Peugeot 208 1.5 BlueHDi 100, que representan lo último en tecnologías híbridas, de gasolina y diésel.



MODELO	EMISIONES CALIDAD DEL AIRE	EFICIENCIA ENERGÉTICA	GASES EFECTO INVERNADERO	MOTOR	green ncap ESTRELLAS GREEN NCAP
Fiat 500	10/10	10/10	10/10	Eléctrico	★★★★★
Honda Jazz	6,7/10	7,0/10	5,6/10	Híbrido	★★★★★
Peugeot 208	5,1/10	7,2/10	4,5/10	Diésel	★★★★★

La cuarta generación del Jazz se queda con tres estrellas y media, pero dice Green NCAP que tiene un buen desempeño en las tres áreas de evaluación, destacando su 7 sobre 10 en Eficiencia Energética.

Por otro lado, el Peugeot 208 presenta «un rendi-



▲ Tres estrellas y media para el Honda Jazz híbrido.



▲ Tres estrellas para el Peugeot 208 diésel.

miento muy respetable» en las pruebas realizadas por Green NCAP, que le otorga tres estrellas. Un índice de aire limpio de 5,1 demuestra la eficacia con la que funciona su sistema de reducción de emisiones y, en particular, su filtro de partículas diésel. La eficiencia energética es buena, con un consumo medio de combustible de 4,6 l/100 km.

Nombramientos UWE HOCHGESCHURTZ

El hasta ahora CEO de Renault en Alemania, Austria y Suiza tomará las riendas como CEO de Opel el próximo 1 de septiembre. Entre los asuntos que tendrá que abordar está la ampliación de los mercados internacionales de la única marca alemana de Stellantis y la electrificación de la misma. Hochgeschurtz comenzó en el sector en 1990 en Ford para unirse a Volkswagen en 2001 y a Renault en 2004.

MARKUS HAUPT

El jefe de Planificación de Producción del Grupo Vo-

lkswagen AG será el nuevo director general de la planta de Pamplona y también presidente de Volkswagen Navarra SA, en sustitución de Emilio Sáenz. Haupt comenzó a trabajar en el Grupo Volkswagen en 2001, en el Departamento de Prototipos de Seat, y ha pasado por distintos cargos en Seat Audi y Volkswagen.

FABIÁN RODRÍGUEZ

Desde el pasado 1 de julio es el nuevo director de Marketing de Citroën España. Tiene una larga experiencia en el sector, en el que comenzó en 2008 trabajando para Renault en Francia, y ha desempeñado diversos cargos de responsabilidad, tanto en su país natal, Colombia, como fuera de allí.

EDUARDO GARCÍA NIETO

Ha asumido la dirección de Commercial Optimization en la Business Unit de Vehículos Comerciales Ligeros de Stellantis Iberia (España y Portugal). Desde 2019 era director de Marketing de Citroën para España y Portugal y procedía de Peugeot, marca a la que se incorporó en 1999 y en la que ejerció puestos de responsabilidad en las áreas de Marketing, Ventas y VO.

JAVIER NOVO

Ya ejerce como nuevo director de la Factoría de Carrocerías de Valladolid que, desde 1995, estaba unida a la de Montaje y que ahora se convierte en una planta independiente con el objetivo de desarrollar nuevos negocios y maximizar la utilización de sus instalaciones. Esta factoría incluye también el taller de baterías.



▲Uwe Hochgeschurtz



▲Markus Haupt



▲Fabián Rodríguez



▲Eduardo García Nieto



▲Javier Novo



ROMPEDOR CON EL RS Q E-TRON, AUDI PRETENDE REVOLUCIONAR EL DAKAR, COMO HIZO EN LOS RALLYS CON LA TRACCIÓN QUATTRO



◀ El RS Q e-tron cuenta con cuatro kilómetros de cableado en su interior. Y Audi ha desarrollado su propia batería. El Dakar permite, además, desarrollar el coche con mucha más libertad que en otras competiciones con reglamentos más restrictivos.



La revolución de Audi para cambiar el Dakar y la industria del auto móvil

Audi acaba de presentar el RS Q e-tron, una revolucionaria máquina con la que persigue la victoria en el Dakar, y que se distingue por su inédita plataforma eléctrica capaz de recargarse a sí misma durante las etapas. Una máquina compleja y sofisticada que estará en manos de Carlos Sainz y Lucas Cruz, quienes fueron los responsables de rodar sus primeros kilómetros.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Audi

«Para terminar primero, primero hay que terminar. Pero en nuestro caso, terminar es terminar». Svend Quandt, responsable del equipo de Audi en el Dakar resumía la clave de uno de los proyectos más revolucionarios en el automovilismo deportivo, el RS Q

e-tron, el vehículo de plataforma electrificada que buscará la victoria en el Dakar, la prueba más dura del mundo. «Este proyecto es como aterrizar en la luna la primera vez, nadie sabía qué iba a venir. Es parecido para nosotros. Si terminamos nuestro primer Dakar, ya será un éxito».

