1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA 22 DE SEPTIEMBRE

Nº 1.805 del 8 al 21 de septiembre de 2021

NUEVO DACIA DUSTER

Al volante

FAMILIAR Y AVENTURERO

Audi Grandsphere

Cupra UrbanRebel Concept

Dacia Jogger

# NOVEDADES DE OTOÑO

## Renault Mégane E-Tech

SALÓN DE MÚNICH

100% Eléctrico

## Kia Sportage

Pruebas

- Mercedes GLE
- DS7 Crossback

Fuera de serie

- Lamborghini Countach

Al volante

DS4

Compacto premium

Comparativa

Cupra Formentor PHEV frente a Cupra León ST PHEV

Deportivos y eficientes

Es el mejor momento para pasarte a la electrificación. Elige entre la Gama Ceed PHEV el modelo que mejor encaja con tus necesidades y, gracias al Plan MOVES III, llévatelo a un precio que no se volverá a repetir.

**Gama Ceed: Emisiones $CO_2$ combinadas WLTP (g/km): 118-161. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,5-7,1. Gama Ceed PHEV: Emisiones $CO_2$ combinadas ponderadas WLTP (g/km): 29-38. Consumo combinado ponderado WLTP (l/100km): 1,3-1,7.** **PVPR Kia Ceed 1.0 T-GDi Concept 74 kW (100 CV) (incluido impuestos, transporte y acciones promocionales). No incluye gastos de gestoría y matriculación. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con Banco Cetelem S.A.U. un importe mínimo de 12.000€ a través de la campaña Flexiplan, a un plazo y permanencia mínimos de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 30/09/2021 en concesionarios de Península y Baleares. Modelo visualizado no corresponde con el ofertado. Consulta condiciones en www.kia.com. *Consultar manual de garantía Kia.

7 AÑOS DE GARANTÍA* COMPROMISO DE CALIDAD KIA

moves III Movilidad Eficiente & Sostenible


## Al detalle

**VUELVEN LOS SALONES**

La celebración del Salón de Múnich supone una gran noticia. Que después de un año y medio de pandemia vuelva una actividad como las de antes es realmente algo a destacar y a celebrar. Porque el sector está necesitado de buenas noticias. Y que los fabricantes vuelvan a mostrar sus modelos a los aficionados y que estos puedan disfrutar en directo –y no solo virtualemente– de los nuevos modelos es lo mejor que nos podía pasar. En Múnich –que sucede al clásico Salón de Fráncfort– se reinicia todo.

**BAJA LA SINIESTRALIDAD**

Nunca son buenas noticias hablar de fallecidos y de accidentes, pero al menos en esta ocasión lo hacemos con unas cifras en retroceso. Porque en 2020 –con movilidad reducida por la pandemia, eso sí– el balance de siniestralidad de la DGT ha dado la cifra de muertes en carretera más baja de la historia. Y eso parece consolidarse con el balance del verano, también el que arroja una cifra más reducida que nunca. Aun así, no hay que bajar la guardia


**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*
Julián 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 Beneit, Andrés Mas, Alfonso J. Nieto
**Publicidad:** Gustavo Segovia - *gsegovia@motor16.com*
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507
**Administración:**
Laura Fernández - *lfernandez@motor16.com*

**Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:** C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: *motor16@motor16.com*
**Distribución:**
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.:
Difusión controlada por OJD

Boyacá

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.2471983



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


ENTRE NOSOTROS

**Ángel Carchenilla**
acarchenilla@motor16.com


# **Tormenta** perfecta

**Crisis de suministro de semiconductores, subida del precio de la energía... Todo indica una tormenta perfecta que puede elevar el precio de los coches según algunos estudios. Y las ventas siguen sin arrancar.**

No soy nada pesimista, pero reconozco que, a día de hoy, tengo el ánimo encogido por lo que nos depara el recién inaugurado cuso en el sector de la automoción. Empezando por un retorno de vacaciones con la misma asignatura pendiente que arrastramos del curso anterior. Una escasez de microchips que lastra a las principales plantas de producción, tanto a nivel mundial como nacional. De hecho, la carencia de estos semiconductores ha paralizado ya la fabricación de 500.000 coches sólo en Europa, y son mayoría las marcas que han tenido que anunciar paros forzosos en sus líneas de producción, teniendo las campas llenas de vehículos sin terminar a falta de algunos chips. En España, según la patronal de proveedores de automoción (Sernauto), se dejaron de fabricar entre enero y finales de mayo 231.678 vehículos por falta de estos componentes. Se calcula que, a nivel mundial, se dejarán de hacer hasta siete millones de automóviles en 2021, según la consultora IHS Merkints. Un panorama que, en opinión de la mayoría de asociaciones del sector podría durar hasta el primer semestre del próximo 2022. Esto, unido a una espiral alcista del precio de la energía eléctrica y de las materias primas, crea una tormenta perfecta que puede tener como resultado la subida de los precios de los automóviles entre un 3 y un 6 por ciento a tenor del último informe del Euler Hermes. Lo cierto es que la tendencia a la baja en la venta de coches, por unas u otras razones, no cambia.

Agosto ha sido otro mes negro para la venta de automóviles. Las matriculaciones se quedaron en 47.584 unidades, lo que supone una caída del 28,9 por ciento en comparación con el año anterior y un 36 por ciento menos con respecto a agosto de 2019. Es el peor dato de este mes desde 2013. Con el agravante de que el canal de particulares, que es el que principalmente mide la salud del mercado, es el más penalizado, con un 30,7 por ciento menos de ventas, siendo el que deja mayor rentabilidad a la red comercial. Entre tanto, el parque móvil español ha pasado en el último año de una edad media de poco más de 12 años hasta superar ya los 13 años. Y todo mientras las transacciones de vehículos entre particulares de más de diez, 15 o incluso 20 años están ya a la orden del día. En este punto, y para que no falte de nada, está el programa de ayudas para la compra de eléctricos e híbridos enchufables y la instalación de puntos de recarga, que siguen brillando por su ausencia. El pasado Plan Moves fue un desastre y este lleva el mismo camino. Las ventas de vehículos eléctricos en sus diferentes modalidades no superar el 2,5 por ciento del total del mercado.

> **Por la crisis de los semiconductores se dejarán de fabricar hasta siete millones de coches en 2021. Si a ello unimos la subida del precio de la energía y otras materias primas, el resultado es que las ventas en España siguen en mínimos. Y la antigüedad de nuestro parque subiendo sin parar –ya supera los 13 años de media–. Un panorama poco alentador.**

NUEVO SUV CITROËN C3 AIRCROSS
WELCOME FREEDOM!

CITROËN ADVANCED COMFORT | VERSATILIDAD EXCEPCIONAL | VOLUMEN DE MALETERO DE HASTA 520 L | MADE IN SPAIÑ

Citroën prefiere Total.
GAMA SUV C3 AIRCROSS: CONSUMO MIXTO WLTP (L/100 KM): 4,2 A 6,7. EMISIONES DE $CO_2$ WLTP (G/KM): 120 A 151


## SUMARIO

Nº 1.805 • 8 al 21 septiembre de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros


**6.- QUÉ PASA**
**SALÓN DE MÚNICH AUDI GRANDSPHERE**
La marca alemana redefine cómo serán las berlinas de lujo con este imponente Grandsphere.

**8.- CUPRA URBAN REBEL CONCEPT**
Un urbano eléctrico con corazón de competición, pues ofrece hasta 429 caballos y prestaciones estratosféricas.

**10.- SMART CONCEPT**
La marca de utilitarios eléctricos se reinventa con este concept que anuncia un futuro SUV eléctrico.

**12.- MERCEDES EQE**
La familia eléctrica de Mercedes sigue aumentando. Tras el EQS, llega el EQE, berlina de representación vanguardista.

**14.- RENAULT MÉGANE E-TECH**
El legendario compacto francés se reinventa y se hace totalmente eléctrico... además de adoptar aires de crossover.

**16.- DACIA JOGGER**
Dacia muestra en Múnich su modelo más familiar. Hasta siete plazas en una carrocería de estilo aventurero.

**18.- CUATRO RUEDAS**
**KIA SPORTAGE**
El SUV coreano estrena una nueva generación, la quinta, dispuesto a seguir siendo referencia. Por estilo, tecnología y gama electrificada, mejor que nunca.

**22.- DACIA DUSTER**
El superventas de la marca rumana de Renault se actualiza y se pone al día. Más argumentos, tecnología y efectividad, se suman a sus atractivos clásicos.

**26.- DS 4**
La firma premium francesa presenta batalla en un nuevo segmento, el de los compactos. El DS 4 brilla por estilo, diseño y acabados... Y también en su versión E-Tense.

**30.- BAJO LA LUPA**
**HYUNDAI TUCSON**
La gama del nuevo Hyundai Tucson ofrece acabados y equipamientos para conquistar a todo tipo de clientes.

**32.- CUPRA FORMENTOR PHEV FRENTE A CUPRA LEÓN ST PHEV**
Estilo crossover o verstalidad familiar. Es lo que distingue a estos dos modelos de Cupra que comparten la tecnología híbrida enchufable.

**40.- DS7 CROSSBACK E-TENSE**
225 caballos y una notable autonomía eléctrica para el SUV premium francés.

**44.- MERCEDES GLE 350 D**
PHEV y diésel es una combinación magnífica. Este Mercedes homologa 110 km de autonomía... De récord.

**54.- FUERA DE SERIE**
**LAMBORGHINI COUNTACH LPI 800-4**
Un mito que vuelve, puesto al día, para cautivar a 112 afortunados.

**52.- A LA ÚLTIMA**

**54.- LA SEMANA**

**56.- DE CARRERAS**
**EXTREME-E**
Campeonato eléctrico e inclusivo.

**60.- SABER COMPRAR Y VENDER**
**DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE**

**64.- QUEREMOS SABER**
**CONSULTORIO**

**66.- EL RETROVISOR**

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 56

**Busca tu marca**


| | |
|---|---|
| AUDI | 6 |
| BMW | 10 |
| CUPRA | 8, 32 |
| DACIA | 16, 22 |
| DS | 26, 40 |
| FORD | 9 |
| HYUNDAI | 30 |
| KIA | 18 |
| LAMBORGHINI | 48 |
| MERCEDES | 12, 44 |
| RENAULT | 14 |
| SMART | 10 |

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

# Final de la cuenta atrás

Vuelven los eventos y con ello la primera gran cita internacional del automóvil con el Salón de Múnich 2021, que se estrena en sustitución del de Fráncfort, relevándose cada año como siempre con París. Será del 7 al 12 de septiembre cuando las marcas, especialmente las alemanas, van a volver a conectar con el público mostrando las últimas novedades, algunas de las cuales se verán por primera vez. Y, evidentemente, con la electromovilidad como pilar principal. Aquí os mostramos un previo con las novedades más destacables en esta nueva era que está viviendo el automóvil.

Equipo de redacción || motor16@motor16.com

◀▼Materiales reciclados y sostenibles inundan un interior donde la sensación de espacio es total. La posible ausencia de volante o pedales ayuda a ello, de igual forma que la más avanzada tecnología se encuentra presente.

Audi Grandsphere Concept

## Audi reinventa la **primera clase** para un futuro próximo

Tras el Skysphere concept ahora es el turno del segundo integrante de la familia 'sphere', la cual adelanta cómo será el futuro próximo en la firma de los cuatro aros.
Futuro en el que se le da una importancia nunca antes vista de puertas adentro y donde la atmósfera de lujo se traslada de las plazas traseras a las delanteras, porque esta señorial y deportiva berlina de 5,35 metros de largo –5,30 metros mide un Audi A8 L– está pensada para disfrutar desde sus dos confortables asientos frontales, vestidos con lana de cultivo sostenible y a los que se accede por medio de unas puertas de apertura enfrentada.
La sensación de espacio la ofrece un salpicadero totalmente desintoxicado de todo mando o botón físico, porque la madera natural que lo recorre sirve de pantalla de proyección de toda la información, a la que accedemos por medio de control vocal, gestual o incluso con nuestra propia mirada. Audi también ha desarrollado unos sofisticados mandos en las puertas para la climatización, que no son necesarios ni llegar a tocar.
Al activar su sistema de conducción autónoma de nivel 4, sólo tendremos que disfrutar de nuestra música, libro o película favorita y dejarnos llevar a nuestro destino, aunque este Audi Grandshpere Concept también se deja conducir.
Si lo queremos hacer, volante y pedales emergen frente al asiento del conductor, junto a una pantalla que nos informa del estado de su sofisticada mecánica eléctrica, donde dos motores le dotan de la carismática tracción quattro y erogan 530 kW (720 CV) y 960 Nm de par motor. Construido sobre la plataforma PPE, esta avanzada berlina que huye de los convencionalismos estéticos de estas, esconde unas baterías con 120 kWh, que se traducen en más de 750 kilómetros de autonomía en ciclo WLTP. Tienen tecnología de 800 voltios y se pueden recargar hasta 270 kW para disfrutar aún más del lujo progresivo que Audi tiene pensado para un futuro inmediato.

◀Como es norma en Audi, la iluminación juega un papel fundamental en este prototipo, donde hasta su parrilla Singleframe adquiere una nueva dimensión.

▼El diseño exterior nada tiene que ver con una berlina de representación y tiene cierto aire Gran Coupé. Las llantas tienen 23 pulgadas y se inspiran en las que utilizaba el prototipo Avus de los años '90.

**PLATAFORMA PPE ES LA BASE SOBRE LA QUE SE SUSTENTA ESTE PROTOTIPO Y ESCONDE UNAS BATERÍAS CON 120 kWh DE CAPACIDAD**

## BAJO EL DISFRAZ DE UN COCHE DE COMPETICIÓN, CUPRA ADELANTA SU FUTURO URBANO ELÉCTRICO: PUEDE ALCANZAR LOS 429 CV

Cupra UrbanRebel Concept

# Impresionante ejercicio de **motorsport urbano**

Inspirado en el mundo del automovilismo de competición y en los videojuegos, ve la luz este prototipo 100% eléctrico y urbano que llegará al mercado a lo largo de 2025 de la mano de Cupra, en lo que será su segundo modelo 100% eléctrico tras el Born.

En este caso se trata de un vehículo del segmento B –urbanos grandes–, con una longitud de 4,08 metros. Llamado UrbanRebel, –en ningún caso será su nombre real–, podría ser además el perfecto anticipo para una nueva generación del Seat Ibiza y del VW Polo, pues como confirma el propio CEO de la firma, Wayne Griffiths, «es un producto estratégico, no solo para Seat, sino para todo el grupo VW. El objetivo es producir más de 500.000 unidades al año bajo las diferentes marcas». Aunque no hay confirmación oficial, todo indica que el vehículo podría fabricarse en Martorell para todo el mundo.

Esta adaptación a la competición es sencillamente espectacular, con un frontal muy afilado y con inmensas canalizaciones de aire que tienen continuidad a los largo de su silueta y hasta la zona posterior. Destaca el desmedido alerón con las luces integradas, así como el difusor inferior, elementos todos ellos derivados de la experiencia de Cupra en la competición.

Sus cotas se completan con una anchura de 1,79 metros y una altura de 1,44 y está movido por un motor eléctrico, con una potencia constante de 250 kW (335 CV) aunque puntualmente puede alcanzar los 320 kW (429 CV), lo que le permite acelerar de 0 a 100 en sólo 3,2 segundos; una barbaridad.

Estará fabricado a partir de la plataforma MBE acortada del grupo y por el momento no existe más información técnica sobre este prototipo, cuyas líneas prometen servir además de fuente de inspiración para los lanzamientos de la marca hasta 2025.

Ve la luz con motivo del Salón de Múnich, si bien la variante definitiva no llegará hasta 2025, con el estilo deportivo propio de la firma y una puesta a punto extremadamente eficaz, aunque en ningún caso será tan radical.

Como novedad absoluta destaca la utilización de una pintura denominada 'cinética' que genera un espectacular efecto de movimiento en función del ángulo con el que la luz incide sobre su carrocería. Llama también la atención la técnica empleada para escamotear los pilares de sujeción del techo en las lunas tintadas, lo que le hace 'levitar' sobre la carrocería.

▲ La pintura incluye partículas 'cinéticas' que acentúan la sensación de velocidad en función de cómo incide la luz. Cuesta imaginar la variante de calle a partir de este concept.

### ACM CITY, CON BATERÍA MALETA

De la mano de la start-up alemana ACM, llega este vehículo urbano que oculta un ingenioso sistema de baterías maleta intercambiables en sólo tres minutos para evitar los tediosos periodos de recarga. Fabricado con un 50% de materiales reciclados, el ACM se pondrá a la venta con un precio ligeramente superior a los 10.000 euros.

### BMW i4 M50; EL PRIMER M ELÉCTRICO

La división M de BMW entra en el mundo de la electrificación con esta variante radical de la Serie 4, que ofrece una potencia total de 540 caballos, con una autonomía homologada de 510 kilómetros, todo ello con la eficacia a la que nos tiene acostumbrados la división. Además cuenta con tracción integral, aunque se da siempre prioridad al eje trasero por eficacia y sensaciones.

### FORD MUSTANG MACH-E GT, TOPE DE POTENCIA

El Mustang Mach-e GT hace su debut europeo con motivo del Salón de Múnich, sin duda una de las novedades más llamativas que podrán contemplar los asistentes. Se confirma una potencia de 487 caballos, con una autonomía 100% eléctrica en torno a los 500 kilómetros. Cuenta con tracción integral y un 0 a 100 kilómetros/hora de 3,7 segundos. Cuesta 72.800 euros.

