

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Bajo la lupa

KIA EV6



PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA 8 DE SEPTIEMBRE

Nº 1.804 del de agosto al 7 de septiembre de 2021



UN ELÉCTRICO PARA UNA NUEVA ERA

PRÁCTICOS Y DINÁMICOS 5 SUV COUPÉ PARA DISFRUTAR AL VOLANTE

Prueba Renault Arkana E-Tech Híbrido **145 CV**



200 CV

Ford Puma ST 1.5 EcoBoost



188 CV

Mitsubishi Eclipse Cross PHEV



367 CV

**Audi Q5 Sportback
55 TFSIe Quattro**



**Volkswagen
Taigo**

Y además Al volante: Seat Ibiza **Prueba:** Audi Q5 40 TDI Quattro 190 CV **Prueba:** Kia Stonic 1.0 T-GDI MHEV 100 **Prueba:** Mercedes GLB 200D 4Matic **Prueba:** Volkswagen Golf R



TOYOTA C-HR ELECTRIC HYBRID

POR
200€
AL MES

48 cuotas. Entrada: 6.454,15 €. Última cuota: 13.573,64 €. T.I.N.: 6,50%. *T.A.E.: 7,63%.



INCLUYE:
4 AÑOS DE MANTENIMIENTO
4 AÑOS DE GARANTÍA

Emisiones CO₂ (g/km): 109 – 120. Consumo medio (l/100 km): 4,8 – 5,3.

*Precio correspondiente a Toyota C-HR Electric Hybrid 125H Advance. Precio por financiar: 24.800 € (PVP al contado sin servicios: 26.000 €). Entrada: 6.454,15 €. TIN: 6,50 %. TAE: 7,63 %. 49 meses: 48 cuotas de 200 €/mes y última cuota: 13.573,64 €. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 504,51 €. Importe total del crédito: 18.850,36 €. Importe total adeudado: 23.173,64 €. Precio total a plazos: 29.627,79 €. Coste total del crédito: 4.827,79 €. Importe de los intereses: 4.323,28 €. Sistema de amortización francés. Oferta financiera con el producto Toyota Easy de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. Capital mínimo a financiar 11.000 €. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Incluido paquete Toyota Easy Plus con 4 años de Garantía, 4 primeros mantenimientos (un mantenimiento cada 15.000 km o un año, lo que antes suceda) y 4 años de asistencia de carretera. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Oferta válida hasta 31/08/2021 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 – Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulta en tu concesionario habitual o en toyota.es. Los niveles de consumo de combustible, así como de emisiones de CO₂, se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos de la normativa Europea. Para más información, o si está interesado en los valores de un vehículo con distinto acabado, por favor contacte con Toyota España, S.L.U. o su concesionario Toyota. El tipo de conducción, junto con otros factores (condiciones de carretera y meteorológicas, tráfico, conducción del vehículo, equipo instalado después de la matriculación, carga, número de pasajeros, etc.), juega un papel en el consumo de combustible y emisiones de CO₂.

Al detalle



EL PARQUE SIGUE ENVEJECIENDO

No ha sido el 2020, evidentemente, un buen año en cuanto a ventas y renovación del parque. Y eso se traduce en un dato más que preocupante, el aumento de la edad media del parque automovilístico español. La vida de los coches en nuestro país se ha alargado hasta los 13,11 años de media, un 3,63 por ciento más que los 12,65 años que tenían de edad media los coches en 2019. Un dato que sigue situando a España a la cabeza de esta estadística en Europa, pues la media del continente es de 10,8 años, según datos del Informe Anual 2020 de Anfac, la asociación de fabricantes.



Y EL SECTOR VIVE UN MAL AÑO

Más datos del Informe de Anfac: la facturación de los fabricantes en 2020 fue de 59.987 millones de euros, lo que supone una reducción del 12,8 por ciento respecto a 2019. Además la recaudación fiscal de la automoción acumuló 25.645 millones de euros, con un retroceso del 16,8 o una caída del 26,8 por ciento en la recaudación del IVA. Secuelas del Covid...

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Freno a los accidentes en moto

Las motocicletas representan el 15 por ciento del parque de vehículos, pero un 30 por ciento de las víctimas mortales en accidente.

Posiblemente con estas líneas no voy a ganar amigos entre los motoristas. Incluso, aunque los hechos resulten innegables, puede que pierda alguno. Comencemos por los datos estadísticos: el parque de motos en España ha crecido desde 2005 del orden de un 34 por ciento y, según la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (Anesdor), hoy representa el 15,7 por ciento del total de vehículos y suman 5,5 millones de motos. Por otra parte, desde 2014, los accidentes en los que están involucrados motoristas crecen de manera desproporcionada año tras año. En 2019, último año de referencia, 417 conductores y pasajeros de motos fallecieron en carretera, y fueron, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) el 30 por ciento del total de las víctimas mortales por accidente. El perfil medio de las víctimas es

más sistemas de protección en los guardarailes que eviten tantas lesiones mortales, una mayor concienciación sobre la utilización de prendas adecuadas dada la ausencia de carrocería y, lo más importante, el estado de mantenimiento de la moto.

Esto es especialmente clave si tenemos en cuenta que el 49 por ciento de las motos que circulan por España tienen una antigüedad media de 16,4 años y, según la DGT, un 53 por ciento de los accidentes con fallecidos se producen con motos de más de 10 años. Así, a la máxima de que a más años de antigüedad es igual a menos de seguridad y mayor peligro, tenemos que añadir que más de 50 por ciento de las motos que circulan por nuestro país no acude a pasar la ITV o van con la inspección caducada. Lo cierto es que por mucho que pueda molestar a determinados motoristas, tenemos en España miles de motos circulando que son un peligro para la seguridad vial. De hecho, según detectan las ITV, tienen problemas graves por falta de alumbrado y mal funcionamiento de la señalización, neumáticos gastados, carrocerías y chasis mal acondicionados e incluso frenos en mal estado. Conclusión general, según un estudio de la Universidad Carlos III: si todos los vehículos estuvieran en perfecto estado para poder circular, se podrían evitar al año hasta 8.800 accidentes. Lástima que cada vez sea mayor el número de responsables políticos que sólo ven a la moto como una movilidad sostenible y nunca mencionan la gran accidentalidad con muchos muertos y heridos cada año.

Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com
Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com
Julian Garnacho - jgarnacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Montse Turiel - mturiel@motor16.com

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



El 49 por ciento de las motos que circulan por España tienen una antigüedad media de 16,4 años y, según la DGT, un 53 por ciento de los accidentes con fallecidos se producen con motos de más de 10 años. A lo que hay que añadir que más de 50 por ciento de las motos que circulan por nuestro país no acude a pasar la ITV o van con la inspección caducada.

SUMARIO

Nº 1.804 · 18 de agosto al 7 de septiembre de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA MERCEDES EQS

La lujosa berlina eléctrica de Mercedes ya está en el mercado, a la venta en Alemania.

8.- EN PORTADA RENAULT ARKANA E-TECH HÍBRIDO RS LINE

El nuevo Arkana, que se viste con una atractiva silueta SUV coupé, cuenta con un eficiente sistema híbrido autorrecargable de 145 CV. Una combinación exclusiva.

14.- CUATRO RUEDAS AUDI Q5 40 TDI QUATTRO S TRONIC

Con electrificación suave y etiqueta ECO es la opción perfecta para quienes deseen un SUV de diez.

18.- AUDI Q5 SPORTBACK 55 TFSI QUATTRO

Deportividad, dinamismo y eficiencia sin perder versatilidad es lo que ofrece el Q5 Sportback.

20.- FORD PUMA ST 1.5 ECOBOOST

La mano de Ford Performance convierte al Puma en un deportivo que apuesta por el dinamismo y el disfrute al volante.

24.- MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV KAITEKI+

El nuevo Eclipse Cross, con tecnología híbrida enchufable logra mayor potencial dinámico y a la vez más eficiencia.

28.- VOLKSWAGEN TAIGO

Una atractiva carrocería coupé para este nuevo SUV que se va a fabricar en Navarra.

30.- BAJOLA LUPA NUEVO HYUNDAI TUCSON/ SEGURIDAD

El nuevo Tucson es referencia también en cuanto a seguridad pasiva, con los últimos avances.

32.- NUEVO SEAT IBIZA

El superventas español se renueva, con más cambios en el interior que en su diseño externo.

34.- KIA STONIC 1.0T-GDI



6

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

| | |
|------------|-------|
| AUDI | 14,52 |
| BMW | 7 |
| FORD | 20 |
| HYUNDAI | 30 |
| KIA | 34,48 |
| MCLAREN | 6 |
| MERCEDES | 6,38 |
| MITSUBISHI | 24 |
| PEUGEOT | 6 |
| RENAULT | 8 |
| SEAT | 32 |
| SKODA | 36 |
| VOLKSWAGEN | 28,44 |

32



28



34



38



58

MHEV 100 CV IMT GT LINE

Suma a sus encantos la electrificación gracias a la tecnología Mild Hybrid.

36.- BAJOLA LUPA ŠKODA ENYAQ IV

El Enyaq iv tiene todos los ingredientes para convertirse en un eléctrico popular como modelo familiar.

38.- MERCEDES-BENZ GLB 200D 4MATIC 7 PLAZAS

El SUV de Mercedes es un ejemplo de funcionalidad, con sus siete plazas dentro de una carrocería muy compacta y su austero motor diésel de 150 CV

44.- VOLKSWAGEN GOLF R

Un modelo capaz de transformarse de un dócil compacto a un radical deportivo con solo pulsar un botón. Un deportivo para todos los días.

48.- BAJOLA LUPA KIA EV6

Kia entra a lo grande en la nueva era eléctrica con este EV6 que mezcla rasgos de crossover y familiar, ofrece hasta 585 caballos o más de 500 kilómetros de autonomía.

52.- FUERA DE SERIE AUDI SKYSPHERE CONCEPT

Un concept de Audi que es una escultura rodante y encierra una tecnología de otra era y que redefine la manera de viajar en un descapotable de lujo.

54.- LA SEMANA

56.- A LA ÚLTIMA

58.- DE CARRERAS FÓRMULA 1 2022

La Fórmula 1 prepara un cambio radical para 2022 que se va a concretar sobre todo con una nueva generación de monoplazas. En Silverstone se ha presentado la base de los futuros coches de Fórmula 1.

62.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

CITROËN



NUEVO SUV CITROËN C3 AIRCROSS WELCOME FREEDOM!



VERSATILIDAD
EXCEPCIONAL

VOLUMEN DE MALETERO
DE HASTA 520 L

MADE IN SPAIN

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

PEUGEOT 308 SW

Ya se ha puesto a la venta la variante break del nuevo 308, el SW, con una carrocería de 4,64 m de longitud y 608 l de capacidad de maletero. Está disponible con un precio entre los 24.100 y los 35.600€ euros de la versión híbrida enchufable.



VOLKSWAGEN ID.5 GTX

El segundo de los modelos GTX de VW, el ID.5 GTX, que será presentado el mes que viene en Múnich, es la variante coupé del ID.4. Con tracción total gracias a sus dos motores, rendirá en torno a los 300 CV.

CADILLAC CT5-V BLACKWING

Y CT4-V Blackwing, los modelos de producción de Cadillac más rápidos de la historia, que en su nueva evolución rinden 668 CV (CT5 con motor V8) y 472 CV (CT4 con motor V6), acelerando de 0-100 km/h en 3,6 y 3,9 seg respectivamente.



MORGAN PLUS FOUR CX-T

Los fabricantes van más allá de lo imaginable y, así Morgan lanza esta versión del Plus Four adaptada para circular fuera del asfalto, en una serie de 8 unidades.

Mercede-Benz EQS

El **lujoso sedán** eléctrico se vende ya en Alemania

La espectacular berlina eléctrica de Mercedes, el EQS, ya se ha puesto a la venta en Alemania por un precio desde 106.374 euros. Los primeros modelos en salir a la venta son el EQS 450+ con un motor delantero de 245 kW (333 CV) y el EQS 580 4MATIC, que añade un segundo motor en el eje delantero para llevar la potencia máxima hasta los 385 kW (523 CV). Mercedes anuncia un consumo mixto (WLTP) para el EQS 450+ entre 19,8-15,8 kWh/100 km, con una autonomía de 780 km, y de 21,4-18,3

kWh/100 km para el EQS 580 4MATIC, con 0 g/km de emisiones de CO₂. Más adelante llegará una versión más potente y de superiores prestaciones, con 560 kWh. El EQS 450+ acelera de 0 a 100 km/h en 6,2 s., mientras el EQS 580 4MATIC invierte 4,3 segundos, ambos con una velocidad máxima limitada a 210 km/h. El EQS es el primer modelo de la marca basado en la arquitectura modular para vehículos eléctricos de la gama de lujo. Con una carrocería de 5,22 m de longitud, 1,93 m de ancho, 1,51 m de alto, con

una batalla de 3,21 m, con un Cx de 0,20, es el automóvil producido en serie más aerodinámico del mundo, lo que redonda en su autonomía. También es notable el confort acústico, otro campo en el que destaca el EQS. La batería del EQS puede recargarse en estaciones de carga rápida de corriente continua con una potencia de hasta 200 kW. En solo 15 minutos obtiene la energía eléctrica necesaria para recorrer 300 km adicionales (WLTP). El EQS puede utilizar el cargador para corriente alterna de hasta 22 kW.



▲ Mercedes aplica en el nuevo EQS la tecnología más vanguardista, que combina con el máximo refinamiento que siempre ha caracterizado a las grandes berlinas de la marca.



Porsche 911 GT2 RS Clubsport
Versión limitada para uso en **circuito**

Porsche Motorsport celebra el 25º aniversario del departamento de carreras, Manthey-Racing GmbH con un extraordinario y espectacular modelo de edición limitada a 30 unidades, desarrollado

para utilizar en circuito. Dispone de un motor biturbo de seis cilindros, 3,8 l y 700 CV. Incorpora muchos componentes de vehículos de competición Porsche actuales y futuros.

► El diseño del Clubsport 25 expresa la larga colaboración entre Porsche y Manthey.



McLaren 765LT Spider

Altas prestaciones a cielo abierto

Versión descapotable del 765 LT, que lanza McLaren en una serie limitada de 765 unidades, con un precio desde 310.500 libras. El mismo número que el coupé, ya todas vendidas. Está dotado de una capota rígida retráctil (RHT) de una sola pieza de fibra de carbono que se abate o cierra eléctricamente en solo 11 segundos hasta 50 km/h de velocidad. No utiliza refuerzos estructurales para el monocasco (MonoCage II-S) dada su

excelente rigidez, con lo que solo aumenta el peso en 49 kilos (1.388 kg de peso total).

Está movido por el motor McLaren V8 biturbo de 4,0 litros que rinde 765 CV y 800 Nm, que le permite acelerar de 0-100 km/h en 2,8 segundos y de 0-200 km/h en 7,2 segundos, con una velocidad máxima de 330 km/h.



BMW X1 3ª Generación

También con **versiones totalmente eléctricas**

Tenemos algunas fotos nuevas que muestran la próxima generación del BMW X1, y esta vez los prototipos tienen las luces de producción montadas. Los LED DRL muestran un aspecto parecido al que hemos visto en los prototipos de la actualización del BMW Serie 3. Programado para debutar a finales de 2022, el nuevo X1 con el código interno U11, vendrá esta vez con tres variantes de motorización. Por supuesto, habrá versiones

con motores de combustión y también híbridas enchufables, pero por primera vez también habrá un X1 completamente eléctrico (iX1). Sí, había una versión eléctrica basada en la primera generación del X1 para el mercado chino, pero ese coche se denominó Zinoro 1E y no BMW. Afortunadamente, los riñones se mantienen en forma y tamaño normales. Parece que

BMW ha utilizado la Serie 4 como un experimento estilístico con los riñones sobredimensionados.

► La imagen recreada por Magnus muestra cómo será el próximo X1.



No tengo rivales...

Cuando a un vehículo nos cuesta encontrarle rivales directos dice mucho de su personalidad. Y nos ha pasado con el nuevo Arkana, que se viste con una atractiva y dinámica silueta SUV coupé, además de portar un eficiente sistema híbrido autorrecargable de 145 CV, como es el caso de nuestra unidad. Una combinación exclusiva que aumenta su atractivo en el segmento generalista por tecnología, refinamiento en marcha, consumo y dinámica.



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

Siempre es de agradecer la llegada de un vehículo diferente. Y no es que el Renault Arkana haya inventado nada, pues el concepto SUV con tintes coupé ya existía, pero cuesta encontrarle rivales directos en el segmento generalista. Y más con tecnolo-

gía híbrida. Alguno hay, pero más pequeño, y el resto se dispara en precio por su condición premium.

Y es que el nuevo Arkana llama la atención no sólo por su dinámica silueta, también por su tamaño. Se va hasta los 4,57 metros (8 centímetros más que un Kadjar), pero lo curioso es que nace desde la plataforma del Clio y del Captur. Sí, se ha

estirado al máximo porque el objetivo era ofrecer un vehículo muy aparente sin disparar el precio. Reto conseguido porque Renault anuncia desde 21.106 euros el modelo de entrada, con promociones y financiación. En nuestro caso, el híbrido autorrecargable incrementa el coste hasta los 23.540 euros si nos acogemos a todas las ayudas y al acabado de acceso.

También nos ha sorprendido su elevada distancia al suelo, 20 centímetros, más de lo que ofrecen muchos SUV con ciertas cualidades off road. Y no es el caso del Arkana, con el que sí podemos afrontar pistas de tierra, pero su personalidad es 'asfáltica' y no contempla guiños tecnológicos para salir fuera de aventuras. Algo similar ocurre con la deportiva apariencia RS Line de nuestra unidad, exclusivamente estética, ya que no trae consigo ningún tipo de ajuste específico en el chasis.

Todo lo comentado hasta ahora tiene su lógica en el interior. No hay cambios sustanciales en la presentación, apariencia y calidad con el Captur. Sí que notaremos que estamos sentados en un plano muy elevado, ideal para ampliar el campo



▲ El logo E-TECH Hybrid nos indica el sistema híbrido autorrecargable de nuestra unidad.

de visión, sobre todo en ciudad, aunque es la sensación de espacio detrás la que marca su personalidad. De hecho ofrece un más que generoso espacio para las piernas, una buena altura al techo (aunque al salir la marcada caída del techo obliga a bajar la cabeza) y una anchura que co-



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Reconozco que me he sentido muy observado los días que he estado probando el nuevo Arkana. Su diseño llama la atención, pero me convence el espacio detrás y su generoso maletero. Ya en marcha el sistema eléctrico cobra mayor protagonismo que en otros modelos híbridos, y se nota en su agradable confort y refinamiento, sobre todo en ciudad. Fuera de ella ofrece un buen rendimiento y un consumo acorde a lo esperado. Es único en su especie.

mo suele ocurrir en este segmento es algo justa para tres adultos.

Mención especial para el maletero. Nuestra unidad ofrece 480 litros –pier-

| | | | |
|---|------------------------------|--|--|
| PRECIO | 33.400 € (31.748 DTO) | NUESTRA VALORACIÓN | |
| EMISIONES DE CO ₂ : 112 G/KM | NUESTRAS ESTRELLAS | | NOS GUSTA |
| | COMPORTAMIENTO | ***** | Sin grandes rivales directos. Diseño. Maletero. Aporte eléctrico muy generoso. Confort de marcha. Consumo. |
| | ACABADO | ***** | |
| | PRESTACIONES | ***** | |
| | CONFORT | ***** | |
| | SEGURIDAD | ***** | |
| CONSUMO | ***** | | |
| PRECIO | ***** | DEBE MEJORAR | |
| | | Rumorosa del cambio en conducción dinámica. Dirección no muy comunicativa. Visibilidad fronto-lateral. | |



▲ El maletero ofrece 480 litros de capacidad y una generosa boca de carga. Debajo podemos optar por una rueda de repuesto minimizada.

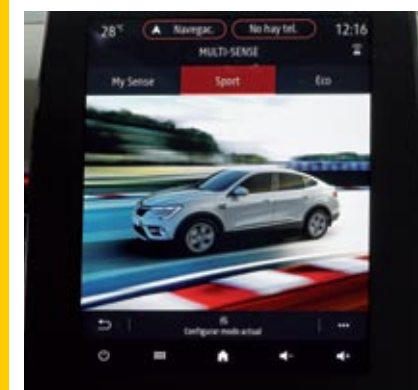


DINÁMICA
VA MUY ASENTADO GRACIAS A UN CHASIS MUY EQUILIBRADO. Y ESO QUE SU ALTURA LIBRE AL SUELO ES DE 20 CENTÍMETROS.

INTERIOR
NO DIFIERE MUCHO DEL VISTO EN EL CAPTUR, AUNQUE LA CONSOLA CENTRAL AQUÍ NO ES FLOTANTE Y EL ESPACIO ES MÁS AMPLIO DETRÁS.



▲ El cuadro digital cambia de configuración según sea el perfil de conducción elegido.



▲ La pantalla táctil de 9,3 pulgadas del salpicadero gestiona el asistente Multi-Sense.



▶▶ El acabado RS Line también incorpora detalles más deportivos en el interior. Las butacas delanteras son muy cómodas y detrás ofrece un espacio realmente holgado.



◀◀ No renuncia a los mandos físicos, como el EV que fuerza el modo eléctrico, o el que activa los modos del asistente Multi-Sense.



▲ El sofisticado cambio multimodo presenta 15 combinaciones. No hay embrague ni opción de cambiar secuencialmente.

de 33 respecto a las versiones mild hybrid de 12V— debido al mayor tamaño de la batería autorrecargable. Aun así sigue siendo realmente amplio, lo mismo que el portón, aunque no cuenta con regulación eléctrica.

Nuestra unidad también comparte la tecnología híbrida con el Captur o el Clio. Se trata de un sistema autorrecargable de 145 CV, fruto de combinar un motor térmico de 94 CV y dos eléctricos, de 36 y 15 kW, respectivamente. El más modesto sirve para iniciar la marcha y para ajustar el régimen de velocidad de giro con el propulsor térmico. El motivo es que la caja automática multimodo, que presenta 15 combinaciones diferentes, carece de embrague y sincronizadores, solución heredada de la experiencia acumulada por Renault en la F-1 los últimos años.

El Arkana E-TECH Híbrido siempre

arranca en eléctrico. Y a partir de ese momento es el propio sistema el que gestiona toda la tecnología en función de las necesidades de cada momento. Una de ellas es la energía disponible en la batería de iones de litio de 1,2 kWh de capacidad, que alimenta el sistema eléctrico y que se recarga por efecto de la frenada regenerativa o desde el motor térmico con energía que no es necesaria para el funcionamiento del vehículo.

Renault anuncia que esta versión puede circular hasta un 80 por ciento del tiempo en modo eléctrico en ciudad. No sabemos si tanto, pero es evidente que el aporte eléctrico toma más protagonismo que en otros modelos similares, y también hemos comprobado que si forzamos el modo EV su autonomía eléctrica es muy superior a la de otros rivales, superando incluso los 4 kilómetros si la batería está a tope.

No hay muchos modelos que puedan presumir de un refinamiento en marcha tan alto, sobre todo en ciudad y fuera de ella a ritmos sosegados. Si incrementamos el ritmo el cambio actúa ya más como un variador continuo, elevando la rumorosidad. En cualquier caso sólo hemos detectado una especie de salto de marcha al alcanzar los 120 km/h. Del resto de combinaciones, ni rastro, lo que dice mucho de su progresividad y suavidad.

A pesar de que a la hora conducir este tipo de vehículos nos cambia el 'chip' y la prioridad pasa por la eficiencia, el Arkana E-TECH Híbrido ofrece un buen rendimiento general. No es una referencia en este sentido —ver tabla— pero los tiempos registrados salen y resultan solventes para adelantar o pasar un buen rato... siempre que la batería lo permita. Nos explicamos. Si llegamos a una pronunciada y prolon-



◀ Su generosa pisada y perfecto ajuste del chasis, con una suspensión muy equilibrada entre confort y agilidad, brindan una dinámica sin grandes sobresaltos. Y la electrónica entra rápido si se nos va de las manos.

gada pendiente —tipo AP6 desde Guadarrama hasta el túnel— sin que la batería pueda aportar energía al motor eléctrico, nos quedamos algo justos de potencia —sólo tiran los 94 CV de gasolina—. Lue-

go, al llenar, la batería se recarga rápidamente. Es el único lunar que encontramos en la prueba dinámica, y nunca ocurrirá a ritmos más tranquilos y sosegados.