Como con el Quattro y la tracción total en el Mundial

de Rallys en los 80, la marca alemana quiere revolucionar los raids y la tecnología eléctrica. Ya Audi fue la primera en ganar en las 24 Horas de Le Mans con tecnología híbrida. Ahora se trata de romper nuevas barreras con una montura eléctrica frente a las condiciones extremas de un Dakar. «Es un vehículo más complejo incluso que el híbrido LMP1»,

apuntan los ingenieros de Audi. Un proyecto que hace tan solo un año solo estaba en las líneas de un papel. «Ha pasado menos de un año desde que se inició», apunta el responsable del proyecto, Andreas Ross. «Empezamos cuando ni siquiera se habían aprobado las normas para los coches de energías alternativas (en el Dakar). Y todo el trabajo de

▶ Los tres equipos de Audi estarán formados por Mattias Ekström y Emil Bergkvist, Carlos Sainz y Lucas Cruz y Stéphane Peterhansel y Edouard Boulanger.

desarrollo ha tenido lugar durante la pandemia. Lo que el equipo ha conseguido es único». Todo empezó con un pequeño equipo que estudió la viabilidad inicial de una plataforma motriz alternativa para el Dakar. El diseño del concepto base comenzó en junio de 2020. En agosto de 2020 empezó su andadura. Estos días,



el espectacular prototipo de Audi ya es una realidad.

«Lo que estamos intentando nunca se ha hecho antes», explica Ross, «el Dakar es el último desafío para una pla-

taforma eléctrica». Como en el pasado en otros proyectos deportivos, Audi pretende que las lecciones tecnológicas desarrolladas con el nuevo RS Q e-tron pasen a los vehícu-

los de serie. En 2025, sus responsables calculan que el 40 por ciento de sus ventas corresponderán a modelos eléctricos e híbridos. El Dakar se convertirá así en el laborato-



PRIMERAS PRUEBAS EN JUNIO, CON SAINZ Y CRUZ. EN AGOSTO SE CONSTRUIRÁN OTRA UNIDAD CON LAS EVOLUCIONES DE ESAS PRUEBAS

rio más extremo para su futura gama de sus vehículos.

El Dakar representa dos semanas seguidas de competición, con etapas de hasta 800 kilómetros y condiciones extremas de terreno y ambientales. Nunca la tecnología eléctrica se había sometido a semejante desafío. «Arena, barro, lluvia, saltos, calor extremo, tenemos que estar preparados para todo. Porque no se trata solo del que el coche sea rápido». Audi ha trabajado en la Fórmula E desde 2014, pero decidió abandonar a final de la presente temporada para buscar entornos más exigentes que permitieran seguir evolucionando su tecnología eléctrica. Este mismo año el fabricante alemán presentaba una sofisticada y nueva unidad de potencia utilizada en sus monoplazas, pero que tenía el Dakar como destino. «Los ingenieros de Audi tenían mucha más libertad en el Dakar», apunta Carlos Sainz, «aquí pueden diseñar el coche con mucha más libertad en muchas áreas en comparación a otras disciplinas más restrictivas de campeonatos del motor».

¿Y cuáles son los rasgos que distinguen al revolucionario RS Q e-tron? No hay conexión mecánica entre sus dos ejes, ya que cada uno de ellos está propulsado por el motor del Audi e-tron FE07 de la Fórmula E. Pero mientras en este campeonato una carrera se acerca a los 50 minutos, en el Dakar no existe posibilidad de recarga sobre la marcha. Por ello hay que buscarla en el propio vehículo. El RS Q e-tron incorpora un convertidor que consta de un motor de combustión TFSI del DTM (con una banda de uso entre las 4.500 y las 6.000 vueltas) y un generador, un tercer motor eléctrico como los dos primeros, y que carga la batería sobre la marcha. También existe capacidad de regeneración con las frenadas.

El prototipo cuenta con un depósito de combustible de 295 litros para alimentar el

► El equipo de ingenieros que ha desarrollado el RS Q e-tron comenzó sus trabajos en plena pandemia, hace un año. Y ya es una realidad. El objetivo es acabar el Dakar; eso ya sería una victoria.



motor térmico. Pero también cabe la posibilidad de la carga externa a final de las etapas, y cuya estación de carga se está desarrollando en estos momentos, intentando utilizar la mayor cantidad de energía alternativa posible. La batería pesa 370 kilos y cuenta con una capacidad de 50 kW/h. Audi ha desarrollado su propia batería con un socio técnico. «Como ingenieros vemos potencial en casi cualquier componente. Pero en la unidad de potencia ya hemos alcanzado una eficiencia del 97 por ciento en la Fórmula E. No había mucho margen de mejora.

La situación es muy diferente con la batería y la gestión de la energía. Aquí es donde radica el mayor potencial en la electromovilidad en general. Lo que aprendamos en el Dakar pasará a los vehículos de producción. Como siempre trabajamos muy estrechamente con nuestros colegas de desarrollo de los coches de calle».