### GAMA KIA CEED 2022, YA LLEGA EL SUPERVENTAS

Puesta de largo para la actualizada gama Ceed en todas sus variantes de carrocería y motorizaciones, que ahora además introducen el nuevo logo de la firma. La electrificación sigue siendo uno de sus principales baluartes al estar disponible en variantes gasolina, diésel, mild hybrid, híbrido autorrecargable y enchufable. El Salón de Múnich marca el inicio de su comercialización.

Smart Concept #1

# El comienzo de una nueva era. El **smart SUV** será el primer lanzamiento

Smart ha mostrado en el IAA MOBILITY de Múnich cómo va a ser su nuevo SUV eléctrico, el primero de la nueva serie de vehículos electrificados de la marca.

Un 'showcar' que debe definir con bastante exactitud cómo va a ser el primer SUV de la marca. Un modelo de compactas dimensiones de carácter urbano sobre la plataforma BEV, que mide 4,29 m de longitud, por 1,91 m de ancho y 1,70 de alto. Y con una amplia distancia entre ejes de 2,75 m, para proporcionar un interior espacioso, con una generosa capacidad de carga para sus dimensiones. Los pasamanos están ocultos en las puertas, los cuales están indicados mediante elementos luminosos empotrados, incluyendo los de las puertas traseras que se abren en sentido contrario a las puertas delanteras. La transición al parabrisas así como a las ventanas integradas en las puertas hacen que parezca que el techo flota sobre la carrocería, sensación que se refuerza gracias a la iluminación ambiental del techo. La luz que se filtra refuerza aún más la sensación de espacio, en un ambiente interior vanguardista, donde destaca la consola central flotante entre los asientos delanteros que se funde con el salpicadero sobre el que manda una pantalla táctil 3D de 12,8 pulgadas con un nuevo concepto UI/UX desarrollado con inteligencia artificial. Un juego cambiante de luces ambientales ayuda a crear ese ambiente moderno.

Su ordenador central controla las cuatro funciones principales: infoentretenimiento, sistemas de asistencia para el conductor, funciones específicas de e-Mobility y la arquitectura eléctrica/electrónica del vehículo (arquitectura E/E). Y más del 75 % de las unidades de control electrónicas (ECU) se pueden actualizar a distancia de forma permanente.

La plataforma específica BEV permite asegurar una amplia autonomía y capacidad de recarga, además de un destacado comportamiento dinámico y una elevada seguridad pasiva, reforzada por numerosos asistentes. Dispone de innovadoras funciones como un asistente para el aparcamiento, un asistente para dirigir con mayor facilidad el vehículo, un asistente para autopistas y un asistente para el carril de emergencia. Por el momento Smart no ha desvelado más información técnica.

◀Diseño vanguardista, con la consola central flotante entre los asientos y una enorme pantalla central de 12,8 pulgadas.

▲La nueva plataforma permite aprovechar al máximo el espacio interior. Las puertas se abren en 'compás'.

## BMW I VISION CIRCULAR

BMW ha mostrado en Múnich el i Vision Circular, un concept que adelanta cómo será un compacto de la marca en el año 2040, centrado en la sostenibilidad y el lujo. Un vehículo de algo más de cuatro metros de longitud, con un amplio habitáculo configurado para cuatro plazas, y totalmente eléctrico y reciclable. Refleja cómo BMW concibe la movilidad urbana individual de cara al futuro bajo un único paraguas que abarca la movilidad eléctrica, la digitalización y la sostenibilidad. El objetivo de BMW para lograr la neutralidad es reducir las emisiones de $CO_2$ durante todo el ciclo de vida del vehículo. incluyendo la energía renovable para la fabricación y el uso de materiales.

▲▶BMW anticipa el futuro con este concept concebido para ser totalmente sostenible, bajo la economía circular.

Mercedes EQE

# Nace la Clase E eléctrica; el **perfecto antiTesla**

▲El interior cuenta con tres inmensas pantallas, la del cuadro de relojes de 12,3 pulgadas, la central de 17,7 y la del copiloto también de 12,3 pulgadas.

Mercedes está replicando su estructura de coches de combustión pero con tecnología 100% electrificada bajo la denominación EQ, tras el reciente EQS le ha llegado el turno al EQE, el equivalente a un Clase E electrificado, aunque ambos tienen poco en común más allá del nombre, pues en este caso emplea la plataforma específica para coches eléctricos EVA2.

Con una carrocería un centímetro más larga que la de un E convencional (mide 4,94 metros) la distancia entre ejes aumenta hasta los 3,12 metros, lo que le permite ofrecer un interior mucho más amplio, hasta el punto de mejorar en espacio para hombros en 27 milímetros y el de piernas en 80. Espectacular y muy elegante en sus formas, sus líneas fluidas cuidan la aerodinámica con esmero, destacando la posición de las ruedas (en medida de 19, 20 o 21 pulgadas) en los extremos de la carrocería, un detalle que incide de forma directa en la mejora de la habitabilidad, contando además con un maletero de 430 litros.

En materia mecánica se confirma la llegada de dos variantes de motor; EQE 350, con una batería de 90 kWh y 215 kW de potencia (292 CV), mientras que los detalles técnicos de su compañero de gama están aún por confirmar. Se anuncia también la disponibilidad de un sistema de tracción integral opcional que reducirá su autonomía homologada (660 kilómetros en ciclo WLTP) en unos 60 kilómetros. También disponemos de la opción de solicitar tren trasero direccional en dos niveles de giro; 4,5 grados o 10 grados.

▲Detalles como los tiradores de las puertas escamoteados mejoran su aerodinámica, dato que aún no ha sido confirmado por la marca.

### MERC. C ALLTERRAIN, PARA TODO

Con una carrocería cuatro centímetros más alta que la del C Estate, llega su variante más polivalente que incluirá de serie tracción integral y una gama de motores diésel y gasolina siempre híbridos.

### MERCEDES EQG, LA ECOBESTIA

Aún es un prototipo, pero el hecho de seguir contando con un bastidor de largueros y travesaños es toda una declaración de intenciones en cuanto a su eficacia. Tiene cuatro motores eléctricos, uno por rueda.

### MAYBACH EQS, NO VA MÁS

De momento es solo un prototipo muy avanzado del que puede ser el primer vehículo eléctrico de la marca Maybach. En el interior el lujo es máximo, con cuatro butacas individuales. Llegará en 2022.

NISSAN

NUEVO
NISSAN QASHQAI
Electrificado con
tecnología Mild Hybrid

Sé el primero en probarlo en tu concesionario Nissan

NISSAN
INTELLIGENT
MOBILITY

Consumo mixto WLTP: 6,3-7,0 l/100 km Emisiones de $CO_2$ WLTP: 142-159 g/km

◀▼Su iluminación es realmente avanzada y es el primer Renault en estrenar el emblema con aspecto 'retro'. Los tiradores van enrasados.

▲◀ El interior lo forman dos pantallas de 12'' con la más avanzada tecnología. La sensación de amplitud es sensacional gracias a la plataforma CMF-EV.

Renault Mégane E-TECH

# El legendario compacto de la casa gala se pasa a la **electricidad**

Revolución al poder. De eso es algo que saben un poco los chicos de Renault y que ahora demuestran con este nuevo Mégane E-TECH. Nuevo hasta decir basta.

Tanto que este exitoso compacto en su quinta generación se transforma en una especie de crossover de futurista estética –mide 1,50 metros de alto– y de mecánica cien por cien eléctrica.

Tanto es así que nace sobre la nueva plataforma CMF-EV, en la que colocan unas baterías con 60 kWh de capacidad, que según Renault le otorgarán una autonomía de hasta 470 kilómetros. Si bien, prometen 300 kilómetros circulando a 130 km/h, velocidad máxima permitida en Francia.

Éstas pesan 395 kilos y solo miden 110 milímetros de alto, detalle que permite obtener un suelo interior plano, bajar el centro de gravedad y tener un piso a una altura semejante al de cualquier turismo.

Las baterías alimentan un motor delantero, la CMF-EV puede llevar un segundo motor trasero, con 160 kW (218 CV) y 300 Nm que apenas pesa 145 kilos; 10% menos que el de un Zoe con la mitad de potencia–. Así no es de extrañar que este Mégane E-TECH pueda acelerar de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos.

Por cierto, esas baterías podrán cargarse a 7,4 o 22 kW en corriente alterna, además de hasta 130 kW en corriente continua, a esta velocidad, en 30 minutos acumula energía para recorrer 200 kilómetros.

Además de revolucionario a nivel mecánico, la quinta generación Mégane sorprende por su imagen y porque vuelve a tener las dimensiones de un compacto, con 4,21 metros de largo, que son 15 centímetros menos que el actual Mégane. A pesar de ello su distancia entre ejes se estira 20 milímetros hasta los 2.700 para brindar un sensacional espacio interior, donde hasta saca pecho con un maletero que cubica 440 litros de capacidad.

La tecnología y la conectividad suben un par de escalones, porque su puesto de conducción se convierte en un centro de operaciones donde colocan dos pantallas de 12 pulgadas separadas por una salida de ventilación. Una cumple la función de cuadro digital y la otra de sistema multimedia, donde encontramos el nuevo Open R-Link, que lleva incorporada la conectividad con Google para tener en el vehículo una extensión de nuestro smartphone, tablet o portátil. Nunca mejor dicho. Y además contará con actualizaciones inalámbricas, no solo para el sistema multimedia, sino también del resto de elementos, entre los que habrá 26 asistentes.

Se agradece que Renault haya tenido a bien mantener mandos físicos para el climatizador y otras funciones, ubicados por encima de un cargador inalámbrico.

La sensación de amplitud es máxima gracias a llevar a la columna de dirección el selector del cambio, o a colocar el botón del freno de estacionamiento a la izquierda de la misma.

La cuenta atrás para tener con nosotros el Renault Mégane más avanzado de la historia acaba de comenzar.

▶En vivo gana muchos puntos y no parece tan crossover. Se agradece una longitud de 4,21 metros, la que deberían tener todos los compactos. Habrá llantas de hasta 20 pulgadas.

**300 KILÓMETROS** PROMETE A VELOCIDADES SOSTENIDAS DE 130 KM/H, PERO HOMOLOGARÁ HASTA 470 KILÓMETROS EN CICLO WLTP

▼ No habrá versiones con tracción total, pero el Jogger no teme a salir del asfalto gracias a sus 200 milímetros de altura libre al suelo.

Dacia Jogger

# El **combinado perfecto** para las familias más inquietas

Si en una coctelera pudieras meter un SUV, un crossover y un monovolumen obtendrías el combinado perfecto que todo el mundo desea por imagen, amplitud y versatilidad. Pero si eso se le ocurre a Dacia, además lo materializa con un precio de derribo, porque este Jogger promete costar desde 15.000 euros.

Es la nueva apuesta de la firma rumana, que con sus 4,55 metros de longitud, se convierte en el Dacia más largo de la gama, aventajando en 21 centímetros al Duster y en 46 al Sandero, con el que comparte su plataforma CMF-B. Con él, pero también con Clio o Captur.

Esas protecciones exteriores, las barras del techo –pasan de longitudinal a transversal en un minuto– o una altura libre al suelo de 200 milímetros le confieren al Jogger ese carácter aventurero, que se multiplica con este acabado Extreme, que en realidad es una edición especial para su lanzamiento. Además estará disponible con los Essential y Comfort.

Su frontal lo hereda directamente del Sandero, pero tiene toques personales como unas puertas traseras 40 milímetros más altas que las delanteras, un detalle que facilita el acceso a las plazas posteriores.

El interior es una verdadera caja de sorpresas, porque Dacia ofrecerá su Jogger con cinco o siete asientos. Estos últimos suman dos butacas individuales que no son solo aptas para los más pequeños de la casa. Si mides menos de 1,85 viajar en ellas no será problema. Cierto es que con ellas en uso el maletero se conforma con 160 litros y que no se guardan en un doble fondo, sino que pueden plegarse contra la segunda fila o quitarse directamente.

Si hacemos esto último su maletero presume de 708 litros, que pueden crecer hasta los 1.819 si abatimos la segunda fila, dividida respaldo y banqueta en partes 60:40.

En su interior, calcado al del Sandero, encontramos hasta 24 litros repartidos en pequeños huecos; en el mismo Dacia ha dado prioridad a la ergonomía. Sin olvidarnos de elementos de equipamiento jamás vistos anteriormente en un modelo de la firma rumana como el freno de estacionamiento eléctrico, los sensores de lluvia o luces, además de los sistemas Media Display y Media Nav, que apuestan por una pantalla táctil de 8 pulgadas con Apple CarPlay, Android Auto...

En noviembre se podrá comenzar a reservar con los motores 1.0 TCe 110 y 1.0 TCe ECO-G. Ambos tienen tres cilindros, turbo, usan un cambio manual de 6 velocidades... Pero el segundo consigue la etiqueta ECO al poder funcionar con gasolina o con GLP. Además presume de ofrecer más de 1.000 kilómetros de autonomía.

Será a comienzos de 2023 cuando la mecánica de los Clio y Captur E-TECH se traslade bajo la carrocería de este Jogger para dar como resultado el primer híbrido eléctrico de la marca. Ofrecerá 140 CV, tendrá un cambio Multimodo y usará unas baterías de 1,2 kWh de capacidad para permitirle circular por ciudad hasta el 80% del tiempo en modo eléctrico. Y lo mejor de todo, sin perder un ápice de espacio.

▲◀ El interior es calcado al usado por el Sandero, al que suma 294 milímetros de distancia entre ejes para ofrecer un habitáculo muy espacioso y lo habrá con cinco o siete asientos, pero los dos extra no se guardan en un doble fondo.

▼▶ Este acabado Extreme se ofrecerá como una edición especial en su lanzamiento. Las versiones de cinco plazas tienen 708 litros de maletero y las ingeniosas barras para el techo soportan hasta 80 kilos de peso.

**DOS VERSIONES ECO** EL 1.0 TCE ECO-G OBTENDRÁ LA ETIQUETA ECO DE LA DGT, AL IGUAL QUE SUCEDERÁ CON EL PRIMER HÍBRIDO DE LA CASA

La quinta generación del Kia Sportage es la primera que cuenta con una versión cien por cien europea con la que la marca quiere seguir atrayendo clientes a sus filas. A partir de enero se inicia otra batalla.

▲▶ Algo más pequeño que los Sportage de otros mercados, destaca en la vista lateral por su techo flotante que puede ir en negro por primera vez.

# Listo para la conquista

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

El Sportage puso en 1993 en el 'mapa' del conductor europeo a una marca como Kia, un fabricante coreano con pocos años de experiencia pues su primer modelo propio se fabricó en 1974. Y ese Sportage y sus posteriores evoluciones han sido claves para sentar las bases del crecimiento de la firma en todo el mundo. La evolución del Sportage, además, ha sido paralela a la de un fabricante que hoy en día sería muy difícil de reconocer en aquellos primeros modelos.

El nuevo Sportage supone un cambio de filosofia, pues por primera vez en su historia se ha pensado en el conductor europeo para ofrecerle una versión específica para él. El Kia Sportage está desarrollado sobre una nueva arquitectura, con un avanzado programa de ingeniería para conseguir una dinámica adaptada a lo que exigen los clientes europeos. Así el Sportage ha adaptado sus dimensiones y proporciones a las carreteras europeas, con unas medidas más ajustadas que en los modelos de otros mercados. Su longitud es de 4.515 mm, su anchura de 1.865 mm y la altura de 1,645 mm. Además, los 2.680 mm de distancia entre ejes permiten ofrecer una gran funcionalidad interior con una capacidad del maletero –591 litros que se amplían hasta 1.780– o espacio para la cabeza y las piernas que han aumentado de forma destacable respecto al anterior Sportage.

También está pensado para el cliente europeo el apartado de los propulsores, donde la electrificación brilla en todos los aspectos y consiguen reducir al máximo emisiones y mejorar la eficiencia y el consumo. La gran novedad está en una versión híbrida enchufable por primera vez en la gama, con la que se consiguen que los trayectos diarios puedan ser en modo totalmente eléctrico y con cero emisiones.

Y por supuesto se piensa en el cliente europeo para su llamativo diseño bajo la filosofía «Opuestos Unidos», que en el exterior brilla en la zona delantera, con una parrilla que combina la moderna forma Tiger Nose característica de Kia con las distintivas luces día de LED DRL en forma de bumerán.

El perfil tiene un cierto aire de coupé con un techo flotante –por primera vez en negro– en el pilar C. Y en la parte trasera su diseño fluye hacia las luces traseras que están conectadas por un personal diseño horizontal. El estilo exterior se remata con unas llantas de aleación que pueden ser de17, 18 o 19 pulgadas.

En el interior, todo está orientado hacie el conductor en un habitáculo que combina tecnología con acabados de calidad y un estilo moderno. En el centro del salpicadero luce una gran pantalla curva integrada con un panel de pantalla táctil, así como unas salidas de aire deportivas. La pantalla es de 12,3 pulgadas y permite controlar

▲▶ En el cuadro se unen dos pantallas, cada una de 12,3 pulgadas, para conformar un salpicadero muy tecnológico. El cambio, en las versiones automáticas es mediante una rueda tras la que están los modos de conducción. El espacio interior, sobre todo atrás, ha mejorado notablemente.