Su dinámica es, como no puede ser de

otra manera, muy Renault. Buena pisada y estabilidad, suspensión cómoda y a la vez firme para sujetar la carrocería, una dirección firme aunque no extremadamente comunicativa, unos frenos contundentes y diversión más bien justa porque la electrónica entra rápidamente,

No podemos cambiar de manera secuencial, pero sí variar ligeramente su personalidad gracias al asistente Multi-Sense, con los perfiles ECO, Sport y el equilibrado My Sense. También se puede incrementar la intensidad de la frenada regenerativa con el modo B en la palanca del cambio, que cuenta con una gestión electrónica. Y no nos olvidamos del consumo. Homologa 5,0 litros, nosotros firmamos 6,1 de media, y en ruta a fuerte ritmo registró 7,5. Unos números muy atractivos, lo mismo que el generoso y avanzado equipamiento de serie.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

| | |
|---|-------------------------------------|
| MOTOR DE COMBUSTIÓN | 1.6 |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros | 4 en línea / 16 |
| Diámetro x carrera | 78 x 83,6 |
| Cilindrada (c.c.) | 1.598 |
| Alimentación | Inyección secuencial multipunto |
| Compresión | N.d. |
| Potencia máxima/rpm | 94 CV / n.d. |
| Par máximo/rpm | 15,1 mkg / 3.600 |
| MOTORES ELÉCTRICOS | Síncrono de imán permanente |
| Posición | Delantera |
| Voltaje máximo (V) | 230 |
| Potencia máxima (kW) | 36 (49 CV)+15 (20 CV) |
| Par máximo (Nm) | 205 + 50 |
| BATERÍA | Iones de litio |
| Disposición | Trasera |
| Fabricante / Voltaje | Hitachi / 230v |
| Peso de la batería (kg) | 39 |
| Capacidad (kW/h) | 1,2 (0,85 útiles) |
| Autonomía en modo EV (km) | Aprox. 4 km |
| POTENCIA MÁX. CONJUNTA | 143 CV |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | Delantera |
| Caja de cambios | Automática, 15 combinaciones |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremallera, asistida |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,6 |
| Diámetro de giro (m) | 11,2 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos vent. 296 mm / Discos 260 mm |
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | |
| Trasera: Semi-independiente, eje de torsión, con muelles helicoidales y amortiguadores. | |
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 215 / 55 R18 |
| Marca | Kumho |
| PESOS Y CAPACIDADES | |
| En orden de marcha (kg) | 1.510 |
| Capacidad del depósito (l) | 50 |
| Relación peso/potencia (kg/cv) | 10,5 |
| Mantenimiento (km) | 1 año o 30.000 km |

EQUIPAMIENTO

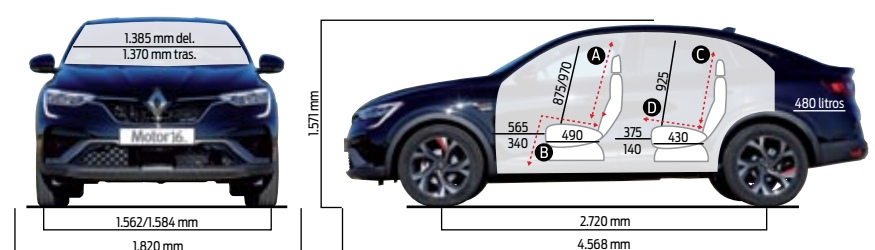
| | SI | NO | OP. |
|------------------------------------|----|----|-----|
| INFORMACIÓN Y CONFORT | | | |
| Relojes digitales configurables | ▲ | | |
| Asientos delanteros eléctricos | ▲ | | |
| EASY LINK y pantalla de 9,3" | ▲ | | |
| Android Auto y Apple CarPlay | ▲ | | |
| Navegador | ▲ | | |
| Freno estacionamiento eléctrico | ▲ | | |
| Renault Multi-Sense (3 perfiles) | ▲ | | |
| Faros LED | ▲ | | |
| Sensores de luces y lluvia | ▲ | | |
| Techo panorámico eléctrico | | | ▶ |
| Cargador inalámbrico del móvil | ▲ | | |
| Acceso y arranque sin llave | ▲ | | |
| Climatizador automático | ▲ | | |
| Suspensión adaptativa | | | ▼ |
| SEGURIDAD | | | |
| Control del ángulo muerto | ▲ | | |
| Reconocimiento de señales | ▲ | | |
| Alerta y mantenimiento de carril | ▲ | | |
| Alerta por cansancio | ▲ | | |
| Llamada de emergencia e-call | ▲ | | |
| Control de velocidad de cruce | ▲ | | |
| Ayuda de aparcamiento | ▲ | | |
| Asistente de viento lateral | | | ▼ |
| Conducción semiautónoma | | | ▶ |
| Asistente de tráfico en la zaga | ▲ | | |
| Asistente de arranque en pendiente | ▲ | | |
| Luces de carretera inteligentes | ▲ | | |
| Control de presión de neumáticos | ▲ | | |
| Frenada de emergencia | ▲ | | |
| Cámara de visión trasera | ▲ | | |
| Control por voz | ▲ | | |
| Sonido de advertencia peatones | ▲ | | |
| Retrovisor interior electrocrómico | ▲ | | |
| Rueda de repuesto de emergencia | | | ▶ |

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 500 euros. Pack Color RS Line: 450. Asistente a la conducción autónoma: 600. Rueda de emergencia: 130. Techo en color negro: 300. Techo panorámico eléctrico: 1.100.



MEDIDAS

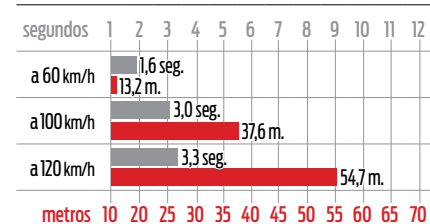


(A) Altura al techo delante 875/970mm (B) Espacio piernas (máx-min) 1.055/830 mm (C) Altura al techo atrás 925 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 805/570 mm

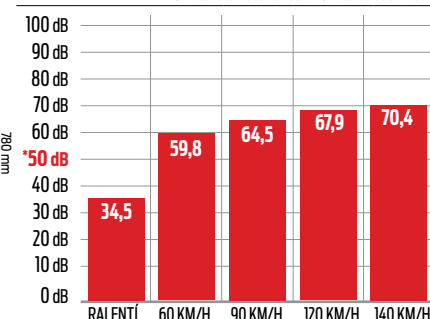
BANCO DE PRUEBAS

| | |
|--|-------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 172 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 17,7 |
| De 0 a 50 km/h | 4,1 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 10,6 (10,8) |
| Recorriendo (metros) | 167 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 15,1 |
| | |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 29,6 |
| | |
| De 80 a 120 km/h en D | 7,5 |
| Recorriendo (metros) | 216 |
| | |
| Error de velocímetro a 100 km/h | 99 |
| CONSUMOS | |
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 26 km/h de promedio | 6,0 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruce | 5,3 |
| Conducción dinámica | 9,0 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruce | 6,4 |
| A 140 km/h de cruce | 8,3 |
| Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 6,1 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 819 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Consumo bajo / medio | 5,0 / 4,4 |
| Consumo alto / extra alto | 4,4 / 5,8 |
| Consumo combinado | 5,0 |

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...



| | RENAULT ARKANA INTENS E-TECH HÍBRIDO 145 CV | CUPRA FORMENTOR 1.5 TSI 150 CV DSG7 150 CV | KIA XCEED 1.5 T-GDI MHEV 160 CV 7DCT TECH | TOYOTA C-HR 125H ACTIVE |
|------------------------|---|--|---|------------------------------------|
| Precio | 28.780 euros (27.359 descuento) | 34.690 euros (34.190 descuento) | 29.492 euros (24.168 descuento) | 28.200 euros (25.500 descuento) |
| Cilindrada | 1.598 | 1.498 | 1.482 | 1.798 |
| Motor gasolina | 94 CV | 150 CV-5.000-6.000 rpm | 160 CV-5.500 rpm | 98 CV-5.200 rpm |
| Motor eléctrico | 36 KW (49 CV) +15 KW (20 CV) | - | N.D. | 53 KW (72 CV) |
| Potencia total | 143 CV | 150 CV | 160 CV | 122 CV |
| Cambio-Tracción | Aut. 15 combinaciones-Delantera | Automático 7 velocidades-Delantera | Automático 7 velocidades-Delantera | Automático CVT-Delantera |
| Consumos | 4,9 l/100 km | 6,8 l/100 km | 6,0 l/100 km | 4,8 l/100 km |
| Emisiones | 111 g/km CO ₂ | 152 g/km CO ₂ | 137 g/km CO ₂ | 108 g/km CO ₂ |
| Autonomía | 1.020 kilómetros | 735 kilómetros | 833 kilómetros | 895 kilómetros |
| Vel. máxima | 172 km/h | 204 km/h | 208 km/h | 170 km/h |
| 0 a 100 km/h | 10,8 segundos | 8,9 segundos | 9,2 segundos | 11,0 segundos |
| Maletero | 480 litros | 450 litros | 426 litros | 377 litros |
| Dimensiones | 4.568/1.820/1.571 mm | 4.450/1.839/1.511 mm | 4.395/1.826/1.495 mm | 4.390/1.795/1.555 mm |
| Batalla | 2.720 mm | 2.680 mm | 2.650 mm | 2.640 mm |
| Diámetro giro | 11,2 metros (entre bordillos) | 11,4 metros (10, 7 entre bordillos) | 10,6 metros (entre bordillos) | 11,0 metros (10,4 entre bordillos) |
| Depósito comb. | 50 litros | 50 litros | 50 litros | 43 litros |
| Peso | 1.435 kilos | 1.463 kilos | 1.355 kilos | 1.495 kilos |

| | A favor | En contra |
|----------|---|---|
| + | Con este tamaño, esta carrocería y un sistema híbrido autorrecargable en sus entrañas no tiene rivales directos. Es muy refinado en marcha, saca un gran provecho al sistema eléctrico y ofrece una buena dinámica, habitabilidad y maletero. | Si lo que prima en nuestra compra es una dinámica de corte más deportiva, el Formentor es la opción más prestacional y la que mayores sensaciones nos transmitirá al volante. Es un SUV que se comporta mejor que muchas berlinas. Está bien hecho y muy bien equipado. |
| - | La visibilidad fronto-lateral y el confort de la plaza central no son de lo más atractivo. La dirección no es especialmente comunicativa y no contempla poder cambiar secuencialmente. | No contempla hibridación ligera ni autorrecargable, aspecto que le priva de tener la etiqueta ECO y le condena a ser el vehículo que más consume. También es más caro. Si cuenta con versiones híbridas enchufables con sello 0 emisiones. |

EL DETALLE

GAMA EFICIENTE Sin diésel y todos ECO

Hay un lazo de unión en toda la gama del nuevo Renault Arkana. Todos los modelos que se comercializan portan la etiqueta medioambiental ECO, todas las versiones cuentan con cambio automático, están electrificadas y no se contempla diésel. Además de la variante híbrida autorrecargable de 145 CV probada, el Arkana también cuenta con dos versiones híbridas ligeras alimentadas por un sistema eléctrico de 12V. La de acceso consta de 140 CV y por encima se sitúa otra ya con 160. Ambas comparadas con un bloque de gasolina TCE de 1.3 litros y una transmisión automática EDC con doble embrague y 7 relaciones.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,14 euros/km. Coste financiero: 0,61 euros/km. Coste km total: 0,75 euros/km.

RED DE POSTVENTA
596 concesionarios repartidos por toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilometraje
www.renault.es

SEGURO
Seguro a terceros: 199 euros/año.
Seguro a todo riesgo: 583 euros/año o 293 euros con franquicia de 295 euros.

DATOS DEL COMPRADOR
Renault España S.A. Avenida de Europa 1, 28108, Alcobendas, Madrid. Tlf: 91 506 53 58.

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 34.880 EUROS

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

En un verano en el que el precio de los carburantes alcanza valores jamás pensados –no hablemos ya del precio de la luz–, llenar el depósito de este Audi Q5 40 TDI quattro S tronic nos saldrá por unos 95 euros. Y con él una familia al completo podría viajar desde Barcelona a Marbella sin necesidad de poner un pie en el suelo para repostar. Y además, aún sobraría para recorrer otros 30 kilómetros extra, pues a 120 km/h nuestro pro-

tagonista firma un consumo de tan solo 6,6 l/100 km. Algo impensable hace años para un SUV de su tamaño, con 204 CV de potencia, que pesa 1.880 kilos y, que en este caso concreto, equipa unos neumáticos con unas dimensiones propias de un R8. Pero ojo, porque con la última actualización del Q5, hay llantas de hasta 21 pulgadas.

Estos datos de consumo son solo la carta de presentación de este Q5, que se convierte en un verdadero ‘tiramillas’ para viajar en familia, capaz de conseguir

valores de consumos inalcanzables para híbridos o híbridos enchufables –hablamos de desplazamientos largos–. Y no digamos si lo comparamos con un eléctrico puro, porque si recurres a cargadores rápidos en tu camino, ese trayecto podría salirte incluso más caro.

Bendecidos hace años, pero estigmatizados a día de hoy, los diésel continúan siendo una opción a no desechar a la primera de cambio. Primero porque en este caso, su tecnología ‘híbrida ligera’ de 12 voltios –Audi recurre a los

48 en los V6 y V8– le permite conseguir la ansiada etiqueta ECO de la DGT. Y lo segundo, porque la firma de Ingolstadt estrena en este Q5 el sistema de doble inyección de AdBlue para minimizar al máximo las emisiones de dióxido de nitrógeno. Y para ello también viene equipado con un depósito extra en el que caben nada menos que 24 litros de este aditivo.

Para conseguir estos niveles de consumo también se recurre a un ‘Start/Stop’ que apaga el motor al bajar de 22 km/h, a un sistema de trac-

ción quattro que añade la denominación ‘Ultra’ –siempre funciona como un tracción delantera a no ser que detecte una pérdida de adherencia–, o a su sistema de ‘inercia’, que engrana punto muerto al dejar de acelerar y siempre que el cambio esté en posición D. Da igual que hayamos seleccionado el programa Dynamic, Auto, Efficiency... lo hace siempre y de manera brillante. Con el cambio en S o en secuencial es otro cantar.

Viajar con este Audi Q5 es un verdadero placer para los sentidos, porque se han es-

Un ‘5’ sobresaliente

Esta versión del rejuvenecido Audi Q5 apuesta por una electrificación denominada ‘suave’, que es suficiente para obtener el distintivo ECO de la DGT. Y además se asocia a un eficiente propulsor diésel, una opción estigmatizada en los últimos tiempos, ‘algo a la ligera’. Y es que se convierte en la opción perfecta de quienes deseen un SUV de diez.



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Pierde el miedo al diésel, más si hablamos de este Q5, porque es limpio y eficiente a más no poder. Y es que este tecnológico SUV gasta lo justo y anda más que de sobra para el 99% del público. Espacioso y confortable, peca en equipamiento de serie, detalle que hace que su precio final pueda dispararse.



| | | |
|---|--|---------------------|
| PRECIO | | 52.510 € |
| EMISIONES DE CO₂: 165 G/KM | NUESTRAS ESTRELLAS | |
| | COMPORTAMIENTO | ***** |
| | ACABADO | ***** |
| | PRESTACIONES | ***** |
| | CONFORT | ***** |
| | SEGURIDAD | ***** |
| | CONSUMO | ***** |
| | PRECIO | ***** |
| NUESTRA VALORACIÓN | | |
| NOS GUSTA | | DEBE MEJORAR |
| Etiqueta ECO. Consumo real. Calidad. Confort. Tecnología. Prestaciones. | Precio elevado y equipamiento justo. Pantalla sin punto de apoyo. Detalles del S tronic. | |

| LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) | |
|--|--|
| MOTOR | 2.0 TDI |
| Disposición | Delantero longitudinal |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 1.968 |
| Alimentación | Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 204 CV / 3.800-4.200 |
| Par máximo/rpm | 40,8 mkg / 1.750-3.250 |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Automática de 7 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 69,4 km/h |
| DIRECCIÓN Y FRENSOS | |
| Sistema | Cremallera, electromecánica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,6 |
| Diámetro de giro (m) | 11,8 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos |
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | |
| Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | |
| RUEDAS | |
| Neumáticos (Prueba) | 235/60 R18 (255/40 R20) |
| Marca | Continental |
| CARROCERÍA | |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.880 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.682 / 1.893 / 1.662 |
| Capacidad del maletero (l) | 550 - 1.550 |
| Capacidad del depósito (l) | 70 |
| PRESTACIONES | |
| VELOCIDAD MÁXIMA | 222 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 15,7 |
| De 0 a 50 km/h | 2,5 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 7,9 (7,6) |
| Recorriendo (metros) | 133 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 14,2 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 27,7 |
| De 80 a 120 km/h en D | 6,0 |
| FRENADA (en metros) | |
| Desde 60 / 100 / 120 km/h | 12,8/34,1/49,6 |
| SONÓMETRO (en decibelios) | |
| Al ralentí/A90 km/h/A 120 km/h | 40,1/62,1/64,4 |
| CONSUMOS | |
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 22,1 km/h de promedio | 7,8 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 4,9 |
| En conducción dinámica | 11,2 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 6,6 |
| A 140 km/h de cruceo | 7,8 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 6,6 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 1.060 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Velocidad baja/Velocidad media | 7,8/6,1 |
| Velocidad alta/Velocidad muy alta | 5,5/6,5 |
| Combinado | 6,3 |





▲▼ Los nuevos pilotos OLED se asocian a los faros Matrix LED. Y no son baratos. Audi ofrece tres sistemas de suspensión como alternativa al tren original.



6,6 L/100 KM
**ES LA MEDIA REAL
 OBTENIDA CON ESTE AUDI
 Q5 40 TDI, UNA OPCIÓN
 PERFECTA PARA VIAJAR EN
 FAMILIA
 CALIDAD Y ERGONOMIA
 EL INTERIOR LUCE UNOS
 MATERIALES DE PRIMERA
 CALIDAD Y SU NUEVA
 PANTALLA CENTRAL NO
 REEMPLAZA LOS MANDOS
 DEL CLIMATIZADOR, QUE
 SE AGRADECEN**



► 10,1 pulgadas tiene su nueva pantalla central, ahora táctil. Hay modo off-road si se equipa con la suspensión neumática.

► Siete son los programas de conducción que puede ofrecer. En todos actúa la función 'vela', siempre que el cambio esté en D.

► El 2.0 TDI se asocia al cambio S tronic con siete velocidades, y las levas se paga aparte. Como el asistente en pendientes.



► El acabado S line incluye estos sensacionales asientos y muchos detalles más, pero cuesta 3.650 euros extra. Es realmente amplio.



merado en aislar al máximo su habitáculo, de la misma forma que las suspensiones nos evaden de lo que pasa por debajo de nosotros. Más en este caso, donde se recurre a una suspensión neumática adaptativa que cuesta 2.585 euros. En todo momento adapta su dureza para ofrecer un comportamiento dinámico sensacional y se trata de un elemento clave para disimular su peso cuando aparecen curvas.

Tanto es así que este Q5 va mucho mejor de lo que pudiera uno pensar al hablar de un SUV con 1,66 metros de estatura. También sus neumáticos 255/40 R20 aquí tienen mucho que decir, sin olvidar

que también son los 'culpables' de registrar unas distancias de frenado propias de un deportivo.

Si apuestas por esta suspensión –además de la de serie se ofrece una deportiva, una adaptativa y esta, sin olvidar un dirección progresiva, todo ello para acentuar su dinamismo– se añaden los modos de conducción 'off-road' y 'allroad' específicos para circular fuera del asfalto y que entre otros, elevan su altura libre al suelo.

Bajo su capó se esconde un conocido motor de dos litros y cuatro cilindros que ofrece niveles de potencia y de par motor más que suficientes. Muestra de ello son las pres-



▲► 260 euros cuesta la rueda de repuesto de emergencia y 455 el asiento posterior regulable longitudinalmente.



taciones que firma y que podrían haber sido aún mejores de venir equipado con las gomas de serie.

A pesar de todo ello, en 7,9 segundos acelera de 0 a 100 km/h, puede salir del primer kilómetro desde parado a 177 km/h y solo requiere de 6,0 segundos para efectuar una recuperación de

80 a 120 km/h, justo lo mismo que medimos a un Kia Sorento Hybrid con 230 CV y etiqueta ECO, pero el cual firmó un consumo medio de 8,4 l/100 km.

Habrás detectado en la valoración de 'Debe Mejorar' lo de los detalles de su S tronic, que no es otra cosa que la elevada cantidad de veces que

cambia de 7ª a 6ª, y viceversa, cuando circulamos a 120 km/h. Una particularidad que afea ligeramente los via-

jes porque a ese ritmo su 2.0 TDI gira a 1.729 rpm, cuando el par motor máximo lo da a partir de 1.750. De ahí que

busque una marcha inferior con solo acariciar el acelerador para intentar ganar algo de velocidad.

Del Q5 poco que criticar, porque se trata de un SUV acabado a la perfección y muy espacioso, en el que cuatro adultos viajan como reyes, porque el quinto tendrá que lidiar con un voluminoso túnel central.

Con esta última actualización el Q5 estrena además el sistema de infoentretenimiento MIB3, que incorpora una pantalla central de 10,1 pulgadas, ahora táctil. Mucho más intuitiva que su anterior mando central, no hubiera estado de más una superficie para apoyar la ma-

no, porque en marcha hay que apuntar para no errar el tiro sobre lo que queremos tocar. Además, el espacio liberado por delante del cambio no es muy útil que digamos.

Como la firma de los cuatro aros nos tiene acostumbrados, la dotación de serie presenta lagunas como el Audi Virtual Cockpit, la cámara de visión trasera, el retrovisor fotosensible, el cargador inalámbrico... No son elementos obligados, pero el ISOFIX para el acompañante o el sistema Pre Sense Basic se pagan aparte por 120 y 325 euros respectivamente en un vehículo que arranca en más de 52.000 euros.

SUS RIVALES



BMW X3 xDRIVE 20d xLINE

Recién actualizado, es más caro que el Q5 y tiene una dotación de serie justa. El motor es más áspero, eroga 190 CV y tiene etiqueta ECO. Es bastante amplio.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 55.550 € |
| Potencia | 190 CV |
| Consumo | 5,8 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 7,9 s. |



LEXUS NX 350h AWD BUSINESS CITY

Híbrido puro y duro, por lo que merece su etiqueta ECO. Promete sensacionales prestaciones, pero su consumo no se ha desvelado. Lo hay 2WD.

| | |
|--------------|----------|
| Precio | 51.500 € |
| Potencia | 242 CV |
| Consumo | N.D. |
| 0 a 100 km/h | 7,7 s. |



MERCEDES-BENZ GLC 220d 4MATIC

Diésel, híbrido ligero, tracción total, etiqueta ECO... Y con 9 velocidades. El GLC es espacioso, cómodo, rápido y eficiente. Pero tampoco es barato.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 54.000 € |
| Potencia | 194 CV |
| Consumo | 5,9 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 7,9 s. |

A la moda



Este Q5 tiene todo aquello que los más inconformistas y acaudalados desean. Además de ser un Audi, esconde una poderosa mecánica híbrida enchufable y luce una silueta con tintes dinámicos que causa furor sin perder un ápice de su funcionalidad.

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

La llegada de un rejuvenecido Q5 también ha traído como novedad y por vez primera a la gama una carrocería de corte Sportback; que salta a la vista, luce un aire más dinámico, siguiendo así los pasos de sus rivales directos, que ya llevan bastante tiempo en el mercado.

En el caso concreto de nuestro protagonista, pasar de Q5 a Q5 Sportback implica un desembolso extra de 3.000 euros, que no deja de ser 'calderilla' para quien puede pagar los 74.330 euros que Audi pide para empezar por uno de estos 55 TFSIe. Pero ese es el único handicap frente a un Q5 normal, porque esa silueta no merma la excelente amplitud interior, con unas plazas traseras que tienen 940 milímetros de altura al techo y con un maletero que tan solo pierde 10 litros de capacidad. Ahora bien, ten en cuenta que la llegada de una batería de iones de litio con 17,9 kWh de capacidad resta 55 litros al



▲ Sus baterías tienen 14,4 kWh de capacidad útiles. No estaría de más que admitieran recargas rápidas, pues carga a 7,4 kW máximo.

| | | |
|---|---|-----------------|
| PRECIO | | 74.330 € |
| EMISIONES DE CO₂: 39g/km | NUESTRAS ESTRELLAS | |
| | COMPORTAMIENTO | ***** |
| | ACABADO | ***** |
| | PRESTACIONES | ***** |
| | CONFORT | ***** |
| SEGURIDAD | ***** | |
| CONSUMO | ***** | |
| PRECIO | ***** | |
| NUESTRA VALORACIÓN | | |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR | |
| Amplitud interior. Calidad. Tecnología. Prestaciones. Consumo. Autonomía eléctrica. Imagen. | Precio alto y equipo de serie justo. Depósito justo en viajes. No admite recargas rápidas. Solo S line. | |

maletero respecto a otro Q5 Sportback TDI o TFSI.

Para estar más a la moda, este Q5 Sportback esconde una mecánica híbrida enchufable que consigue la etiqueta '0 emisiones' de la DGT al homologar una autonomía en modo eléctrico de 62 kilómetros, sencillos de obtener en ciudad, donde le hemos medido un gasto de 23,9 kWh/100 km. Ahora bien, a 120 km/h no esperes cubrir más de 50 kilómetros sin encender su 2.0 TFSI, porque el gasto energético se dispara a alta velocidad –en el modo EV se limita a 140 km/h–.

Si en tu día a día no haces más de esos kilómetros, el gasto en gasolina será nulo. Pero en cuanto los superas este Q5 Sportback pasará a funcionar como un excelente híbrido, que además presume de tener 367 CV de potencia, cifra más que suficiente para ofrecer unas prestaciones de auténtico deportivo. Y a las pruebas me remito, porque aun superando las dos toneladas requiere de 5,0 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h



◀▶ Hay pantallas específicas para su mecánica, que tiene un cambio S tronic.



◀▶ El Audi Virtual Cockpit de 12,3 pulgadas es de serie. El Sportback mantiene las cotas interiores de un Q5 'normal' y solo pierde unos milímetros de altura en las plazas traseras. Aun así, es realmente espacioso.



◀ El acabado S line es de serie en los 55 TFSIe y la suspensión neumática es opcional. El maletero pierde 55 litros frente a los Q5 Sportback no plug-in.



de carburante que caben en su depósito.