Lógicamente, la electrónica y su fiabilidad es uno de los grandes desafíos del proyecto. «Todo el mundo sabe cuántas veces hay que reiniciar un ordenador», afirma Sven Quandt, «y el coche es extremadamente complejo en

todos sus componentes. Tienen que comunicarse entre sí, es como poner a doce personas en una habitación, todas hablando lenguajes diferentes, pero todas trabajando en el mismo objetivo. Hay un increíble intercambio de información entre los componentes individuales. De una MGU a otra, de la batería a los motores, y también al convertidor de energía. Un componente o una pieza se puede cambiar, pero si hay un problema de software, no hay ninguna opción». De aquí los múltiples circuitos secundarios de seguridad a la búsqueda de

la fiabilidad del conjunto. El RS Q e-tron cuenta con cuatro kilómetros de cableado en su interior para gestionar esa interacción entre la recuperación de energía, el almacenamiento de la misma y la propulsión de los sistemas.

De aquí que el prototipo alemán sea tan diferente a lo conocido en el Dakar. «Siempre hay un equipo muy grande para arreglar el coche», explica Andreas Ross, en referencia no solo a los mecánicos, sino también al amplio equipo de ingenieros de sistemas que estarán presentes en las pruebas y en el Dakar. «Aquí, a ve-

ces son los pilotos y copilotos quienes pueden llevar a cabo reparaciones en el coche. Pero nuestro objetivo principal es que esto no sea necesario, y que el coche funcione con fiabilidad durante todo el día. Y luego, por la noche, que el equipo pueda repararlo. Esto es nuevo para nosotros, y se ha tenido muy en cuenta en el desarrollo». Por ejemplo, en el primer test del prototipo alemán estuvieron presentes diez mecánicos y... 22 ingenieros.

Pero no se trata solo de tecnología. Audi ha cuidado la imagen de una montura muy diferente a las tendencias de

los SUV o buggies dakarianos. Al margen de su singular fisonomía, también se ha incorporado la dinámica y personalidad estética de vehículos de su gama. Su estilo coupe, por ejemplo, en la línea del e-tron Sport, parrilla, luces... Al tratarse de su primer Dakar, Audi ha querido dejar su particular impronta estética, en la que también se ha considerado con particular atención las tomas cenitales tan habituales en el Dakar tomadas desde los helicópteros.

La primera unidad del prototipo alemán ya ha rodado el pasado mes de junio. Precisa-

mente fueron Carlos Sainz y Lucas Cruz quienes tuvieron el privilegio de ser los primeros en conducir al RS Q e-tron. Los tres pilotos, además de Sainz, Mattias Ekstrom y Stephane Peterhansel completaron seis pruebas recorriendo un total de 200 kilómetros en un primer contacto que sirvió también para elaborar una larga lista de modificaciones sugeridas por los pilotos. En agosto se construirá una segunda unidad con las novedades y evoluciones de última hora, y hasta enero se seguirá un amplio programa de pruebas que incluye la presencia en Aragón, en España. Audi también espera competir en algunas pruebas antes de acudir al Dakar.

«Si no tenemos grandes problemas en estos primeros meses podríamos haber hecho algo completamente único e increíble», explicaba Sven Quandt en referencia al primer 'feedback' de los pilotos,

que encontraron la montura sorprendentemente equilibrada y sin graves problemas. El alemán es responsable deportivo del proyecto ahora conocido como Q Motorsports, que se ha basado en la estructura con la que Quandt ha competido en el Dakar en esta última década, la conocida como X-Raid, ligada a Mini en los últimos tiempos, y con la que Carlos Sainz y Lucas Cruz lograron su última victoria. «El objetivo es acabar primero el Dakar», explica Quandt, «todo lo demás será un regalo. Pero creo que podemos tener algunas sorpresas». Como la de que Carlos Sainz lograra su primer título en los inicios de su carrera deportiva en los raids con un Panda, y pueda lograr su última victoria con una de las monturas más sofisticadas y revolucionarias del automovilismo deportivo.



MATRICULACIONES EN EUROPA

EL MERCADO PIERDE 1,5 MILLONES DE UNIDADES RESPECTO A 2019

Las matriculaciones de turismos en la Unión Europea encadenaron su cuarto mes en positivo con la subida de un 10,4% en junio, en comparación con el mismo mes del año pasado.

Según ACEA, la asociación europea de fabricantes de automóviles, entre los grandes mercados, Alemania es el país que más tiró de las ventas en junio, con un crecimiento del 24,5%, seguida de España (+17,1%) e Italia (+12,6%). En Francia, por el contrario, las matriculaciones de turismos cayeron (-14,7%) comparadas con el año anterior.

Por lo que respecta a la primera mitad del año, la compra de automóviles nuevos en la UE creció un 25,2%, hasta alcanzar casi 5,4 millones de unidades en total. Sin embargo, esta cifra sigue estando 1,5 millones de unidades por debajo del volumen prepandemia registrado durante los primeros seis meses de 2019. Los 27 mercados de la región registraron resultados bastante similares en lo que va de año, con fuertes ganancias interanuales en la mayoría de los países, incluyendo los cuatro principales: Italia (+51,4%), España (+34,4%), Francia

(+28,9%) y Alemania (+14,9%), aunque el crecimiento no es 'real' al compararse con 2020, en que los concesionarios cerraron durante meses debido a la pandemia y los consumidores retrasaron las compras por efecto de la crisis.