**GAMA ELECTRIFICADA** CON VARIANTES DIÉSEL Y GASOLINA CON MILD HYBRID, UN HÍBRIDO CLÁSICO DE 230 CV Y UN PHEV CON 265 CV

## ESTRENO EN MÚNICH... Y SU LLEGADA AL MERCADO, EN ENERO

◀▲ El Sportage es el segundo modelo –tras el EV6– que estrena el nuevo logo de la marca. También renueva su diseño frontal con elementos tan llamativos como su sistema de iluminación.

las funciones de conectividad, funcionalidad y usabilidad. Además, el cuadro de instrumentos, también de 12,3 pulgadas, está unido formando una sola entidad. Cuenta con una pantalla de cristal líquido TFT de última generación, que genera unos gráficos muy precisos y claros. La conectividad se garantiza con una conexión online que permite disponer de los últimos mapas o actualizaciones de software. Así el usuario podrá interactuar con su vehículo a distancia a través de la aplicación para smartphones Kia Connect, además de controlar las principales funciones en el coche, como los servicios Kia Live, la navegación y el reconocimiento de voz online o la integración del calendario desde el smartphone.

En cuanto a la gama de motores, el Sportage contará con alternativas diésel y gasolina, así como las últimas tecnologías de propulsión eléctrica con un modelo híbrido (HEV) y híbrido enchufable (PHEV).

El Sportage PHEV cuenta con el motor T-GDI de 1.6 litros unido a un motor eléctrico de 66,9 kW y una batería de iones de litio y polímero con 13,8 kWh. Su potencia total es de 265 CV, de los cuales 180 CV procedentes del motor de combustión. En cuanto a la versión híbrida autorrecargable, utiliza el mismo bloque 1.6 T-GDI de 180 CV combinado con un motor eléctrico de tracción de 44,2 kW y una batería de iones de litio y polímero con 1,49 kWh. Su potencia total alcanza los 230 caballos. Son alternativas similares a las que ya ofrece el el Sorento.

Además de estas dos versiones, las más electrificadas de la gama, el nuevo Sportage cuenta con alternativas Mild Hybrid, tanto en gasolina como en diésel. En las variantes de gasolina se ofrece con el motor 1.6 T-GDI en dos opciones de 150 CV o 180 CV. Y en el caso del diésel está disponible en el 1.6 CRDI de 136 caballos. Por debajo hay una opción de acceso, con el mismo bloque y 115 caballos sin ningún tipo de electrificación.

Para el cambio, distintas alternativas: automática de doble embrague de siete velocidades (7DCT), manual de seis velocidades (MT) o manual inteligente (iMT) de seis velocidades. Además, cuenta por primera vez con un nuevo modo Terrain para conducción fuera de carretera que se suma a los Comfort, Eco o Sport. Y dispone de una nueva suspensión controlada electrónicamente (ECS) que garantiza un confort de marcha óptimo y niveles de seguridad superiores en todo momento, gracias a su control de la amortiguación continuo y en tiempo real. Además, del sistema de tracción total gobernado electrónicamente.

El nuevo Sportage se esttrena en el Salón de Múnich y su llegada al mercado será en enero y con un objetivo claro: seguir conquistando clientes.

## DRIVEWISE AYUDAS A LA CONDUCCIÓN DE VANGUARDIA

Kia apuesta porque el Sportage se convierta en referencia en seguridad. Y para ello ha echado el resto, sobre todo en sistemas de asistencia a la conducción. Una tecnología conocida en la marca como DriveWise, con la que trata de evitar todo tipo de riesgos a los ocupantes y a otros usuarios.

En el equipamiento de ADAS del nuevo Sportage se suman elementos que no es fácil ver en otros modelos del segmento. Por ejemplo, el asistente para evitar colisiones con la funcionalidad de giro en cruces que evita choques frontales al girar a la izquierda en un cruce.

Otra novedad es el sistema de asistencia para conducción en autopista (Highway Driving Assist HDA) que mantiene distancia y velocidad determinadas con respecto al vehículo precedente en vías de sentido único y puede ajustar la velocidad al límite de la vía.

El control de crucero inteligente basado en la navegación (Navigation-based Smart Cruise Control NSCC) mantiene una velocidad segura en la autopista, utilizando datos de navegación en tiempo real y tiene función que adapta la velocidad en curva.

El nuevo sistema de asistencia para evitar colisiones en el ángulo muerto (Blind-Spot Collision-Avoidance Assist BCA) avisará al conductor si, al poner el intermitente, ve riesgo de colisión con un vehículo que se aproxima. Además, suma monitor de ángulo muerto (Blind-Spot View Monitor BVM) que al cambiar de carril muestra en la instrumentación una vista trasera en tiempo real.

Y, por último, entre lo más destacado, el asistente de aparcamiento remoto inteligente (Remote Smart Parking Assist RSPA) que permite aparcar o sacar el coche a distancia y desde el exterior del mismo.

▲ En aparcamiento en paralelo, el BCA puede evitar una eventual colisión trasera.

▲ Ayuda a evitar choques con vehículos que vienen de frente al girar a la izquierda en cruces.

▲ Visión total, desde todos los ángulos de la posición del coche y sus maniobras.

▲ Puede reducir automáticamente la velocidad al llegar a una desviación o una curva.

▲ Este sistema evita posibles golpes al salir marcha atrás de un estacionamiento en batería.

▲ La limitación inteligente de velocidad avisa si el coche supera el límite permitido.

▲◀ Cinco generaciones del Sportage y más de 2,5 millones de clientes, son las grandes cifras del Kia Sportage. En España se han vendido 76.500.

### QUINTA GENERACIÓN
## Una interminable historia de éxito

Kia fue la última marca coreana en llegar al mercado europeo y español tras Hyundai o Daewoo. Lo hizo de la mano de un Sportage con un estilo mitad todoterreno mitad SUV –aunque por aquel 1993 la palabra SUV aún no tenía un gran significado– con el que empezó a mostrar sus intenciones. 2004 fue la siguiente parada en el camino del modelo coreano con la segunda entrega, que ya mostraba unos rasgos más asimilables a lo que entendemos por SUV. Y en 2010, el tercer Sportage significó un gran cambio en el diseño y un tremendo éxito comercial, siendo uno de los líderes clásicos de un segmento que subía como la espuma –llegó a significar un 41 por ciento de las ventas de Kia en España-. El cuarto Sportage no ha hecho sino seguir aumentando esas cifras desde su lanzamiento en 2015. En total, se han vendido en estos 28 años 2,5 millones de unidades, de las cuales, 730.000 han sido en Europa y 76.500 en España... Y la historia sigue.

▲▶▼ La capacidad de maletero es más que notable, con 591 litros que se pueden ampliar hasta los 1.780. Cuenta con un doble fondo para organizar la carga.

# En plena forma

**El Dacia Duster mantiene en alto sus valores, para lo que ha introducido una actualización en su gama con pequeños detalles estéticos identificativos, mejorando el tacto de su dirección, incluyendo una variante con cambio automático y ampliando la autonomía de la versión GLP.**

Fede Asensio || fasensio@motor16.com

La actual generación del Dacia Duster, que comenzó su andadura en 2018, se ha seguido asentando como uno de los SUV más vendidos de su categoría. Para ello ofrece una calidad-precio inmejorable, pero su valor también está en su imagen robusta y personal, su polivalencia de uso y un buen equilibrio dinámico y de confort. También aprovecha la sinergia de marca para contar con avanzados asistentes electrónicos y lo último en comunicación y equipamiento, con una amplia lista de accesorios para llevar su carácter familiar hacia retos más aventureros. Y es que a un interior espacioso y una buena capacidad de carga une su adecuada capacidad para alejarse del asfalto.

Para mantener vigentes sus valores ha introducido mejoras en una actualización con la que ya está en los concesionarios. Incluye ligeros retoques estéticos con una nueva firma lumínica sobre unas ópticas que integran una iluminación diurna en forma de 'Y' inspirados en los relieves 3D de la nueva parrilla. También adopta un spoiler superior de mayor tamaño que ayuda en la mejora aerodinámica, optimizando el Cx. A ello también contribuyen los nuevos diseños de llantas de 16 y 17 pulgadas.

En el interior se ha respondido a la demanda de sus clientes y el Duster muestra diferentes mejoras. También se ha reestructurado el salpicadero, con una nueva pantalla para el infoentretenimiento de serie, de 8 pulgadas, con dos nuevos sistemas multimedia: Media Display y Media Nav. El primero con dos puertos USB y replicación por cable de smartphone compatible con Apple CarPlay y Android Auto. El sistema Media Nav incluye navegación integrada y conectividad Wi-Fi inalámbrica para Apple CarPlay y Android Auto. Ambas interfaces incluyen la pestaña 'Vehículo', que permite acceder a información de viaje sobre la conducción económica y, para una conducción 'off-road', a los datos 4X4 (altímetro, inclinómetro, brújula, etc.).

Ofrece nuevas tapicerías para renovar su atmósfera interior y adopta detalles como reposacabezas con una mejor ergonomía. En este aspecto se ha reubicado el mando del control de velocidad a la izquierda del volante para hacerlo más asequible, con retroiluminación, así como los mandos del volante. Práctica resulta la nueva consola central más elevada, con un amplio reposabrazos deslizante que cubre un compartimento de 1,1 litros y alberga ahora dos tomas USB de carga para los pasajeros de las plazas traseras en los equipamientos superiores. También cuenta ahora con apoyo para el pie izquierdo del conductor, algo esencial. Otra novedad interesante son las guías predictivas en la pantalla de la cámara de visión trasera para marcar las maniobras delicadas.

En nuestro contacto conducimos las dos motorizaciones más novedosas de las que ya se comercializan: el 1.3 TCe de 150 CV que va siempre asociado a una transmisión automática EDC de doble embrague y seis relaciones. Un motor agradable, poco ruidoso y con una progresiva respuesta desde bajas revoluciones que sintoniza a la perfección con el

Sus excelentes ángulos todoterreno le permiten moverse con sorprendente eficacia lejos del asfalto.

El nuevo Duster ofrece mejoras aerodinámicas para favorecer su eficiencia, como el spoiler posterior con mayor superficie.

| PRECIO | 15.140 € |
|---|---|
| EMISIONES DE $CO_2$: 124 G/KM | |

**PRIMERAS IMPRESIONES**

| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
|---|---|
| Capacidad off-road. Precio competitivo. Versión GLP con etiqueta ECO. Polivalencia uso. | Mucho plástico duro en su interior. Ergonomía mejorable. |

**CUALIDADES OFF ROAD** UN SUV EFICIENTE, MODERNO, POLIVALENTE Y ROBUSTO, CON DESTACABLE CAPACIDAD FUERA DEL ASFALTO

# CAMBIO AUTOMÁTICO DE NUEVO EL DUSTER DISPONE EN SU OFERTA DE UNA VARIANTE CON CAJA EDC DE SEIS VELOCIDADES

## DUSTER EXTRÉME
### Versión especial para 2022

Dacia se define como una marca en movimiento, en evolución constante, que vive una nueva etapa. Ésta está marcada por una gama cada vez más amplia, que ha renovado y ampliado completamente en el plazo de un año, incluyendo su primer vehículo 100% eléctrico; el Spring. Y también con cambios de imagen institucional, con un nuevo diseño del logotipo y pasando del color azul al verde caqui como tono representativo de la firma, que refleja su sintonía con la naturaleza.

El Duster sigue siendo su buque insignia, y el año que viene se comercializará con una versión limitada denominada Extréme. Con seis colores de carrocería, nos lo han mostrado en el color Gris Cometa, con contrastes en naranja, tanto en detalles exteriores como en su interior, con pespuntes sobre su tapicería especial de tejido TEP. Con una imagen más aventurera cuenta con detalles específicos sobre el acabado Prestige, como sus llantas en negro.

▲▼El color Gris Cometa, con contrastes en naranja en la carrocería e interior, es específico de esta versión especial del Duster, de serie limitada, cuya comercialización está prevista para 2022.

cambio EDC, de suave funcionamiento y rápidas transiciones que ayuda a mejorar la eficiencia. El año próximo la oferta de motores gasolina se complementará con una variante de 130 CV sobre el mismo bloque de 1,3 litros de cilindrada.

Y el 1.0 TCe ECO-G de 100 CV, la opción más eficiente, con etiqueta ECO, que puede alimentarse con gas licuado (GLP). Para ello dispone ahora de un depósito de gas de mayor volumen (49,8 litros por los 34 de antes), que unido a los 50 litros de gasolina proporcionan una autonomía de 1.235 km, 250 km más que el anterior. El resto de la oferta de motores se mantiene inalterable, con el dCi 115 CV en versión 4x2 o 4x4, y el 1.0 TCe acoplado a una caja manual seis velocidades.

La suspensión se mantiene intacta, habiéndose recalibrado la dirección para ofrecer un mejor tacto a media y alta velocidad, lo que mejora de forma evidente los tactos de conducción en carretera. Muestra ahora una mayor sensación de seguridad y control en curva, completando un comportamiento muy equilibrado, con unas suspensiones suaves y confortables pero una pisada firme.

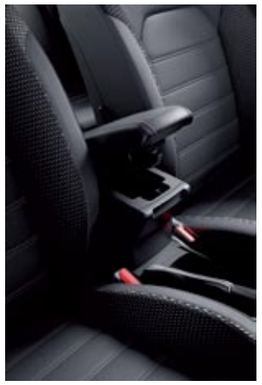
Mantiene intactas sus buenas cualidades 'off-road' para un SUV. Robusto y fiable, sus buenas cotas todoterreno le permiten moverse por pistas con gran agilidad y superar zonas complicadas con eficacia. El sistema de cámara multivisión (cuatro cámaras: una delantera, dos laterales y una trasera) que se refleja en la pantalla central es una ayuda interesante en este terreno para controlar el entorno del vehículo –también útiles al aparcar–. Lo pudimos comprobar en la pista de obstáculos que montó Dacia para probar sus capacidades. Además, también cuenta con la información adicional que muestra el sistema 4x4 Monitor que ha sido actualizado y que incluyen las dos versiones disponibles de tracción total: altímetro, inclinómetro, brújula, lector de ángulos...

Pequeños pero interesantes cambios en el renovado Duster que ya está en los concesionarios con tres acabados (Essential, Comfort y Prestige), desde un precio, con los descuentos actuales, de 15.140 euros del TCe ECO-G.

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR | TCE 90 | TCE 130 | TCE 150 (4WD) | BLUE DCI 115 (4WD) | TCE 100 ECO-G |
|---|---|---|---|---|---|
| Disposición | Delantero transversal | Delantero transversal | Delantero transversal | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros | 3, en línea | 4, en línea | 4, en línea | 4, en línea | 3, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 999 | 1.333 | 1.333 | 1.461 | 999 |
| Potencia máxima/rpm | 90 CV/4.400-4.900 | 150 CV/4.500-6.000 | 150 CV/5.250-6.000 | 115 CV/3.750 | 90 CV/4.400-4.900 |
| Par máximo/rpm | 16,3/2.200-3.750 | 24,5/1.600-3.500 | 25,5/1.700-3.250 | 26,5/1.750-2.750 | 16,3/2.200-3.750 |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera (4x4) | Delantera (4x4) | Delantera |
| Caja de cambios | Man., 6 vel. | Man., 6 vel. | Aut., 6 vel. | Aut., 6 vel. | Man., 6 vel. |
| Frenos del./tras. | Discos vent./Tambor | Discos vent./Tambor | Discos vent./Tambor | Discos vent./Tambor | Discos vent./Tambor |
| Neumáticos | 215/60 R16 | 215/60 R17 | 215/60 R17 | 215/60 R16 | 215/60 R16 |
| Peso (kg) | 1.189 | 1.242 | 1.263 (1.324) | 1.413 (1.430) | 1.289 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.341/1.804/1.693 | 4.341/1.804/1.693 | 4.341/1.804/1.693 | 4.341/1.804/1.693 | 4.341/1.804/1.693 |
| Volumen maletero (l) | 445 | 445 | 445 | 445 | 445 |
| Capacidad depósito (l) | 50 | 50 | 50 | 50 | 50/49,8 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 13,1 | 10,6 | 9,7 (10,4) | 10,2 | 13,8 |
| Velocidad máx. (km/h) | 166 | 193 | 199 (198) | 183 (175) | 168 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 6,2 | 6,2 | 6,2 (6,7) | 4,7 (5,3) | 3,8 |
| Emisiones $CO_2$ (g/km) | 137 | 139 | 141 (152) | 124 (138) | 124,1 |
| Precios desde.... (euros) | 17.834 | N.D | 20.625 | 16.102 | 15.140 |

▶ El salpicadero no varía en su configuración, con materiales plásticos duros. La pantalla central le confiere un aire más digitalizado, aunque la instrumentación sigue siendo analógica.



▲▶ El interior muestra novedades como la guantera central, los reposacabezas más estrechos y ergonómicos y la pantalla central de 8".

▶ La imagen clásica del Duster se mantiene invariable como seña de identidad, con una nueva firma lumínica en forma de 'Y' y con sus barras de techo galvanizadas.

Mucha personalidad en cada detalle, con un estilo que se empieza a hacer inconfundible. En marcha, apuesta más por el confort que por el comportamiento deportivo.