Adaptarse a sus programas de conducción es pan comido, y además de los modos habituales en Audi, suma los 'Battery Hold' y 'Battery Charge' que mantienen y cargan la batería en marcha.

–en EV lo hace en 12,5–, sale del primer kilómetro desde parado a 219 km/h... Vamos, que correr, corre. Además, mucho y bien, porque el trabajo en su chasis disimula a la perfección su peso, ayudado en esta unidad de unas suspensiones neumáticas adaptativas y de unas gomas bastante generosas, opciones que juntas suman otros 4.975 euros.

Cuando la energía eléctrica se agota, este Q5 Sportback tampoco se transforma en un 'tragaldabas', porque no gasta en exceso permite estirar los 54 litros

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Inconformistas. Este es vuestro coche. SUV, pero más a la moda que nunca gracias a su silueta Sportback, que no pierde espacio frente a otros Q5. Su mecánica es una pasada por agrado y prestaciones, si se ajusta a tus necesidades, te ahorras un buen dinero en combustible. Falta hacer con ese precio.

SUS RIVALES

| | |
|---|----------------|
| MERCEDES-BENZ GLC COUPÉ 300 e 4MATIC | 239 KM/H |
| ACCELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 13,4 |
| De 0 a 50 km/h | 1,9 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 5,0 (5,3) |
| Recorriendo (metros) | 81 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 12,0 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 22,9 |
| De 80 a 120 km/h en D | 3,3 |
| FRENADA (en metros) | |
| Desde 60 / 100 / 120 km/h | 13,3/35,3/52,2 |
| SONÓMETRO (en decibelios) | |
| Al 60 km/h/A90 km/h/A 120 km/h | 36,1/63,2/66,3 |

| | |
|--|-----------------|
| CONSUMOS | |
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 22,1 km/h de promedio | 6,4 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 6,5 |
| En conducción dinámica | 13,4 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 7,8 |
| A 140 km/h de cruceo | 9,2 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,1 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 760 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Consumo ponderado (l/100 km) | 1,7 |

| | |
|----------------------|--------------------|
| Precio | 67.625 € |
| Potencia | 320 CV |
| Consumo 0 a 100 km/h | 2,0 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 5,7 s. |
| Precio | 77.655 € |
| Potencia | 405 CV |
| Consumo 0 a 100 km/h | 3,3 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 5,4 s. |

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|------------------------------|--|
| MOTOR | 55 TFSIe |
| Disposición | Delantero longitudinal |
| Nº de cilindros/valvulas | 4, en línea / 16 |
| Cilindrada (c.c.) | 1.984 |
| Alimentación | Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 265 CV / 5.250-6.500 |
| Par máximo/rpm | 37,7 mkg / 1.600-4.500 |
| MOTOR ELÉCTRICO | |
| Potencia máxima/rpm | 105 kW (143 CV) |
| Par máximo/rpm | 350 Nm (35,7 mkg) |
| Autonomía en EV WLTP | 62 km |
| BATERÍA | |
| Tipo - Capacidad | iones de litio - 17,9 kWh (14,4 útiles) |
| SISTEMA HÍBRIDO | |
| Potencia conjunta / Par max. | 270 kW (367 CV)/500 Nm (51,0 mkg) |

| | |
|----------------------------------|---|
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | A las cuatro ruedas |
| Caja de cambios | Automática, DSG 7 velocidades |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | De cremallera, con asistencia eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,4 |
| Diámetro de giro (m) | 11,8 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos ventilados |

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

| | |
|-----------------------------------|-------------------------|
| RUEDAS | |
| Neumáticos (prueba) | 235/55 R19 (255/40 R21) |
| PESOS Y CAPACIDADES | |
| En orden de marcha (kg) | 2.150 |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 4.689/1.893/1.609 |
| Capacidad maletero - depósito (l) | 455/1.365 - 54 |

| | |
|-----------------------------------|-----------------|
| PRESTACIONES | |
| VELOCIDAD MÁXIMA | 239 KM/H |
| ACCELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 13,4 |
| De 0 a 50 km/h | 1,9 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 5,0 (5,3) |
| Recorriendo (metros) | 81 |

| | |
|-----------------------------------|----------------|
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 12,0 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 22,9 |
| De 80 a 120 km/h en D | 3,3 |
| FRENADA (en metros) | |
| Desde 60 / 100 / 120 km/h | 13,3/35,3/52,2 |
| SONÓMETRO (en decibelios) | |
| Al 60 km/h/A90 km/h/A 120 km/h | 36,1/63,2/66,3 |

| | |
|--|-----------------|
| CONSUMOS | |
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 22,1 km/h de promedio | 6,4 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 6,5 |
| En conducción dinámica | 13,4 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 7,8 |
| A 140 km/h de cruceo | 9,2 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,1 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 760 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Consumo ponderado (l/100 km) | 1,7 |



Muerde con ganas



Ford Performance, el departamento de la marca del óvalo dedicado a sus coches más deportivos, firma este Puma ST, un SUV con motor de 200 CV cuya personalización técnica apuesta de forma nítida por el dinamismo y el disfrute al volante. Como aperitivo, un dato: reacciona de 80 a 120 km/h en sexta en 7,4 segundos, dos décimas más deprisa que el Toyota GR Yaris de 261 CV, considerado el 'lobo' del momento.

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

Si el 'triumfo' sobre el brutal GR Yaris en esa medición concreta ya sorprende, añadamos ahora otra que tampoco dejará indiferente: circulamos a 80 km/h en nuestro Puma ST –recordemos, con motor 1.5 tricilíndrico– en paralelo a un Ford Mustang GT Bullitt dotado de un V8 5.0 con 459 CV; y engranamos cuarta en ambos... ¿Qué pasará al acelerar a fondo? Pues que el Mustang recupera de 80 a 120 km/h en

6,7 segundos y nuestro 'verde' protagonista –tranquilo, hay colores más discretos– hace lo mismo en 4,7 segundos. Y ojo, pues el Puma ST se 'merendaría' al Bullitt incluso dándole ventaja, pues en quinta realiza el '80-120' en 5,9 segundos.

Son solo unos pocos datos para abrir boca, y para valorar mejor, ya de inicio, lo que tenemos entre manos. Porque no se trata de un SUV 'de moda' al que le hayan puesto un motor gordo, sino un deportivo de la cabeza a los pies, desarrollado con criterios de

puro dinamismo. Su 1.5 EcoBoost, compartido con el Fiesta ST, ya es una joya, pues además de turbo y dos tipos de inyección –alterna entre directa e indirecta según las necesidades– equipa un sistema de desactivación que 'apaga' uno de los tres cilindros para ahorrar cuando no se necesita mucha fuerza. Sus 200 CV y 32,7 mkg –entre 2.500 y 3.500 vueltas– se asocian a una caja manual estupenda, tanto por el tacto –rápida y precisa– como por la elección de desarrollos, con una sexta

de 40,8 km/h a 1.000 rpm que ya lo dice todo. Los cortos desarrollos hacen que el motor gire alto casi siempre, y aunque eso eleva la sonoridad –lo bueno es que gracias al escape se le oye 'bonito'– y el gasto –le hemos medido un promedio real de 8,4 l/100 km y por autovía será difícil bajar de 9 litros–, también provocan que el Puma ST parezca siempre dispuesto al ataque. Pocas veces el nombre del coche cuadra tanto con su carácter.

Pero, además, los expertos de Ford Performance han tra-



LA CLAVE

motor16@motor16.com

No sé cuántos clientes potenciales son el público objetivo al que se dirige el Puma ST. Porque si alguien quiere un SUV 'con marcha', la versión con motor 1.0 EcoBoost MHEV de 155 CV ya va de cine y suma etiqueta ECO. Pero, dicho eso, si no hubiese deportivos así... habría que crearlos. Un auténtico 'GTI', pero a la moda actual.

bajado a fondo sobre el chasis, añadiendo una estabilizadora trasera que ningún otro Puma monta, poniendo una estabilizadora delantera más gruesa –24 milímetros–, usando muelles traseros especiales –patentados por la marca, lo-

gran un efecto muy similar al de un tren trasero multibrazo a partir de un simple eje torsional– y combinando todo ese esquema con unos amortiguadores Hitachi específicos. Mezclamos eso con una dirección precisa y ultrarrápida –2,1 vueltas entre topes–, con unos frenos sobredimensionados –los discos delanteros ventilados tienen 325 milímetros de diámetro, frente a los 278 del resto de la gama– y con unos Michelin Pilot Sport 4S en medida 225/40 R19 y tendremos como resultado una máquina con la que disfrutar siempre. Porque te transmite ese 'no sé qué' incluso a 50 km/h por una avenida o al girar en una rotonda al ritmo del tráfico.

Y no digamos si salimos a escenarios más propicios, como una carretera sinuosa o un puerto de montaña. Ahí da lo

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| MOTOR | 1.5 ECOBOOST |
|--------------------------|--|
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 3, en línea / 12 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 1.496 |
| Alimentación | Inyección mixta directa e indirecta, turbo e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 200 CV / 6.000 |
| Par máximo/rpm | 32,7 mkg / 2.500-3.500 |

| TRANSMISIÓN | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| Tracción | Delantera |
| Caja de cambios | Manual, 6 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 40,8 km/h en sexta |

| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| Sistema | Cremallera, asistida eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,1 |
| Diámetro de giro (m) | 11,2 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Disc. vent. 325 mm / Discos 271 mm |

| SUSPENSIÓN | |
|---|--|
| Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | |
| Trasera: Independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | |

| RUEDAS | |
|----------------------|-------------------------|
| Neumáticos - Llantas | 225/40 R19 - 8,0x19" |
| Marca | Michelin Pilot Sport 4S |

| CARROCERÍA | |
|------------------------------|-----------------------|
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.358 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.226 / 1.805 / 1.533 |
| Capacidad del maletero (l) | 456 / 1.216 |
| Capacidad del depósito (l) | 45 |

PRESTACIONES

| VELOCIDAD MÁXIMA | 220 KM/H |
|---------------------------|-----------|
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 15,2 |
| De 0 a 50 km/h | 3,0 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 7,3 (6,7) |
| Recorriendo (metros) | 115 |

| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
|----------------------------------|-------------|
| 400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª | 14,6 / 16,6 |
| 400 m desde 50 km/h en 6ª | 16,5 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª | 27,4 / 29,6 |
| 1.000 m desde 50 km/h en 6ª | 30,4 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª | 4,7 / 5,9 |
| De 80 a 120 km/h en 6ª | 7,4 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | +3% |

CONSUMOS

| | l/100 km |
|--|-----------|
| EN CIUDAD | |
| A 22,3 km/h de promedio | 8,3 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 7,0 |
| En conducción dinámica | 13,2 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 9,0 |
| A 140 km/h de cruceo | 9,9 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 8,4 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 535 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo urbano / extraurbano (NEDC) | 7,6 / 5,0 |
| Ciclo mixto (NEDC) | 6,0 |
| Ciclo mixto (WLTP) | 6,9 |



| PRECIO | 34.257 € | NUESTRA VALORACIÓN | |
|---|--------------------|---|--|
| | NUESTRAS ESTRELLAS | NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
| <p>EMISIONES DE CO₂: 155 G/KM</p> | COMPORTAMIENTO | ***** | <p>Prestaciones en carretera. Motor y cambio. Estabilidad y dirección. Deportividad. Modos de conducción. Maletero. Calidad general.</p> |
| | ACABADO | ***** | |
| | PRESTACIONES | ***** | |
| | CONFORT | ***** | |
| | SEGURIDAD | ***** | |
| | CONSUMO | ***** | |
| PRECIO | ***** | <p>Consumo alto y autonomía justa. Asientos con mucha forma para uso urbano. Confort sobre mal firme. Espacio en la segunda fila.</p> | |



▲▲ Como su motor no tiene sistema MHEV, el ST no necesita la batería de apoyo que resta volumen al Megabox. Y con esos 80 litros totaliza 456.



EFICAZ, Y MÁS AÚN EN OPCIÓN ESTA VERSIÓN ST VA DE CINE: VIRA PLANO Y CON APLOMO, LA DIRECCIÓN ES RAPIDÍSIMA... Y CON EL PAQUETE PERFORMANCE PASA A SER UN SUV 'RACING' PERSONALIZADO Y BIEN HECHO PUEDE QUE LOS MATERIALES NO SEAN LOS DE UN AUDI Q2 O UN DS3 CROSSBACK, PERO EL PUMA PRESUME DE CALIDAD Y DE UN INTERIOR MUY DEPORTIVO



▲▲ Aunque el cuadro de instrumentos digital no es tan configurable como en coches de otras marcas, todo está claro y disfrutamos de mucha información adicional: temperaturas, presiones...



▲▲ Sin ser mala, la amplitud detrás no es el punto fuerte del Puma. Delante, lo que más sorprende son los asientos Recaro, con una excepcional sujeción que incluso dificulta algo entrar y salir. El volante tiene botones de acceso directo a los modos de conducción, y el cambio es fantástico.

mejor de sí, pues el Puma ST corre, se tiene y no nos pone en más apuros de los que aparece la velocidad a la que pasamos por las curvas. Además, la altura al suelo se ha rebajado de 164 a 152 milímetros—por eso y por sus gomas de perfil 40 no creemos que sea la mejor opción para salir a caminos—, de manera que acabamos sintiéndonos como en un coche 'bajo', no en un SUV.

Y por si lo queremos aún más eficaz y radical, la marca ofrece el Paquete Performance, que por 1.143 euros incluye el Launch Control y el diferencial autoblocante Quaife de deslizamiento limitado, que minimiza la tendencia a tirar de morro si aceleramos

► El Verde Mean de nuestra unidad y el Gris Matter son los colores opcionales más caros: 1.299 euros. Pero incluso con una pintura normal al coche se le reconoce: logos ST y pinzas de freno en rojo, llantas de 19 pulgadas, escape doble...

a fondo en pleno apoyo. Con eso, uno de los mejores 'GTT' que hayamos manejado—pasaremos por alto que en la ace-



leración de 0 a 100 km/h se quedó en 7,3 segundos—, aunque es cierto que podemos ir tan deprisa que nos gustaría

que frenase aún más, pues los 53,2 metros medidos para parar desde 120 km/h están muy bien pero no son de récord.

El conductor puede elegir—los botones van en el volante, que es el sitio adecuado—entre los modos Normal, Eco, Sport

y Circuito, este último específico de esta variante y que hace dos cosas: desconectar el control de tracción y retrasar

la entrada en acción del estabilizador. O sea, canela fina...

La personalización afecta también a la estética—esas pinzas rojas en las llantas de 19 pulgadas le delantan—, aunque es realmente el interior lo que más varía, destacando sus excepcionales asientos Recaro, la instrumentación digital con mayor aporte de información—aunque su diseño sigue sin ser muy configurable—, un magnífico volante con la cara inferior ligeramente achatada o la palanca de cambios con el pomo grabado en rojo.

Y a eso le podemos sumar un equipo de serie muy completo, que incluye lo último en asistentes de seguridad, pantalla táctil central de 8 pulga-

das con navegador y Sync 3, equipo de sonido B&O Sound System, asientos delanteros y volante calefaccionados, parabrisas térmico Quickclear—no me gusta porque veo las 'rayitas'—faros LED... A lo que podremos sumar algunas opciones, como el Paquete Tech—1.351 euros—, que incluye cámara trasera, control de ángulos muertos, sensor de proximidad delantero, aparcamiento asistido o control de cruceo adaptativo, entre otros. Aunque nos gustaría que Ford ofreciese también un Puma ST 'básico'—que restase equipamiento por valor de 2.000 ó 2.500 euros—para esos clientes que desean centrarse en sus atributos deportivos.

► SUS RIVALES



FORD FIESTA ST 5P 1.5 ECOBOOST 200 CV
Comparte plataforma y mecánica con el Puma ST, pero es mucho más asequible. Y aún más si elegimos el Fiesta de tres puertas. Anda más, pero es más justito por dentro.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 28.198 € |
| Maletero | 311 litros |
| Consumo | 6,6 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 6,5 seg. |



HYUNDAI KONA 1.6 TGD 198 CV
Por tamaño, estilo de carrocería, cilindrada o potencia del motor sería el rival directo, pero el Kona tiene tracción total y un carácter menos radical. Maletero más pequeño.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 32.290 € |
| Maletero | 374 litros |
| Consumo | 7,4 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 8,1 seg. |



VOLKSWAGEN T-ROC 2.0 TSI 190 CV
Otro SUV de altas prestaciones, aunque el T-Roc es algo más grande y pesado, y su filosofía es menos deportiva. Y tiene tracción total. Es más caro y no tiene tanto maletero.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 38.675 € |
| Maletero | 392 litros |
| Consumo | 7,9 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 7,2 seg. |

El Eclipse Cross introduce una variante híbrida enchufable como única alternativa disponible en su gama. Un modelo con mayor potencial dinámico y a la vez eficiencia gracias a su funcionamiento en eléctrico, con una cifra homologada de hasta 55 km.



LA CLAVE

fasensio@motor16.com

El Eclipse Cross es una excelente alternativa para quien quiera un SUV plug-in, con un rango en eléctrico en torno a los 50 km en ciudad. Buena habitabilidad y completo equipamiento en la versión más alta. Y buen compromiso entre confort y comportamiento, con el plus de la tracción total y un precio competitivo.

Experiencia de marca

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

El Eclipse Cross, con una imagen renovada, se pasa al lado más verde con una variante híbrida enchufable que aprove-

cha la experiencia de la marca con el Outlander PHEV, referencia entre los SUV de cuatro ruedas motrices desde 2013. Así, el Eclipse Cross hereda su tecnología y remarca

el camino de Mitsubishi hacia la electrificación. Mantiene un esquema de propulsión similar, con dos motores eléctricos, uno sobre cada eje. El delantero rinde una potencia

de 82 CV (60 kW), y el trasero de 95 CV (70 kW), asociándose al motor de combustión de ciclo Atkinson de 2,4 l. de cilindrada y 98 CV en asociación a través de una transmi-

sión automática de una velocidad. Los 188 CV que rinden conjuntamente se transmiten de forma casi permanente entre ambos ejes mediante su sistema S-AWC. Si bien el par es repartido de manera independiente entre los dos ejes por los motores eléctricos mediante la función Twin Motor 4WD.

Siempre hay tracción, lo que ayuda en el apartado dinámico, con un comportamiento notable, con buen paso por curva sobre un tren delantero que abre la trazada de manera progresiva si forzamos el ritmo, con una suspensión más bien suave. Confortable, no inclina demasiado en los apoyos. Y con la que se adapta bien para circular por pistas, con una notable capacidad de bacheo sobre una altura al suelo que le permite superar

pequeños obstáculos sin problemas ayudándose de la capacidad de tracción permanente en ambos ejes. Y de los dos programas específicos de conducción 'off-road' que le dan un efectivo plus sobre terrenos resbaladizos.

Además, para negociar los virajes de forma más efectiva cuenta con la ayuda del sistema Active-Yaw Control (AYC), que actúa sobre los frenos y la dirección para dosificar la entrega de par entre las ruedas derecha e izquierda, mejorando su comportamiento en el paso por curva.

La conducción es muy agradable, con una aceleración notable y buena capacidad de recuperación, moviéndonos con celeridad en carretera, con una respuesta suficientemente enérgica pa-

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| MOTOR | MIVEC |
|-------------------------------|-----------------------|
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/valvulas | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 2.360 |
| Alimentación | Inyección directa |
| Potencia máxima/rpm | 188 CV / 4.000 |
| Par máximo/rpm | 19,7 mkg / 2.500 |
| MOTOR ELÉCTRICO | |
| Potencia máxima (del/tras) | 60/70 kW (82/95 CV) |
| Par máximo (del/tras) | 13,9/19,9 mkg |
| Autonomía máx. modo eléctrico | 55 km |
| BATERÍA | |
| Tipo - Capacidad | ión-litio - 13,8 kWh |
| SISTEMA HÍBRIDO | |
| Potencia conjunta / Par máx. | 188 CV / N.D |

| TRANSMISIÓN | |
|-----------------|-------------------------|
| Tracción | Total |
| Caja de cambios | Automática, 1 velocidad |

| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
|----------------------------------|---|
| Sistema | De cremallera, con asistencia eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,5 |
| Diámetro de giro (m) | 10,6 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos |

| SUSPENSIÓN | |
|--|--|
| Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora | |
| Trasera: Multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora | |

| RUEDAS | |
|--------------------|---------------------|
| Neumáticos - Marca | 225/55 R18 - Dunlop |

| PESOS Y CAPACIDADES | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| En orden de marcha (kg) | 1.614 |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 4.545 / 1.805 / 1.685 |
| Capacidad maletero - depósito (l) | 404 / 1.153 |

PRESTACIONES

| | |
|------------------|----------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 162 KM/H |
|------------------|----------|

| ACELERACIÓN (en segundos) | |
|---------------------------|-------------|
| 400 m salida parada | 17,5 |
| De 0 a 50 km/h | |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 10,3 (10,9) |
| Recorriendo (metros) | 164 |

| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
|---------------------------------|-------|
| 400 m desde 40 km/h en D | 134,2 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 29,1 |
| De 80 a 120 km/h en D | 7,3 |
| Recorriendo (metros) | 213 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | + 3% |

| FRENOS (en metros) | |
|-------------------------------------|----------------|
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 13,9/35,9/53,3 |

CONSUMOS (batería descargada)

| EN CIUDAD | |
|--|----------|
| A 25 km/h de promedio | 5,8 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de crucero | 4,5 |
| En conducción dinámica | 9,1 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de crucero | 6,4 |
| A 140 km/h de crucero | 7,3 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 6,6 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 741 |
| CONSUMOS OFICIALES WLTP | |
| Consumo mixto | 2,0 |
| Consumo eléctrico | 24,2 kWh |
| Consumo ponderado | N.D |

| PRECIO | 34.500 € | NUESTRA VALORACIÓN | |
|--|--------------------|--|--|
| <p>EMISIONES DE CO₂: 46 G/KM</p> | NUESTRAS ESTRELLAS | | NOS GUSTA |
| | COMPORTAMIENTO | ***** | <p>Capacidad de tracción. Levas con 5 modos de retención y regeneración. Suavidad en eléctrico. Información para eficiencia.</p> |
| | ACABADO | ***** | |
| | PRESTACIONES | ***** | |
| | CONFORT | ***** | |
| | SEGURIDAD | ***** | |
| CONSUMO | ***** | | |
| PRECIO | ***** | DEBE MEJORAR | |
| | | <p>Consumo algo elevado sin asistencia eléctrica. Tacto de dirección mejorable. Posición del volante muy vertical.</p> | |





◀ El volumen del maletero, con sus 404 litros es correcto, aunque no generoso. Dispone bajo el piso del suelo de un hueco de 12 litros donde guardar el cable de carga de serie, para 3,7 kW. Para el sistema de carga rápida (CHAdeMO), hasta 7,4 kW, habrá que adquirir otro cable.



5 MODOS DE CONDUCCIÓN TRES PARA PRIORIZAR LAS PRESTACIONES O LA MÁXIMA EFICIENCIA Y DOS PARA CONDUCCIÓN 'OFF-ROAD' O POCA ADHERENCIA. RECARGA CON CORRIENTE CONTINUA Y CABLE MENNEKES (DE SERIE), NECESITA UNAS 4 HORAS PARA UNA CARGA COMPLETA. CON CARGA RÁPIDA, EN UNOS 25 MINUTOS ALCANZARÁ EL 80 POR CIENTO



▲ Desde la esfera izquierda controlamos el flujo de energía para su eficiencia.



▲ Los diferentes menús de la pantalla central para la gestión de la energía aglutinan mucha información práctica.



▲ Los botones complementarios, a la izquierda del volante, son poco accesibles en marcha. El espacio interior está bien aprovechado para ofrecer una buena habitabilidad. Tapicería de cuero de serie con el acabado Kaiteki+.



▲ El selector nos permitirá engranar la única velocidad de su caja automática, además de la marcha atrás.

ra adelantar con suficiencia y movernos a cruceros elevados. Especialmente con la ayuda de los motores eléctricos para lo que casi siempre disponen de una reserva residual de la batería con la recarga desde los frenos y el sistema de retención. El consumo de gasolina en carretera es algo elevado (9,8 l/100 km) circulando 'ligeros', y bastante alto cuando utilizamos el modo 'Charge' en marcha (11,2 l/100 km de media), que permite recargar hasta el 80 por ciento en unos 30 minutos; es mucho más práctico e interesante aprovechar el modo de reserva 'Save' y elegir el porcentaje que queremos guardar.

En carretera podemos movernos en eléctrico hasta 135 km/h, pero será en ciudad donde sacaremos provecho a la tecnología híbrida moviéndonos en su rango de utilización diario. Fuera de la ciudad no hemos conseguido bajar de los 20 kWh, y nos hemos movido entre 33 y 38 km de autonomía. Es en conducción urbana donde hemos superado ligeramente los 50 km en las tres lecturas realizadas (con un consumo en torno a los 17 kWh), utilizando el sistema de levas con 5 niveles de frenada regenerativa –también tenemos un mayor grado de retención seleccionable desde el cambio– para movernos casi sin acelerar cuando



▲ A pesar de una suspensión con unos tarados suaves, el Eclipse Cross apenas balancea y muestra un efectivo paso por curva.

el terreno se volvía propicio. Para la recarga dispone de serie de un cable tipo 2 (Mennekes), para corriente continua (3,7 kW), y necesita unas cua-

tro horas para una carga completa. El nuevo Eclipse Cross PHEV ha crecido en tamaño sobre la misma plataforma, con idéntica distancia entre

ejos (2.670 mm), por lo que el espacio interior apenas varía, lo mismo que el maletero. Un habitáculo en el que

también se plasman las nuevas pautas de diseño de la marca, con gran protagonismo del salpicadero, dividido

en dos partes: la zona superior de 'información', con un cuadro para la instrumentación con mucha información a través del ordenador de abordo que separa ambas esferas, la del velocímetro analógico y la de la gestión de la energía y el tacómetro que será la guía directa para buscar una conducción más eficiente. Información que podemos complementar con la pantalla central de 8 pulgadas, con un menú específico para conocer el modo de carga, el flujo de energía o los consumos. Con sistema operativo para Android e iOS, mantiene diferentes botones para un acceso más directo a determinadas funciones y aunque su tamaño

es pequeño para las pantallas que ya vemos en el mercado, con una resolución superior, está colocada muy arriba para una visión directa.