Por fabricantes, Volkswagen lideró el mercado en junio, con una gran diferencia en unidades comercializadas (más de 625.000) respecto a la segunda marca más vendida, Renault (más de 347.000). La también francesa Peugeot se colocó en tercera posición entre las preferidas por los europeos. Volkswagen también lideró el semestre como la más vendida, con un 25% de crecimiento.

La japonesa Toyota, en cuarto lugar en las preferencias de los europeos, es la marca que más ha crecido a lo largo del año (+38,7%) seguida por Hyundai (+36,5%) y Fiat (35,1%).

Todos los fabricantes del top diez apuntaron resultados positivos en los primeros seis meses del año, aunque debemos tener en cuenta que las cifras se están comparando con 2020.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Junio	%21/20	Ene/Junio	%21/20
VW	130.099	+25,7	625.094	+25,0
RENAULT	78.533	-23,2	347.641	+3,6
PEUGEOT	65.184	-4,2	380.796	+31,3
TOYOTA	62.319	+37,4	318.070	+38,7
SKODA	55.404	+6,8	298.797	+22,4
AUDI	52.358	+24,1	263.296	+25,9
BMW	52.173	+16,6	293.330	+29,9
FIAT	51.344	+16,6	266.125	+35,1
HYUNDAI	45.487	+52,3	204.550	+36,5
CITROËN	45.446	+3,2	242.078	+26,9

LOS MAYORES MERCADOS

	Junio	%21/20	Ene/Junio	%21/20
ALEMANIA	274.152	+24,5	1.390.889	+14,9
FRANCIA	199.508	-14,7	922.765	+28,9
ITALIA	149.438	+12,6	884.750	+51,4
ESPAÑA	96.785	+17,1	456.833	+34,4
POLONIA	43.711	+22,1	243.113	+35,2
BÉLGICA	41.126	-16,3	232.391	+7,3
SUECIA	36.095	+45,9	173.163	+37,8
HOLANDA	33.318	+34,6	163.173	+3,3
EU	1.048.143	+10,4	5.361.857	+25,2
EFTA	48.232	+31,3	214.521	+28,8
REINO UNIDO	186.128	+28,8	909.973	+39,2
EU + EFTA + R.UNIDO	1.282.503	+13,3	6.486.351	+27,1

FUENTE: ACEA

FUENTE: ACEA

CARNEXT

VO de calidad, online, con entrega en casa y garantía de devolución

Carnext comenzó su andadura en 2005 como una plataforma paneuropea de venta online de vehículos de ocasión. Bajo el paraguas de LeasePlan, comercializaba los modelos de la compañía de renting, usados de calidad, con menos de cuatro años de antigüedad y con todas las garantías.

Ahora, este portal, que opera en varios países europeos, se ha convertido en empresa independiente de LeasePlan, con el objetivo de acelerar su crecimiento —cuentan con la incorporación de Sophie Krishnan como nueva CEO de la compañía— y elevar

su cuota de mercado, para lo que van a destinar a nivel global 400 millones de euros de financiación.

En España, bajo la dirección de Javier Collazos, Carnext, que cuenta con tres exposiciones físicas —Madrid, Barcelona y Valencia— quiere ampliar esa cuota, que actualmente es del 3 por ciento, hasta duplicarla. Para ello, la propuesta de Carnext es seguir ofreciendo un usado de calidad —mantendrán el acuerdo con LeasePlan para vender 300.000 de sus modelos al año— y un servicio adaptado y completo para sus clientes. Son



▲ Javier Collazos es el director general de Carnext, que se ha independizado de LeasePlan.

coches revisados y garantizados en 200 puntos, con garantías que pueden ser de hasta 3 años. Además, el precio publicado en la web incluye la entrega en el propio domicilio del comprador. Y un dato muy interesante en estos tiempos de espera hasta recibir tu coche: desde que el cliente inicia la operación hasta que recibe el coche, no pasa más de una semana. Y con un

servicio que en 14 días o 1.000 kilómetros te permite devolver el coche —recibiendo tu dinero— o cambiarlo por otro.

PRECIOS

Yaris Cross Active Tech	23.350 €
Yaris Cross Business Plus	24.000 €
Yaris Cross Style	24.350 €
Yaris Cross Adventure	27.600 €
Yaris Cross Premiere Edition	30.300 €



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

TOYOTA

Los cinco acabados del Yaris Cross ya están en el mercado

El nuevo Toyota Yaris solo se podía reservar hasta ahora en tres acabados: Style, Adventure y Premiere Edition, la edición exclusiva de lanzamiento. Ahora, la marca ya ha sumado a la oferta las nuevas versiones Business Plus y Active Tech de este modelo, cuyas primeras entregas arrancarán en septiembre.