# Caballo de batalla

**Con su cuarto modelo, DS se lanza directa a conquistar el segmento de los compactos premium. Lo hace con sus armas de siempre –tecnología, diseño, lujo, exclusividad...– sobre la atractiva carrocería de este DS 4 que ya piensa en un futuro totalmente eléctrico.**

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Justo cuando anuncia un futuro eléctrico a partir de 2024 –cuando solo lanzará modelos cien por cien 0 emisiones, de los cuales el primero será un DS 4–, la marca premium de Stellantis se lanza con su compacto a conquistar un mercado en el que hasta ahora han campado a sus anchas los alemanes. El DS 4 es una manera diferente de entender el segmento compacto premium; una nueva interpretación que no tiene que ver con esa exquisita sobriedad de los alemanes de Audi –A3–, BMW –Serie 1– o Mercedes –Clase A– sino que quiere popularizar también aquí el lujo francés.

El DS 4 es un compacto de aire crossover, diseño exclusivo, acabados de lujo y tecnología de vanguardia. Esas son las armas que ofrece a simple vista. La primera es sin duda un estilo inconfundible en el que se adivina la inspiración de los concept de DS, como el Aero Sport Lounge. En ese estilo siguen destacando esas líneas poliédricas que han caracterizado hasta ahora los modelos de la firma.

Si por fuera llama la atención –la gama cuenta con tres variantes; el DS 4 'a secas', el Performance Line y el Cross, con un cierto aire crossover– por dentro mantiene su personalidad. Aunque hay cambios, pues presenta un diseño más limpio, menos recargado que el de sus hermanos. El salpicadero es mucho más fluido, con una pantalla táctil central integrada de 10 pulgadas desde la que se controla todo. Hay botones clásicos, en la parte inferior para el control de la climatización –con luz diurna no se distingue a qué función corresponde cada botón– y para el conductor un cuadro de instrumentos digital, de gran tamaño y configurable. Y además añade un Head up Display de realidad aumentada que muestra los datos sobre el parabrisas creando una pantalla con un tamaño equivalente a 21 pulgadas.

También estrena el DS Iris System, un sistema para manejar los mandos sin tener que tocarlos. Obedecerá órdenes habladas en lenguaje natural y a través de gestos gracias al llamado Smart Tech, una pequeña superficie en la zona del cambio que se maneja como la pantalla de un smartphone... pero a la que hay que acostumbrarse.

Si en diseño y en estilo no se priva de nada, tampoco en tecnología. Por ejemplo, en el apartado de asistentes de seguridad y ayuda a la conducción cuenta con el DS Drive Assist 2.0, sistema de asistentes con nuevas funciones: adelantamientos semiautomáticos, la adaptación de la velocidad en las curvas y la recomendación anticipada de la velocidad señalada en las señales de tráfico. Otras delicatessen son la suspensión pilotada DS Active Scan Suspension –de serie en el E-Tense– que visualiza y anticipa las irregularidades de la carretera y hace que la suspensión sea más dura o más blanda según las necesidades o el DS Night Vision, que detecta peatones y animales a una distancia de hasta 200 metros por la noche y con poca luz y avisa al conductor a través del cuadro de instrumentos digital.

Su iluminación es vanguardista además de elemento distintivo en su estilo. Cuenta con un sistema Matrix que alumbra incluso a 300 metros de distancia y permite usar las luces largas incluso con vehículos a escasa distancia.

Bajo el capó, antes de la anunciada electrificación total, su gama mecánica cuenta con lo más avanzado del Grupo Stellantis, con la versión E-Tense, híbrido enchufable de 225 caballos y 55 kilómetros de autonomía como tope. Pero en la parte de combustión clásica no se

| PRECIO | DESDE **28.800** € |
|---|---|
| EMISIONES DE $CO_2$: DESDE **28** G/KM | |

**PRIMERAS IMPRESIONES**

| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
|---|---|
| Acabados y materiales. Confort de marcha. Equipamiento tecnológico. Versión E-Tens. | Precio elevado. Dirección muy suave. Manejo del Smart Touch. Visibilidad trasera. |

**LA SUAVIDAD Y EL CONFORT SON SUS SEÑAS DE IDENTIDAD EN MARCHA. Y LA CARGA DE TECNOLOGÍA NO ES PROPIA DEL SEGMENTO**

# MIENTRAS LLEGA EL ELÉCTRICO EN 2024, LA VERSIÓN MÁS EFICIENTE DE LA GAMA DS 4 ES EL E-TENSE: 225 CV Y SOLO 1,3 L/100 KM

## DS4 E-TENSE EFICIENCIA Y RENDIMIENTO A PARTES IGUALES

La versión E-Tense del DS 4 es la que mejor representa la innovación de la que hace gala la marca francesa. Combina, como ya ocurre en el DS 7 Crossback, un motor PureTech de 4 cilindros 180 CV y un motor eléctrico de 110 acoplado a una batería con una capacidad total de 12,4 kWh. Son 225 caballos totales con los se consiguen unas prestaciones muy destacables –acelera de 0 a 100 km/h en 7,7 segundos– y unas gran eficiencia –consume solo 1,3 litros/100 km y es capaz de recorrer 55 kilómetros en modo eléctrico, sin emisiones–.

Está realizado sobre la plataforma EMP2 y representa perfectamente el equilibrio ponderado entre rendimiento y eficiencia. Incluso con un punto más de eficiencia en su comportamiento dinámico que la versión Puretech de 225 caballos. Porque el mayor peso de las baterías respecto al modelo de gasolina le da un aplomo que se agradece en carretera; va más asentado sobre el asfalto y transmite más confianza.

Por supuesto cuenta con las ventajas que ofrece la etiqueta 0 de la DGT y con el ahorro que supone –cuando disponemos de un cargador en casa– el uso de la energía eléctrica. La recarga de la batería se puede realizar en siete horas en una toma doméstica y en unos 90 minutos si contamos con un poste de 32 amperios.

En el recorrido con el DS 4 E-Tense nos ha llamado la atención esa dualidad en su personalidad. Arrancamos en eléctrico, con total silencio y total suavidad, como en una alfombra mágica. Como en todos los DS, dispone de una función que permite conservar la batería restante para utilizar esa propulsión en el momento que decidamos.

Esa suavidad se torna carácter cuando pisamos el acelerador con decisión y entran en juego los dos motores. Ahí se nota una respuesta más rápida y contundente que con el gasolina Puretech de 225 CV. En ese momento, los adelantamientos son inmediatos, con una sobresaliente capacidad de recuperación. Y aunque la dirección sigue siendo demasiado suave a nuestro gusto, por su mayor peso y su centro de gravedad más bajo tienes la sensación de mayor aplomo. Enlaza curvas con cambios de apoyo con total nobleza. Los frenos cumplen con nota y el confort de marcha se mantiene inalterable. Si te salen las cuentas, este E-Tense nos parece la opción más interesante.

### FICHA TÉCNICA

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

◀ Los acabados son de alta calidad y diseños muy personales. Los elevalunas van en la puerta en posición elevada. Hay un hueco para cargar el smartphone.

◀▶▼ Todas las versiones tienen cambio automático EAT8 sin palanca. Delante del selector vemos la pantalla del Smart Touch.

▲ La versión Cross tiene una estética crossover con barras de techo o protecciones en la zona inferior. El maletero cubica 439 l (380 en el E-Tense).

### FICHA TÉCNICA

| MOTOR | PURETECH 130 | PURETECH 180 | PURETECH 225 | BLUEHDI 130 |
|---|---|---|---|---|
| Disposición | Delant. transvers. | Delant. transvers. | Delant. transvers. | Delant. transvers. |
| Nº de cilindros | 3, en línea | 4, en línea | 4, en línea | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.199 | 1.598 | 1.598 | 1.499 |
| Potencia máxima/rpm | 130/5.500 | 180/5.500 | 225/5.500 | 130/3.750 |
| Par máximo/rpm | 23,4/1.750 | 25,5/1.650 | 30,6/1.900 | 30,6/1.750 |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera | Delantera |
| Caja de cambios | Aut. 8 vel. | Aut. 8 vel. | Aut. 8 vel. | Aut. 8 vel. |
| Frenos del./tras. | Disc. vent./Disc. | Disc. vent./Disc. | Disc. vent./Disc. | Disc. vent./Disc. |
| Neumáticos | 215/65 R17 | 205/55 R19 | 205/55 R19 | 215/65 R17 |
| Peso (kg) | 1.430 | 1.420 | 1.419 | 1.414 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.400/1.856/1.470 | 4.400/1.856/1.470 | 4.400/1.856/1.470 | 4.400/1.856/1.470 |
| Volumen maletero (l) | 439/1.240 | 439/1.240 | 439/1.240 | 439/1.240 |
| Capacidad depósito (l) | 52 | 52 | 52 | 53 |
| De 0 a 100 km/h (s) | ND | 8 | 7,9 | 10,9 |
| Velocidad máx. (km/h) | 210 | 230 | 235 | 203 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 5,9 | 6,5 | 6,6 | 4,8 |
| Emisiones CO2 (g/km) | 135 | 146 | 149 | 125 |
| Precios desde.... (euros) | 28.800 | 38.500 | 42.200 | 31.100 |

queda atrás, tres motores de gasolina PureTech de 130, 180 y 225 caballos, siempre con cambio automático EAT8. Y en diésel, con el mismo tipo de cambio, habrá un BlueHDI de 130 caballos.

En la presentación internacional, en Francia, hemos podido probar la versión de 225 caballos. Lo primero que llama la atención al rodar con el DS 4 es su exquisito confort y suavidad. Unas suspensiones enfocadas a ofrecer el máximo confort que proporcionan además un buen aplomo. El motor es suave, silencioso y de rápida respuesta. La dirección nos ha parecido demasiado sensible y algunas ayudas a la conducción, como el sistema de mantenimiento de carril, un poco intrusivo. Cuenta con diferentes modos de conducción, pero si queremos sentir que bajo el capó hay 225 caballos, lo suyo es activar el modo Sport, en el le sale un cierto carácter deportivo, aunque no es esa su verdadera pretensión.

Porque el DS 4 apuesta más por el refinamiento, la suavidad y el confort que por las prestaciones o el rendimiento. Y ese objetivo lo borda a la perfección.

## MUCHO DONDE ELEGIR MOTORES DIÉSEL, GASOLINA Y TODO TIPO DE HIBRIDACIÓN, CON TRACCIÓN DELANTERA O 4X4 Y OCHO ACABADOS

Todo lo imaginable en cuanto a equipamiento está disponible en el Tucson, cuya gama se articula en ocho acabados, con una dotación de serie completísima desde el más básico, asociándose a sus seis motorizaciones disponibles, con cuatro transmisiones distintas.

# Una oferta insuperable

Todo lo que ofrece la industria del automóvil en cuanto a equipamiento está disponible en el Tucson. La gama Tucson se articula sobre seis opciones de motorización asociadas a cuatro tipos de transmisión y con tracción delantera o a las cuatro ruedas. A esto se añaden ocho terminaciones diferentes, con un amplísimo catálogo de posibilidades sobre la variante básica, Klass, que ya dispone de serie de una gran dotación, con numerosos asistentes electrónicos y elementos de seguridad, y lo último en conectividad. Las terminaciones específicas suman una línea más refinada y amplia en elementos de confort como el acabado Style, o con la terminación N Line para quién busca un aire más deportivo, con un chasis equipado para una conducción más dinámica. El Tucson dispone de la mayor oferta de su segmento.

La gama de motores está construida sobre la base de dos propulsores Hyundai Smartstream: el 1.6 T-GDI de gasolina y el 1.6 CRDi en diésel, combinándose ambos con diferentes niveles de electrificación para ofrecer distintas fórmulas de hibridación. El 1.6 T-GDI rinde 150 caballos, siempre con caja manual de seis velocidades. Lo mismo que con hibridación ligera (etiqueta ECO), que está disponible también en un escalón de potencia superior, 180 caballos, siempre con tracción total y asociado a una caja automática de siete velocidades DCT (la manual iMT está disponible para el 150).

En diésel, el 1.6 CRDI en su variante básica de 115 CV con caja manual de seis velocidades o Mild Hybrid de 136 con tracción delantera o total y caja manual iMT o 7-DCT, con etiqueta ECO.

Con etiqueta ECO también está disponible la versión híbrida autorrecargable de 230 CV, con tracción delantera o total y caja automática de convertidor de par y seis relaciones. La etiqueta CERO es para el híbrido enchufable de 265 CV, siempre con tracción total y asociado a la caja automática de seis velocidades.

▲ Deportivo o refinado. Diferentes estilos que se reflejan en el exterior e interior, con equipamientos específicos.

▲ Compromiso Hyundai: cinco años de garantía sin límite de kilómetros. Ocho años de asistencia en carretera.

## OCHO TERMINACIONES. N LINE, DE ESTILO MÁS DINÁMICO

La oferta del Tucson se articula sobre ocho acabados diferentes asociados a las diversas terminaciones: Klass, Maxx, Maxx Sky, Tecno, Tecno Sky, Style, Style Teal y N Line. Desde el básico Klass de las versiones diésel y gasolina más económicas, la dotación de serie es muy completa. Incluye elementos como la pantalla central digital, la cámara de visión trasera, puertos USB, climatizador, retrovisores de ajuste eléctrico y calefactables. Y asistentes como el control de crucero, el limitador de velocidad, sistema de frenada de emergencia, lector de señales, sistema activo de cambio y seguimiento de carril LFA o llamada de emergencia eCall. En el apartado de la conectividad dispone de los sistemas Apple CarPlay y Android Auto, con Bluetooth y control de voz. Un equipamiento que se amplía en los acabados superiores, en los que no falta de nada, con la terminación N Line que le imprime un aire más deportivo, con parrilla diferente y parachoques con entradas de aire más amplias o llantas específicas de 19". Detrás, escapes dobles. El interior también refleja un ambiente más dinámico.

▲▶ Acabado deportivo N Line. de estilo más dinámico y con ajustes electrónicos de suspensión para una conducción más deportiva.

◀▲ Sobre los diferentes acabados el Tucson puede personalizarse con elementos específicos. Dispone de un catálogo de llantas de 17, 18 y 19".

### HIBRIDACIÓN EN TRES ESCALONES

Los motores del Tucson, sobre la base del bloque Hyundai Smartstream 1.6, se han electrificado para ofrecer a sus clientes todo tipo de hibridación, con etiquetas ECO y CERO. Hibridación ligera 48V (Mild Hybrid), asociada a los motores diésel y gasolina. Motor híbrido autorrecargable con un propulsor eléctrico de 44,2 kW y un consumo homologado de solo 5,7 l/100 kilómetros, y la versión PHEV, híbrida enchufable, con una autonomía en eléctrico de 62 kilómetros y un consumo homologado de solo 1,4 l/100 kilómetros.

### NUEVE COLORES Y TRES AMBIENTES INTERIORES

Los clientes del Tucson pueden elegir entre nueve colores exteriores, todos combinables con una opción bitono para el techo. En el interior, ofrece tres posibilidades distintas: negro en tela o cuero, bitono negro y gris (Moss Grey) en tela o cuero y el paquete de color Teal (verde azulado).

# Géminis

Comparten el ADN, ese carácter deportivo que Cupra impregna en sus modelos para disfrutar al volante, en este caso sobre un motor potente y muy eficiente con un rango en eléctrico por su configuración plug-in, con etiqueta 0, y los detalles diferenciadores que distinguen la marca española. Pero como todos los hermanos gemelos, su personalidad es diferente, como lo es a veces, también su fisonomía.

Fede Asensio || fasensio@motor16.com
Fotos: Alvaro Gª Martins

Sobre el papel, mi coche ideal es una berlina familiar, potente y eficiente. Su imagen me resulta seductora, mucho más que la de un sedán, con formas más dinámicas, y la versatilidad que ofrece el espacio posterior, con su amplio portón de acceso, la altura al techo y la profundidad de maletero con los asientos abatidos. Mucho volumen de carga y la moldeabilidad de sus formas para meter la bici, incluso sin quitar la rueda delantera, los esquís y el equipaje sin utilizar baca, o las tablas de surf. Funcionalidad e imagen, a lo que añade su centro de gravedad bajo si lo comparamos con un SUV, definitivo para marcar diferencias dinámicas con un buen chasis, además de un consumo netamente inferior.

Sí, los SUV actuales han evolucionado para ofrecer un equilibrio notable y, en muchos casos sobresaliente sobre las características mencionadas para mi berlina ideal. La versatilidad y el espacio en un SUV son incluso superiores, normalmente con algo más de altura al techo en su interior. La imagen es algo intrínseco en el concepto como uno de sus valores; no hay duda, queda más aparente bajarte de un SUV que de una berlina. Conduciendo, su mayor altura amplía su ángulo de visión, especialmente en medio del tráfico donde también pareces sentirte más protegido ante posibles alcances y subirte y bajarte del coche requiere menor esfuerzo. Y en el apartado dinámico su adaptación es evidente.

Sobre este planteamiento, sin entrar a profundizar éstas y otras cuestiones que hacen de los SUV la tipología de moda en la mayoría de los mercados, planteamos nuestra comparativa con dos sugerentes modelos de Cupra, el León Sportstourer y el Formentor, que desde su lanzamiento ha concentrado todos los focos. Una berlina familiar y un SUV, CUV o, mejor dicho, un crossover. Sin cuestionar los límites intangibles que manejan los departamentos de marketing a su antojo, según convenga, entiendo el concepto crossover como un paso intermedio entre un SUV y una berlina, lo que acerca más ambos conceptos de nuestros protagonistas, creando una duda razonable ante su elección.