En esta variante Kaiteki+ el equipamiento de serie es bastante completo, con una terminación más refinada, con tapicería de cuero. Y aunque hay plásticos duros visibles, no lo están en la parte superior ni en los bordes de la consola central, lo que le confiere una buena calidad visual.

Su precio es bastante competitivo: con tres terminaciones (Motion, Kaiteki y Kaiteki+), está a la venta por 28.000 €, 30.700 € y 34.500 €, a los que se podrán aplicar los programas de ayudas.

SUS RIVALES



CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID

Con las directrices de diseño de Citroën para marcar su sello de identidad. Está disponible con una opción de 225 CV potencia y un rango de 55 km en eléctrico.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 41.660€ |
| Potencia | 225 CV |
| Consumo | 1,4 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 8,9 seg. |



JEEP COMPASS 4XE 1.3 PHEV

Con 4,39 m de longitud, está disponible con dos escalones de potencia. Mantiene sus buenas aptitudes 'off-road'. Y para ciudad homologa 52 km de autonomía.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 44.300€ |
| Potencia | 190 CV |
| Consumo | 1,9 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 7,9 seg. |



OPEL GRANDLAND X PHEV

Comparte la plataforma de PSA con el Citroën pero con dos escalones de potencia (225 y 300 CV) como el 3008. En la versión más modesta homologa 57 km.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 42.425€ |
| Potencia | 225 CV |
| Consumo | 1,7 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 8,9 seg. |



SUV Coupé para todos

Al pujante segmento de los B-SUV solo le faltaba una alternativa con hechuras de coupé y rasgos más deportivos. Ya está aquí. Se llama Taigo, la propone Volkswagen y es el 'hermano' más dinámico del Polo y el T-Cross. Y como ellos se fabricará en la factoría navarra de Landaben.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Con este Taigo, Volkswagen busca la distinción en un segmento donde cada vez hay más rivales y en el que hay que ofrecer algo nuevo para conquistar clientes. Se trata

de un SUV clásico gracias a sus grandes ruedas con unos llamativos pasos de rueda que le dan un carácter aventurero.

En el frontal destacan su tecnología de iluminación, con faros LED de serie, con lo que

se resalta la anchura. En los retrovisores exteriores proyecta el logotipo en el suelo para darle aún más carácter exclusivo.

Mide 4,26 centímetros de longitud –19 cm más que un Polo y 15 más que un T-

Cross–, con lo que, por dimensiones, se puede considerar más como la versión Coupé del T-Roc Coupé. Según anuncia ofrece un interior en el que destaca su capacidad de maletero, de unos 438 litros, con lo que mantiene una enorme versatilidad, pues solo es 18 litros más pequeño que el del T-Cross –y 17 menos que el T-Roc–.

El estilo deportivo exterior se convierte en funcionalidad en el interior, donde, de serie, ofrece un nuevo volante multifunción y los últimos sistemas de comunicación de la plataforma modular de infotainment (MIB3) que incluye la unidad de control online (eSIM) y «App-Connect Wireless» (según equipamiento). Además, en opción cuenta con Climatronic que se integra en las pantallas de gran formato. Estas pantallas tienen superficies táctiles y deslizadores sensibles al tacto, como en otros modelos de mayor categoría y precio.

Además, incorporará los últimos asistentes, entre ellos el IQ.DRIVE Travel Assist opcional con el nuevo sistema predictivo «ACC» (control de crucero adaptativo con límites de velocidad y los datos de la ruta del sistema de navegación) y el asistente de aviso de salida del carril «Lane Assist» que permiten una conducción semiautomática hasta 210 km/h según el sistema. Y remata esta dotación con el sistema de vigilancia Front Assist, con frenada de emergencia en ciudad.

Nacido de la plataforma MQB, como el Polo o el T-Cross, no contempla en sus opciones mecánicas ningún tipo de electrificación. Todas las variantes serán de tracción delantera y su gama de motores solo ofrece versiones de gasolina: dos tricilíndricos de 95 y 110 ca-

ballos y un cuatro cilindros de 150 caballos. El cambio será manual de cinco o seis marchas o el automático DSG de doble embrague y siete velocidades.

Con cuatro niveles de equipamiento –Taigo, Life, Style y R-Line– el Volkswagen Taigo ofrece de serie desde el acabado más básico elementos como los faros LED y el Digital Cockpit. Su gama ofrece variedad de alternativas con ocho colores: dos colores lisos,

cinco pinturas metalizadas y una pintura con efecto perla. Y también se puede optar por un techo negro de contraste salvo en uno de los colores y la medida de

las llantas oscila entre 16 y las 18 pulgadas. Y ofrece una gran variedad de opciones para crear un Taigo para distinguirse, a la medida de cada uno.



◀ Promete una habitabilidad en la que no habrá merma en el espacio para pasajeros en las plazas traseras. Y un interior marcado por la funcionalidad. Cuenta con un nuevo volante multifunción y lo último en infotainment.



▶ El diseño de la iluminación es una de sus señas de identidad. Y su capacidad interior, con un maletero de 438 litros.

de la variante de carrocería, de estilo más juvenil, deportivo y desenfadado del T-Cross y también del Polo. Un crossover que no renuncia a una buena habitabilidad con cinco plazas y sin que el estilo coupé del exterior comprometa la altura al techo, aunque por fuera destaque, sin duda su vista lateral, con un pilar C muy inclinado hacia adelante que le otorga ese estilo deporti-

consigue una firma luminosa muy llamativa. Además, desde el acabado Style incorpora de serie los nuevos faros Matrix LED «IQ.LIGHT» y una barra transversal iluminada en la parrilla del radiador. Un guiño estético a sus hermanos mayores como el Golf o Arteon que también cuentan con esta distintiva tira LED. Y en la traseña, también con tecnología de LED, dispone de una llamativa

El estilo deportivo exterior



▶ Aunque por dimensiones es un T-Roc, el Taigo es el tercer modelo de Volkswagen que nace de la plataforma MQB –junto al Polo y el T-Cross–.



 **HYUNDAI SMARTSENSE SISTEMAS DE SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS PARA SER EFECTIVOS AL MÁXIMO EN TODO TIPO DE ACCIDENTES**



Máxima protección

La evolución de la marca en materia de seguridad se plasma en los últimos modelos que demuestran el elevado nivel alcanzado por Hyundai en este apartado, que le convierte en uno de los fabricantes de referencia. Y el nuevo Hyundai Tucson es el mejor escaparate.

Hyundai pone especial énfasis en la seguridad de sus pasajeros. Los avanzados sistemas de asistencia a la conducción y el paquete de seguridad activa incluidos en el nuevo Tucson bajo el paraguas tecnológico Hyundai SmartSense, permiten disfrutar de una mayor tranquilidad en los desplazamientos. Así, a los numerosos asistentes electrónicos de ayuda al conductor que hacen de la conducción una experiencia mucho más segura, relajada y



◀ El conductor del Tucson controla el funcionamiento de los airbags, incluyendo el que afecta a las plazas traseras. El botón de llamada de emergencia eCall está situado en el techo, en una posición muy accesible.

placentera, una los estudiados elementos internos para mitigar e impedir los daños en el habitáculo en caso de accidente.

El nuevo Tucson muestra un concienzudo trabajo realizado sobre la nueva plataforma N3, con una gran rigidez de la carrocería, reforzada al máximo para reducir los daños en el habitáculo en caso de choque, a la vez que permitir el máximo equilibrio dinámico y efectividad del chasis. A

SIETE AIRBAGS DE SERIE

El Nuevo Tucson ofrece un completísimo equipamiento de seguridad activa para transmitir la máxima tranquilidad a sus clientes. Cuenta de serie con siete airbags en su evolución más avanzada para su funcionamiento y efectividad. A los frontales para conductor y pasajero une los de cabeza delanteros y traseros, los laterales delanteros y el central delantero.



▲▲ El airbag del pasajero se desconecta con la llave desde la derecha del salpicadero. El sistema Isofix es de serie en los asientos posteriores.

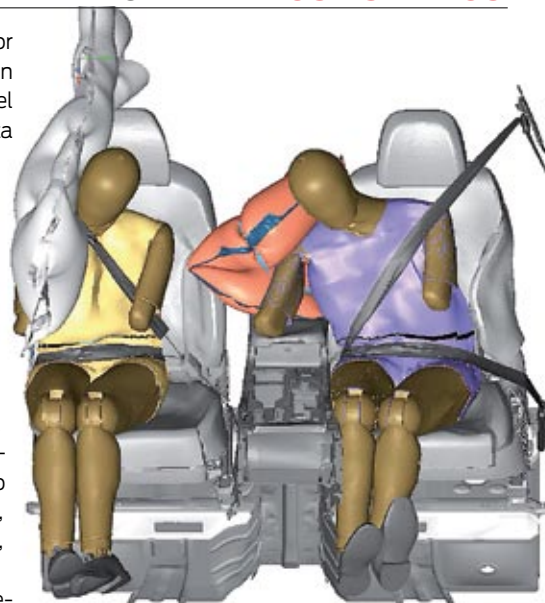
lo que une una amplia batería de elementos de seguridad pasiva, contando con hasta siete airbags, con un avanzado airbag lateral central único en el sector que, en caso de accidente, evita que los pasajeros de la primera fila puedan chocar entre sí.

El reconocimiento al elevado grado de seguridad que ofrece el nuevo Hyundai Tucson se recoge sobre los diferentes galardones y homologaciones en los diversos mercados. Ha sido galardonado con una calificación de seguridad total de 5 estrellas por la NHTSA, así como con 12 premios TOP SAFETY PICK+ otorgados por el IIHS. Y deberá obtener las cinco estrellas en las pruebas de choque de Euro NCAP bajo los nuevos

NUEVO AIRBAG CENTRAL DELANTERO ENTRE LOS ASIENTOS

Este nuevo airbag adicional que Hyundai Motor Group ha desarrollado se encuentra situado en el espacio entre el asiento del conductor y el del pasajero con el fin de evitar lesiones en la cabeza de los pasajeros de la primera fila. En caso de que no haya nadie en el asiento del acompañante, el airbag protegerá al conductor de colisiones laterales procedentes del lado derecho. Muy compacto, con una nueva tecnología patentada para mantener la fiabilidad y a la vez reducir el peso –unos 500 gramos más liviano que otros sistemas en el mercado– y el tamaño del airbag central, éste se encuentra instalado dentro del asiento del conductor y se desplegará una vez que se detecte el impacto. Sus reducidas dimensiones permiten que la adaptación al asiento no influya en el diseño de éste, con lo que el confort, ergonomía y sujeción no se ven condicionados, así como sus formas.

El airbag dispone de una correa interna de suje-



▲ El airbag central está diseñado para evitar lesiones en la cabeza de los pasajeros delanteros.

ción que permite mantener inalterada su forma y soportar el peso del pasajero. El nuevo airbag central que monta el Tucson se espera que disminuya en un 80% las lesiones en la cabeza consecuencia del choque de los pasajeros

entre sí. Según las estadísticas de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles, la tasa de daños secundarios causados por este tipo de colisiones o por choques con materiales interiores es de aproximadamente el 45%.



◀ La tecnología Hyundai Smart Sense acoge todos los sistemas de seguridad del Tucson, con una amplia batería de asistentes electrónicos a la conducción y elementos para mitigar los daños en caso de accidente.

estándares de exigencia, dada su evolución sobre su antecesor que ya tenía este reconocimiento.

Otros sistemas llamativos de seguridad implementados en el nuevo Tucson son, por

ejemplo, la alerta de ocupación trasera que será obligatoria a partir de 2022: mediante sensores ultrasónicos detecta movimientos de los pasajeros, emitiendo al conductor recibir una notificación si se deja

a niños o mascotas de forma accidental. O el asistente de salida segura, que detecta a los vehículos que se aproximan por detrás y emite una alerta en el panel de instrumentos.



◀ El interior cambia radicalmente, con un salpicadero en el que destaca la nueva pantalla táctil flotante, ahora de hasta 9,2 pulgadas. No hay cambios en habitabilidad o maletero, pero en la zaga encontramos el nombre Ibiza manuscrito.

Mírame por dentro

El Ibiza se ha sometido a una actualización que salpica ligeramente al exterior, aunque es en el interior donde cambia radicalmente. También incrementa su dotación tecnológica en asistentes de conducción y oferta multimedia, y conserva la gama de motorizaciones.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Ibiza sigue siendo el gran icono de Seat, con más de 6 millones de unidades vendidas. De hecho fue el modelo que protagonizó la expansión internacional de la marca española y es el vehículo que conquista al cliente más joven no sólo en Seat: también en el Grupo Volkswagen. Y este tipo de conductor busca diseño, imagen y, no olvidemos, precio.

Quizás sea por esto último por lo que el Ibiza no contempla ningún tipo de electrificación, que por otro lado, no podría incorporar con la plataforma actual. Tampoco hay diésel. Y no hay cambios en la gama de propulsores de gasolina.

La actualización del Ibiza responde más a una obligación por su ciclo medio de vida que a una necesidad real porque sigue siendo uno de los superventas. Y eso se plasma en el exterior, donde hay que fijarse mucho para comprobar lo que es nuevo. Sí que estrena faros con tecnología Led en toda la gama, Eco-Led con el acabado de acceso Reference, y Full Led en el resto. Más allá de tres nuevos diseños de llantas (de hasta 18 pulgadas), el logo bitono cromado y el nombre Ibiza manuscrito en la zaga, el resto se mantiene tal cual.

Otra cosa es el interior. Aquí sí que la evolución pasa a ser más una revolución. Los materiales ganan en calidad y

en apariencia, al ser totalmente acolchados. También se incluyen nuevas tapicerías, se han rediseñado e iluminado las salidas de aire laterales, y se actualiza, asimismo, el volante multifunción.

Sin embargo, lo que más llama la atención es el nuevo salpicadero con información totalmente digitalizada en los acabados más completos. Destaca la nueva pantalla táctil del sistema de infoentretenimiento. Ahora es flotante, se ubica en una posición más elevada para no tener que desviar apenas la mirada, y crece en tamaño, entre 8,3 y 9,2 pulgadas. Esto quiere decir que son un 20 por ciento más grandes que en el modelo anterior.

El cuadro Digital Cockpit de 10,25 es configurable y está disponible en toda la gama, siendo de serie con los acabados Xcellence Plus y FR Plus.

No hay cambios en habitabilidad o en la capacidad del maletero, que sigue ofreciendo 355 litros, o bien 262 en la variante alimentada por GNC. El motivo es que los depósitos de gas natural reducen el volumen del compartimento de carga.


La gama de motorizaciones no sufre cambios. Una vez que se renuncia al diésel, bajo el capó las opciones pasan por un 1.0 MPI atmosférico de 80 CV y un 1.0 TSI también tricilíndrico pero turbalimentado, con 110 CV. La máxima

PRECIO DESDE 16.200 €


EMISIONES DE CO₂: ENTRE 100 Y 147 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

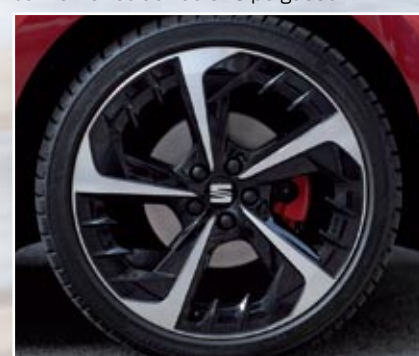
NOS GUSTA

 Dinámica. Tacto general agradable. Habitabilidad. Relación precio-producto.

DEBE MEJORAR

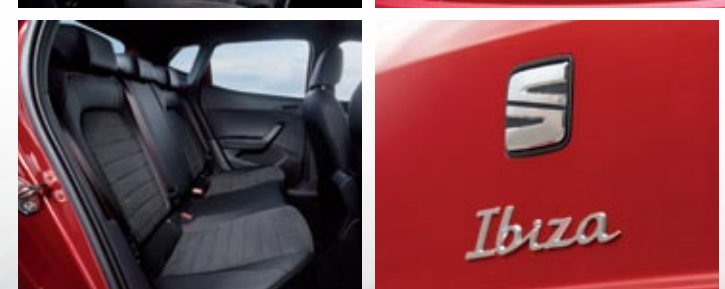
 Discos de tambor en 1.0 MPI y TGI. Sin opción a electrificación. Rumorosos bloques 1.0.

▼ Estrena tres nuevos diseños de llantas, con tamaños de hasta 18 pulgadas.



FICHA TÉCNICA

| MOTOR | 1.0 MPI | 1.0 TGI | 1.0 TSI | 1.5 TSI |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Disposición | Del. transversal | Del. transversal | Del. transversal | Del. 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 | 80/6.300 | 90/4.000-5.500 | 110/5.500 | 150/5.000-6.000 |
| Par máximo (mkg)/rpm | 9,5/3.750-3.900 | 16,3/1.800-3.800 | 20,4/2.000-3.500 | 25,5/1.500-3.500 |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera | Delantera |
| Caja de cambios | Manual, 5 veloc. | Manual, 6 veloc. | Manual 6 o DSG7 | Automático DSG7 |
| Frenos delanteros/traseros | Discos v./Tambor | Discos v./Tambor | Discos ven./Discos | Discos ven./Discos |
| Neumáticos | 185/65 R15 | 185/65 R15 | 185/65 R15 | 215/45 R17 |
| Peso (kg) | 1.110 | 1.257 | 1.169 (DSG, 1.196) | 1.238 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.059/1.780/1.447 | 4.059/1.780/1.447 | 4.059/1.780/1.447 | 4.059/1.780/1.447 |
| Volumen maletero (l) | 355 | 262 | 355 | 355 |
| Capacidad depósito (l) | 40 | 9/13,8 kg GNC | 40 | 40 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 15,3 | 12,1 | 10,2 (DSG, 10,0) | 8,2 |
| Velocidad máxima (km/h) | 170 | 181 | 195 | 216 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 5,2 | 5,3 (3,5 kg GNC) | 4,9 (DSG, 5,3) | 5,7 |
| Emisiones CO ₂ (g/km) | 121 | 100 | 116 (DSG, 126) | 138 |
| Precios desde... (euros) | 16.200 | 19.800 | 19.720 | 25.760 |



expresión es un 1.5 TSI de 150 CV que cuenta con un sistema de desactivación automática de dos cilindros, y la nota más eficiente recae sobre un 1.0 TGI de 90 CV alimentado por gas natural y el único que porta la etiqueta medioambiental ECO.

Tecnológicamente también da un paso al frente al incorporar nuevos asisten-

tes de conducción, como el de viaje que proporciona una nivel 2 de conducción semiautónoma. Asimismo, aumenta la conectividad al integrar Seat Connect con Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos y reconocimiento de voz me-

dante el comando 'Hola, Hola' que facilita las cosas.

El nuevo Ibiza está disponible con cuatro acabados y desde un precio de 16.200 euros, 10.950 con descuentos, financiación y la garantía ampliada a 5 años.



Agrada por inercia



El nuevo cambio manual iMT incrementa la eficiencia debido a que le permite apagar el motor en marcha, lo que unido al sistema mild hybrid de 48V rebaja considerablemente el consumo. También estrena este aparente acabado GT Line y conserva su agradable tacto general y buenas maneras dinámicas.

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

En un segmento B-SUV al alza y donde no se hacen prisioneros, por la cantidad y calidad de los rivales, el Kia Stonic siempre ha gozado de buena salud. Recientemente se ha sometido a una actualización que salpica ligeramante a su estética y en mayor profundidad a su tecnología.

No varía sus dimensiones, pero sí que disfrutamos del nuevo acabado GT Line, que viste al conjunto de una mayor deportividad. Es evidente en los paragolpes, salidas de escape, difusor trasero, parrilla frontal y en unas llantas de 17 pulgadas que, curiosamente, incrementan la altura al suelo respecto al resto de la gama. No hay cambios a nivel de chasis.



▲ Esta versión de 100 CV tiene vocación urbana, pero no se pone de perfil si se tiene que alejar de la ciudad. La suspensión es confortable.

También es nuevo el motor. Sigue siendo un 1.0 T-GDI tricilíndrico de 100 CV, ahora con control de apertura de las válvulas de admisión y un sistema híbrido ligero de 48V que conlleva la etiqueta medioambiental ECO.

Esta solución consta de un pequeño generador eléctrico que asiste al motor térmico al iniciar la marcha y al acelerar,

pero no mueve por sí solo el vehículo. Se alimenta con la energía que le proporciona una pequeña batería de ion-litio que se recarga por efecto de la frenada regenerativa.

Y esta es evidente al levantar el pie del acelerador, ya que notaremos una retención más contundente de lo normal.

Otro estreno de peso llega

en forma del cambio manual inteligente iMT de seis relaciones. Se asocia a un embrague electrónico que permite apagar el motor al levantar el pie del pedal. De esta manera circulará por inercia hasta los 135 km/h, volviendo a arrancar al pisar cualquiera de los tres pedales, con una suavidad que abruma.

Esta situación sólo se produce si apostamos por el modo ECO –también ofrece los perfiles Normal y Sport– y se alterna con la de la frenada regenerativa, que tiene prioridad siempre hasta que cubre las necesidades de la batería.

En cualquier caso el propulsor de 100 CV desvela su naturaleza tricilíndrica en frío y al acelerar, recupera con ganas desde apenas 1.500 rpm y ofrece un buen rendimiento pese a su modesta cilindrada,



◀▶ El cambio iMT permite circular en modo inercia.



◀▶ Buena habitabilidad, una calidad más que correcta pese a que todos los plásticos son duros y un tacto general muy agradable. El equipamiento también es muy completo.



◀▶ El acabado GT Line 'viste' con mayor deportividad al Stonic. La altura al suelo es más elevada debido a las llantas de 17 pulgadas. El maletero cubica 352 litros y debajo está la batería de ion-litio de 48V.



sin llegar a las maneras de un Ford Puma o un Seat Arona.

Asimismo, destacar su fuerte carga tecnológica. Se ha actualizado el sistema multimedia UVO Connect, que se refleja en la nueva pantalla de 8 pulgadas, y ha perfeccionado algunos asistentes de seguridad, como el de frenada de emergencia, que ahora reconoce a peatones y ciclistas.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El Stonic es un modelo muy equilibrado. Quizás no sea el mejor en nada, pero en conjunto es uno de los modelos más apetecibles y de los pocos que combina un sistema mild hybrid e impulso por inercia debido al sofisticado cambio iMT. Por 697 euros más daría el salto a la versión de 120 CV.

caballería y a unos desarrollos finales del cambio largos. Eso sí por apenas 697 euros más podemos optar por la versión ya de 120 CV. El consumo es atractivo salvo que lo llevemos muy forzado, como suele ocurrir con este tipo de motores modestos.