De los dos acabados que lleguen, el Active Tech se espera que sea el más vendido entre los

particulares gracias a su buena relación equipamiento-precio. Incluye faros LED, pilotos LED con intermitentes secuenciales, llantas de aleación de 17 pulgadas, pantalla TFT de 7 pulgadas en el cuadro de instrumentos, sistema de acceso y arranque sin llave, retrovisor interior electrocromático y retrovisores exteriores eléctricos, calefactables y de plegado automático al bloquear las cerraduras.

Además, puede equiparse con el Pack Comfort, que cuenta con el sistema de aparcamiento inteligente con cámara de visión 360°, frenado automático de emergencia y portón del maletero eléctrico manos libres.

Toyota también ha iniciado la preventa del acabado Business Plus, enfocado 100% al cliente de flotas, que equipa llantas de aleación de 16 pulgadas, luces de circulación diurna, faros antiniebla y ópticas traseras LED, sistema multimedia con pantalla táctil Toyota Touch 2 de 8 pulgadas y conexión Apple CarPlay y Android Auto, volante de cuero

con regulación en altura y profundidad, climatizador, sensores de luz y lluvia, cámara de visión trasera y retrovisores eléctricos y calefactables, entre otros.

Los precios de este modelo en acabado Active Tech parten de 23.350 € o 22.000 € / 185 € al mes si se opta por el programa de financiación Toyota Easy Plus, que incluye 4 años de garantía y 4 de mantenimiento.

También se puede optar por el renting todo incluido, a través de Kinto One, por 279 €/mes + IVA, en el caso del acabado Business Plus, o por 295 €/mes + IVA, para el acabado Active Tech.

LEXUS

NX 350 h y 450h+: dos variantes a elegir

Lexus ya admite reservas del nuevo NX, cuyas primeras unidades llegarán al mercado en noviembre. Este SUV se podrá adquirir en dos variantes, una versión híbrida autorrecargable —NX 350h— y otra híbrida enchufable —NX 450h+, que será la primera de la marca que cuenta con esta tecnología.

Para reservar este modelo hay que entrar en la web de Lexus (www.lexusauto.es/car-models/all-new-nx/pre-order/), rellenar un formulario y realizar una reserva de 1.000 €. El nuevo NX cuenta con cuatro niveles de equipamiento, que arrancan

en el acabado Business, con elementos como llantas de 18 pulgadas, faros Full LED, sensores de lluvia y luces, retrovisores plegables eléctricos, retrovisor interior fotosensible, climatizador de dos zonas, pantalla táctil de 9,8 pulgadas con Apple CarPlay y Android Auto, cámara de visión trasera, Lexus Safety System+3, selector de modos Normal, Eco y Sport, etc.

Las versiones Business City añaden en opción el sistema 44 en los NX 350h. Estos suman a todo lo anterior faros antiniebla LED y sensores de aparcamiento delanteros y traseros.

El Executive, que es la versión de entrada para los NX 450h+, suma a lo anterior portón trasero eléctrico, volante y asientos delanteros con regulación eléctrica, asientos delanteros con calefacción, tapicería de cuero, acceso 'manos libres', cargador inalámbrico, iluminación ambiental de un color, sistema Lexus Link Pro con pantalla de 14 pulgadas, sistema de visión 360 grados, asistente de cambio de carril, sensores de ángulo muerto, etc.

El nivel F Sport solo está disponible en las versiones 4x4 y añade llantas de 20 pulgadas, faros delanteros Multi-LED, paragolpes deportivos, techo panorámico, portón trasero 'manos libres', detalles F Sport interiores, asientos deportivos, Head-Up display, suspensión

PRECIOS

NX 350h híbrido	
NX 350h Business	48.500 €
NX 350h Business City (2WD)	50.200 €
NX 350h Business City (4WD)	51.500 €
NX 350h Executive (2WD)	56.900 €
NX 350h Executive (4WD)	58.200 €
NX 350h F Sport	68.900 €
NX 350h Luxury	69.500 €
NX 450h+	
NX 450h+ Executive	65.200 €
NX 450h+ F Sport	74.900 €
NX 450h+ Luxury	75.500 €





Estrategias para modernizar la Postventa

Para modernizar todo el área de postventa de un concesionario, y así mejorar la eficiencia y la experiencia de tus clientes, es fundamental empezar a aprovechar la tecnología al alcance de cualquier punto de mantenimiento de vehículos.

¿Te interesa ofrecer a tus clientes un servicio a la altura de sus expectativas digitales?

Entonces quédate, porque vamos a ver cómo integrar en tu sistema de petición de citas de taller y coche de sustitución la tecnología que ya está al alcance de cualquier concesionario.

Claves para desarrollar un área de posventa eficiente

A estas alturas, ya no es suficiente contratar un software que terminará complicándole la vida a los diferentes departamentos del concesionario. En tu empresa trabajan personas muy diferentes, con mucha documentación y con formatos de todo tipo...