Porque su motor no va a marcar la diferencia, ya que se trata exactamente del mismo: el 1.4 TSI de 150 CV (110 kW) asociado a un propulsor eléctrico de tipo síncrono alimentado por una

## CUPRA FORMENTOR VZ

PRECIO 46.380€

Emisiones oficiales: 33 g/km

| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
|---|---|
| + Tacto conducción. Comportamiento dinámico Aceleración. Etiqueta 0. Personalidad. | - Capacidad de maletero limitada. Uso de la pantalla central. Consumo a ritmos elevados sin batería. |

## CUPRA LEÓN SPORTSTOURER

PRECIO 42.980€

Emisiones oficiales: 36 g/km

| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
|---|---|
| + Comportamiento dinámico. Gestión de la batería. Equipamiento. Calidad de materiales. Etiqueta 0. | - Depósito gasolina algo justo. Pantalla central sin iluminación. Pérdida de volumen de maletero. |

## LA CLAVE

fasensio@motor16.com

*Se puede hablar de un mismo coche con dos personalidades. Por ello inclinar la balanza es complicado; ambos siguen los patrones distintivos de la marca en cuanto a prestaciones, conducción, comportamiento y eficiencia. Si me tengo que inclinar, contradiciendo mi introducción, por razones subjetivas me quedo con el Formentor.*

◀▲ Máxima protección; dispone de una caja de seguridad para proteger la batería capaz de resistir impactos. Su ubicación bajo el maletero sacrifica 105 litros de capacidad, con unas formas muy regulares y la flexibilidad de las plazas traseras para obtener más espacio puntual.

◀▲ El Cupra León pierde en torno a 150 litros de maletero respecto a las variantes de gasolina para acomodar la batería. Una cifra algo justa para su tamaño y configuración, pero con una gran flexibilidad para ampliar el volumen hasta los 1.450 litros.

**EQUILIBRIO DE PESO**
**LOS CUPRA PHEV PESAN UNOS 60 KILOS MÁS QUE LAS VERSIONES DE POTENCIA SEMEJANTE EN GASOLINA, PERO BIEN REPARTIDOS APENAS AFECTAN A LA DINÁMICA**

**SUSPENSIÓN DCC**
**MUY ÁGILES Y NEUTROS EN SU PASO POR CURVA, A PESAR DE UNA PUESTA A PUNTO DINÁMICA SON CONFORTABLES Y POCO EXIGENTES EN CONDUCCIÓN DEPORTIVA**

batería de iones de litio de 13 kWh que rinden 245 CV (180 kW) con 400 Nm (40,8 mkg) conjuntamente. Potente pero a la vez muy eficiente, con un consumo de 1,4-1,5 l/100 km, con emisiones de 31-36 g/km, según ciclo WLTP y un rango en eléctrico de 55 y 57 kilómetros respectivamente, con ligera ventaja sobre el papel para la berlina pero sin diferencias reales. Y ambos asociados a la caja DSG6 y con tracción delantera, sin otras alternativas en estas variantes. León y Formentor disponen de una versión más modesta, de 204 CV sobre el mismo grupo propulsor 1.4 TSI, cuya diferencia de potencia se debe a la electrónica. Pero las versiones más potentes, las de nuestra comparativa, están dotadas de un chasis afinado sobre una geometría de suspensiones similar –McPherson delante y multibrazo en el eje trasero–, con amortiguadores adaptativos DCC con hasta 15 niveles –realiza en tiempo real el ajuste automático de la firmeza de cada uno de los amortiguadores de forma independiente de dureza– y frenos más potentes, con discos de diámetro superior. Ambas versiones disponen de diferencial electrónico XDS de deslizamiento limitado y cuentan con detalles de equipamiento más selectivo respecto a las versiones de 204 CV. Sendos motores se asocian a través de un embrague desacoplador, que se encarga de separar o unir el motor de combustión al propulsor eléctrico. Y cuentan con un sistema de refrigeración adicional con radiador y depósito de expansión propios para los componentes de alto voltaje, independiente del circuito de refrigeración del motor de gasolina. Opera a una temperatura más baja que la del motor de combustión y permite hacer uso del motor eléctrico a menos grados, hasta unos -10ºC.

En ambos casos encontramos en sus gamas versiones más deportivas y potentes, especialmente en el Formentor con el VZ5 de 390 CV, pero también el carácter de marca queda patente en cuanto salimos a carretera por su tacto dinámico, a pesar de que estamos hablando de dos coches con etiqueta 0. 'Pero lo cortés no quita lo valiente'. Si nuestro rango habitual en el día a día nos permite aprovechar al máximo la conducción eléctrica sin necesidad del motor de combustión, estos PHEV se convierten en una solución envidiable. En una conducción mixta, utilizando los modos y a ritmos poco exigentes, no hemos logrado el rango anunciado de 55 y 57 kilómetros. Nos hemos quedado en nuestras tres mediciones entre 42 y 47, sin diferencias ostensibles entre ambos modelos en el mismo recorrido, lo que no está nada mal. Sí hemos conseguido los 52 kilómetros en modo ECO en conducción urbana y semiurbana, con un consumo eléctrico de 20,4 kWh, con lo que demuestra que a poco que nos apliquemos nos moveremos fácilmente por encima de los 45 kilómetros, un rango perfectamente utilizable en el día a día en la mayoría de los casos. Nuestro consumo medio, casi similar en ambos modelos (5,5 y 5,7 l/100 km) es sin duda una cifra muy interesante dado su potencial, que solo se dispara a ritmo elevado y sin mantener una velocidad constante cuando agotamos la batería, para movernos en torno a los 9 l/100 km, o recargamos en marcha, que pone el consumo por encima de los 10 l/100 km.

La gestión eléctrica de los Cupra ofrece el E-MODE, el modo Hybrid, y la posibilidad de conservar la carga en diferentes porcentajes o incluso aumentarla en marcha cargando con el motor y la regeneración. Con el primero los Cupra circulan en eléctrico hasta que se desconecta (140 km/h máximo), bien porque el motor eléctrico por sí solo no puede entregar la potencia solicitada o porque la batería se ha descargado. En el modo Hybrid los motores eléctrico y de combustión trabajan de forma conjunta. Y en el Hybrid manual se ofrecen tres alternativas: mantener la carga

## IDÉNTICO SALPICADERO DIGITALIZADO CON DOS PANTALLAS INTEGRADAS EN UN AMBIENTE MODERNO Y CON BUENOS MATERIALES

▲◀ A pesar de que la carrocería del Cupra León es unos 20 centímetros más larga, el interior es casi igual, con generosas cotas en todas las mediciones, mucho espacio para las rodillas y amplia altura al techo. Solo en las plazas traseras echamos de menos en el Formentor un poco más de anchura.

▲ Semejanza interior, con un mismo salpicadero. Excelente la información que ofrece el Cockpit. También la pantalla central, pero su uso es poco intuitivo y aglutina demasiadas funciones.

disponible en ese momento, reservar un porcentaje concreto o recargar mediante el motor de combustión, aunque esta acción lógicamente aumenta considerablemente el consumo de combustible. La pena es no encontrar botones directos para su gestión en los últimos modos y tener que usar la pantalla. Sí encontramos los dos 'botones satélite Cupra' en el volante. El de arranque, para hacerlo siempre en silencio y modo eléctrico y el de selección de los cuatro perfiles de conducción que nos permite ajustar los programas dinámicos del coche agrupados en el Driver Profile: amortiguación, asistencia del volante y la lógica de la caja de cambios para priorizar nuestra forma de conducción. En Sport nos desmelenaremos para ver si se marcan diferencias en el apartado dinámico entre nuestros protagonistas. Diferencias que existen; en ambos la amortiguación se percibe firme, sin radicalidad, con una pisada muy sólida, mucha tracción y transmitiendo gran confianza para ir deprisa. Ofrecen un tono dinámico excelente, con una dirección precisa y rápida y unos frenos (regenerativos) con buen tacto y eficacia para detener el coche. Ambos pesan prácticamente lo mismo y mantienen ese 'comportamiento natural Cupra' que libera ligeramente el eje posterior y permite redondear la curva al levantar el gas. En el Cupra León es más acentuado cuando aumentamos la exigencia dinámica y la insinuación de la parte trasera se hace más evidente ya que el depósito de gasolina está situado más atrás y más alto. Mientras el Formentor, aunque con algo más de altura al suelo se muestra aún más equilibrado en los cambios de carga, con un paso muy neutro por curva. Maneras distintas para una eficacia excelente en ambos casos, que permite explotar las bondades del motor y exprimir su potencial con mucha eficacia ya sea en carreteras de primer orden o en trazados retorcidos. Porque aceleran y mucho, utilizando las marchas desde las levas o en modo automático. Tengo que decir que uno de mis prejuicios hacia un SUV, el apartado dinámico en referencia a una berlina, pierde su sentido ahora y me encuentro casi tan a gusto buscando sus límites en el Formentor como en el León. Bueno, sí, un crossover...

Si en el plano dinámico no se inclina la balanza hacia ningún lado, tampoco lo hará por la configuración y acabados de su interior o su equipamiento. Tras el volante parece no haber diferencia alguna, con un diseño y materiales idénticos, con el mismo salpicadero con dos pantallas TFT (Digital Cockpit e infoentretenimiento) y mandos, con notable calidad de materiales y ajustes milimétricos. El Digital Cockpit ofrece una completísima información, con seis perfiles seleccionables para su presentación, con la vista CUPRA, que dispone de una información de corte más deportivo.

▲▶ Misma configuración de asientos, deportivos tipo bucket delante de serie, con diferentes tipos de tapicería en piel opcionales en ambos casos, así como la calefacción o los reglajes eléctricos para el conductor. El interior es amplio en ambos casos y solo la anchura detrás es algo superior en el León.

En el Formentor te encuentras ligeramente más alto y la extensión del capó delantero es más plausible con una visión hacia atrás algo más limitada. Ambos muestran una excelente habitabilidad, solo con algo más de estrechez en las plazas posteriores del Formentor, que sí ofrece más altura al techo delante. La diferencia la marca la capacidad del maletero, que en ambos pierden volumen para alojar las baterías, pero que es superior en el León que dispone además de una línea de carga más baja.

Con el cable de serie para enchufe doméstico (2,3 kW), en ambos podremos recargar en menos de 5 horas. Mientras que con un cargador de tipo Wallbox de 3,6 kW invertiremos 3 horas y 33 minutos.

La completísima dotación de serie en elementos de confort, conectividad y asistentes es también prácticamente similar en nuestros gemelos, a pesar de que el Formentor tiene un posicionamiento superior de la mano de un precio más elevado, un factor que puede ser importante a la hora de inclinar la balanza hacia uno u otro lado.

◀ En los dos podemos cargar la batería a una potencia máxima de 3,7 kW, para lo que invertiremos 3 horas y 40 minutos. El cable 2 es de serie.

# LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

## FICHA TÉCNICA

| | FORMENTOR | LEÓN SPORTSTOURER |
|---|---|---|
| **MOTOR DE COMBUSTIÓN** | **1.4 TSI** | **1.4 TSI** |
| Disposición | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 4 en línea / 16 | 4 en línea / 16 |
| Diámetro x carrera (mm) | 74,5x 80 | 74,5x 80 |
| Cilindrada (c.c.) | 1.395 | 1.395 |
| Alimentacióntsi | Inyección directa turbo de geometría variable e intercooler | Inyección directa turbo de geometría variable e intercooler |
| Compresión | 10 a 1 | 10 a 1 |
| Potencia máxima/rpm | 150 CV de 5.000-6.000 | 150 CV de 5.000 a 6.000 |
| Par máximo/rpm | 25,5 mkg / 1.550-3.500 | 25,5 mkg / 1.550-3.500 |
| **MOTOR ELÉCTRICO** | Síncrono de imán permanente | Síncrono de imán permanente |
| Posición | Delantera transversal | Delantera transversal |
| Voltaje máximo | n.d. | n.d. |
| Potencia máxima | 85 kW-116 CV | 85 kW-116 CV |
| Par máximo (mkg) | 330 Nm (33,7 mkg) | 330 Nm (33,7 mkg) |
| **BATERÍA** | Iones de litio | Iones de litio |
| Voltaje nominal (V) | 270 | 270 |
| Número de celdas | n.d. | n.d. |
| Peso de la batería (kg) | 130 | 130 |
| Capacidad (útil) | 13 (10,8) kWh | 13 (10,8) kWh |
| Autonomía en modo EV (WLTP) | 55 km | 58 km |
| POTENCIA MÁX. CONJUNTA | 245 CV | 245 CV |
| **TRANSMISIÓN** | | |
| Tracción | Delantera | Delantera |
| Caja de cambios | Automática, de 6 velocidades | Automática, de 6 velocidades |
| **DIRECCIÓN Y FRENOS** | | |
| Sistema | Cremallera, eléctrica | Cremallera, eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,1 | 2,1 |
| Diámetro de giro (m) | 10,5 | 10,5 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos vent. 340 mm / Discos 310 mm | Discos vent. 340 mm / Discos 310 mm |
| **SUSPENSIÓN** | | |
| | Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. |
| | Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. |
| **RUEDAS** | | |
| Neumáticos | 245/40 R19 | 235/35 R19 |
| Llantas, aleación | 8,0Jx19'' | 8,0Jx19'' |
| **PESOS Y CAPACIDADES** | | |
| En orden de marcha (kg) | 1.704 | 1.717 |
| Capacidad del depósito (l) | 40 | 40 |
| Relación peso/potencia (kg/CV) | 6,9 | 7,0 |
| Maletero (l) | 345 | 470 |

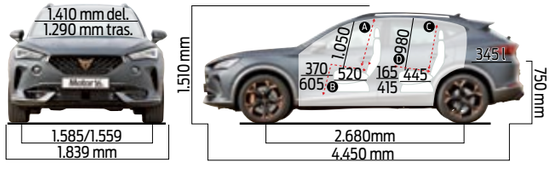
## EQUIPAMIENTO

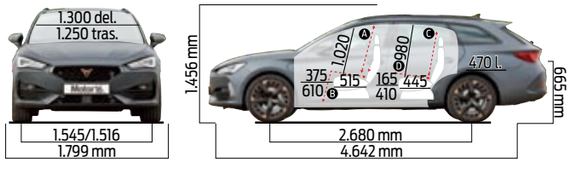
| | FORMENTOR SI | FORMENTOR NO | FORMENTOR OP. | LEÓN SI | LEÓN NO | LEÓN OP. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT** | | | | | | |
| Relojes digitales configurables | ▲ | | | ▲ | | |
| Sensor de lluvia y luces | ▲ | | | ▲ | | |
| Pantalla táctil de 10,25 pulgadas | ▲ | | | ▲ | | |
| Ordenador de viaje | ▲ | | | ▲ | | |
| Regulador velocidad | ▲ | | | ▲ | | |
| Freno estacionamiento eléctrico | ▲ | | | ▲ | | |
| Elevalunas eléctricos delanteros | ▲ | | | ▲ | | |
| Retrovisores eléctricos regulables | ▲ | | | ▲ | | |
| Volante regulable altura | ▲ | | | ▲ | | |
| Aparcamiento asistido | ▲ | | | ▲ | | |
| Faros Full LED | ▲ | | | ▲ | | |
| Acceso y arranque sin llave | ▲ | | | ▲ | | |
| Climatizador automático | ▲ | | | ▲ | | |
| Suspensión deportiva o regulable | ▲ | | | ▲ | | |
| **SEGURIDAD** | | | | | | |
| Aviso de ángulo muerto | ▲ | | | ▲ | | |
| Reconocimiento de señales | ▲ | | | ▲ | | |
| Alerta cambio involuntario carril | ▲ | | | ▲ | | |
| Alerta por cansancio | ▲ | | | ▲ | | |
| Llamada de emergencia e-call | ▲ | | | ▲ | | |
| Airbag conductor/acompañante | ▲ | | | ▲ | | |
| Airbag rodilla | | | ▶ | ▲ | | |
| Airbag laterales | ▲ | | | ▲ | | |
| Airbag de cortina | ▲ | | | ▲ | | |
| Control de estabilidad/tracción | ▲ | | | ▲ | | |
| Rueda de repuesto tamaño normal | | ▼ | | | ▼ | |
| Rueda de repuesto de emergencia | ▲ | | | ▲ | | |
| Sensor de presión de neumáticos | ▲ | | | ▲ | | |
| Frenada de emergencia en ciudad | ▲ | | | ▲ | | |
| Cámara de visión trasera | ▲ | | | ▲ | | |
| Control por voz | ▲ | | | ▲ | | |
| Control de tracción | ▲ | | | ▲ | | |
| Neumáticos 'run flat' | | ▼ | | | ▼ | |

### PRINCIPALES OPCIONES

| CUPRA FORMENTOR | CUPRA LEÓN SPORTSTOURER |
|---|---|
| Asientos rodilla + laterales trasero: 1.300€ en paquete. Cámara Top View: 1.300 en paquete. Techo panorámico: 1.340€. Asiento electrico conductor y tapicería piel: 1,550. Alarma antirrobo: 1.300€ en paquete. Cable carga Modo 3 170€. Pintura metalizada Custom: 930€. Frenos Brembo:2.320€. | Airbag laterales traseros: 340€. Techo panorámico: 1.120€. Paquete Dinamyc: 400€. Asiento eléctrico conductor en piel azul: 1.730€ en paquete. Asientos deportivos tipo bucket en piel: 1.530-1.730€. Alarma antirrobo: 920€ en paquete. Pintura mate': 2.040€. Apertura maletero eléctrica: 500€ en paquete. Apertura maletero por pie: 500€. |