Además ofrece un tacto general muy agradable, la suspensión es confortable y se mueve con agilidad, aunque

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| MOTOR | 1.0 T-GDI |
|--------------------------|--|
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 3, en línea / 12 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 998 |
| Alimentación | Inyección directa, turbo e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 100 CV / 4.500-6.000 |
| Par máximo/rpm | 17,6 mkg / 1.500-4.000 |

| TRANSMISIÓN | |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| Tracción | Delantera |
| Caja de cambios | Manual de 6 velocidades iMT |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 42,3 km/h |

| DIRECCIÓN Y FRENSOS | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Sistema | Cremallera, electromecánica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,6 |
| Diámetro de giro (m) | 10,4 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos |

| SUSPENSIÓN | |
|------------|---|
| Delantera: | Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora. |
| Trasera: | Semi-independiente, con eje de torsión, muelles helicoidales y amortiguadores. |

| RUEDAS | |
|------------|-------------|
| Neumáticos | 205/55 R17 |
| Marca | Continental |

| CARROCERÍA | |
|------------------------------|-----------------------|
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.225 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.140 / 1.760 / 1.520 |
| Capacidad del maletero (l) | 352 |
| Capacidad del depósito (l) | 45 |

PRESTACIONES

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

| ACELERACIÓN (en segundos) | |
|---------------------------|-------------|
| 400 m salida parada | 17,3 |
| De 0 a 50 km/h | 3,6 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 10,4 (10,7) |
| Recorriendo (metros) | 176 |

| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
|--|-------------------|
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 17,2 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 18,8 |
| 400 m desde 50 km/h en 6ª | 18,6 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 32,3 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 34,7 |
| 1.000 m desde 50 km/h en 6ª | 35,1 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª / en 5ª / en 6ª | 8,2 / 10,3 / 13,1 |

| FRENOS (en metros) | |
|-------------------------------------|--------------------|
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 13,9 / 37,0 / 54,4 |

CONSUMOS

| | l/100 km |
|--|----------|
|--|----------|

| EN CIUDAD | |
|-----------------------|-----|
| A 24 km/h de promedio | 6,3 |

| EN CARRETERA | |
|------------------------|-----|
| A 90 km/h de cruceo | 4,5 |
| En conducción dinámica | 8,5 |

| EN AUTOPISTA | |
|--|-----|
| A 120 km/h de cruceo | 5,9 |
| A 140 km/h de cruceo | 7,4 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 5,7 |

| AUTONOMÍA MEDIA | |
|-----------------------|-----|
| Kilómetros recorridos | 789 |

| CONSUMOS OFICIALES | |
|--------------------------------------|-----------|
| Consumo bajo / medio (l/100 km) | 7,0 / 5,3 |
| Consumo alto / extra alto (l/100 km) | 4,8 / 6,1 |
| Consumo combinado (l/100 km) | 5,7 |

SUS RIVALES



HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI 48V 100 CV TECNO
El nuevo modelo de acceso a la gama SUV de Hyundai comparte motor, cambio y tecnología con el Stonic. Es algo más grande y avanzado tecnológicamente.

| | |
|----------------------|-------------|
| Precio | 25.015 € |
| Maletero | 411 litros |
| Consumo 0 a 100 km/h | 5,3 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 10,7 seg. |



SEAT ARONA 1.0 TGI 90 CV FR
El Arona no contempla hibridación ligera, pero comercializa esta versión de gas natural y etiqueta ECO imbatible en el coste de uso, pero con carencias de repostaje.

| | |
|----------------------|--------------|
| Precio | 26.220 € |
| Maletero | 282 litros |
| Consumo 0 a 100 km/h | 3,7 kg/5,7 l |
| 0 a 100 km/h | 13,2 seg. |

| PRECIO | 23.671 € (19.134 CON DTO) | NUESTRA VALORACIÓN | |
|---|---------------------------|--|--|
| <p>EMISIONES DE CO₂: 128 G/KM</p> | NUESTRAS ESTRELLAS | | NOS GUSTA |
| | COMPORTAMIENTO | ***** | <p>Tacto general agradable. Cambio manual iMT. Etiqueta medioambiental ECO. Dinámica. Consumo. Siete años de garantía.</p> |
| | ACABADO | ***** | |
| | PRESTACIONES | ***** | |
| | CONFORT | ***** | |
| | SEGURIDAD | ***** | |
| CONSUMO | ***** | | |
| PRECIO | ***** | DEBE MEJORAR | |
| | | <p>Ubicación de la batería de 48V no permite rueda de repuesto. Consumo en conducción dinámica. Sonoridad al acelerar.</p> | |



▲ La pantalla de 13 pulgadas es la más grande usada en un Škoda. Muchas de sus funciones se controlan por voz.

Eléctrico para todos

La familia iV de Škoda llega a su máxima expresión con el Enyaq y lleva las soluciones Simply Clever también al mundo de la movilidad 0 emisiones. Porque el Enyaq iV tiene su propia personalidad y sus propias soluciones pese a compartir la plataforma MEB con otros modelos del Grupo Volkswagen. Es el único de todos ellos que se va a fabricar fuera de Alemania; y eso le da su propio carácter.

Un carácter que no solo opta por soluciones inteligentes; también por democratizar al máximo la movilidad eléctrica. Así, el Enyaq iV se estructura con una gama en la que habrá dos alternativas con diferentes capacidades de batería –porque no todo el mundo necesita la máxima autonomía–: el Enyaq iV 60 y Enyaq iV 80. El primero de ellos, de 132 kW (180 CV), viene equipado con una batería de 62 kWh y cuenta con una autonomía de 390 kilómetros. Por su parte, el iV 80, de 150 kW (204 CV), se beneficia de una autonomía de hasta 520 kilómetros gracias a unas baterías con 82 kWh de capacidad. Estas son las dos alternativas más racionales. Porque más adelante llegarán variantes

Škoda entra en el mundo eléctrico por la puerta grande con este Enyaq iV que busca democratizar y hacer inteligente la movilidad eléctrica.



◀ El sistema de iluminación cuenta con faros LED, que en opción pueden ser Matrix LED.

más emocionales, con tracción total, como Enyaq iV 80X y el RS, de 195 kW (265 CV) y 225 kW (306 CV) de potencia, respectivamente.

Con sus características mecánicas es un coche perfecto para la familia. Pero también por su configuración y sus dimensiones –4,65 m de longitud, solo cuatro centímetros menos que el Kodiaq–. Su silueta está a medio camino entre un familiar y un SUV, y por su mayor altura y presencia ofrece un acceso mucho más cómodo que a una berlina y un puesto de conducción de mayor visibilidad.

Además su estilo exterior es moderno y refinado, con un

avanzado sistema de iluminación con tecnología Full LED, con intermitentes dinámicos y en opción iluminación Matrix LED donde cada faro delantero está compuesto por 24 LED que se controlan de forma individual y cuya iluminación diurna puede ‘correr’ por su parrilla de cristal ‘Crystal Face’ para dotarle de una personalidad muy exclusiva. Esta parrilla, carenada, además optimiza la aerodinámica. Y el exterior se puede modelar con detalles en cromo, acabado mate o negro brillante, nueve colores para elegir (siete de ellos metalizados), ocho diferentes diseños de llantas, entre 18 y 21 pulgadas...

Y en el interior, la plataforma MEB garantiza una sobresaliente distancia entre ejes de 2.765 milímetros que permite ofrecer un sensacional espacio para ocupantes además de un maletero con 585 litros de capacidad. El diseño minimalista del salpicadero no deja, sin embargo, nada al azar. El puesto de conducción lo preside una gran pantalla táctil de 13 pulgadas, la más grande usada en un modelo de la firma checa, cuyos gráficos y pantallas han sido especialmente desarrollados para un ecosistema eléctrico. Esta pantalla también se podrá controlar como otras funciones del Enyaq iV por la voz y gracias a su asistente personal: Laura, que reconoce hasta 15 idiomas. El conductor cuenta con una segunda pantalla de 5,3 pulgadas para su Digital Cockpit donde se muestra la velocidad, autonomía, batería restante... Y además se usa por vez primera un Head-Up display con realidad aumentada.



PARA MÁS INFORMACIÓN

Escanea este código QR y descubre más sobre el Škoda Enyaq



◀◀ Diseño funcional y minimalista en un interior de gran calidad visual y excelente amplitud. Gran parte de los materiales utilizados son reciclados, lo que habla del compromiso Škoda con el medio ambiente.

Y los pasajeros disfrutarán de la calidez de un interior en el que se ha utilizado materiales reciclados, como el tapizado de los asientos ecoSuite y Lodge, creados con un 40% de tejido natural y ecológico certificado por la compañía Woolmark. El resto se fabrica con poliéster y envases de botellas recicladas y por ejemplo el cuero usado en los ecoSuite Design Selection se produce de manera sostenible y carece de químicos, pues se trata con extractos del aceite de oliva.

Todo esto se remata con un equipamiento de serie que desde la versión más sencilla cuenta con climatizador de

dos zonas, volante en cuero y con mandos, acceso y arranque manos libres, tecnología SmartLink, iluminación Full LED, cargador de hasta 50 kW... Y si subimos de nivel también hay de serie sensores de aparcamiento, cámara de visión trasera, asientos y volante con calefacción...

Además de las clásicas soluciones Simply Clever que no faltan en el inte-

rior del Enyaq iV como la consola central Jumbo Box con 6,2 litros de capacidad, o los 11,4 litros repartidos en pequeños huecos por el interior del Enyaq iV. Y otros detalles

como su rascador de hielo, doble piso del maletero, diferentes puertos USB, doble cargador inalámbrico, hueco específico para los paraguas... Incluso cuenta con una zona especialmente diseñada para colocar su cargador portátil.

El Škoda Enyaq ya está en el mercado dispuesto a cambiar la visión de la movilidad eléctrica, con un precio que parte de 37.500 euros. A los que se pueden descontar las ayudas por el Plan Movilidad III. Movilidad eléctrica para todos.



Con visión práctica

Por lo que inspira Mercedes-Benz como objeto deseo, muchos pueden ver a la marca alemana como 'fabricante de caprichos', cuando en realidad tiene muchos productos de funcionalidad máxima, racionales como pocos. Y este GLB es un ejemplo, con sus siete plazas dentro de una carrocería muy compacta y su austero motor diésel de 150 CV. ¿Nos vamos de viaje?



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

Teniendo un GLC –disponible con carrocerías 'normal' y coupé–, es curioso que Mercedes-Benz ofrezca también un GLB que solo es dos centímetros más corto. Pero en realidad tiene sentido, porque el GLB, que comparte plataforma con Clase A, CLA, GLA y

Clase B, juega un papel distinto, basado en la máxima funcionalidad gracias a su idóneo aprovechamiento del espacio y a su versatilidad.

Porque si los GLC son siempre de cinco plazas –al igual que rivales directos como Audi Q5 o BMW X3–, en el GLB podemos escoger entre dos filas de asientos o tres –1.150 euros extra con siete plazas, como

en la unidad probada–, erigiéndose en alternativa 'premium' a SUV familiares como Peugeot 5008, Seat Tarraco, Skoda Kodiaq o Volkswagen Tiguan Allspace. Además, con un precio de arranque no tan alejado del que lucen esos oponentes, aunque para lograr una factura accesible en la firma de la estrella han ajustado mucho la dotación de se-

rie y dejan que cada cliente complete a su gusto el coche... a golpe de talonario.

Si hablamos del interior, el GLB nos recibe con calidad y un diseño vanguardista, pero si deseamos equipamientos muy tecnológicos o detalles refinados toca rascarse el bolsillo: 566 euros por el cuadro de instrumentos digital, 691 por el navegador, 377 por el

sistema que integra el smartphone, 622 por el control de ángulos muertos, 251 por las luces de carretera automáticas, 257 por los faros antiniebla... Hay absolutamente de todo, pero a precios altos; y si no elegimos con cabeza la factura final será 'de cuidado'.

La calidad general es muy buena, aunque nos sorprendió que hubiese que cerrar todas las puertas con 'ganás' para que se cerrasen a la primera, y hay mucha amplitud tanto en la primera fila como en la intermedia, donde los 132 centímetros de anchura, los 79,5 para piernas con un conductor de 1,75 al volante, los 93 de altura al techo o un túnel central poco volumino-

so permiten acomodar bien a tres adultos. Otra cosa es la tercera fila, formada por dos butacas escamoteables e independientes que se reservan –lo recuerda un cartelito– a pasajeros de hasta 1,69 metros. Messi –1,70– estaría en el límite del confort, por así decirlo. Más que nada por la altura al techo, de 86,5 centímetros, ya que podemos lograr algo más de hueco para piernas en las plazas 6 y 7 avanzando la segunda fila –este útil elemento sí es de serie– hasta 14 centímetros. Si lo hacemos, habría 65,5 centímetros de espacio longitudinal en la segunda fila y 68 en la tercera, y así ya se puede viajar mejor.

Y maletero con cinco pla-

zas en uso hay mucho: 500 litros, o 640 si adelantamos la segunda fila. En cambio, con siete plazas en uso la zona de carga dará para unas mochilas o la ropa de abrigo.

Tras comprobar que el GLB, como carrocería, es funcional y versátil, nos ponemos en marcha para ver lo que da de sí dinámicamente. Y lo cierto es que los 150 CV de su dos litros turbodiésel, asociado a un cambio automático de 8 marchas muy eficaz, mueven bien un conjunto de 1.735 kilos en orden de marcha. E incluso si lo cargamos a tope, este GLB 200 d 4Matic se mueve. No aporta un par máximo de récord –32,7 mkg–, pero disfrutamos de ese valor a partir



motor16@motor16.com

LA CLAVE

Los Mercedes-Benz pueden ser alabados por muchas cosas: calidad, tecnología, robustez mecánica... Pero en el caso del GLB hay que sumar un precio nada descabellado –si lo queremos 'alcatado', ojito con las opciones– y, sobre todo, mucha funcionalidad. Porque como SUV familiar es un descubrimiento.

de 1.400 vueltas, y eso genera una sensación de empuje progresivo y constante hasta las 4.400 rpm en que todavía rinde la potencia máxima. Por eso las prestaciones son más que correctas, como esos

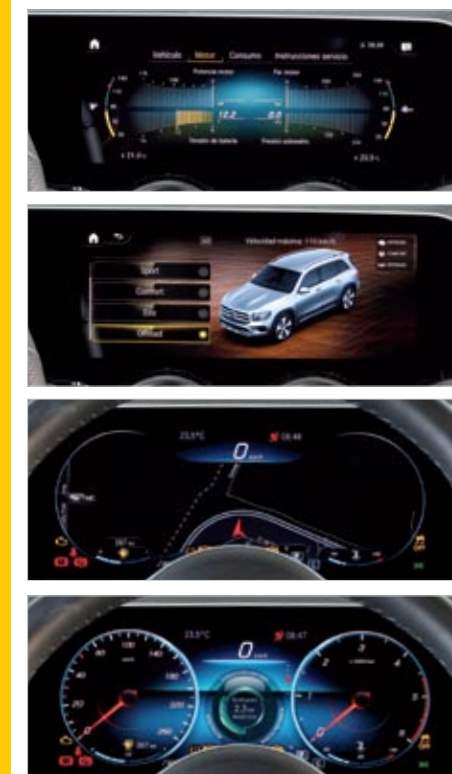
| PRECIO | | 47.110 € | | NUESTRA VALORACIÓN | |
|--|----------------|-----------|--|---|--|
| NUESTRAS ESTRELLAS | | NOS GUSTA | | DEBE MEJORAR | |
|  EMISIONES DE CO₂: 151 G/KM | COMPORTAMIENTO | ***** |  Carrocería amplia y muy funcional. Siete plazas. Tecnología disponible. Confort general. Tracción eficaz. Consumo real bajo. |  Sonido del motor. Tercera fila para estaturas hasta 1,69. Balanceo en curva y dirección lenta. Equipo de serie. Asistentes 'erráticos'. | |
| | ACABADO | ***** | | | |
| | PRESTACIONES | ***** | | | |
| | CONFORT | ***** | | | |
| | SEGURIDAD | ***** | | | |
| CONSUMO | ***** | | | | |
| PRECIO | ***** | | | | |



◀ El interior del GLB es amplio y tremendamente versátil, pues la segunda fila es corredera a lo largo 14 centímetros y tiene respaldo 40:20:40. La tercera fila, mejor para niños, y un cartel recomienda una estatura máxima de 1,69 metros.



◀ **CONFORT 'OFF ROAD' AUNQUE NO ES UN TODOTERRENO, SORPRENDE LO BIEN QUE VA EL GLB POR CAMINOS. TRACCIÓN EFICAZ Y, SOBRE TODO, SUSPENSIÓN CÓMODA MUCHAS OPCIONES PARA BAJAR EL PRECIO, MERCEDES-BENZ HA 'ALIGERADO' EL EQUIPO DE SERIE, AUNQUE HAY DE TODO EN OPCIÓN**



▲ A través de la pantalla central, con infinidad de funciones y modernos gráficos, podemos elegir el modo de conducción, aunque no vemos todos a la vez. La instrumentación digital cuesta 566 euros.



▲ El mando multifunción de la consola tiene un punto de apoyo para la mano, un panel táctil central al que no es sen cillo habituarse y algunos botones de acceso directo. ¿Intuitivo? A nuestro juicio, poco.



▲ Selector del cambio junto al volante. En el GLB 200d podemos elegir entre la versión de tracción delantera y la 4Matic.

9,1 segundos medidos en la aceleración de 0 a 100 km/h –homologa 9,3– o los 7,3 necesarios para recuperar de 80 a 120 km/h. No son reacciones de misil, de acuerdo, pero se puede ir deprisa. Aunque si somos de los que queremos adelantar en el menor tiempo posible, quizás la versión GLB 220 d 4Matic, con 190 CV y 40,8 mkg de par, sea mejor. Y el sobrepeso, de unos 2.000 euros, parece asumible.

Pero además de unas prestaciones que cumplirán las expectativas de la mayoría, el GLB diésel de 150 CV brilla por su consumo moderado.

Homologa una media WLTP de 5,8 l/100 km y nosotros, que empleamos un recorrido mixto más 'españolizado' –con más relieve y promedios algo más exigentes– nos hemos ido a 6,4 litros reales. Poco para un SUV de siete plazas. De hecho, hasta ahora solo habíamos conducido un SUV de esta talla y con motor de gasóleo que gastase menos: el Ford Kuga –4,61 metros, pero solo cinco plazas–, que en su versión 2.0 EcoBlue Hybrid de 150 CV –con etiqueta 'ECO' por su hibridación suave– se conformó con 6,1 litros.

En el depósito del GLB ca-

ben 60 litros, de manera que los largos viajes serán su especialidad, con autonomías entre repostajes de casi 1.000 kilómetros. Y si es con mucha autovía, mejor, porque el SUV con mejor relación precio/producto de la marca alemana está enfocado al confort, a los viajes turísticos. Y si en frío o conduciendo por ciudad –con constantes aceleraciones desde baja velocidad– el motor suena feo –a diésel de los de antes–, en vías rápidas y con cruceros sostenidos la cosa fluye mejor. Aunque, todo sea dicho, a partir de 180 km/h el doble techo panorámico –op-



cional– genera ruido, algo que pudimos detectar rodando en nuestro anillo de pruebas del INTA y que solo debería pre-



ocupar a posibles usuarios de las 'autobahn' germanas.

Pero, 'de regreso' a nuestro país, decíamos que el GLB

◀ Nuestra unidad de prueba montaba unos 235/50 R19 opcionales, que le aferran más al asfalto, aunque eso potencia también el balanceo. Aunque la suspensión es suave, el GLB va por su sitio.

prefiere las autovías. Porque si salimos a carreteras de curvas perderemos algo de ese disfrute general, ya que hay

tres vueltas de volante entre topes –eso obliga a manotear un poco en virajes cerrados– y la suspensión peca de blanda, generando más balanceo del deseable. Todo más ligado a las sensaciones que a la falta de eficacia, pues el coche va por su sitio incluso si avivamos el ritmo –nuestra unidad equipaba neumáticos opcionales 235/50 R19–, y además frena bien y tracciona de maravilla. En este sentido, la tracción 4Matic hace un reparto 80/20 del par entre los ejes delantero y trasero en los modos de conducción Comfort –el que se activa por defecto– y Eco, un

70/30 en Sport y un 50/50 en Offroad –hay un quinto modo, Individual, que permite ajustar la personalidad dinámica 'a la carta'–.

Y nos convenció el GLB en campo, sobre todo en caminos sin grandes irregularidades, pues la suspensión se 'traga' los baches como si nada.

Por contra, debemos volver a criticar el funcionamiento 'errático' –excesivamente 'temeroso' sería la mejor definición– de ayudas ADAS como el asistente por salida de carril involuntaria o la frenada por riesgo de colisión frontal, que actúan antes de lo debido.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

| | |
|-----------------------------------|---|
| MOTOR | 2.0 DIÉSEL |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 4 en línea / 16 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 1.950 |
| Alimentación | Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler |
| Potencia máxima (CV/rpm) | 150 / 3.400-4.400 |
| Par máximo (mkg/rpm) | 32,7 / 1.400-3.200 |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Aut. doble embr., 8 vel. |
| Desarrollo final km/h a 1.000 rpm | 60,7 |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremallera, asistida eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 3,0 |
| Diámetro de giro (m) | 11,7 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos |
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera | Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. |
| Trasera | Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. |
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 225/45 R18 |
| Neumáticos en el test - Marca | 235/50 R19 - Pirelli |
| PESOS Y CAPACIDADES | |
| En orden de marcha (kg) | 1.735 |
| Capacidad del depósito (l) | 60 (AdBlue: 23,8) |
| Relación peso/potencia (kg/CV) | 11,56 |
| Número de plazas | 7 |

EQUIPAMIENTO

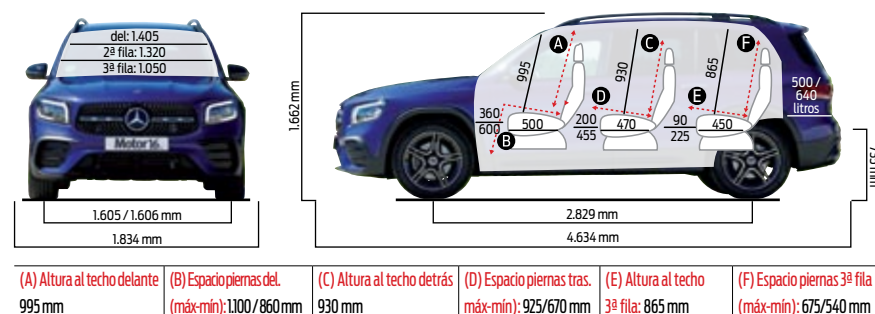
| | SI | NO | OP. |
|-------------------------------------|----|----|-----|
| INFORMACIÓN Y CONFORT | | | |
| Relojes digitales configurables | | | ▶ |
| Sensor de lluvia y luces | ▲ | | |
| Pantalla central táctil | ▲ | | |
| Navegador | | | ▶ |
| Asientos delanteros calefactados | | | ▶ |
| Volante calefactado | | | ▶ |
| Segunda fila 40:20:40 y corredera | ▲ | | |
| Portón eléctrico manos libres | ▲ | | |
| Asistente aparcamiento autom. | | | ▶ |
| Techo panorámico eléctrico | | | ▶ |
| Faros LED | ▲ | | |
| Climatizador automático bizona | ▲ | | |
| Selector modos de conducción | ▲ | | |
| Amortiguación ajustable | | | ▶ |
| SEGURIDAD | | | |
| Airbag frontales delanteros | ▲ | | |
| Airbag de rodilla de conductor | ▲ | | |
| Airbag laterales delanteros | ▲ | | |
| Airbag laterales traseros | | | ▶ |
| Airbag de cortina del./tras. | ▲ | | |
| Lector de señales de tráfico | | | ▶ |
| Asistente mantenimiento carril | ▲ | | |
| Aviso colisión y frenada automática | ▲ | | |
| Control de ángulos muertos | | | ▶ |
| Detector de fatiga | ▲ | | |
| Alerta de tráfico cruzado trasero | | ▼ | |
| Control de cruce adaptativo ACC | | | ▶ |
| Cámara de visión trasera | ▲ | | |
| Retrovisor interior fotosensible | | | ▶ |
| Asistente de arranque en pendiente | ▲ | | |
| Luz de carretera automática | | | ▶ |
| Sensor de parking del./tras. | | | ▶ |
| Rueda de repuesto de emergencia | | ▼ | |
| Llamada de emergencia eCall | ▲ | | |

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 1.037. Pintura blanco Polar: 264. Llantas 19" y neumáticos 235/50: 622. Llantas 20" y neumáticos 235/45: 1.314. Neumáticos con propiedades de marcha de emergencia: 302. Airbag laterales traseros: 522. Tren de rodaje con amortiguación ajustable: 1.371. Faros adaptativos Multibeam LED: 578. Faros antiniebla: 258. Asientos delanteros con calefacción: 402. Asientos delanteros deportivos: 327. Techo corredizo eléctrico de cristal: 1.616. Kit estético AMG Line: 2.075. Asiento de copiloto abatible: 207.