Debes contar con tecnología que te demuestre que estás mejorando el rendimiento de tu concesionario. Y si ese no es el caso en un área donde te estás jugando la fidelidad de tus clientes, entonces cambia de proveedor.

Las claves son dos: las mejoras internas y las mejoras externas.

Las internas radican en una mejora de la eficiencia y del control que tú, y tu equipo, tenéis dentro del taller. Las mejoras externas están relacionadas con lo que nuestro cliente tiene que hacer para recibir el mejor servicio. Es decir, la gestión de citas para reparar su coche.

Aumenta el control de tus expedientes de posventa

Aquí es donde debemos acudir a la tecnología. Las clásicas pizarras llenas de carpetas donde las órdenes de reparación iban y venían ya no son eficientes.

Y lo cierto es que una alternativa mucho mejor ha estado delante nuestra durante muchos años: el sistema de archivos y carpetas de cualquier ordenador.

Las ventajas con un sistema digital son verdaderamente muchas. La documentación es accesible (y duplicable) para todo el equipo en todo momento, no puede haber traslapados, si trabajas en la nube, no hay posibilidad de perder archivos, es muy fácil revisar si falta documentación o no...

Bien es cierto que usar Windows o Mac para esta metodología de trabajo te va a obligar a hacer extensas jornadas de formación hasta que haya un ciclo de trabajo claro y que tu equipo domine. Pero siempre puedes acudir a software como el de Papel Cero.

Papel Cero provoca en tu concesionario una forma de trabajar que estandariza todo el proceso de gestión de posventa. Conectando con otros departamentos si es necesario, haciendo accesible toda la documentación en todo momento, e incluso creando barreras y

sistemas de alerta para que el expediente de reparación pueda progresar solo si toda la documentación está completa.

Es decir, Papel Cero es un sistema de archivos y carpetas diseñado exclusivamente para concesionarios.

Reserva cita para taller y coches sustitutivos online

Por otro lado, también puedes utilizar tecnología que departamentice perfectamente tu taller y con la que, además, tus clientes pidan cita online.

El trabajo en taller no siempre es tan organizado como debería ser. Cuando el taller está escaso de personal, los empleados, independientemente de su puesto, cubren unas tareas u otras para no bloquear el correcto funcionamiento de posventa.

Pero lo cierto es que al final el bloqueo sucede de todas maneras porque hay tareas básicas y automatizables que aún no trabajan con tecnología.

Sin embargo, ya es posible que tu taller tenga un sistema de citas integrado en tu propia página web. Esto permite que tu cliente reserve cita cuando mejor le venga a él, y que tus administrativos y mecánicos hagan exclusivamente su trabajo. Por no hablar de lo bien que le viene ese tráfico de calidad al SEO de tu web.

Y la tecnología aún puede hacer más por la experiencia de cliente en posventa. Cada vez hay más concesionarios que ofrecen a sus clientes un sistema de reserva de cita online, y además un espacio donde el cliente puede elegir qué coche de sustitución quiere y cuándo lo quiere, pagando por él en la misma plataforma.

En otras palabras, profesionalizar tu posventa cobrando tus coches sustitutivos y modernizando tu sistema de reserva de cita.

Y lo mejor de todo es que esta tecnología no es un complicado conjunto de programas de ordenador que se deban conectar, sincronizar, cargar, descargar... No. Es solo un software. El software de Bequikly, un servicio que cada vez vamos a ver más en el sector, ya que es capaz de darle una vuelta de campana a tu posventa en solo 4 semanas. De cualquiera de las maneras, lo importante es que estés a la altura de las expectativas de tus clientes. Y más concretamente en el sector de la automoción, donde aún vemos mucho caos para dar un buen servicio.

Digitalizar tu postventa cuanto antes es lo que te va a permitir ponerte a la cabeza de la reparación, mantenimiento y venta de coches en tu región.

¿Quieres empezar a ofrecer a tus clientes un servicio excelente, online y con la máxima garantía de control para ti? Contacta con nosotros en <https://www.dealerbest.com/contacto> y te asesoraremos encantados.

ALFA ROMEO

EL SUV TONALE APUESTA POR LA CALIDAD

El Alfa Romeo Tonale, el primer vehículo electrificado de la marca, va tomando forma. Más de 150 proveedores italianos e internacionales se reunieron con el CEO de la marca, Jean-Philippe Imparato, en la planta italiana de Pomigliano d'Arco, donde se ensamblará, para tratar aspectos relacionados con la alta calidad que se quiere imprimir a este modelo, que llegará al mercado a partir de junio de 2022. La marca está volcada con este SUV y el nuevo CEO ha participado en reuniones mensuales en las plantas de Pomigliano y Cassino con el objetivo de transmitir a todos los implicados en el desarrollo del coche que el objetivo es la excelencia. «Para lograrla, el punto de partida es la selección de materiales. Nuestros proveedores son los acompañantes en un viaje cuyo destino es el primer automóvil electrificado de la marca, que encarna el ADN de Alfa Romeo con los más altos estándares de calidad», ha explicado.