### MEDIDAS




| (A) Altura al techo | (B) Espacio piernas (máx-mín) | (C) Altura del techo atrás | (D) Espacio piernas (máx-mín) |
|---|---|---|---|
| 1.050 mm | 1.125/890 mm | 980 mm | 860/610 mm |

| (A) Altura al techo | (B) Espacio piernas (máx-mín) | (C) Altura del techo atrás | (D) Espacio piernas (máx-mín) |
|---|---|---|---|
| 1.020 mm | 1.125/890 mm | 980 mm | 855/610 mm |

## BANCO DE PUEBRAS

| | FORMENTOR | LEÓN |
|---|---|---|
| **VELOCIDAD MÁXIMA** | 210 KM/H | 225 KM/H |
| **ACELERACIÓN (en segundos)** | | |
| 400 m salida parada | 15,1 | 15,4 |
| De 0 a 50 km/h | 3,0 | 3,0 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 6,7 (7,0) | 7,1 (7,0) |
| Recorriendo (metros) | 99 | 107 |
| **RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)** | | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 12,9 | 13,1 |
| 1000 m desde 40 km/h en D | 25,5 | 25,7 |
| De 80 a 120 km/h en D | 4,0 | 4,1 |
| **ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h** | | |
| | 99 | 99 |
| **CONSUMOS** | | |
| **EN CIUDAD** | | |
| A 23,2 km/h de promedio | 5,4 | 5,2 |
| **EN CARRETERA** | | |
| A 90 km/h de crucero | 4,5 | 4,3 |
| Conducción dinámica | 9,2 | 9,4 |
| **EN AUTOPISTA** | | |
| A 120 km/h de crucero | 6,4 | 6,4 |
| A 140 km/h de crucero | 7,3 | 7,5 |
| Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 5,7 | 5,5 |
| **AUTONOMÍA MEDIA** | | |
| Kilómetros recorridos | 701 | 712 |
| **CONSUMOS OFICIALES** | | |
| Consumo medio | 1,5 l/100 | 1,4 l/100 km |
| Emisiones $CO_2$ (g/km) | 33 | 36 |
| Ciclo eléctrico (kWh/100 km) | n,d | n.d |
| **FRENOS** | | |
| **DISTANCIA DE FRENADO** | | |
| A 60 km/h | 14,5 | 12,1 |
| A 100 KM/H | 37,5 | 34,6 |
| A 120 KM/H | 54,9 | 51,1 |
| **SONORIDAD** | | |
| **MEDIDAS (dB)** | | |
| Al ralentí | 45,1 | 39,8 |
| A 60 km/h | 63,8 | 59,9 |
| A 90 km/h | 65,9 | 63,8 |
| A 120 km/h | 70,4 | 67,4 |
| A 140 km/h | 72,0 | 69,8 |

Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios

## BALANCE FINAL

| | CUPRA FORMENTOR | CUPRA LEÓN |
|---|---|---|
| **TECNOLOGÍA** | **8,0** Completísimo paraguas de asistentes a la conducción, casi todos de serie. Y en su logrado sistema híbrido, con una avanzada gestión de la batería. | **8,0** Misma tecnología, remarcable en ayudas a la conducción y conectividad, con la misma penalización en el uso poco intuitivo de las funciones por pantalla. |
| **COMPORTAMIENTO** | **8,5** A pesar de un centro de gravedad algo más alto, el Formentor muestra un equilibrio sobresaliente en este apartado, casi a la altura de la berlina. | **8,5** Dinamismo con un elevado grado de confort, transmitiendo facilidad y confianza de uso, asimilando el mayor peso de las baterías con eficacia. |
| **PRESTACIONES** | **8,5** Con carga eléctrica, -casi siempre mantiene un porcentaje residual-, la capacidad de aceleración y de adelantar es sobresaliente. | **8,5** Sin diferencias apreciables, aunque nuestra unidad ha acelerado ligeramente por debajo del Formentor. En cualquier caso con notable capacidad. |
| **SEGURIDAD** | **8,5** La batería de asistentes a la conducción de serie es completísima, pudiendo añadir algún sistema opcional, pero lo tiene todo. También elementos pasivos. | **8,5** Como éste, los airbag laterales traseros se pueden montar como opción, pero el airbag de rodilla es de serie en este caso. |
| **HABITABILIDAD** | **7,5** A pesar de lo que sus formas puedan hacer pensar, su cota de altura es excelente incluso detrás. Solo echamos en falta algo más de maletero. | **8,0** Sobre la misma plataforma, las cotas de habitabilidad son semejantes, con mucho espacio longitudinal. El maletero marca la diferencia. |
| **CONSUMO-PRECIO** | **7,0** Consumos ajustados para su potencial aprovechando su hibridación, lo que se manifiesta especialmente en uso urbano con su autonomía eléctrica. | **7,5** La diferencia de precio de unos 3.000 € menos en el León se justifican prácticamente solo por el concepto. Consumos parejos, casi con la misma autonomía. |

### CONCLUSIÓN

**CUPRA FORMENTOR**

**8,0** Basándonos en conceptos objetivos, el precio del Fomentor y la capacidad menor de maletero marcan la diferencia en favor del León Sportstourer. Es cierto que el Formentor pierde algo por comportamiento, pero aun así resulta súper eficaz y es más confortable, por lo que en este apartado no hinca ni un poco la rodilla.

**CUPRA LEÓN SPORTSTOURER**

**8,2** La puesta a punto de su chasis marca las diferencias, con su suspensión electrónica. Es un Cupra por sensaciones, equipamiento y detalles distintivos, a la altura del Fomentor. A pesar de que cede casi 150 litros de capacidad de maletero con las versiones sin hibridación, respecto al Formentor tiene más capacidad.

# Eficiente distinción

| PRECIO | 51.581 € |
|---|---|
| EMISIONES DE $CO_2$: 31 G/KM | |

| NUESTRAS ESTRELLAS | |
|---|---|
| COMPORTAMIENTO | ★★★★★ |
| ACABADO | ★★★★★ |
| PRESTACIONES | ★★★★★ |
| CONFORT | ★★★★★ |
| SEGURIDAD | ★★★★★ |
| CONSUMO | ★★★★★ |
| PRECIO | ★★★★★ |

| NUESTRA VALORACIÓN | |
|---|---|
| NOS GUSTA | Etiqueta 0. Maletero grande y sin pérdida de capacidad. Interior amplio. Acabado y materiales. Prestaciones. Comportamiento y confort. |
| DEBE MEJORAR | Precio elevado. Depósito algo justo. Consumo con la batería agotada. Diseño y posición de ciertos mandos. Dirección un poco lenta. |

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

**Los más exigentes, o quienes vean en la tracción total una ventaja por su estilo de vida, siguen disponiendo del E-Tense 4x4 de 300 CV; pero la gama DS 7 Crossback se reforzaba hace poco con este E-Tense de 225 CV y tracción delantera, que se nos antoja como la opción más inteligente en el refinado SUV francés.**

Aunque en un primer momento parecía que DS centraría su oferta PHEV, o híbrida enchufable, en la versión de 300 CV con tracción total, la firma de lujo francesa ha 'corregido el tiro' y desde comienzos de año ofrece también la mecánica de 225 CV, que se conforma con tracción delantera al prescindir del segundo motor eléctrico, ubicado detrás. De esa manera se suma a otras marcas del grupo que ya montan ese propulsor: Peugeot –3008 y 508–, Opel –Grandland X– y Citroën –C5 Aircross–. Y es lógico que todos coincidan, pues para el 90 por ciento de los usuarios –al menos en España, donde los límites de velocidad son los que son y los inviernos suelen ser benévolos– con esa potencia y ese tipo de tracción hay suficiente. Y ahorramos dinero sin que eso nos prive de las ventajas de la etiqueta '0' o de poder disfrutar de usos eléctricos.

En concreto, la versión E-Tense 225 analizada –con el acabado superior Grand Chic– cuesta 5.900 euros menos que la E-Tense 4x4 300 comparable, lo cual no está nada mal. Y aunque los 51.581 euros de la factura pueden asustar un poco en un SUV de este segmento, conviene recordar que el DS 7 Crossback es algo mayor que sus competidores –mide 4,57 metros y tiene un maletero de 555 litros–, adopta tecnologías avanzadas como la suspensión DS Active Scan –escanea la calzada por delante y prepara la amortiguación ante lo que llega–, presume de un interior refinado y de calidad –tapicería de cuero granulado, volante de cuero plena flor, reloj BRM Chronographes, pantalla central de 12 pulgadas con navegador...– y es premium 'de verdad', pues está realmente bien hecho, integra materiales de alta calidad y en su lista de opciones hay cosas como la visión nocturna Nigth Vision, al margen de otros muchos asistentes que dan acceso a una conducción semiautónoma.

Y por si aún nos sigue pareciendo mucho, hay otros dos niveles de dotación por debajo –Performance Line y So Chic– con precios más 'arreglados'.

▲ El portón motorizado con función manos libres, de serie. El maletero anuncia 555 litros.

## LA CLAVE



pmartin@motor16.com

*Es apenas más caro –1.275 euros– que la versión PureTech de gasolina de similar potencia, pero en el caso de este E-Tense 225 nos llevamos de premio la etiqueta '0 Emisiones' y la posibilidad de alternar usos eléctricos –casi 50 kilómetros reales– con un rendimiento rutero magnífico. No es barato, pero sí vale lo que cuesta.*

## LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| MOTOR | 1.6 PURETECH |
|---|---|
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/valvulas | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.598 |
| Alimentación | Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 181 CV / 6.000 |
| Par máximo/rpm | 30,6 mkg / 3.000 |
| **MOTOR ELÉCTRICO** | |
| Potencia máxima/rpm | 81 kW (110 CV) |
| Par máximo/rpm | 32,7 mkg |
| Autonomía máx. modo eléctrico | 55 kilómetros (WLTP) |
| **BATERIA** | |
| Tipo - Capacidad | Iones de litio - 13,2 kWh |
| **SISTEMA HÍBRIDO** | |
| Potencia conjunta / Par máx. | 224 CV / 36,7 mkg |
| **TRANSMISIÓN** | |
| Tracción | Delantera |
| Caja de cambios | Automática, 8 velocidades |
| **DIRECCIÓN Y FRENOS** | |
| Sistema | De cremallera, con asistencia eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 3,05 |
| Diámetro de giro (m) | 10,45 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos vent. 304 mm / Discos 290 mm |
| **SUSPENSIÓN** | |
| Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora | |
| Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora | |
| **RUEDAS** | |
| Neumáticos de serie - (en el test) | 205/55 R19 – (235/45 R20 Goodyear) |
| **PESOS Y CAPACIDADES** | |
| En orden de marcha (kg) | 1.835 |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 4.570 / 1.895 / 1.620 |
| Capacidad maletero - depósito (l) | 555-1.752 / 43 |

## PRESTACIONES

| | |
|---|---|
| **VELOCIDAD MÁXIMA** | 225 KM/H |
| **ACELERACIÓN** (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 16,3 |
| De 0 a 50 km/h | 3,6 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 8,8 (8,9) |
| Recorriendo (metros) | 136 |
| **RECUPERACIÓN** (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 13,9 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 26,2 |
| De 80 a 120 km/h en D | 4,9 |
| Recorriendo (metros) | 135 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | + 2% |

## CONSUMOS

| | l/100 km |
|---|---|
| **EN CIUDAD** | |
| A 22,1 km/h de promedio | 5,9 |
| **EN CARRETERA** | |
| A 90 km/h de crucero | 4,1 |
| En conducción dinámica | 8,0 |
| **EN AUTOPISTA** | |
| A 120 km/h de crucero | 6,4 |
| A 140 km/h de crucero | 7,3 |
| Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km | 5,8 |
| **AUTONOMÍA MEDIA** | |
| Kilómetros recorridos | 741 |
| **CONSUMOS OFICIALES** | |
| Ciclo urbano / extraurbano (NEDC) | N.d. / N.d. |
| Ciclo mixto (NEDC) | 1,5 |
| Ciclo mixto (WLTP) | 1,4 |

▲▲ Según DS, no se pierde ni uno solo de los 555 litros de maletero en sus versiones híbridas enchufables E-Tense. A 7,4 kW de potencia, la batería se recarga en 105 minutos.

TRES MODOS DE USO

**MIENTRAS HAYA BATERÍA TRATA SIEMPRE DE OPERAR EN MODO ELECTRIC, SIN EMISIONES, PERO PODEMOS HACERLO TAMBIÉN EN LOS MODOS HYBRID Y SPORT; O CON LA FUNCIÓN E-SAVE, QUE CONSERVA LA CARGA**

INSPIRACIÓN DS OPERA

**POR 2.000 EUROS AGREGA TAPICERÍA DE CUERO NAPPA Y ASIENTOS CLIMATIZADOS CON FUNCIÓN MASAJE**

▲▲ La pantalla táctil central es enorme –12 pulgadas– y agrupa muchas funciones, aunque en la base tiene botones de acceso directo. Y la instrumentación es digital.

◀▶ El DS 7 Crossback es amplio en comparación con sus rivales directos –los SUV de firmas premium con un tamaño algo inferior– y resulta muy cómodo. Ofrece calidad, aspecto refinado y un completísimo equipo de serie.

En cualquier caso, cuando te subes al DS 7 Crossback sientes que ese esfuerzo económico ha valido la pena, y que la diferencia de precio respecto a modelos del grupo con los que comparte plataforma –usa la EMP2– y mecánica se nota en forma de agrado. Además, el interior es amplio y funcional, aunque nos gustaría que se reubicasen algunos mandos: los elevalunas van en la consola central y su diseño les confunde con otros mandos cromados, y el botón de encendido y apagado queda alto, bajo el reloj. Y puestos ya a criticar, preferiríamos que alguna de las posibles configuraciones de la instrumentación fuese un poco más clásica.

Dicho eso, nos ponemos en marcha, y mientras haya carga en la batería el coche se moverá en modo Electric, casi en completo silencio. Y así rodaremos hasta que agotemos la energía, superemos los 135 km/h o aceleremos con mucha fuerza, momentos los tres en los que pasará a Hybrid –cuando es por un acelerón fugaz, como el que damos para un adelantamiento o acceder a una rotonda con agilidad, nos gustaría que volviese luego a Electric–. Y también podemos cambiar entre esos dos modos citados o el programa Sport –activa al unísono el 1.6 turboalimentado de 180 CV y el motor eléctrico de 110 CV– mediante un selector de la consola. E incluso podemos activar en la pantalla central la función e-Save, con la que definimos cuánta carga de batería queremos conservar para usar después: toda, para 20 kilómetros o para 10. Y si la carga que elegimos es superior a la que hay, el coche genera electricidad en marcha hasta lograrla, lo cual no es muy eficiente –el consumo de gasolina crece bastante– pero sí práctico. Como práctico es que DS incluya de serie los dos tipos de cable de recarga o que el cargador embarcado admita postes de hasta 7,4 kW, lo que reduce la recarga total hasta una hora y 45 minutos.

▲ Nuestro DS 7 montaba los 235/45 R20 opcionales, que le sientan bien en curva o al frenar, pero son menos 'eco' que los 205/55 R19 de serie.

Y con la batería de 13,2 kWh –a la que calculamos 10,3 kWh de capacidad útil– podremos cubrir de 45 a 50 kilómetros reales en modo eléctrico, no tan lejos de los 55 homologados o de los 52 que anuncia con los neumáticos 235/45 R20 montados opcionalmente –650 euros– en nuestra unidad, una talla exagerada a nuestro juicio desde el punto de vista de la eficiencia. Mejor quizás dejar los 205/55 R19 de serie.

Así las cosas, ¿cuánto gasta en la práctica este E-Tense 225? Pues entre cero litros si circulamos siempre en Electric –pagaremos lo que cueste la electricidad– y 8,4 l/100 km si viajamos con la batería descargada. Y entre medias, según sea la proporción de uso eléctrico, híbrido o con gasolina; aunque hablar de 5,8 l/100 km parece razonable.

Además, cuando salimos a carretera comprobamos que el comportamiento es estupendo, y más con esas anchísimas gomas que antes cuestionábamos, pues con buen firme se traducen en una frenada soberbia –desde 120 km/h en 49,8 metros– y en un paso por curva preciso. Si la dirección –3,05 vueltas de volante entre topes– fuese más directa le daríamos las cinco estrellas.