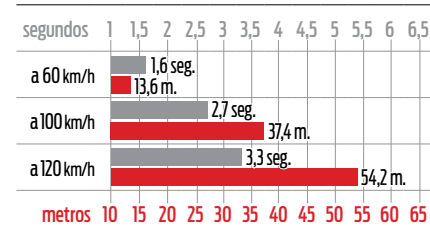
MEDIDAS



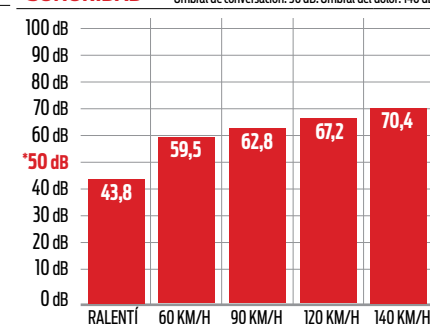
BANCO DE PRUEBAS

| | |
|--|-----------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 201 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 16,6 |
| De 0 a 50 km/h | 3,1 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 9,1 (9,3) |
| Recorriendo (metros) | 151 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 14,9 |
| | |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 29,1 |
| | |
| De 80 a 120 km/h en D | 7,3 |
| Recorriendo (metros) | 206 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | +2% |
| CONSUMOS | |
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 22,0 km/h de promedio | 7,1 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruce | 5,3 |
| Conducción dinámica | 9,1 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruce | 6,4 |
| A 140 km/h de cruce | 7,3 |
| Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 6,4 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 937 |
| CONSUMOS OFICIALES WLTP | |
| Promedio velocidad bajo / medio | N.d. |
| Promedio velocidad alto / muy alto | N.d. |
| Ciclo combinado | 5,8 |

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

| | MERCEDES-BENZ GLB 200D 4MATIC 5 7 PLAZAS | LAND ROVER DISCOVERY SPORT D165 AWD AUTO MHEV 7 PLAZAS | SKODA KODIAQ AMBITION 2.0 TDI 150 DSG 4X4 7 PLAZAS | VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE LIFE 2.0 TDI 150 4MOTION DSG7 |
|-----------------------|---|--|---|--|
| Precio | 47.110 euros | 47.744 euros | 40.180 euros | 43.035 euros |
| Cilindrada | 1.950 cc | 1.999 cc | 1.968 cc | 1.968 cc |
| Potencia | 150 CV / 3.400-4.400 rpm | 163 CV / 3.750 rpm | 150 CV / 3.500-4.000 rpm | 150 CV / 3.000-4.200 rpm |
| Par máximo | 32,7 mkg / 1.400-3.200 rpm | 38,8 mkg / 1.500-2.500 rpm | 34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm | 36,7 mkg / 1.600-2.750 rpm |
| Cambio | Autom. doble embrague, 8 vel. | Automático, 9 vel. | Autom. doble embrague, 7 vel. | Autom. doble embrague, 7 vel. |
| Tracción | A las 4 ruedas | A las 4 ruedas | A las 4 ruedas | A las 4 ruedas |
| Consumos | 5,8 l/100 km | 6,8 l/100 km | 5,8 l/100 km | 6,2 l/100 km |
| Emisiones | 151 g/km CO2 | 179 g/km CO2 | 153 g/km CO2 | 163 g/km CO2 |
| Autonomía | 1.034 kilómetros | 955 kilómetros | 1.034 kilómetros | 935 kilómetros |
| Vel. máxima | 201 km/h | 193 km/h | 200 km/h | 197 km/h |
| 0 a 100 km/h | 9,3 segundos | 10,6 segundos | 9,8 segundos | 9,7 segundos |
| Maletero | 500-640 / 1.805 litros | 115 / n.d. / 1.451 litros | 650-835 / 2.065 litros | 700 / 1.755 litros |
| Dimensiones | 4.634 / 1.834 / 1.662 mm | 4.597 / 1.894 / 1.727 mm | 4.697 / 1.882 / 1.681 mm | 4.728 / 1.839 / 1.674 mm |
| Batalla | 2.829 mm | 2.741 mm | 2.788 mm | 2.728 mm |
| Diámetro giro | 11,7 metros | 11,8 metros | 12,2 metros | 11,9 metros |
| Depósito comb. | 60 litros | 65 litros | 60 litros | 58 litros |
| Peso | 1.735 kilos | 2.028 kilos | 1.785 kilos | 1.795 kilos |
| A favor | Relativamente ligero y bastante aerodinámico, tiene la mejor relación entre consumo y prestaciones del cuarteto. Su segunda fila corredera es muy práctica, y el GLB brilla por confort y tecnologías disponibles. Su tracción total es muy eficaz. | Tiene una imagen tan 'premium' como la del GLB y refuerza su lado aventurero tanto por marca como por capacidades reales gracias a su tracción y a sus ángulos 'off road'. Buen acabado interior. Y al ser el más corto de los cuatro y tener etiqueta ECO, es el más apto para la ciudad. | Es la alternativa más económica del cuarteto comparado, sobre todo con el acabado de acceso Ambition. Y disfruta de un maletero gigantesco y mucha amplitud para los ocupantes. Gasta tan poco como el GLB y es casi igual de rápido. | El Tiguan Allspace, versión alargada y de siete plazas del Tiguan, comparte casi todo con el Skoda Kodiaq. Y con el Seat Tarraco. Tiene un maletero soberbio, es muy amplio y está realmente bien hecho, situándose al nivel del GLB pero por bastante menos dinero. |
| En contra | Es el segundo más caro, y también son costosas sus múltiples opciones, algunas necesarias para remediar un equipamiento bastante justo. Tiene tres vueltas de volante entre topes y la suspensión de serie es demasiado suave. | No le sirve de nada ser el más potente, porque pesa demasiado –más de dos toneladas– y eso lastra sus prestaciones. Además, su consumo es el más alto, detalle llamativo siendo el único ECO de los cuatro. Maletero algo justo y precio demasiado elevado. | Aunque el Kodiaq está muy bien hecho en general, puede que luzca acabados menos refinados que sus rivales. Y frente a Mercedes-Benz y Land Rover, su capacidad 'off road' es algo más justa. La imagen de marca no debería ser un obstáculo, pero en cuestiones tan subjetivas... | Como ocurre en el Kodiaq, puede que las aptitudes 'off road' no sean el fuerte del Tiguan. Y como pesa un poco más que el GLB, el SUV de Volkswagen gasta más y anda un poco menos. Además, es el más largo –detalle clave en ciudad– y tiene el depósito más pequeño. |



EL DETALLE

EQB Como el GLB, pero en eléctrico

Disponble también con cinco o siete plazas, el EQB es un SUV de mecánica cien por cien eléctrica que se diferencia del GLB por su parrilla cerrada –el Cx baja de 0,30 a 0,28 por ese y otros motivos– y por las ópticas, que delante y detrás van unidas por una banda luminosa. Equipa una batería de 66,5 kWh y habrá versiones con tracción delantera o total, ésta con 419 kilómetros de autonomía.

En cuanto al maletero, con dos filas de asientos en uso el EQB de cinco plazas tiene un volumen de 495 litros, y de 465 el de siete plazas, y ambos incorporan la banqueta posterior corredera 14 centímetros, como el GLB.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,96 euros/km. Coste km total: 1,13 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 233,00 euros/año. Seguro a todo riesgo: 343,00 euros/año con franquicia de 600 euros.

Seguros contratados en Qualitas Auto por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.

DATOS DEL COMPRADOR

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz España, Avda. de Bruselas, 30. Polígono Ind. Arroyo de la Vega, 28108. Alcobendas (Madrid) Tlf: 91 484 60 00

RED DE POSVENTA

207 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje www.mercedes-benz.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 55.954 EUROS

Bólido de diario

Volkswagen lo borda con su nuevo Golf R, un deportivo capaz de transformarse con solo pulsar un botón. Y es que tiene la misma capacidad de ser el dócil compacto para tu día a día, como de ponerse de costado a la primera de cambio, así como de multiplicar por dos la velocidad máxima en autovía en 30 segundos. Una joya divertida y 'facilona', algo cara.



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

A día de hoy Volkswagen tiene una completa 'familia R', denominación que usan para nombrar a las versiones más emocionantes. Pero originalmente esa 'R' tenía un sentido mucho más purista, pues proviene de la palabra 'Reihenmotor' o motor transversal en alemán. La estrenó el Golf R32 allá por 2002, una versión cuyo corazón 3.2 V6 ofrecía 241 CV. Una pieza de

colección realmente cotizada hoy día, pero que sería incapaz de seguir el ritmo a esta auténtica maravilla, que con dos cilindros y 1.205 centímetros cúbicos menos, es 79 CV más potente.

Y es que nuestro protagonista corre que se las pela, tanto como que en 4,6 segundos acelera de 0 a 100 km/h -anuncia 4,7-. Eso es lo que en su día necesitaba un Audi R8 4.2 V8 FSI con 420 CV. No contento con

ello, sale del kilómetro desde parado a 222 km/h y en menos de un minuto alcanza su velocidad máxima; en este caso, 270 km/h.

Todo gracias a sumar el peaje de 2.275 euros que cuesta el paquete R Performance, que eleva su velocidad punta en 20 km/h, añade un alerón trasero específico y la nueva 'chuchería' de este Golf R, que no es otra cosa que el programa 'Drift'.

Dejemos la teoría a un la-

do y metámonos en harina. Si te has cruzado por la calle con un Golf R Line deberás mirar este R 'a secas' un par de veces para cerciorarte de que no tienes nada que hacer contra él. Discreto podría ser su segundo apellido, porque pasa muy desapercibido, y detalles como los acentos en azul o sus cuatro terminales de escape lo delatan. Precisamente estos se pueden reemplazar por unos firmados por el especialista Akra-

povic. Fabricados en titanio, prometen ofrecer una nueva melodía a precio de Stradivarius: 3.815 euros. Y si vas al configurador verás que Volkswagen los señala como 'Nuestra recomendación'... Y la mía, no te digo.

Dentro pasa un poco lo mismo, porque esos maravillosos asientos, el agradable volante o las molduras son las que tiene cualquier otro Golf con el acabado R Line. O un GTI. Y no pule los de-

talles de ergonomía, ni los mandos sin iluminar que hemos criticado en otros modelos del Grupo Volkswagen nacidos sobre la nueva plataforma MQB. A pesar de ello su postura de conducción es perfecta, transmite solidez, es tan espacioso como cualquier otro Golf y ofrece un amplio nivel de personalización de su Digital Cockpit Pro, que como el sistema Discover Media con pantalla de 10 pulgadas es de serie.



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Pocos deportivos tienen la capacidad de esconder un Dr Jekyll y un Mr Hyde bajo una misma carrocería como lo hace este Golf R. Una criatura realmente rápida y efectiva para poder disfrutar como un niño, pero a la vez segura y sencilla de controlar gracias a la electrónica. El modo Drift tenía que estar prohibido.

PRECIO **51.250 €**

EMISIONES DE CO₂: **177 G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Comportamiento dinámico. Prestaciones. Diversión al volante. Calidad. Amplitud. Facilidad de uso a diario. Modos de conducción. Tecnología.

DEBE MEJORAR

- Precio elevado. Detalles de equipamiento. Solo hay tres colores para la carrocería. Modo secuencial solo con levas. Mandos interiores sin iluminar.

NUUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|--|--|
| MOTOR | 2.0 TSI |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 1.984 |
| Alimentación | Inyección directa/indirecta, turbo e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 320 CV / N.D. |
| Par máximo/rpm | 42,8 mkg / 2.100-5.350 |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Automática de 7 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | N.D. |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremallera, electromecánica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 1,9 |
| Diámetro de giro (m) | N.D. |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos |
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | |
| Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | |
| RUEDAS | |
| Neumáticos (Prueba) | 225/40 R18 (235/35 R19) |
| Marca | Bridgestone |
| CARROCERÍA | |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.551 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.290/1.789/1.458 |
| Capacidad del maletero (l) | 374/1.230 |
| Capacidad del depósito (l) | 50 |

PRESTACIONES

| | |
|-----------------------------------|-----------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 250 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 12,8 |
| De 0 a 50 km/h | 1,8 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 4,6 (4,7) |
| Recorriendo (metros) | 73 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 11,8 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 22,5 |
| De 80 a 120 km/h en D | 2,9 |
| FRENADA (en metros) | |
| Desde 60 / 100 / 120 km/h | 13,9/36,4/52,2 |
| SONÓMETRO (en decibelios) | |
| Al 60 km/h/A90 km/h/A 120 km/h | 62,7/65,8/69,1 |

CONSUMOS

| | |
|--|-----------------|
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 22,1 km/h de promedio | 10,3 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 6,1 |
| En conducción dinámica | 15,8 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 7,0 |
| A 140 km/h de cruceo | 8,2 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,8 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 641 |
| CONSUMOS OFICIALES (WLTP) | |
| Velocidad baja/Velocidad media | 11,5/7,9 |
| Velocidad alta/Velocidad muy alta | 6,6/7,2 |
| Consumo combinado | 7,8 |





▲▼ Estas llantas de 19 pulgadas cuestan 825 euros. El maletero tiene la misma capacidad que cualquier otro Golf.



270 KM/H

SI SE EQUIPA EL PAQUETE R PERFORMANCE SU VELOCIDAD PUNTA PASA DE 250 A 270 KM/H. Y SE INCLUYE EL MODO DRIFT SENCILLO

EL INTERIOR ES MUY DISCRETO PARA SER LA VERSIÓN R. SE ECHAN EN FALTA QUE LOS MANDOS DEL CLIMATIZADOR ESTÉN ILLUMINADOS



▲ El Digital Cockpit Pro ofrece varios modos de visualización en función del programa de conducción. Este Golf R cuenta con hasta seis programas de conducción. Uno el Drift.



▲► El diminuto selector del cambio DSG7 no tiene posición secuencial. Los asientos son una maravilla por sujeción, pero son los mismos de un R Line. Las plazas traseras son muy espaciaosas y cuentan con salidas de ventilación. El cuero es opcional.



▲ Las levas son más grandes que en el resto. El modo R va en su volante.

Para tratarse de un deportivo sorprende la suavidad que transmite, sin ser incómodo en ningún momento.

Algo seco sí cuando el firme no es perfecto por el perfil de sus neumáticos, pero ya está. Habría que dar un tirón

de orejas a la firma alemana por cobrarnos 870 euros por la suspensión adaptativa DCC, que suaviza las mismas al seleccionar el modo 'Comfort', en el que también actúa la función 'inercia', que engrana punto muerto al dejar de acelerar.

Gracias a todo ello sorprende el ajustado consumo de este Golf R, que no volatilizará tu nómina en gasolina. Y es que los 7,8 l/100 km obtenidos, son los que homologa. Y bien quemados están.

Pero además del modo 'Comfort' está el 'Sport', el que conecta por defecto nada más ponerlo en marcha. Con él este Golf R comienza a mostrar su talante deporti-

vo, que se multiplica en 'Race'. En este ya funciona su programa 'Launch Control' que puedes activar directamente desde un botón específico en su volante.

Es la opción perfecta para negociar curvas y más curvas, ayudado por una dirección rapidísima, como la de un Fórmula 1 con 1,9 vueltas entre topes. No estaría de más poder controlar el modo secuencial del cambio DSG7 desde el selector central, pero sólo se puede hacer desde sus levas, que no se pierden en las curvas al ser bastante más grandes de lo habitual, cosa que se agradece. Este Golf R tiene una capacidad para ganar velocidad que no



▲ El comportamiento dinámico es uno de sus estándares. La puesta a punto del chasis o la tracción 4Motion son vitales para ello.

es normal, al igual que frena por curva extremadamente rápido y preciso. El sistema

4Motion y su diferencial XDS facilitan las cosas, tanto que te llegas a creer el mejor piloto del mundo.

Pero cuando de verdad te lo crees es en el modo 'Drift', en el que sus diferenciales se bloquean para incluso llegar a enviar el cien por cien de la potencia a una única rueda trasera... Y entonces comienza la fiesta. Cruzar este Golf R a la mínima de cambio es un juego de niños, y sin necesidad de tener que forzar la situación a base de dirección, pues basta con dar gas a fondo para que la electrónica y sus 320 CV obren el milagro de viajar de costado. Conviene no animarse, porque es tan sencillo de controlar que acaba causando adicción. Adicción que intenta frenar Volkswagen con la frase: 'sólo usar en circuito'.

Por si no fuera suficiente también hay un modo 'Individual' para configurar a tu gusto motor, cambio, dirección, suspensión... Y si has pagado el DCC te propone nada menos que 15 reglajes diferentes para elegir. Y mejor aún. Si tienes tiempo para cubrir los 1.789 kilómetros que separan Madrid de Nürburgring podrás deleitarte con su programa 'Special', ideado en exclusiva para sacar el mejor tiempo en el Infierno Verde, donde esta maravilla gira en 7 minutos y 51 segundos, a solo cuatro segundos de un Ferrari 599 GTB Fiorano. ¡Como para que te siga un Golf R32!

SUS RIVALES



AUDI S3 SPORTBACK QUATTRO S TRONIC
Alma gemela del Golf R, aunque con una puesta a punto menos 'salvaje' al no ofrecer modo Drift. Amplio y bien acabado, corre mucho y es más caro. Lo hay Sedán.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 54.000 € |
| Potencia | 310 CV |
| Consumo | 8,1 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 4,8 s. |



HONDA CIVIC TYPE R 2.0 i-VTEC TURBO
El más potente de todos y con tracción delantera. Tiene una imagen más arriesgada y un talante mucho más radical en todo momento. Rápido pero menos efectivo.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 46.250 € |
| Potencia | 320 CV |
| Consumo | 8,5 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 5,8 s. |



MERCEDES-AMG A 35 4MATIC
El acceso a AMG es este 35, que presume de prestaciones y de dinámica. No es tan potente y deportivo como el Golf, además de bastante caro.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 58.114 € |
| Potencia | 306 CV |
| Consumo | 8,3 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 4,7 s. |



Revolucionario

Kia entra en una nueva era eléctrica con el EV6 que incorpora lo más avanzado de su tecnología. No solo luce un aspecto espectacular, sino que además ofrece mecánicas que van desde los 170 hasta los 585 CV de potencia en su versión GT. Y un sistema de recarga de vanguardia.

No serán muchos los que sean ajenos a lo que Kia lleva haciendo en los últimos tiempos. Y es que si se paran a pensar y a analizar los modelos que ha ido implementando en su gama la firma coreana, se darán cuenta de

que el salto de calidad, inversión y tecnología que ha dado la compañía, ha sido mayúsculo.

Precisamente es todo esto, todo este camino hacia el futuro que llevan allanándose desde hace ya muchos años,

lo que les ha llevado a dar en la tecla precisa en el momento preciso con este EV6; un modelo tan capaz, atractivo, potente, tecnológico, estudiado y digno de admirar, como necesario, sobre todo en los tiempos hacia los que

nos aventuramos con cada vez mayores prisas.

El Kia EV6 es un crossover que bien podría pasar por SUV, pues no tiene la silueta típica de estos modelos. El EV6 es diferente, como si mezclase dos conceptos: un



familiar y un SUV, derivando en ese look como de coche alto, pero a la vez con una silueta esbelta y más afilada.

En la zona frontal, Kia ha querido huir de la clásica parrilla, pues a diferencia de lo que hacen otros fabricantes por motivos de identidad, la firma coreana no ha querido dotar a su eléctrico de una parrilla clásica –que no precisa para refrigerar en tanta me-

didada un motor térmico que no posee–, y ha solucionado la parte delantera con una discreta moldura que recorre la distancia que une ambos faros. Siguiendo con su zona frontal, el EV6 se muestra agresivo y con intenciones dinámicas ya desde parado. Nos referimos a que el capó tiene una caída de lo más pronunciada, elemento que se acentúa con el diseño de los faros, que

se afila hacia el centro, completándose con la estrecha pieza mencionada anteriormente, que los une. La vista lateral del coche lo muestra estirado, fluido, con una alta línea de cintura y con unos tiradores para las puertas enrasados con la carrocería. También se aprecia cómo a partir de los asientos traseros, el techo cae de forma ligera, casi a modo de un SUV coupé,

otra moda que está ahora en auge pero que Kia tampoco ha querido abordar de lleno con el EV6. Pico un poco de aquí y un poco de allá; esa parece haber sido la filosofía.

Sin embargo, dicha caída en el techo no interfiere con el espacio interior, pues el EV6 cuenta con un espacioso y confortable habitáculo, además de con una zona de carga que presume de tener



▶▶ El EV6 no solo es interesante si miras sus datos, también lo es en cuanto al diseño que luce.



VERSIÓN GT ES LA VARIANTE MÁS DEPORTIVA DEL MODELO, CON NADA MENOS QUE 585 CABALLOS Y UN 0 A 100 EN 3,5 SEGUNDOS

AUTONOMÍA EL MÁXIMO DE KILÓMETROS QUE LE SACAREMOS AL EV6 ES DE 510, EN SU VERSIÓN AIR 229 CV RWD LONG RANGE

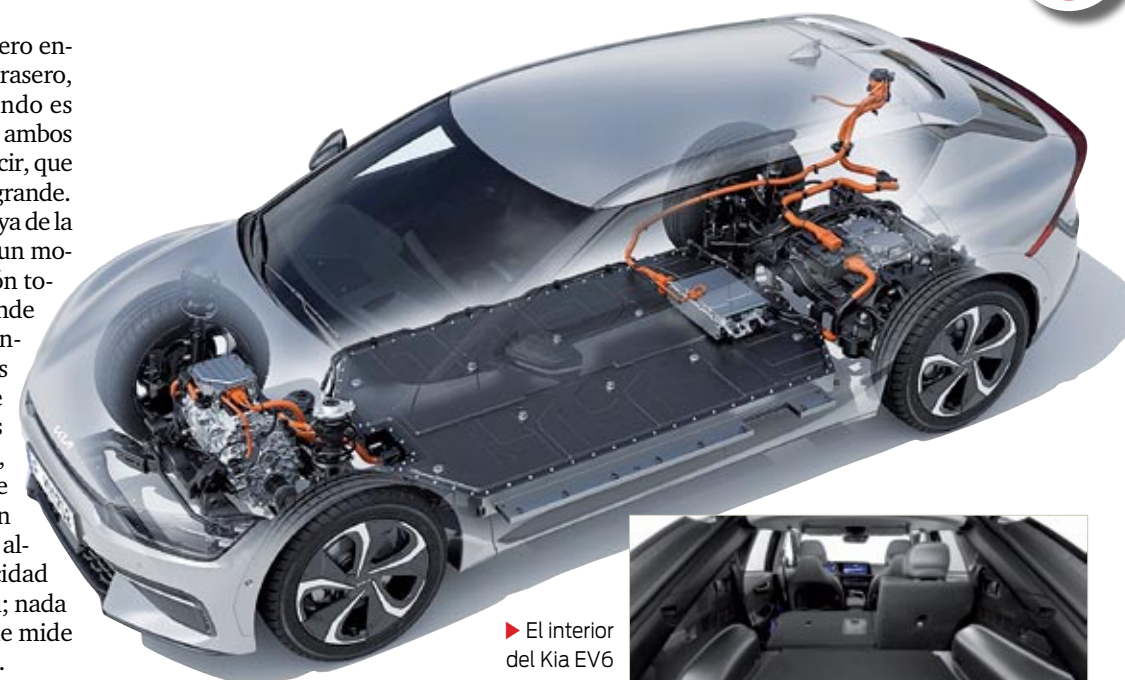


◀ Dependiendo de la mecánica que elijamos, podremos tener tracción trasera o tracción a las cuatro ruedas, así como una potencia mínima de 170 CV y una máxima que alcanza los 585 en el EV6 GT.

otro con 325. El primero envía la potencia al eje trasero, mientras que el segundo es tracción total, aunque ambos son Long Range, es decir, que tienen la batería más grande.

Pero la verdadera joya de la corona es el EV6 GT, un modelo que tiene tracción total, la batería más grande y la asombrosa potencia de 585 CV. Gracias a este buen puñado de caballos, junto con sus 740 Nm de par motor, el EV6 GT es capaz de acelerar de 0 a 100 en tan solo 3,5 segundos, alcanzando como velocidad máxima los 260 km/h; nada mal para un coche que mide 4.695 metros de largo.

En cuanto a la distancia que podremos recorrer con este EV6 eléctrico, todo dependerá, como no puede ser de otra manera, de la potencia de la que dispongamos, de la capacidad de la batería y, sobre todo, del modo en que conduzcamos, por que los eléctricos son realmente sensibles a la manera en la que lo llevemos, si llevamos o no el aire acondicionado, si vamos



▶ El interior del Kia EV6 es amplio y espacioso para una familia. Y su maletero parte de 520 litros.



cargados, el diseño de las llantas que montemos, el tipo de neumáticos, etc.

En el peor de los casos el EV6 nos llevará a recorrer 400 kilómetros. Por su parte, la versión que más kilómetros recorrerá es el Air de 229 CV Long Range: 510 kilómetros con una sola carga. El GT Line con 325 caballos y batería de 77 kWh –Long Range– se

conforma con 450 kilómetros. Y su sistema de recarga, con la mayor capacidad del mercado, nos permitirá invertir el mínimo tiempo posible en recargar el coche y continuar viaje.

El EV6 es el primero de los modelos de Kia en su nueva estrategia eléctrica. Un coche dispuesto a marcar la pauta en todos los aspectos y a llevar a la marca a una nueva dimensión.



520 litros en la zona trasera y otros 52 en el maletero delantero –20 en el caso de los que monten tracción total–, por lo que tenemos espacio de sobra para meter todos los bártulos de la familia.

En el apartado tecnológico no se ha dejado nada en

el tintero en este EV6. El cuadro de instrumentos está unido con la pantalla central bajo una misma superficie continua y curva, lo que hace que se perciba como una sola pantalla grande. Ambas pantallas disponen de 12,3 pulgadas, a lo que se une un Head up Dis-

▶ El cuadro de instrumentos digital y la pantalla central están unidas bajo una misma superficie curva, dando la sensación de ser una gran pantalla corrida que ocupa el salpicadero al completo.



FICHA TÉCNICA

| MOTOR ELÉCTRICO | EV6 AIR 58 | EV6 AIR/GT-LINE 77 | EV6 GT-LINE 77 | EV6 GT 77 |
|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Potencia máxima | 125kW (170 CV) | 168 kW (229 CV) | 239 kW (325 CV) | 430 kW (585 CV) |
| Par máximo | 350 Nm | 350 Nm | 605 Nm | 740 Nm |
| Tracción | Trasera | Trasera | Total | Total |
| Caja de cambios | Automática, 1 vel. | Automática, 1 vel. | Automática, 1 vel. | Automática, 1 vel. |
| Frenos del./tras. | Discos vent./Discos vent. | Discos vent./Discos vent. | Discos vent./Discos vent. | Discos vent./Discos vent. |
| Peso en vacío (kg) | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| La./An./Al. (mm) | 4.680/1.880/1.550 | 4.680/1.880/1.550 | 4.695/1.890/1.550 | 4.695/1.890/1.545 |
| Maletero (l) | 520/1.300 | 520/1.300 | 520/1.300 | 520/1.300 |
| Neumáticos | 235/55 R19 | 235/55 R19 | 255/45 R20 | 255/40 R21 |
| Tipo de batería | Iones de litio | Iones de litio | Iones de litio | Iones de litio |
| Capacidad de la batería | 58 kWh | 77,4 kWh | 77,4 kWh | 77,4 kWh |
| Peso de la batería (kg) | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| De 0 a 100 km/h (s) | 6,2 | n.d. | n.d. | 3,5 |
| Vel. máxima (km/h) | 185 | n.d. | n.d. | 260 |
| Consumo (kWh/100 km) | 16,6 | 16,9 | 17,9 | 21,9 |
| Emisiones CO2 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| Alcance máximo medio WLTP (km) | 400 | 510 | 450 | 400 |
| Precios con dto. (euros) | 34.700 | 38.600/43.300 | 44.518 | 59.218 |

play con realidad aumentada que proyecta en la luna delantera indicaciones activas de la navegación y otras informaciones.