LÍNEA DIRECTA

CONducir BIEN TIENE PREMIO

La compañía aseguradora Línea Directa ha lanzado ConcucTOP, una app que recompensa a sus clientes si conducen bien con premios como lavados gratis en Cepsa o cheques de cinco euros para gastar en las gasolineras o tiendas de la misma empresa.



saber comprar y vender MERCADO/OFERTAS La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios



PEUGEOT

308: 24 versiones para elegir

El nuevo Peugeot 308 llega al mercado con un total de 24 versiones, que se obtienen al combinar cinco acabados y cinco mecánicas, entre ellas dos variantes híbridas enchufables con etiqueta '0 emisiones'.

Se ofrece con cinco niveles de equipamiento, que comienzan con el Active Pack, con elementos como las llantas de 16 pulgadas, i-Cockpit con pantalla central de 10 pulgadas, climatizador automático de dos zonas, volante tapizado en cuero, botón de arranque, sensores de aparcamiento traseros, reconocimiento de señales de tráfico,

control de velocidad, aviso por salida del carril, etc.

En el nivel superior está el Allure, que suma cristales traseros oscurecidos, llantas de 17 pulgadas, Connect Nav, sensores de aparcamiento delanteros, iluminación exterior EcoLED, sensores de lluvia y de luces, entre otros.

El Allure Pack añade llantas de 17 pulgadas, cargador inalámbrico, control de velocidad activo, sensores de ángulo muerto, acceso y arranque manos libres, etc.

Los más deportivos se inclinarán por la versión GT, que

cuenta con detalles exteriores específicos, llantas de 18 pulgadas, retrovisores plegables eléctricos, Full LED Matrix, i-Cockpit con tecnología 3D, selector de modos Driver Sport Pack o volante con calefacción y levas.

PRECIOS

1.2 PureTech 110 CV Active Pack	21.500 €	1.5 BlueHDI 130 CV EAT8 Active Pack	26.000 €
1.2 PureTech 130 CV Active Pack	22.800 €	1.5 BlueHDI 130 CV EAT8 Allure	28.500 €
1.2 PureTech 130 CV Allure	25.300 €	1.5 BlueHDI 130 CV EAT8 Allure Pack	29.400 €
1.2 PureTech 130 CV Allure Pack	26.200 €	1.5 BlueHDI 130 CV EAT8 GT	31.700 €
1.2 PureTech 130 CV EAT8 Active Pack	24.500 €	1.5 BlueHDI 130 CV EAT8 GT Pack	33.700 €
1.2 PureTech 130 CV EAT8 Allure	27.000 €	Hybrid 180 CV EAT8 Active Pack	33.000 €
1.2 PureTech 130 CV EAT8 Allure Pack	27.900 €	Hybrid 180 CV EAT8 Allure	35.200 €
1.2 PureTech 130 CV EAT8 GT	30.200 €	Hybrid 180 CV EAT8 Allure Pack	36.100 €
1.2 PureTech 130 CV EAT8 GT Pack	32.200 €	Hybrid 180 CV EAT8 GT	38.400 €
1.5 BlueHDI 130 CV Active Pack	24.300 €	Hybrid 180 CV EAT8 GT Pack	40.400 €
1.5 BlueHDI 130 CV Allure	26.800 €	Hybrid 225 CV EAT8 GT	39.900 €
1.5 BlueHDI 130 CV Allure Pack	27.700 €	Hybrid 225 CV EAT8 GT Pack	41.900 €

MAZDA

Si compras un MX-30, te adelantan el Plan Moves

Mazda ha puesto en marcha una campaña para su primer modelo 100% eléctrico, el MX-30 (desde 25.665 €), con la que adelanta el descuento

del Plan Moves a los clientes que compren este vehículo. Esto supone una ayuda que oscila entre los 4.500 y los 7.000 euros



para aquellos que adquieran el MX-30, que no tendrán que esperar a recibir la subvención por parte del Gobierno.

Además, financiar el modelo con la marca también tiene ventajas. Entre ellas, disfrutar de una cuota mensual inferior, acceder al mantenimiento gratuito durante el periodo contratado y a la Seguridad Mazda 730, que supone una ampliación de la cobertura adicional hasta cinco años o 150.000 kilómetros.

MOVILIDAD ELÉCTRICA

COCHE Y RECARGAS: TODO INCLUIDO CON NISSAN Y ENDESA X

Nissan se ha aliado con Endesa X para lanzar un pack todo incluido de movilidad eléctrica. Por 21.000 € en total se puede disfrutar de un Nissan LEAF, el equipo de recarga con su instalación, 125 kWh gratuitos de recarga al mes o unos 625 kilómetros recorridos gratuitamente (al recargar entre 1 y 7 horas). Además, incluye otros 2.000 kilómetros gratuitos en recarga pública mediante la aplicación de Endesa X, JuicePass.



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

Alfa Spider/BMW Z3/Fiat Barchetta: duelo al sol

En plena primavera de 1996, los roadster se ponían de moda. Alfa Romeo Spider, BMW Z3 y Fiat Barchetta protagonizaban un duelo entre tres seductores deportivos.