## SUS RIVALES

**AUDI Q3 45 TFSIe; 245 CV**

Podemos elegir entre la carrocería normal y el Q3 Sportback, de estilo coupé y que eleva el precio a 50.200 euros. Autonomía eléctrica de 51 kilómetros y maletero bastante justo.

| | |
|---|---|
| Precio | 47.350 € |
| Maletero | 380 litros |
| Consumo | 1,6 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 7,3 seg. |

**MERCEDES GLA 250 e; 218 CV**

Longitud de 4,41 metros, contra los 4,48 del Audi o los 4,57 del DS, pero el GLA se defiende en amplitud. Maletero justo, pero gran autonomía –62 kilómetros– y anda bien.

| | |
|---|---|
| Precio | 48.685 € |
| Maletero | 385 litros |
| Consumo | 1,4 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 7,1 seg. |

**VOLVO XC40 RECHARGE T4 INSCRIPTION EXPR.; 211 CV**

Mide 4,43 metros, pero por maletero solo se ve superado por el DS. Y el interior es amplio y funcional. Es el que homologa menos alcance eléctrico: 46 kilómetros.

| | |
|---|---|
| Precio | 46.500 € |
| Maletero | 452 litros |
| Consumo | 2,0 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 8,5 seg. |

# Un SUV con récord

**Hoy por hoy, el GLE 350 de 4Matic aquí probado y su derivado Coupé son los híbridos enchufables con mayor autonomía eléctrica del mercado, pues ambos rondan los 100 kilómetros sin emisiones en ciclo WLTP. Es lo bueno de tomar como base un motor diésel. Y el SUV alemán despunta en otros capítulos clave.**

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

No hace tanto, los responsables de Mercedes-Benz afirmaban que 100 kilómetros sería la autonomía eléctrica ideal para un vehículo híbrido enchufable, poniendo de manifiesto que sus futuros PHEV ofrecerían un alcance sin emisiones en torno a esa cifra, que ningún otro fabricante alcanza. Dicho y hecho, aquí tenemos este GLE 350 de 4Matic con 98 kilómetros homologados en ciclo mixto WLTP –109 en ciudad–, por más que el configurador de la web de la marca fije en 93 kilómetros el alcance medio de la versión probada, o que con los neumáticos que calzaba nuestra unidad –unos excesivos 275/45 delante y 315/40 detrás, sobre llantas de 21 pulgadas que hacen parecer pequeñas las de 19 de serie– la autonomía oficial baja a 87 kilómetros –101 en ciudad–. Por eso los 79 kilómetros de alcance eléctrico real que le hemos medido nos parecen meritorios, sobre todo porque el conjunto pesa la friolera de 2.655 kilos, 420 más que el GLE 'solo' diésel comparable. Hablamos ya de distancias eléctricas generosas, pues serán muchos los usuarios que entre semana puedan desplazarse sin que el motor térmico se encienda.

Un bloque que en este caso es diésel, aunque la firma de la estrella ofrece también la variante GLE 350 e 4Matic, que parte de un motor de gasolina y que cuesta 1.850 euros menos. ¿Cuál elegir? Pues la que hemos preferido nosotros, pues asociar un motor diésel a otro eléctrico nos parece una fórmula idónea en un SUV de talla y masa semejantes, especialmente si pensamos viajar con frecuencia. De ahí que nos extrañe tanto que otras marcas 'huyan' de esta combinación amparándose en cuestiones de peso, de precio, de complejidad técnica... En Mercedes-Benz se han atrevido, y el resultado está aquí.

En concreto combinan un compacto diésel 2.0 turboalimentado de cuatro cilindros, que rinde 194 CV, y un motor eléctrico de 136 CV, totalizando 320 CV. O sea, que cada caballo mecánico tiene que mover 8,3 kilos, lo cual no es una mala relación. Y en el cóctel son protagonistas tam-

## LA CLAVE



pmartin@motor16.com

*Cuando los fabricantes nos narran lo mucho que han invertido y trabajado para minimizar gasto y emisiones de sus híbridos enchufables solemos preguntar por qué no se ha partido de un diésel, siempre más ahorrador que un motor de gasolina. Y hay respuestas/excusas de todo tipo. Pues bien, en la casa de la estrella sí se atreven.*

## PRECIO 79.400 €

EMISIONES DE $CO_2$: 18 G/KM

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

## NUESTRA VALORACIÓN

**NOS GUSTA** (+): Etiqueta 0. Batería grande. Autonomía eléctrica. Cargas en CC a 60 kW. Consumo. Prestaciones. Amplitud y confort. Frenada excelente.

**DEBE MEJORAR** (–): Peso excesivo. Inercias en conducción dinámica. Dirección algo lenta. Pérdida de capacidad en maletero. Detalles de acabado.

## LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|---|---|
| **MOTOR** | **2.0 DIÉSEL EQ POWER** |
| Disposición | Delantero longitudinal |
| Nº de cilindros/valvulas | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.950 |
| Alimentación | Inyec. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 194 CV / 3.800 |
| Par máximo/rpm | 40,8 mkg / 1.600-2.800 |
| **MOTOR ELÉCTRICO** | |
| Potencia máxima/rpm | 100 kW (136 CV) |
| Par máximo/rpm | 44,9 mkg |
| Autonomía máx. modo eléctrico | 93 kilómetros (WLTP) |
| **BATERIA** | |
| Tipo - Capacidad | Iones de litio - 31,2 kWh |
| **SISTEMA HÍBRIDO** | |
| Potencia conjunta / Par max. | 320 CV / 71,4 mkg |
| **TRANSMISIÓN** | |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Automática, 9 velocidades |
| **DIRECCIÓN Y FRENOS** | |
| Sistema | De cremallera, asistida eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,95 |
| Diámetro de giro (m) | 12,0 |
| 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 - Llantas | 255/50 R19 – 8,0Jx19" |
| **PESOS Y CAPACIDADES** | |
| En orden de marcha (kg) | 2.655 |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 4.924 / 1.947 / 1.795 |
| Capacidad maletero - depósito (l) | 490 / 1.915 - 65 |

## PRESTACIONES

| | |
|---|---|
| **VELOCIDAD MÁXIMA** | 210 KM/H |
| **ACELERACIÓN** (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 14,9 |
| De 0 a 50 km/h | 2,3 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 6,7 (6,8) |
| Recorriendo (metros) | 111 |
| **RECUPERACIÓN** (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 13,5 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 26,1 |
| De 80 a 120 km/h en D | 5,0 |
| Recorriendo (metros) | 140 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | + 3% |

## CONSUMOS

| | l/100 km |
|---|---|
| **EN CIUDAD** | |
| A 22,4 km/h de promedio | 5,5 |
| **EN CARRETERA** | |
| A 90 km/h de crucero | 2,9 |
| En conducción dinámica | 9,2 |
| **EN AUTOPISTA** | |
| A 120 km/h de crucero | 3,6 |
| A 140 km/h de crucero | 4,5 |
| Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km | 4,0 |
| **AUTONOMÍA MEDIA** | |
| Kilómetros recorridos | 1.625 |
| **CONSUMOS OFICIALES** | |
| Ciclo mixto (NEDC) | 1,1 |
| Ciclo mixto con electricidad (WLTP) | 27,3 kWh/100 km |
| Ciclo mixto ponderado (WLTP) | 0,7 |

▲▲ Maletero de 490 litros, ampliable a 1.915 si abatimos por completo la segunda fila; pero 140 litros menos en ambos casos en relación a los GLE 'normales'. La recarga puede hacerse a potencias de hasta 60 kW.

CONTUNDENTE

**PESA 2.655 KILOS, 420 MÁS QUE LA VERSIÓN DIÉSEL 'NORMAL' DE 272 CV. PERO LOS 320 CV TOTALES DE LA MECÁNICA PHEV LO MUEVEN BIEN: PASA DE 80 A 120 KM/H EN CINCO SEGUNDOS**

SIN MATRÍCULA DE HONOR

**EL INTERIOR ES REFINADO Y TECNOLÓGICO, SOBRE TODO SI TIRAMOS DE OPCIONES. PERO POR MATERIALES Y ACABADO NO ES UN '10'**

▶ A la derecha, arriba, tres vistas de la pantalla central, como el selector de modos de conducción –se ven cuatro como máximo a la vez, aunque sean siete–, el limitador de corriente de carga doméstica o la estadística de consumos recientes, tanto de gasóleo como de electricidad. Y más abajo, dos de los múltiples diseños que podemos elegir para la instrumentación.

▶▶ Espacio enorme delante y detrás, aunque los GLE híbridos enchufables no se ofrecen con tercera fila.

◀ Nuestra unidad equipaba unos neumáticos opcionales –275/45 R21 delante y 315/40 R21 detrás– 'algo' excesivos.

▲ El cambio 9G-Tronic se gestiona desde una palanquita a la derecha del volante. Y hay levas para su manejo secuencial.

bién la transmisión 9G-Tronic –automática, de nueve marchas y con modo manual secuencial–, la tracción integral 4Matic –hasta 70 km/h suele operar exclusivamente con tracción trasera para ahorrar, aunque puede llegar a enviar todo el par al eje delantero– y, especialmente, la enorme batería de 31,2 kWh –es la del A 250 e pero multiplicada por dos–, más grande incluso que la de muchos coches cien por cien eléctricos –27,4 tiene la de un Dacia Spring, 21,4 la del Renault Twingo Electric y 17,6 la de los Smart EQ Fortwo y Forfour–, lo que da protagonismo a su parte eléctrica.

De acuerdo, no es un 'GTI', porque con tanta masa y midiendo 4,92 metros de largo o 1,80 de alto no parece factible, pero el GLE 350 de 4Matic corre que se las pela en carretera, y le hemos medido 5 segundos exactos para recuperar de 80 a 120 km/h y 6,7 para acelerar de 0 a 100 km/h. La marca dice que podemos circular en eléctrico incluso a 160 km/h, y aunque es cierto que a esa velocidad hay ocasiones en las que el diésel va 'dormido', lo normal es que a partir de 140 km/h cobre vida. Por debajo de esa cota podremos hacer 'vida eléctrica' siempre que no aceleremos a fondo –tirando solo de energía eléctrica podemos hacer el '0-100' en unos 14 segundos–, se agote la batería o accionemos alguno de los programas de conducción que 'despiertan' al propulsor de gasóleo, como Offroad –maximiza las capacidades fuera del asfalto, que no son pocas– o Battery Level –reserva la carga que tenga la batería en ese momento–. A ellos se suman Sport, Comfort, Electric, Eco e Individual –con éste podemos ajustar por separado la respuesta de mecánica, amortiguación, dirección y control de estabilidad–.

No hay una función que recargue activamente la batería durante la marcha, aunque en ciertas situaciones –con frecuentes frenadas, por ejemplo– observamos que con el modo Sport activado la carga eléctrica aumentaba poco a poco. Sea como fuere, lo suyo es recargar con cable, lo que podremos hacer a un máximo de 7,4 kW –la marca habla de solo 3 horas y cuarto en un wallbox–, pero también con corriente continua si pedimos el cargador CC de 24 kW –666 euros–, para el que se anuncian potencias de carga de hasta 60 kW en postes tipo Ionity. Aquí lo mejor será fiarse de nuestra experiencia: en un cargador público de 50 kW le 'inyectamos' 21,7 kWh en 43 minutos, a un promedio horario de 30,3 kWh.

Y en marcha podemos ajustar aún más el funcionamiento eléctrico del coche, porque mediante las levas del volante se escoge la fuerza de la retención al decelerar, con los niveles D+, D, D- y D--, más uno automático (D Auto) que aumenta o reduce esa retención en función de las circunstancias del tráfico que perciban sus radares de distancia.

## ▶ SUS RIVALES

**AUDI Q7 55 TFSIe QUATTRO; 381 CV**

Es más largo –5,06 metros– pero también se conforma con cinco plazas. El maletero es más capaz aún, pero la batería, de solo 17,3 kWh, limita su alcance a 43 kilómetros.

| | |
|---|---|
| Precio | 79.060 € |
| Maletero | 650 litros |
| Consumo | 3,1 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 5,9 seg. |

**VOLKSWAGEN TOUAREG eHYBRID ELEG.; 381 CV**

Mide 4,88 metros y tiene cinco plazas, pero su maletero es mayor que el del GLE. Y con descuentos rondaría los 74.000 euros. Batería de 17,9 kWh y 47 kilómetros de autonomía.

| | |
|---|---|
| Precio | 81.940 € |
| Maletero | 610 litros |
| Consumo | 2,6 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 6,3 seg. |

**VOLVO XC90 T8 TWIN AWD INSCRIPTION EXPR.; 392 CV**

Mide 4,95 metros y es el único con siete plazas. Ofrece además un gran maletero. Pero la batería es la más pequeña, y sus 11,6 kWh dan para 49 kilómetros de alcance EV.

| | |
|---|---|
| Precio | 81.500 € |
| Maletero | 262-640 litros |
| Consumo | 2,7 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 5,8 seg. |

Y aunque es cierto que las primeras impresiones son un poco de 'camioncito' –vamos sentados bastante arriba, la dirección tiene casi tres vueltas de volante y en curvas cerradas o rotondas las inercias generadas por tantos kilos se aprecian–, al cabo de los kilómetros acabas aceptando que el GLE 350 de 4Matic es de fiar, y que va de cine. Sobre todo si equipa la suspensión neumática opcional Airmatic –en los 2.396 euros que cuesta va incluida la amortiguación ADS+, de tipo activo– y lo 'amarras' al asfalto con unos neumáticos anchísimos, que permiten pasos por curva veloces y frenadas soberbias. Porque aún no salimos del asombro: desde 120 km/h, se detiene por completo en 49,1 metros, algo digno de deportivos tipo Porsche.

Respecto a si el consumo oficial de 0,7 l/100 km es posible, según y cómo, pero podremos gastar incluso menos. Cero litros si el uso es cien por cien eléctrico –le hemos medido 25,0 kWh/100 km en ciudad y 30,9 en autovía–, pero también 8,1 l/100 km –nos parece realmente poco– si circulamos por autovía a 120 km/h con la batería agotada, gracias a la economía del diésel. Aunque en usos mixtos; carretera, ciudad, autovía mejor pensar a largo plazo en 4,0 l/100 km reales, lo cual es casi un regalo.

# Sueño de adolescente

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Haber formado parte del equipo de diseño encargado de dar vida a este Lamborghini Countach LPI 800-4 debe ser un verdadero honor, pero reconozco que no me hubiera gustado estar en la piel de ninguno de sus integrantes el día en que Stephan Winkelmann, CEO de la firma italiana, cruzó la puerta y espetó: el Countach debe volver a la vida.

Reeditar una leyenda considerada como el padre de los superdeportivos modernos debe ser una de las tareas más difíciles del mundo, porque de las manos del maestro Marcello Gandini nació en 1971 –por aquel entonces en las filas de Bertone– el legendario Countach, un deportivo con unas afiladas líneas que escribirían parte de la historia del automovilismo. Si a ello sumamos sus puertas de tijera, sus faros escamoteables o su V12, podemos perdonar que sea el 'único' Lamborghini sin un nombre ligado a la tauromaquia española –vale, los 350 GT, 400 GT y LM 002 tampoco–, porque Countach, una expresión coloquial de asombro y sin traducción que proviene de un dialecto piamontés, fue lo primero que salió por la boca del gran Ferruccio al ver en vivo la obra de Gandini.

Cuatro años llevó a la casa de Sant'Agata Bolognese pasar del prototipo mostrado en Ginebra a la primera unidad de producción, que llevaba la denominación LP400, la cual hace alusión a la posición y cilindrada de su V12 atmosférico –Longitudinale Posteriore y 4.000 centímetros cúbicos–.

A lo largo de su dilatada carrera, la cual finalizó en 1990 y con cinco generaciones a sus espaldas, existieron diferentes versiones del Countach, a cual más especial. Pero de la inmensa mayoría de ellas este nuevo Lamborghini Countach LPI 800-4 recibe un pequeño pedazo como símbolo de respeto.

Muestra de ello es su frontal o sus angulares pasos de rueda, que están inspirados en los del Quattrovalvole, de igual forma que las líneas de su techo recuerdan a la mítica versión Periscopio. Del prototipo original este Countach LPI 800-4 recibe elementos como las tomas de refrigeración tras las ventanas laterales o la ausencia de un alerón trasero, detalle que con el tiempo acabó convirtiéndose en una de las señas de identidad de su antepasado.

Pero cuando en aquellos tiempos la casa italiana empleaba aluminio y fibra de vidrio para cubrir un chasis con estructura tubular de acero, en el Countach del Siglo XXI se usa de manera masiva la fibra de carbono, pues desde el difusor trasero con sus cuatro escapes, hasta su chasis, todo es de este ligero y resistente material que le permite arrojar un peso de tan solo 1.595 kilos.

Sus entrañas son infinitamente más avanzadas que los originales V12 atmosféricos, aunque esa naturaleza no se ha perdido. Ni mucho menos. Su corazón tiene 6.5 litros y además añade la tecnología

## MARCEL LO GANDINI EL DISEÑADOR ITALIANO FUE EL 'PADRE' DEL COUNTACH

**Todo apasionado de las cuatro ruedas te mentiría si te dijera que jamás ha lucido orgulloso una imagen del icónico Countach en su carpeta del colegio. O que un póster de esta obra de arte no presidía su habitación. Su historia lo ha convertido en un deportivo único e irrepetible... salvo para los de Sant'Agata Bolognese, que por su 50 aniversario lo resucitan.**

## AIRE RETRO SUS PANTALLAS SE INSPIRAN EN LOS CLÁSICOS REL OJES ORIGINALES

## PIRELLI P ZERO CORSA PARA UNAS LLANTAS QUE RECUERDAN A LAS 'TELÉFONO'

## PUERTAS DE TIJERA COMO TODOS LOS 'LAMBO' V12

◀ Mitja Borkert es responsable del Centro Stile de Lamborghini y quien se ha encargado de trasladar las líneas del Countach original a este LPI 800-4.