Pero lo que más va a sorprender es el despliegue tecnológico en su gama de motores. Porque aunque estamos ante un eléctrico, en Kia saben que el dinamismo y las emociones son parte de su ADN. Por eso ha conformado una gama que ofrece alternativas para todos, desde los que buscan la máxima eficiencia y eficacia a los que están

pensando en prestaciones y deportividad.

Con una gama formada por tres acabados –Air, GT Line y GT– hay dos tipos de batería y cuatro niveles de potencia disponibles.

La versión más básica, que es el EV6 Air RWD cuenta con 170 CV de potencia y una batería de 58 kWh. El segundo en cuestión es el Air RWD Long Range, este con 229 caballos y con la batería más grande; de 77,4 kWh.

Tras los Air vienen los GT Line: uno con 229 caballos y

CARGA ULTRARRÁPIDA DE 800 V: DEL 10% AL 80% EN 18 MINUTOS

Uno de los principales inconvenientes de poseer un eléctrico suele recaer sobre el hecho de que con un coche de combustión, una vez estás agotando tu autonomía de movimiento, paras en una de las miles de gasolineras que encontramos por todo el país y, en cuestión de cinco minutos tenemos resuelto el problema.

Sin embargo, con la llegada de los eléctricos, los hábitos de conducción cambian, con el tema del 'repostaje', pues en lugar de los cinco minutos antes mencionados, se incrementa de manera importante. Por eso en Kia cuentan con el más avanzado sistema de

recarga, un sistema ultrarrápido que permite cargar su batería de 77,4 kWh con una tensión de 800 o 400 V sin adaptadores, lo que se traduce en pasar del 10% al 80% en 18 minutos, o tener 100 kilómetros extra en tan solo 4 minutos y medio –para el modelo con tracción delantera y

batería de 77,4 kWh– Y además, para acabar con las dudas y dar el mejor servicio a sus clientes, Kia, que forma parte de Ioniq, la red de recarga rápida europea, ofrece un año de recarga gratis y dos de suscripción sin cargo a los compradores del EV6. También dos años de suscripción a Kia Charge... Y ya trabaja en su propia red de recarga rápida por toda España distribuida por sus concesionarios.





El futuro es ahora

La firma de Ingolstadt nos adelanta cómo serán sus futuros vehículos con este sublime prototipo, una escultura rodante que encierra una tecnología de otra era y que redefine la manera de viajar en un descapotable de lujo. Y no solo por ser totalmente eléctrico.

Julián Gamacho | jgamacho@motor16.com

Corría la década de los años '30 cuando Horch, una de las marcas originales que dio lugar al nacimiento de Audi, lanzó el 853 roadster, una obra de arte que 70 años después –en 2009 concretamente– se erigió como el vehículo más bello en el Concurso de Elegancia de Pebble Beach. Aquel icónico vehículo ha inspirado al centro de diseño que la casa alemana tiene en Malibú, de donde ha salido este Audi Skysphere Concept, que está llamado a redefinir la manera de viajar.

Más allá de un largo capó y de unas proporciones propias de una berlina de representación, este prototipo es lo único que comparte con aquel mítico icono del automovilismo de la época del 'Art Decó', porque sus líneas marcan el camino que van a seguir los futuros modelos de producción de la casa de Ingolstadt, totalmente electrificados, por lo que su parrilla Singleframe adquiere una nueva filosofía gracias a la tecnología LED, presen-

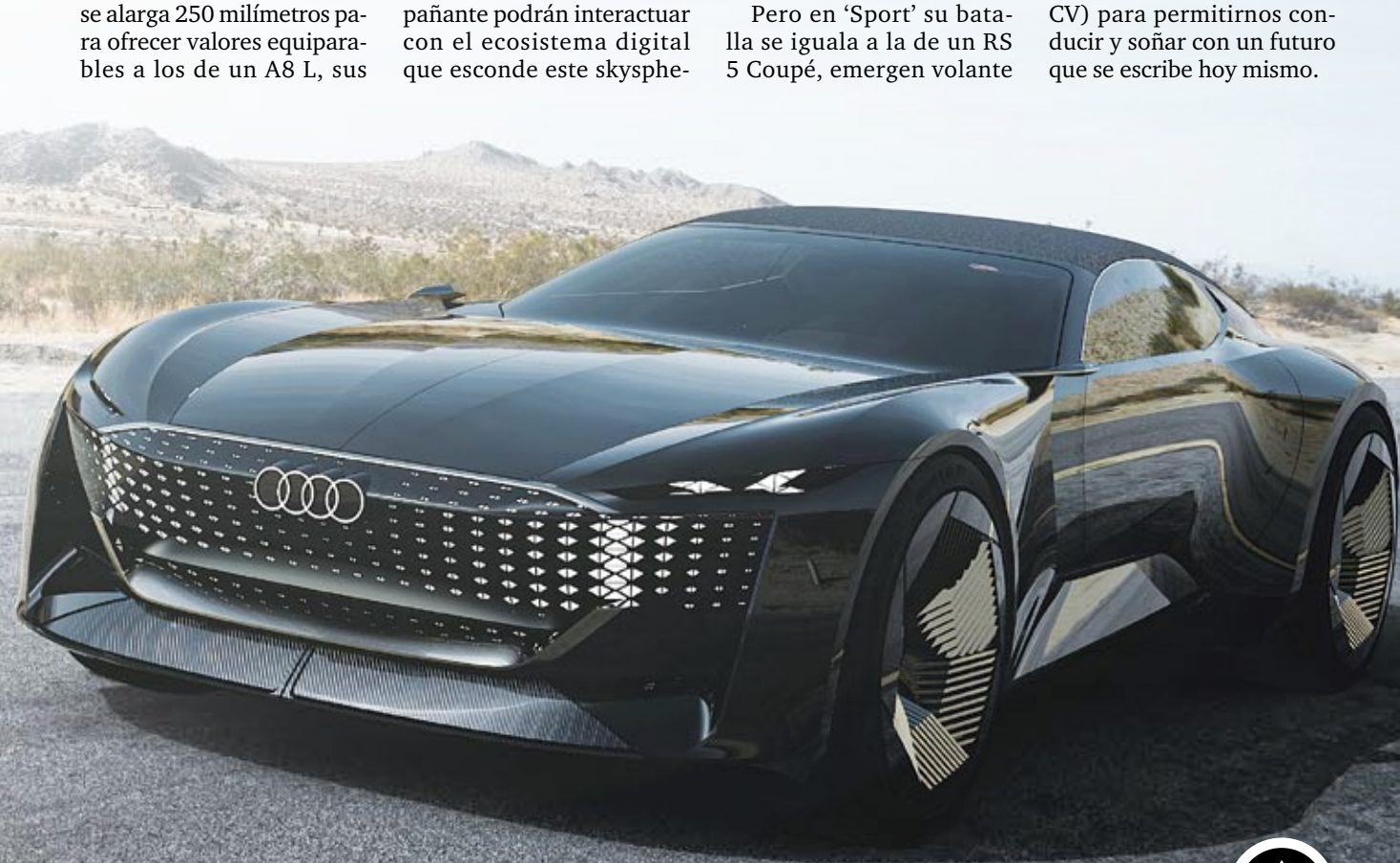
te en las cuatro esquinas de este Skysphere Concept, que ha sido esculpido en el túnel del viento y cuya zaga luce una mezcla entre un speedster y un shooting brake gracias a una cubierta translúcida que esconde dos bolsas de viaje especialmente concebidas para él.

Ese avanzado sistema de iluminación LED digital no solo promete convertir la noche en día, ni interactuar con el resto de usuarios de la vía, ni tampoco atraernos con una embaucadora secuencia al abrir o cerrar el vehículo. Esas luces incluso nos advierten de la metamorfosis que puede experimentar este sofisticado prototipo.

► Bajo la cubierta translúcida trasera se ocultan dos bolsas creadas a la medida de este Skysphere Concept.

Los ingenieros de Audi se han quebrado la cabeza para desarrollar un vehículo cuya longitud puede variar entre 4,94 y 5,19 metros –también mide 2,0 metros de ancho y

1,23 metros de alto–. Y no precisamente para poderlo aparcar en sitios más reducidos. Esa capacidad de transformación le permite variar su experiencia de conducción, pasando de las sensaciones que transmite un e-roadster



► Una pantalla de 1.415 x 180 milímetros preside un interior en el que volante y pedales aparecen y desaparecen en función de su modo de conducción. Aquí contrastan materiales sostenibles o madera de eucalipto con la última tecnología y un avanzado sistema de sonido.

en modo 'Sport' a un GT en su programa 'Gran Turismo', que además ofrece un sistema de conducción autónoma de Nivel 4. Al seleccionarlo la distancia entre ejes se alarga 250 milímetros para ofrecer valores equiparables a los de un A8 L, sus

asientos vestidos en microfibra se retrasan, sus pedales y volante se ocultan... Y así comienza un viaje sensorial nunca antes experimentado, y donde conductor y acompañante podrán interactuar con el ecosistema digital que esconde este Skysphe-

re concept, además de disfrutar sin preocupaciones de un placentero viaje al aire libre. No en vano, su suspensión neumática ayudará para evadirnos.

Pero en 'Sport' su batalla se iguala a la de un RS 5 Coupé, emergen volante

y pedales, sus suspensiones se tornan firmes, así como la dirección en el eje trasero más directa, mientras que su motor trasero proporciona unos brutales 465 kW (632 CV) para permitirnos conducir y soñar con un futuro que se escribe hoy mismo.



El Grupo acelera la electrificación Stellantis anuncia resultados récord en el primer semestre del año

Stellantis, el gigante surgido de la unión FCA-PSA, ha cerrado el primer semestre del año con unos resultados muy positivos gracias a un aumento de los ingresos que llegan a 75.300 millones de euros con beneficios netos de 5.936 millones. La fusión que ha convertido a la compañía en el cuarto mayor fabricante de automóviles del mundo, ha generado sinergias de 1.300 millones de euros.

Estas cifras responden al buen comportamiento de marcas como Ram, con récord de ventas a nivel mundial y Jeep, con el Wrangler 4xe como el pug-in más vendido en EE UU en el segundo trimestre 2021. En Europa, Stellantis ha incrementado su cuota de mercado

hasta el 23,1 %, con un liderazgo en comerciales ligeros (34,4%). Peugeot es número 2 de ventas y modelos como el Opel Corsa están en cabeza de las preferencias de su segmento en Alemania y Gran Bretaña. Fiat lidera el mercado en Italia y el 500e es el urbano eléctrico nº 1 en 10 países. Además, Maserati ha regresado a la rentabilidad con un beneficio operativo de 29 millones.

«Quiero dar las gracias muy afectuosamente a todos los empleados de Stellantis por su concentración en la excelencia operativa y la ejecución de sinergias que han llevado al grupo a obtener resultados financieros muy sólidos.

Además de asegurar estos elevados resultados operativos, la empresa ha progresado notablemente en otros ámbitos estratégicos vinculados a la aceleración de la electrificación y al software», ha dicho Carlos Tavares, CEO de Stellantis.

Entre los objetivos a corto plazo está acelerar la electrificación de la gama con el lanzamiento de once eléctricos puros y diez híbridos enchufables en los próximos 24 meses. Además, electrificará todos sus comerciales ligeros en Europa y construirá una tercera gigafactoría de baterías en Termoli (Italia) y transformará la planta de Ellesmere Port (Reino Unido) en la primera que

producirá solo eléctricos a partir de finales de 2022.



RESULTADOS PRIMER SEMESTRE 2020 DS se afianza en el mercado premium

DS sigue con su progresión en el mercado premium, construyendo poco a poco una imagen y una gama con la que hacerse un hueco entre este exigente grupo. Y la estrategia de crecimiento va dando resultados, porque pese a lo convulso del mercado en estos dos últimos años, la marca francesa continúa conquistando hitos.

Así se ha puesto de manifiesto en un encuentro con Borja Sekulits, director general de DS en España, que ha repasado la trayectoria de la firma en los primeros seis meses del año. Un periodo en el que DS ha escalado hasta el séptimo puesto del ranking entre las marcas premium –mejorando el octavo lugar de 2020– con una cuota del 2,35 por ciento del mercado premium. Y cumpliendo además otras metas, como ser la marca premium con un mayor mix de eléctricos en sus ventas o la marca que consigue la menor cifra de emisiones en España –salvo evidentemente los constructores que solo fabrican eléctricos–, con 107,48 g/km de CO₂ de media.

Opinión

Teófilo de Luis Rodríguez. Presidente de la Alianza por la Seguridad Vial.

Hay tiempo

Por mi experiencia personal he podido comprobar el fuerte compromiso con la Seguridad Vial de las distintas fuerzas políticas con representación en el Congreso de los Diputados. En los distintos debates que tuve ocasión de dirigir como presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, así llamada entonces, comprobé que la sociedad civil había conseguido trasladar al poder legislativo el alto interés general del asunto y estos, los diputados y sus grupos, eran capaces de llegar a espacios compartidos en beneficio de una disminución del riesgo consecuencia de la circulación.

El pasado 17 de marzo tuvo entrada en el Congreso una modificación por ley del texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, cuyo plazo para enmendar por los distintos Grupos Parlamentarios concluyó el 9 de junio, quedando constituida su ponencia y pendiente de culminar el trámite legislativo en Cámara en el mes de septiembre.

Analizadas las posiciones marcadas por las distintas enmiendas se advierte una oposición desde varios grupos a suprimir la permisividad para adelantamiento, cierta sintonía en una regulación de movilidad automática o conectada y movilidad personal, rigor en la obligatoriedad de las Inspecciones Técnicas de vehículos y diversas aportaciones en casos coincidentes, respecto al

tráfico profesional. La posición reflejada en las enmiendas del Grupo Socialista y el Grupo de Podemos, presentadas conjuntamente, de forma sorprendente no entran en algunas de estas aportaciones de origen diverso, pero coincidentes en la materia y que están pendiente de defensa en la Comisión de Interior del Congreso.

Si fuera otro asunto, esta posición del núcleo central del actual Gobierno de coalición, hubiera significado una frustración respecto a el futuro de enmiendas coincidentes en cierta medida que se han presentado por diversos grupos. Conociendo el sentir de la Cámara en relación a la Seguridad vial, sabiendo la solvencia de los sectores y asociaciones, y tras años de relación conociendo el compromiso de los responsables del Gobierno, la ley en trámite puede mejorarse en el trámite en Comisión.

EN BUSCA DE » posiciones compartidas

Esto quiere decir que tanto los actores de la sociedad civil como los grupos parlamentarios harán un esfuerzo por lograr posiciones compartidas que puedan mejorar nuestra Seguridad Vial. No es un ejercicio nuevo en el ámbito político cuando se busca el interés general de la ciudadanía y en un campo como el que nos ocupa, en donde no

hay diferencias ideológicas, llegar a acuerdos en solo cuestión de voluntad y trabajo que estoy seguro no faltará.

Si en efecto, por señalar algún ámbito concreto, en relación al transporte profesional están en debate varias propuestas que mejoraran, la seguridad, la idoneidad de los conductores profesionales e impedirán el arranque de vehículos en ciertas circunstancias, parece lógico que, en el trabajo legislativo se consiguiera textos comunes con amplio apoyo. El mismo análisis es válido para la adopción de medidas que sean eficaces contra el absentismo en la inspección técnica, como en el refuerzo de la seguridad por los usuarios de vehículos de movilidad personal.

Hay en cambio un asunto, solo recogido por un grupo parlamentario, los módulos de sensibilización de futuros conductores, obligatorio entre formación teórica y práctica cuyo reconocimiento debería quedar recogido en la ley en trámite, por su importancia pudiera necesitar un esfuerzo adicional de todas las partes.

Hay tiempo para forjar alianzas, estoy seguro hay voluntad de construir y es por ello que contando con la responsabilidad de todos se hará un buen ejercicio de la responsabilidad política y se demostrará una vez más la vitalidad de la sociedad en Seguridad Vial.



Neckmarine

PERFECT TIMING



COCKPIT

WR 100 M.

SOLID S/S

NKM4514M05M

P.V.P 129€

SWISSNECK SL. 914476227. www.neckmarine.com

JAGUAR



+ en www.ford.es

UN COCHE DE PELÍCULA

La novena entrega de la saga 'Fast & Furious' ha llegado a los cines con el Jaguar XE SV Project 8 como protagonista. El filme protagonizado por Vin Diesel cuenta con este modelo excepcional en su elenco automovilístico, un coche del que solo se han fabricado 300 unidades, todas ellas de forma artesanal. Este modelo cuenta con numerosos récords de velocidad y es el primero de la marca homologado para carretera en contar con el V8 de 5,0 litros, 600 CV y 700 Nm de par.

FORD DOCE AÑOS EN STARLITE Ford cumple doce años de colaboración con la Gala Starlite, que se celebra en Marbella cada año a favor de la ONG Lágrimas y Favores y cuenta con Antonio Banderas como padrino. El actor acudió a la gala



a bordo del Ford Mustag Mach-E, el SUV 100% eléctrico de la marca, con 600 kilómetros de autonomía, en cuya carrocería —como es tradicional—, estampó su firma.



TESTA ROSSA J



El motor se alimenta con tres baterías, que proporcionan una autonomía de 90 km.



Esta réplica reproduce el 250 Testa Rossa de 1957.

EL ÚLTIMO JUGUETE DE FERRARI

Ferrari rinde homenaje al 250 Testa Rossa de 1957, uno de sus modelos más emblemáticos, con este Testa Rossa J, una réplica a escala 75% del original, de la que solo se ensamblarán 299 unidades (93.000 €). Un capricho destinado a los entusiastas de la firma del cavallino, propulsado por electricidad y pensado para ser conducido por una persona mayor de 14 años, aunque no está homologado para carretera.

El Testa Rossa J mide 3,1 x 1,1 x 0,7 metros y reproduce

de forma minuciosa el único Ferrari que ha ganado las 24 Horas de Le Mans cuatro veces.

Para conseguir tal nivel de meticulosidad, se escanearon los dibujos originales en papel, logrando que el modelo tenga la misma geometría de dirección y suspensión que el original. Su carrocería (se pueden elegir hasta 53 colores) está construida con aluminio batido a mano, el mismo proceso que se empleó en los modelos históricos, y en el interior encontramos

detalles como un volante fabricado por Nardi, la empresa que suministró el modelo de 1957, que cuenta con el sistema de liberación rápida más pequeño de Ferrari para facilitar la entrada del conductor.

Los diales clásicos se han remasterizado, pero conservan el diseño. Los medidores de aceite y agua ahora monitorizan la temperatura de batería y motor, el medidor de combustible es el de la batería y el tacómetro se ha convertido en un velocímetro.

TOYOTA NUEVA FLOTA PARALÍMPICA

La familia paralímpica española cuenta con una nueva flota de vehículos cedida por Toyota, que colabora con el Comité Paralímpico Español (CPE) desde el año 2017. En total, la marca ha dotado a las distintas

federaciones (Bádminton, Ciclismo, Deportes para Ciegos, Deportes de Personas con Discapacidad Física, etc...) de 29 coches electrificados, entre ellos modelos como el RAV4, Corolla, Prius+, Yaris, Land Cruiser y Proace Verso.



SEGURIDAD VIAL

Casa Seat, el espacio de la marca en Barcelona, albergará en septiembre un simulador de vuelco, para experimentar la situación de volcar con un vehículo de forma segura y didáctica.

VISITA VIRTUAL AL MUSEO DE OPEL ENCUENTRO CON LOS CLÁSICOS

Opel Kapitän, Rekord, Diplomat, Kadett, Astra, Ascona, Calibra, GT... La marca del rayo conserva en Rüsselsheim (Alemania) los modelos más emblemáticos de su historia. Una colección que ahora podemos disfrutar de forma virtual en un recorrido de 360 grados, que permite conocer más de 600 coches y otros 300 objetos fabricados desde máquinas de coser hasta motores de avión. La visita se estructura en

cuatro áreas: 'Propulsores alternativos', 'Rallies', 'Los felices años 20' y 'Movilidad para millones'. En la primera parte se muestran coches como el RAK 2 (1928), propulsado por cohetes de combustible; la segunda alberga la historia deportiva de la marca y la tercera los distintos modelos diseñados para batir récords mundiales. La visita se cierra con los emblemáticos Kadett y Astra, cuya nueva generación será eléctrica.



Más de 600 modelos de Opel se pueden disfrutar virtualmente.

NISSAN DESVELA UN CONCEPT VERANIEGO

JUKE SUNSET BUGGY: ¿VAMOS A PLAYA?

Nissan propone para este verano un divertido concept basado en el Juke. El Fuji Sunset Buggy reúne todos los gadgets para disfrutar del sol y la playa.

Nissan continúa la saga de sus concepts basados en el Juke (Juke-R, Juke Oruga y Juke Ministry of Sound) con este Fuji Sunset Buggy, un original modelo, cuyo nombre rinde homenaje al color exterior de la gama Juke, que evoca los tonos de la puesta de sol. Este buggy está construido al estilo de los coches de dunas de los

años 70, pero cuenta con todas las tecnologías que más valoran los jóvenes del siglo XXI, como conectividad con Apple Carplay y Android auto, wifi, servicios conectados, los asistentes de voz Alexa y Google, el sonido Personal Audio de Bose o los asistentes de conducción Nissan ProPilot.



El modelo cuenta con un gran equipamiento tecnológico y de asistencia a la conducción.



El Fuji Sunset Buggy es un concept que toma como base el Nissan Juke.



ÁNGEL MARCO LIDERA EL EQUIPO WARWICK RACING APOYO DE BORIS JOHNSON A UN FÓRMULA STUDENT DISEÑADO POR UN ESPAÑOL

Durante una gira oficial por Gran Bretaña pensada para dinamizar el desarrollo del coche eléctrico, el primer ministro británico, Boris Johnson, ha apoyado el proyecto de monoplaza

delo ha sido creado por un equipo liderado por el ingeniero español Ángel Marco, de 23 años, y ha competido junto a otros 100 vehículos de universidades de todo el mundo en la final de Fórmula

la Student de Silverstone. Ángel Marco ha heredado de su familia la pasión por el automóvil. Acaba de titularse en la Universidad de Warwick y ha fichado por Illmor Engineering, firma especializada en el desarrollo de mecánicas, fundada por el suizo Mario Illien y el británico Paul Morgan.



LEXUS REGRESO AL FESTIVAL DE VENECIA

La 78 edición del Festival de Cine de Venecia (del 11 de septiembre) contará de nuevo con Lexus como coche oficial. La marca presentará el nuevo NX durante el evento y cederá a la organización una flota compuesta por 35 vehículos para el traslado de actores y personalidades, en la que estarán los todocamino

NX, UX y RX, la berlina ES, el coupé LC y el UX 300e, el modelo 100% eléctrico de la marca.





LOS PILOTOS, FRENTE A SU NUEVO COCHE. COINCIDEN EN QUE SE BUSCAN CARRERAS MÁS EXCITANTES, Y ESPERAN QUE SE CONSIGA



La gran revolución que transformará la Fórmula 1

En 2022 entrará en vigor un nuevo reglamento que transformará radicalmente a los actuales monoplazas de Fórmula 1. El proceso de investigación y desarrollo ha durado cinco años con el objetivo último de mejorar la lucha en la pista y el espectáculo. La maqueta de la FIA mostrada en Silverstone abre el camino, pero cada equipo ofrecerá su propia interpretación de la nueva generación de monoplazas.

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

«Diría que es el cambio reglamentario más grande desde los coches con efecto suelo

que fueron prohibidos a final de 1982. Es realmente una revolución. Lo único que se mantiene igual es la unidad de potencia. El resto es totalmente diferente». Nadie como

Adrian Newey, uno de los mejores ingenieros de la Fórmula 1, para resumir el alcance de las novedades técnicas para 2022. Porque llega una nueva generación de monoplazas

zas nunca vista antes, aunque también recupere la filosofía de aquellos tiempos.

El director técnico de Red Bull y responsable de algunas de las mayores innovaciones en la Fórmula 1 se retrotraía a los famosos 'wing car' aparecidos en los años 70 y que marcaron un hito técnico en este deporte. Lotus y el genial Colin Chapman introdujeron con el Lotus 78 y luego el mítico 79 el 'efecto venturi' o 'efecto suelo' al que aludía Newey. El interior de los pontones laterales tenía forma de ala invertida proporcionando así el efecto contrario al que permite el despegue de los aviones, con una adherencia brutal para lo conocido hasta ese momento. Las velocidades de paso por curva se dispararon, pero también los accidentes. Hasta que en 1982 se estableció que el suelo de los monoplazas sería plano, abriendo desde entonces otras vías de evolución aerodinámica que han llegado hasta nuestros días. Ahora, la Fórmula 1 recupera a partir de 2022 parte de aquella filosofía.

Las tendencias aerodiná-

micas de estas dos últimas décadas han alcanzado niveles extraordinarios de sofisticación e ingenio. El propio Newey, por ejemplo, desarrolló el concepto de 'rake' elevado de los actuales monoplazas, que pretendía emular

el concepto 'wing car', cuyas faldas laterales selladoras entraban en contacto con el suelo los flujos de aire que pasaban a través de los pontones y exprimían el efecto ventosa. Newey fue pionero en simular dichas faldillas creando flujos

de aire y no elementos físicos en contacto con el suelo. Ahora, tanto el británico como todos sus colegas podrán reeditar el concepto 'wing car', cuya filosofía inspira uno de los ejes aerodinámicos de los futuros monoplazas de Fórmula 1.