El reparto de última milla es uno de los campos en los que trabajan los fabricantes con modelos eléctricos. Hace 25 años ya era así, como demostraban unas fotos espía que mostraban un proyecto espa-

ñol denominado Zone de furgoneta de reparto 0 emisiones en cuyo desarrollo participaba Iberdrola.

Más comerciales, clásicos, eran el Peugeot Expert y el Ford Courier cuyas renova-



LA PORTADA

Nº 649

FECHA

26-3-1996

HABLAMOS DE

La portada de esta semana tenía un encanto especial, con tres descapotables deportivos a cual más llamativo: Alfa, BMW y Fiat ponían de moda los roadster. Junto a ellos, la prueba de la gama del Toyota Carina E y la prueba a fondo del más deportivo de los Seat Ibiza, ese GTI que había servido de base para el Ibiza Kit-Car.

ciones venían a nuestras páginas.

Además, en Palencia ya se fabricaba el nuevo Renault Mégane, en su carrocería sedán; todo un clásico.

Pero sin duda, lo más llamativo de este número eran las pruebas. Empezando por una comparativa que enfrentaba a tres roadster recién llegados: Alfa Spider -5,1 millones y 150 CV- que brillaba por diseño, BMW Z3 -4,5 millones y 140

CV- con un gran comportamiento y el Fiat Barchetta -3,3 millones y 130 CV- en el que destacaba su presentación llamativa.

Otra prueba analizaba la gama -formada por tres carrocerías- del Toyota Carina E.

Y la última prueba la del Seat Ibiza GTI 16V, la base del Ibiza Kit-Car con el que corría Jesús Puras. El precursor del Cupra tenía 130 CV y destacaba por su comportamiento.



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

Audi A6/Volvo 850: con el mismo corazón TDI

Los motores diésel de inyección directa estaban en pleno auge. Y el de Audi era una de las referencias en el mercado, tanto como para equipar a un oponente como el Volvo 850.

Una semana cargada de novedades, algunas de ellas con un gran recorrido en el mercado. Sin embargo, empezaremos por los nuevos Cadillac Seville, puro lujo americano en un momento en el que la

marca aún quería conquistar Europa.

Otros que quisieron conquistar Europa y acabaron desapareciendo fueron los británicos de Rover, de los que conducíamos los nuevos 400.



LA PORTADA

Nº 650

FECHA

2-4-1996

HABLAMOS DE

Audi y Volvo ofrecían estilos diferentes en el segmento de las berlinas, pero en esta ocasión compartiendo un mismo motor, de inyección directa y con 140 caballos, desarrollado por la marca alemana. Junto a ellos veíamos el nuevo Peugeot 106 y también la prueba de otro alemán, el BMW 520i.

Y entre los que perduraron, el Seat Córdoba, en su versión coupé y, sobre todo, el Peugeot 106.

También estaba cargada de pruebas esta revista. Si empezamos por tamaño, un pequeño, pero exclusivo utilitario, el Lancia Ypsilon en su versión de acceso con 60 caballos bajo el capó.

También probábamos a fondo el BMW 520i, el modelo más básico de la berlina de

la marca alemana, que desarrollaba 150 caballos.

Y la comparativa enfrentaba a dos berlinas de mucho porte que compartían motor. Porque el Audi A6 y el Volvo 850 utilizaban el motor 2.5 TDI de 140 caballos con tecnología de inyección directa. El alemán -5,3 millones- brillaba por consumo y prestaciones. El sueco -4,9 millones- por consumo y comportamiento.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

YA EN TU KIOSCO
SOLO 4€

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



4€
VERANO 2021

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... Supercarros enchufados

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

-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

Paga la mitad



Disfruta el doble doble

Con MyRenting,
tu cuota al 50%
hasta 2022*

*Oferta Volkswagen Renting S.A. (Av. De Bruselas 34, Alcobendas) para un Volkswagen T-Roc Edition 1.0 TSI 81 kW (110 CV) 6 vel. Plazo 48 meses. Cuota (IVA incl.) de 186,67€ al mes durante 6 meses a partir de la primera mensualidad completa inclusive, resto 373,33€/mes (IVA incl.). Sin entrada. Precio final completo, incluidos los impuestos 16.799,85€. Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye todos los servicios en Red Oficial Volkswagen de mantenimiento y desgaste, seguro y servicio complementario de reparaciones y asistencia en viaje durante el periodo contratado. Incluye una franquicia sin coste de 5.000 kms a la finalización del contrato por cumplimiento del plazo pactado. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 31/07/2021 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas. Válido para la Gama de modelos Polo, Golf, T-Cross, T-Roc y Tiguan. Gama Volkswagen (Polo, Golf, T-Cross, T-Roc y Tiguan): consumo medio WLTP (l/100 km): de 4,7 a 8,3. Emisión de CO₂ WLTP (NEDC) (g/km): de 120 a 188. Modelo visualizado: Volkswagen Tiguan eHybrid con opcionales.