Porque las tendencias aerodinámicas actuales contaban con un importante hándicap: la dificultad para que los monoplazas puedan rodar cerca unos de otros debido a las turbulencias creadas por sus sofisticados y alambicados diseños. El famoso 'aire

▲ Pat Symonds, arriba, es el director técnico de la FIA para la F1. Adrian Newey, abajo, el director técnico de Red Bull.

sucio', que resta un importante coeficiente de eficacia al perseguidor, y que tantos problemas crea para los adelantamientos y el espectáculo en pista. El objetivo global de la FIA perseguía diseñar una





▶▶ El cambio en el diseño de los monoplazas para la temporada 2022 será radical, no solo en lo que se ve; sino sobre todo en la filosofía. En cierto modo representa una vuelta a los orígenes en la que se ha tomado en cuenta, por ejemplo, el legendario Lotus 79, abajo.

▶▶ Además de los cambios en configuración y aerodinámica, la FIA ha aprovechado para mejorar la seguridad. El nuevo morro absorberá un 50 por ciento más de energía en caso de impacto, y los laterales del monoplaza pueden soportar el doble de energía en impacto lateral.



nueva generación de monoplazas menos susceptibles de crear y sufrir turbulencias y, por tanto, facilitar la capacidad para adelantar mejorando el espectáculo en pista, el objetivo último de todo el proceso. «Se pierde mucha carga, y tiene efecto luego en los frenos», explicaba el francés Pierre Gasly para describir el problema de los actuales monoplaza, «también afecta a tu aerodinámica, aumenta el deslizamiento de los neumáticos, que no ofrecen respuesta a ello por el momento. Y básicamente, en el espacio de tres curvas pierdes seis o siete décimas y no puedes presionar a quien llevas delante ni te puedes acercar para intentar nada. Es un gran problema y no tiene una solución fácil porque vamos a mucha velocidad. Afrontar este escenario fue uno de los primeros objetivos de Liberty al adquirir la Fórmula 1 y que la FIA asumió con decisión. El resultado inicial de casi cinco años de trabajo estaba inicialmente previsto fue retrasada por la pandemia. Finalmente, antes del pasado GP de Gran Bretaña se hizo público en Silverstone el prototipo que plasma el nuevo reglamento.

«Empezamos el viaje en 2017, y hemos pasado más tiempo trabajando en este coche que en cualquier otro proyecto relacionado con la Fórmula 1», explicaba en la presentación del prototipo el responsable técnico para la F1 de la FIA, Pat Symonds, con una amplísima experiencia en diferentes equipos a lo largo de tres décadas ¿Y cómo desarrolló su trabajo la comisión? «En un equipo, la aerodinámica se desarrolla de tres formas: usando fluidos computacionales, un túnel de viento y usando el coche en la pista. Nosotros no teníamos acceso a esto último, así que lo hicimos con nuestro sistema de fluidos computacionales apoyado por el trabajo en el túnel de viento». De momento, la maqueta de la FIA es el primer boceto a escala real. A partir de enero veremos cuál es la respuesta de los equipos.

La primera fase de este proceso se centró investigar científicamente los puntos débiles de los actuales monoplazas, su funcionamiento y efectos aerodinámicos, como describía Pierre Gasly. Después, se trataba de desarrollar un nuevo reglamento cuyas di-

rectrices técnicas permitieran corregir los efectos no deseados de las generaciones anteriores, mientras que a la vez reduce la factura económica ante el nuevo contexto de límite presupuestario que ha entrado en vigor en 2021

Para conseguir su objetivo los responsables de la FIA, en colaboración con los equipos, llevaron a cabo un largo proceso de simulaciones con los sistemas de fluidos computacionales de la propia federación, «mucho más sofisticado que el utilizado en los equipos, y gracias a nuestros socios de Amazon AWS nos ha permitido llevar a cabo simulaciones que nos han ahorrado un 70 por ciento del tiempo que nos costaba inicialmente», explicaba Symonds. «Para hacerse una idea de sus dimensiones, nuestro proyecto utiliza 1.150 núcleos, y tenemos 550 millones de puntos de información

en cada modelo. Hemos llevado a cabo 7.500 simulaciones y un total de 16 millones y medio de horas de computación». Por poner en contexto más comprensible estas dimensiones de computación, según Symonds es como si en un potente ordenador personal de cuatro núcleos hubiera comenzado a trabajar hace 471 años para llegar al resultado actual. ¿Datos producidos? «El equivalente a un tercio de los 10.000 millones de imágenes depositadas en Facebook en estos momentos».

El resultado es un monoplaza que mantiene el 86 por ciento de la carga aerodinámica en comparación a los actuales, que solo retienen el 55 por ciento, lo que supone que el perseguidor 'flota' y desliza sobre el asfalto ¿Y qué rasgos distinguirán a los nuevos monoplazas? Para empezar, vuelve el famoso 'efecto sueste' antes mencionado. Dos largos canales laterales aseguran gran parte de la carga aerodinámica, generada en un alto porcentaje por la parte inferior y central del monoplaza, y no tanto a través los alerones frontales y trasero, los elementos externos de



▶▶ Carlos Sainz mira los detalles del monoplaza que muestra cómo serán los coches a partir de la próxima temporada.

los pontones actuales, y el difusor trasero. En este esquema juega un papel crucial un diseño más simplificado del alerón delantero, con solo cuatro elementos incorporados directamente al morro, y menos sensible aerodinámicamente que los actuales. El trasero también juega un papel fundamental con su nuevo y simplificado diseño en la creación de una estela de aire más amplia, abierta y elevada, un 'túnel' más amplio dentro del cual el monoplaza perseguidor mantiene gran parte de su carga.

También se eliminan los complejos ele-

mentos aerodinámicos en los pontones laterales que erizan a los actuales monoplazas, los 'bargeboards', así como los deflectores para sortear los flujos de aire hacia las ruedas, los sistemas en rueda y ejes y de refrigeración de frenos para generar carga. Otro importante cambio estético y dinámico es el paso de la llanta de 13 a 18 pulgadas, buscando un neumático menos sensible a la temperatura y con mayor

capacidad de ataque para el piloto, con un sensor estándar en todos los monoplazas para controlar las presiones. También se han simplificado los sistemas de suspensión, además de prohibir los sistemas hidráulicos.

Pero la FIA ha aprovechado para introducir otras mejoras. Por ejemplo, el nuevo morro absorberá un 50 por ciento más de energía en caso de impacto, y los laterales del monoplaza pueden soportar el doble de energía en impacto lateral frente a los actuales monoplazas. En materia de seguridad también se han reconfigurado los depósitos de combustible y se ha prestado atención para reducir la cantidad de restos desperdigados pista en caso de accidente. Con el objetivo de reducir costes también se han dividido los componentes del monoplaza en cinco grupos, desde aquellos en las que el equipo debe disponer de la propiedad intelectual a los proporcionados por suminis-

tradores externos, pasando por elementos que se pueden compartir entre los equipos.

Como es lógico las reacciones de los pilotos fueron muy positivas, aunque todavía no hayan rodado con ellos. El monegasco Charles Leclerc expresaba el sentir general de la situación actual, y de las esperanzas para el futuro. «Es muy difícil explicar qué pasa cuando ruedas detrás de otro coche con estos monoplazas actuales, pero es muy, muy difícil seguirse unos a otros. Perdemos mucho tiempo, y hace imposible adelantar. Así que ojalá estos monoplazas sean mejores al respecto, y que rindan como se espera. Básicamente, es lo que todos queremos: carreras más excitantes. Este es el principal objetivo de este coche, y esperemos que se haya conseguido». Por su experiencia en el simulador de Ferrari Leclerc ya avisa que son muy diferentes de pilotar. Como apuntaba Adrian Newey, ojalá los futuros Fórmula 1 supongan esa gran revolución que todo el mundo desea.



MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS VENTAS SIGUEN A LA BAJA TRAS UN JULIO LLENO DE DUDAS

El retraso en la subida del impuesto de matriculación no ha logrado frenar la caída del mercado del automóvil en nuestro país. Con 83.900 unidades comercializadas el pasado julio, las ventas bajaron un 29% respecto al mismo mes del año anterior. Pese a todo, las principales asociaciones –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)– explican que se están comparando datos con julio de 2020, un mes «especialmente bueno», ya que fue el primero de apertura total tras el confinamiento de la pandemia «y se benefició de la demanda embalsada de los meses anteriores».

A estas alturas del año, se han registrado 540.732 matriculaciones, lo que supone un 18,1% más que en 2020, pero como el pasado año los concesionarios estuvieron cerrados varios meses, si se comparan las cifras con los siete primeros meses de 2019, las ventas caen un 33%. La demanda de los particulares es la que sigue experimentando

una mayor caída. En julio este segmento matriculó 35.653 unidades (-42,4%). Si crecieron las compras por parte de las empresas de alquiler un 15,3%.

Seat y el SUV Arona siguen liderando el mercado anual, aunque el Dacia Sandero fue el modelo más vendido en julio. La marca española continúa con tres de sus modelos (Arona, León e Ibiza) entre los cuatro primeros puestos de los más demandados a lo largo del año, aunque en el segundo lugar de la lista se ha colado el Hyundai Tucson.

Los SUV de tamaño medio siguen siendo los más demandados en lo que va de año, con 142.638 unidades y un 26,4% de cuota de mercado. En el apartado de combustibles, se confirma la tendencia a la baja de la compra de coches diésel, que suponen el 20,6% del total, mientras que los de gasolina son el 48% y los del resto de tecnologías (eléctricos, híbridos, de gas, etc) suponen el 31,3% de las adquisiciones.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

| Julio | Enero-Julio |
|----------------------|------------------------|
| SEAT 8.066 | SEAT 50.056 |
| VW 6.859 | VW 43.188 |
| KIA 6.456 | PEUGEOT 42.346 |
| TOYOTA 6.386 | TOYOTA 39.925 |
| HYUNDAI 5.523 | KIA 33.221 |
| PEUGEOT 5.479 | RENAULT 31.614 |
| CITROËN 4.703 | HYUNDAI 30.965 |
| OPEL 4.416 | CITROËN 30.728 |
| DACIA 3.910 | AUDI 23.261 |
| RENAULT 3.857 | MERCEDES 21.993 |

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

| Julio | Enero-Julio |
|----------------------|-----------------------|
| SANDERO 2.623 | ARONA 15.046 |
| LEÓN 2.527 | TUCSON 11.730 |
| ARONA 2.360 | LEÓN 11.665 |
| TUCSON 2.288 | IBIZA 11.132 |
| T-CROSS 2.030 | C3 11.002 |
| CORSA 1.945 | 2008 10.967 |
| 3008 1.910 | SANDERO 10.803 |
| T-ROC 1.817 | 3008 10.781 |
| C4 1.660 | 500 10.548 |
| COROLLA 1.605 | T-CROSS 10.345 |

INVICTA ELECTRIC

Dartz Freze Nikrob: el eléctrico más barato llegará a final de año

A finales de este año llegará al mercado el nuevo Dartz Freze Nikrob, un eléctrico que se podrá comprar desde 8.995 euros (incluida financiación y Plan Moves III con achatarramiento), lo que lo

convertirá en el más barato del mercado. Esta marca –que surgió de la unión de la compañía letona Dartz y la rusa Freze– se distribuirá en España gracias a Invicta Electric, que ya cuenta con otros modelos muy económicos como el D2S. El Dartz Freze Nikrob deriva del modelo chino Wuling Hong Guang MINI EV y tiene capacidad para cuatro pasajeros. Equipa un motor eléctrico de 20 kW y una batería de iones de litio con una capacidad de 17 kWh, con lo que puede recorrer hasta 230 km con una sola carga.



TOYOTA

Yaris Electric Hybrid ECOvan: pensado para profesionales

Toyota ha lanzado al mercado una versión comercial del Yaris Electric Hybrid, ECOvan, destinada al uso comercial. El precio de la transformación de este modelo son 1.300 € + IVA, con lo que se convierte en un NI Furgón. Para ello, se han retirado los asientos posteriores y se ha instalado un separador entre los asientos delanteros y la zona de carga, que cuenta con suelo de madera recubierto con una alfombrilla de goma para no dañarse. Su volumen de carga alcanza los 720 litros y pue-

de transportar un peso total de hasta 430 kilos. También se pueden vinilar o laminar sus cristales traseros para personalizarlos con la imagen corporativa correspondiente.



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

PEUGEOT

308 SW: el familiar aumenta la gama

El nuevo Peugeot 308 acaba de llegar al mercado hace un mes y ahora añade a su gama la carrocería familiar SW, que presenta respecto a la anterior generación un perfil más bajo (1,44 m), una mayor distancia entre ejes (2,73 m) y una mayor longitud (4,64m), pero conserva los anchos de vía.

Se diferencia de la berlina en elementos como la traseña, que cuenta con el diseño de los pilotos full LED, pero sin la franja negra que los une. En el interior, la segunda fila de asien-

tos dispone de un respaldo que se puede dividir en 3 secciones (40/20/40) y mandos incorporados en el maletero. Además, cuenta con un portón motorizado y ofrece 608 litros de capacidad de maletero, que pueden llegar hasta 1.634 litros con los asientos traseros abatidos.

En el apartado tecnológico, cuenta con Peugeot i-Cockpit, volante compacto, pantalla táctil de 25,4 cm de serie y cuadro de instrumentación digital de 25,4 cm desde el acabado Active Pack.

Además, ofrece lo último en ayudas a la conducción como el pack Drive Assist 2.0, que cuenta con control de crucero adaptativo con función Stop and Go (caja automática EAT8) y la ayuda al mantenimiento de carril añade tres nuevas funciones: cambio de carril semiautomático, preconización anticipada de la velocidad y adaptación de la velocidad en curva.

La oferta comienza en el acabado Active Pack, que cuenta con el motor PHEV 180. En cuanto a las motorizaciones

híbridas, el 308 SW ofrece dos opciones: Hybrid 225 e-EAT8 (con motor PureTech de gasolina de 180 CV y motor eléctrico de 81 kW/110 CV con hasta 59 km de autonomía) y Hybrid 180 e-EAT8 (con motor PureTech de gasolina de 150 CV y motor eléctrico de 81 kW/110 CV con hasta 60 km de autonomía), ambos en fase de homologación WLTP. De serie cuentan con un cargador de 3,7 kW y un cable tipo 2.

| PRECIOS | |
|----------------------------|----------|
| 308 SW Active Pack | 24.100 € |
| 308 SW Allure | 26.600 € |
| 308 SW Allure Pack | 27.500 € |
| 308 SW GT | 29.800 € |
| 308 SW GT Pack | 31.800 € |
| 308 SW híbrido Active Pack | 35.600 € |
| 308 SW híbrido Allure | 37.800 € |
| 308 SW híbrido Allure Pack | 38.700 € |
| 308 SW híbrido GT | 41.000 € |
| 308 SW híbrido GT Pack | 43.000 € |

BMW

M3 y M4 Competition: disponibles con tracción total

Los nuevos BMW M3/M4 Competition están ahora disponibles, además de con propulsión trasera, con tracción total inteligente xDrive. Esta posibilidad permite seleccionar entre tres niveles: 4WD, 4WD Sport y 2WD. Además, el control dinámico de tracción M puede ajustarse en 10 niveles y se puede medir la longitud y calidad de un derrape a través de la funcionalidad M Drift Analyser.

Ambos coches pueden acelerar de 0-100 km/h en solo 3,5 segundos (3,9 segundos para las versiones de propulsión trasera). El nuevo BMW M4 Competition Cabrio tan solo se comercializa con tracción BMW M xDrive y, gracias a los ajustes específicos y a su capota de lona (en sustitución del techo rígido de la generación anterior), es capaz de acelerar de 0-100 km/h en 3,7 segundos.

| PRECIOS | |
|------------------------------------|-----------|
| BMW M3 Competition M xDrive | 115.700 € |
| BMW M4 Competition Coupé M xDrive | 117.700 € |
| BMW M4 Competition Cabrio M xDrive | 123.200 € |





¿Cómo vender más que un coche?

ERSM y Papel Cero lo logran

Lo que cualquier gerente o director comercial quiere es conseguir que tu cliente salga del concesionario con el seguro del coche contratado antes que con el propio coche. Eso es lo que te puede empezar a pasar a partir de ahora.

Lo único que hace falta es pinchar un botón. Y es que por fin existe un software que te permite delegar ese trabajo en el momento adecuado del proceso de compra.

TODO ES POSIBLE GRACIAS AL MÓDULO DE INTEGRACIÓN ENTRE ERSM INSURANCE BROKERS Y PAPEL CERO

ERSM es una correduría especializada en seguros para el sector de la automoción, aportando soluciones aseguradoras tanto para los concesionarios como para los clientes de los mismos con el fin de fidelizarlos al taller gracias al seguro (tanto el seguro de circulación como otros microseguros especializados). Su amplia experiencia y su tecnología es lo que ha permitido conectar fácilmente con Papel Cero, el gestor de procesos de trabajo exclusivo para puntos de venta de vehículos desarrollado por DealerBest, empresa referente en el sector del au-

tomóvil. Ambas compañías han trabajado conjuntamente para solucionar un problema demasiado habitual en los concesionarios: los leads no llegan, la documentación tampoco, el formato no es el correcto, y por lo tanto, la venta no se cierra. Con Papel Cero, tendrás controlada en todo momento toda la documentación que recoja el equipo comercial. Así podrás ver de un vistazo qué falta o si ya está preparada para enviarla a administración. En el momento en el que esté todo listo, **con un solo botón**, el jefe de ventas enviará el expediente a revisión administrativa y a los equipos de ERSM.

Por su parte, administración hará su trabajo con la seguridad de tener la documentación necesaria y disponible en Papel Cero. Mientras, el equipo de ERSM trabajará para que tu cliente encuentre de forma rápida y sencilla el seguro que más le conviene, y todo ello, minimizando al máximo los procesos y la acción de los equipos de venta.

¿CUÁL ES EL TRUCO?

La clave no es nueva. Lo único que te hace falta es llegar a tener un control y un acceso total de toda la documentación del cliente en cualquier momento.

Si un concesionario dispusiese de una plataforma donde almacenar toda la documentación, acceder a ella y revisar si falta algo, entonces sería casi imposible perder oportunidades de venta por culpa de errores humanos.

Papel Cero es un software que estandariza los diferentes procesos de trabajo, conectando personas y departamentos dentro de un concesionario. Y gracias a la conexión con ERSM Insurance Brokers, ahora además genera beneficios para tu concesionario ya que se encarga de encontrar el mejor seguro para tus clientes.

Si tú también sientes que tu concesionario pierde oportunidades de venta y venta cruzada por falta de coordinación, agilidad o errores de tus equipos, entonces hazte con Papel Cero.

MATRICULACIONES

MG MULTIPLICA SUS VENTAS

MG ha regresado al mercado español con grandes resultados y el pasado julio incrementó sus matriculaciones un 338% en comparación con el mes anterior.

El crecimiento de la marca durante el primer semestre del año ha sido positivo en todos los canales, algo muy destacable teniendo en cuenta que de los 52 fabricantes con presencia en el mercado, solo 14 han conseguido mejorar sus ventas en julio respecto a junio. En la gama de modelos que ofrece MG destaca el EHS, que se coloca en octava posición del ranking entre los SUV híbridos enchufables más vendidos en España en julio.

MG fue la primera marca en el mercado en anticipar los descuentos del Plan Moves III a los compradores de alguno de sus modelos electrificados, que pueden beneficiarse de rebajas de hasta 7.000 € si financian el coche con la marca.



CITROËN

MY AMI CARGO, DESDE 29,99 €/MES

Citroën ha lanzado una versión para uso comercial del Ami -My Ami Cargo-, con un volumen útil total de carga de 400 litros y una carga útil de 140 kg. Se puede adquirir a través de Citroën Alternativa desde 29,99 €/mes, en distribuidores asociados y en la web <https://store.citroen.es/ami>.



TORRE de BARREDA



FAMILIA DE VINOS

www.bodegas-barreda.com

¿BUSCAS EMPLEO?

Encuétralo en el mundo del motor.

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

dealerBest

PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS

Probamos los Citroën Saxo... y sus rivales

El Citroën Saxo llegaba al mercado con tres variantes de gasolina –60, 75 y 90 caballos– que probábamos. Y también analizábamos los 20 rivales que tenían entre las 3 versiones.

¿Hablamos del precio de la gasolina ahora que está en máximos? Porque hace 25 años también andaba por las nubes. Claro que las 116,2 pesetas (0,69 euros) están muy lejos de las 232 pesetas (1,4

euros) que cuesta hoy el litro de la gasolina sin plomo de 95...

Novedades de esta semana eran el nuevo Honda Civic Coupé, del que se mostraban las primeras informaciones. Y dos modelos



LA PORTADA

Nº 651

FECHA

8-4-1996

HABLAMOS DE

Los Citroën Saxo llegaban al mercado dispuestos a revolucionar el segmento utilitario con una gama formada por tres versiones que protagonizaban nuestra portada. Junto a ellos el Lamborghini Diablo Roadster, el renovado Renault Clio y la comparativa entre el Chrysler Voyager y el Ford Galaxy.

renovados, que conducíamos: el Jeep Wrangler y el Renault Clio. Aunque con diferentes edades, ya dos clásicos.

Otro clásico el Lamborghini Diablo, pasaba por nuestras manos con su inconfundible estilo y una nueva versión roadster con 492 caballos. Un superdeportivo de 31 millones de pesetas que brillaba por potencia y par.

Otra prueba enfrentaba al Chrysler Voya-

ger –el pionero de los monovolumen– y el Ford Galaxy. El primero brillaba por prestaciones y el segundo por consumo.

Y la gran prueba analizaba toda la gama del Citroën Saxo. El utilitario francés se ofrecía con tres versiones de gasolina, de 60, 75 y 90 caballos con las que debía dar cuenta de una pléyade de rivales entre los que estaban los Fiesta, Punto, Polo, Clio o Ibiza.



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

Probamos el BMW M3 berlina

Un superdeportivo disfrazado de inofensiva berlina. El BMW M3 brillaba por un motor explosivo, con 321 caballos y unas prestaciones y dinamismo sorprendentes.

El Renault Mégane, el compacto que sustituía al 19 estaba en plena prueba de larga duración y acababa de cumplir sus primeros 15.000 kilómetros. El Mégane era uno de los tres modelos que,

simultáneamente, estaba sometieéndose a una nuestras pruebas, junto al Peugeot 406 y el Daewoo Aranos.

La revista de la semana se abría con una serie de fotos espía en las que desvelábamos



LA PORTADA

Nº 652

FECHA

15-4-1996

HABLAMOS DE

El BMW M3 a toda máquina. Así se podría definir la imagen del modelo alemán que era la principal imagen de la portada de esta semana. Junto a él aparecía la gama del Nissan Micra, el Renault Mégane que llegaba a los 15.000 kilómetros y el Mercedes 50 AMG, otra superdeportiva berlina alemana.

la nueva generación del Renault Espace, el nuevo Audi A3 y el futuro Mercedes ML, conocido entonces como AAV.

Pero lo principal esta semana eran las pruebas. Empezábamos con un utilitario, el Opel Corsa, que estrenaba un nuevo motor diésel de 60 caballos con el que se armaba frente a la competencia. Consumo y calidad eran sus virtudes.

Otro utilitario, el

Nissan Micra, también pasaba por nuestras manos en sus dos versiones de 55 y 75 caballos de los que destacábamos el rendimiento de sus motores y el manejo del cambio.

Y la tercera prueba para un deportivo disfrazado de berlina familiar: el BMW M3. Con 321 caballos bajo el capó, el M3 –8,8 millones de pesetas– brillaba por su relación precio-prestaciones.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN
Y PASIÓN
POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

YA EN
TU KIOSCO
SOLO 4€

HÍBRIDOS ENCHUFABLES LOS ELÉCTRICOS SIN LIMITACIONES

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



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

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

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

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

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



ELEGIR NUNCA FUE TAN FÁCIL:
**2008 ELÉCTRICO O GASOLINA
SERIE LIMITADA STYLE**

CON RENTING TODO INCLUIDO

POR 209€/MES*

PRIMERA CUOTA: 4.500 €
CON 2.000€ DE EQUIPAMIENTO
PLAN MOVES III INCLUIDO PARA e-2008



SUMMER STYLE

Un verano con estilo

Inscríbete ya en peugeot.es

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

Gama 2008: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,4 a 6,2 en ciclo combinado – Emisiones de CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 116 a 141 en ciclo combinado. Más información en <http://wltp.peugeot.es>

*2008 5P Style eléctrico 136 (100Kw), cuota mensual con IVA para particulares Pen y Bal, de alquiler a 36 meses y 30.000km. Primera cuota: 4.500€ (IVA incluido). Incluye ayudas P. MOVES III con achatarramiento (condicionada a previo cobro de ayuda, financiada por M. Industria, Comercio y Turismo). 2008 5P Style Puretech100 cuota mensual con IVA para particulares en Pen y Bal, de alquiler a 36 meses y 30.000km. Primera cuota: 4.500€ (IVA incluido). Incluye servicios de mantenimiento, reparaciones, asistencia en carretera, gestión de multas, impuestos y seguro, durante el periodo contratado. Oferta de PSA Financial Services Spain, EFC, SA, domicilio en c/Eduardo Barreiros 110, Madrid. Sujeto a aceptación financiera. Válido hasta 31/08/21. Modelos visualizados pueden no coincidir con ofertados.