### 50 AÑOS DEL MITO

### De Marcello Gandini a Mitja Borkert

Entre 1965 y 1980, Marcello Gandini, un turinés hijo de director de orquesta trabaja en uno de los centros de diseño de automóviles más importantes del mundo: Bertone.
'Padre' del Lamborghini Countach, Gandini se encargó anteriormente de diseñar para la casa italiana el Miura, además de que también fue el responsable de las líneas maestras del sucesor del Countach: el Diablo. Este último heredaba la inconfundible forma de cuña de su antecesor, un diseño característico de Gandini, el cual también trasladó a otras obras suyas como el Lancia Stratos, el De Tomaso Pantera, el Cizeta V16T e incluso el Citroën BX. Porque este exitoso modelo de la firma gala también fue obra del genio italiano en su época en Bertone, al igual que otros vehículos 'terrenales' como el Renault Supercinco o el Fiat 132.
La casa de Sant'Agata Bolognese siempre ha tenido el diseño en forma de cuña de Gandini muy presente en sus creaciones actuales, al igual que ha mantenido las puertas con apertura vertical en todos sus modelos con motor V12 desde que el Countach viera la luz hace 50 años. Eso sí, con un nuevo aire como explica Mitja Borkert, responsable del Centro Stile.

híbrida –de ahí la 'I' de su nombre– para ofrecer un total de 814 CV de potencia (780 del V12 y 34 del eléctrico), enviados a sus cuatro ruedas por medio del avanzado cambio ISR de 7 velocidades. Si esta mecánica, la cual almacena la energía en supercondensadores más ligeros que una batería de 48 voltios, te resulta familiar, es porque la hereda del exclusivo Lamborghini Sián FKP 37.

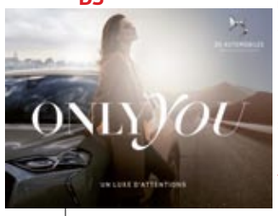
Acelera de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos. Los 200 km/h los alcanza en 8,6 y sitúa su velocidad punta en 355 km/h, cifras soñadas por sus antepasados, con los que esta maravilla guarda una estrecha relación que incluso se traslada al número de unidades que la casa italiana fabricará. Serán un total de 112 piezas precisamente en honor a la denominación 'LP 112', que fue el código original bajo el que se desarrolló el Countach hace 50 años.

Como no podía ser de otra manera, cada uno de los afortunados propietarios de uno de estos deportivos de ensueño podrá personalizarlo a su gusto, incluyendo colores exteriores de su catálogo Heritage. Entre ellos se contempla el Bianco Siderale que luce el primero de los Countach LPI 800-4 que los de Sant'Agata Bolognese mostraron en Pebble Beach. Este ejemplar también luce un habitáculo vestido en suave cuero en tonos negro y rojo, combinación exacta que lucía el Lamborghini Countach LP 400 S que conducía el mismísimo Ferruccio Lamborghini.

Precisamente ese interior nos acerca al Siglo XXI gracias a sus diferentes pantallas, que tienen gráficos de aire retro especialmente ideados para este deportivo de culto y precio desconocido, pero con el cartel de 'todo vendido'.

Montse Turiel || mturiel@motor16.com

DS




+ en www.dsautomobiles.es/universo-ds/only-you-la-experiencia-ds.html

## EXPERIENCIAS GASTRONÓMICAS

Tener un DS va más allá de disfrutar al volante. A través del programa 'Only You', los propietarios de un modelo de la marca pueden acceder a experiencias exclusivas.

Una oferta de propuestas a la que la marca ha sumado ahora tres nuevos restaurantes: Abantal, en Sevilla, La Taverna del Clínic, en Barcelona, y Coque, en Madrid, con un total de tres estrellas Michelin y seis soles Repsol. Todo, para que sus socios puedan disfrutar de la cocina de los mejores chefs españoles.

ATENTOS A...

## DEL 24 AL 26 DEL 09

**Mogy,** la primera feria de movilidad, hogar y ciudades sostenibles e inteligentes, sorteará junto a APK Renting el disfrute de **un Volkswagen ID3 durante un año** entre todos los que se registren en su web y acudan al evento en Las Rozas (Madrid).

+ en www.mogy.es/consigue-entrada-gratis

MG

## UN SÍMBOLO MUY LONGEVO

**El logotipo es la seña de identidad más reconocible de un vehículo. Un símbolo que, en el caso de fabricantes como MG, permanece prácticamente inalterado. El primer coche de la marca, lanzado en 1924, lucía un logo circular, que se sustituyó en 1927 por el ortágono con las siglas MG en su interior, un emblema que ha resistido casi intacto al paso del tiempo.**

+ en https://mgmotor.eu/es-ES/

LEXUS

El Lexus LC Cabrio inspira los carteles de viajes de varios ilustradores europeos, entre ellos el del español David de las Heras (arriba, izda.).

+ en www.lexusauto.es

## ELIGE TU DESTINO PREFERIDO AL VOLANTE DEL LC CABRIO

¿Qué lugar elegirías si tuvieras la oportunidad de ponerte al volante del Lexus LC Cabrio, el que muchos consideran 'el descapotable más bonito del mundo'? Una pregunta a la que han dado respuesta siete ilustradores europeos a los que la marca ha encargado realizar un cartel clásico de viajes en el que muestren su destino favorito con el LC Cabrio como protagonista.

El español David de las Heras nos lleva con su propuesta a la Sierra de Madrid, un paraje que, tiene para él «una gran carga emocional, ya que es donde solía escaparme para desconectar».

La Costa Azul francesa es el sitio elegido por el ilustrador Matthieu Forichon, mientras que los creadores de la agencia Windfor's, de Tiflis (Georgia) han viajado con el LC Cabrio hasta Batumi, a orillas del Mar Negro.

Hamburgo y Mónaco son las ciudades escogidas para su póster por la diseñadora alemana Danii Pollehn y el holandés Marc Lamers, respectivamente. Por si parte, Hans Christiansen nos lleva de visita a Estocolmo, mientras que la ilustradora Rebecca Pymar eligió Snake Pass (Reino Unido) para su cartel, porque este lugar «es uno de los tramos de carretera más apasionantes e imponentes», dice.

PEUGEOT MOTOCYCLES

## DJOKOVIC, IMAGEN DEL E-LUDIX

El tenista Novak Djokovic –número 1 mundial de la ATP– es el embajador internacional de todos los vehículos de Peugeot (automóviles, motocicletas y bicicletas). Por eso, es también la nueva imagen del e-Ludix, el ciclomotor que reedita al icónico Ludix de la marca, un superventas de los años 2000, y que ahora llega en su versión eléctrica. Este scooter biplaza pesa solo 88 kg y su batería portátil puede ser recargada en cualquier enchufe doméstico.

+ en www.peugeot-motocycles.es

GRAN PANTALLA

El modelo 100% eléctrico **BMW iX3** hace su **debut cinematográfico** en la película 'Shang-Chi y la leyenda de los diez anillos', de **Marvel Studios,** que llegará a los cines este mes de septiembre.

+ en www.bmw.es

RETO DE FORD EN NORUEGA

## UN EXPLORER POR LAS NUBES

El premio: dos años de alquiler gratuito de un Ford Explorer Plug-In Hybrid. El reto: ser el escalador más rápido en subir a la torre OVER, la más alta del mundo de esta especialidad deportiva (47 metros), situada en Noruega.

Ford desafió a varios escaladores profesionales a realizar esta proeza para conseguir el disfrute de un Explorer Plug-In Hybrid y, para motivarles en la ascensión, colocó en la parte más alta de la torre una plataforma en la que situó una unidad del SUV, el híbrido más potente de la marca en Europa.

El reto requirió una cuidada planificación de seis meses. 14 escaladores compitieron en la ronda clasificatoria, en la que el recorrido era más corto y los seis primeros se enfrentaron al envite final: coronar la plataforma con el Explorer en lo alto. El ganador fue Leo Ketil Bøe, de 21 años, que alcanzó la cumbre en 3 minutos y 33 segundos.

El Ford Explorer coronó la torre de escalada más alta del mundo.

+ en www.ford.es

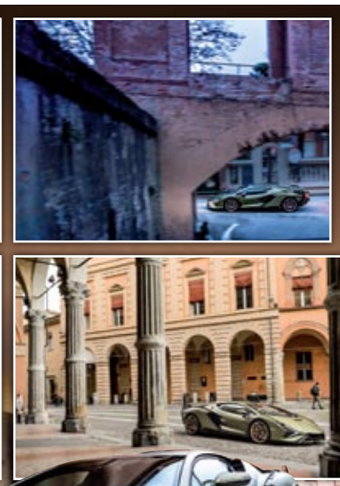
PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

## EL SIÁN SE PASEA POR LOS PÓRTICOS DE BOLONIA

**El superdeportivo híbrido Lamborghini Sián recorre Bolonia para rendir homenaje a los pórticos de la ciudad, declarados por la Unesco Patrimonio de la Humanidad.**

Lamborghini, la marca de Sant'Agata Bolognese, ha rendido homenaje a los pórticos de la ciudad que la vio nacer con un recorrido con su superdeportivo híbrido Sián. Los pórticos de Bolonia son un conjunto arquitectónico, que se extiende a lo largo de 62 kilómetros y que ha sido reconocido recientemente como Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

El Lamborghini Sián es uno de los modelos más exclusivos de la marca. Limitado a 63 unidades, está equipado con un motor V12 de 785 CV al que se une un propulsor eléctrico de 48 voltios y 34 caballos, con lo que la potencia se eleva a los 819 CV.



El recorrido del Lamborghini Sián por el conjunto arquitectónico de los pórticos de Bolonia deja imágenes espectaculares.

+ en www.lamborghini.com/en-en

ASTON MARTIN

## DBX: ESTRENO DE CINE

El actor británico Josh O'Connor, conocido por interpretar al príncipe Carlos de Inglaterra en la aclamada serie 'The Crown', comparte protagonismo con el Aston Martin DBX en un cortometraje rodado en Sicilia que firman otros ilustres del universo cinematográfico: el director italiano Luca Guadagnino (nominado al Oscar por 'Call me by your name') y el reconocido diseñador británico Peter Saville. El primer SUV de la marca ha impresionado a O'Connor, quien ha explicado que al volante de este automóvil: «hay una verdadera sensación de velocidad. Cuando estás en el DBX estás conduciendo un verdadero coche deportivo».

+ en www.astonmartin.com

HYUNDAI

## SIGUE CON SU APOYO AL FÚTBOL

Hyundai seguirá una temporada más muy presente en los campos de fútbol europeos gracias a su asociación con equipos tan importantes como Atlético de Madrid, Chelsea FC, AS Roma, Eintracht Fráncfort o Hertha Berlín. La marca acaba de lanzar en sus canales un vídeo para destacar su compromiso con este deporte y este año, por primera vez, su logotipo aparecerá en las camisetas del Chelsea FC y del Atlético de Madrid en los partidos de la UEFA Champions League.

+ en www.hyundai.es/forthefans

EL AÑO PASADO PERDIERON LA VIDA 1.370 PERSONAS, LA CIFRA MENOS MALA DE LA HISTORIA

# El 50% de los muertos en accidentes en 2020 eran peatones, ciclistas o motoristas

El año de la pandemia fue también el que ha marcado la menor cifra de muertes en accidentes en nuestro país. En total, los siniestros de tráfico se cobraron la vida de 1.370 personas, 385 fallecidos menos que en 2019 (-22%). La mitad de ellos eran peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal o motoristas. Y estos últimos supusieron una de cada cuatro víctimas mortales.

Según el balance que cada año presenta la Dirección General de Tráfico (DGT) por estas fechas, la tasa de mortalidad en nuestro país se situó el año pasado en 29 personas fallecidas por millón de habitantes y es una de las más bajas de la Unión Europea, solo por detrás de países como Suecia (18), Malta (21) y Dinamarca (27). La tasa media del conjunto de la Unión Europea está muy por encima y se coloca en 42 muertos por millón, a pesar de la disminución de un 17% entre 2019 y 2020. En España esta reducción fue de un 22%.

Respecto a los accidentes, el año pasado se produjeron un total de 72.959 con víctimas, en los que, además de los muertos, resultaron heridas 94.562 personas y 6.681 requirieron ingreso hospitalario.

**PRINCIPALES CAUSAS**

Las distracciones siguen siendo el factor más frecuente en accidentes fatales y por quinto año consecutivo se situaron en primer lugar como el factor más concurrente en los siniestros con víctimas mortales. Estuvieron presentes en un 31% de los accidentes, seguidas del consumo de alcohol (27%) y la velocidad (25%).

**CARRETERA Y CIUDAD**

El número de personas perecidas disminuyó un 22% respecto a 2019, una bajada que fue algo superior en ciudades (-24%) que en carretera (-21%). En vías urbanas se produjeron 395 fallecimientos, mientras que en las interurbanas hubo 975 muertes, cifra que por primera vez bajó de las 1.000 víctimas y supone una reducción del 21% respecto a 2019. También hubo un descenso mayor en los fallecidos en autopistas y autovías (-35%) que en carreteras convencionales (-16%).

En las vías interurbanas, los accidentes mortales más frecuentes siguen siendo las salidas de vía (42%) y las colisiones frontales (20%).

**EDAD Y TERRITORIO**

En buena lógica, los mayores descensos en la accidentalidad coincidieron con las restricciones de movilidad. También bajó el número de fallecidos en todas las franjas de edad, especialmente en las edades comprendidas entre los 0 y 14 años (de 32 fallecidos en 2019 a 17 en 2020), de 45 a 54 años(-28%) y los mayores de 65 años o más (-26%). Además, murieron un 28% menos de mujeres y un 20% menos de hombres en siniestros viales.

Por comunidades, se redujo el número de fallecidos en todas a excepción de Aragón (+5), Castilla-La Mancha (+3) y Ceuta y Melilla (+1). Los mayores descensos coresponden a País Vasco (de 65 en 2019 a 42 en 2020), Comunidad Foral de Navarra (de 31 a 20), Comunidad de Madrid (-34%), Cataluña (-33%) y Canarias (de 74 a 50).

## El verano con menos fallecidos

*Entre julio y agosto de este año han muerto en accidentes de circulación en nuestro país un total de 191 personas, lo que supone que este verano de 2021 ha sido el que menos muertos ha registrado desde que se tienen cifras. Estos datos reducen el número de víctimas mortales un 5% respecto al mismo periodo del año pasado y un 11% respecto a esos mismos meses de 2019.*

*«La estadística es menos mala de lo que esperábamos, pero no debemos utilizar este dato para lanzar un mensaje triunfalista. No podemos olvidar que, durante estos meses estivales, cada día tres ciudadanos han perdido la vida en nuestras carreteras», ha explicado el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska.*

*La salida de vía sigue siendo el accidente que más víctimas mortales ocasiona (45%) con 86 fallecidos y uno de cada cuatro muertos en turismo y furgoneta no hacía uso del cinturón de seguridad (25 fallecidos). Por tipo de accidente, este verano descendió el número de usuarios vulnerables fallecidos, especialmente entre los motoristas, que han visto reducida su siniestralidad en un 30% (48 muertos, 21 menos que en 2019), seguido de los ciclistas (4 menos). Sin embargo, entre los peatones han aumentado, registrándose 23 fallecidos, 9 más que en 2019.*

Exentos más de 500 kilómetros en total

## Los españoles se ahorrarán unos 752 millones de euros anuales por la liberación de peajes

El pasado 1 de septiembre, el Gobierno liberó más de de 500 kilómetros de autopista de peaje. En concreto, 262 kilómetros de la AP-7 (Tarragona-La Jonquera) y 215 kilómetros de la AP-2 (Zaragoza-El Vendrell), además de algunos tramos situados en Cataluña que han pasado a ser gratuitos tras concesiones de entre 47 y 55 años.

La exención de pago de estos tramos ha sido recibida con entusiasmo por los usuarios, ya que, según la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, supondrá un ahorro de más de 750 millones de euros anuales y beneficiará a 220.000 vehículos al día.

▲ Raquel Sánchez, ministra de trasportes, movilidad y agenda urbana anunciando la eliminación de peajes.

En el caso de Cataluña, estas liberaciones suponen la finalización total de los peajes en su red de carreteras. En 2018 eran la comunidad con mayor porcentaje de kilómetros de pago: un 52por ciento.

Desde junio de 2018, se han liberado un total de 1.029 kilómetros de autopistas de peaje, comenzando por el tramo de la AP-1 Burgos-Armiñon, la AP-7 entre Tarragona y Alicante en 2020 y la AP-4 entre Sevilla y Cádiz. Según el Gobierno, circular por la red de carreteras del estado será un 73% más barato de lo que era en 2017, ya que 4 de cada 10 kilómetros de autopista de peaje han pasado a ser gratuitos. Esto supone un ahorro de 1.400 millones de euros anuales a los usuarios.

La liberación de estos peajes se pone en marcha en un momento en que sigue sobre la mesa el debate sobre el pago por uso de las carreteras. Según la propuesta que el Gobierno envió a Bruselas dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, estarían estudiando la posibilidad de cobrar un céntimo de euro por kilómetro para turismos dentro de la red de autovías y autopistas.



Montse Turiel || mturiel@motor16.com

## el puntazo

### Adiós definitivo a la gasolina con plomo

«El uso de la gasolina con plomo llegó a su fin en todo el mundo después de que este combustible altamente contaminante se dejara de ofrecer en las estaciones de servicio de Argelia en julio pasado». Con estas palabras, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) ha celebrado el final de este combustible, que ha dejado de comercializarse en el último país que permitía su venta, Argelia. El PNUMA lamenta en un comunicado la "catástrofe para el medio ambiente y la salud pública" provocada por este combustible, que se usa desde 1922, y explica que su erradicación oficial evitará más de 1,2 millones de muertes prematuras y ahorrará 2,07 billones de euros al año.

## la cifra

# 1.000

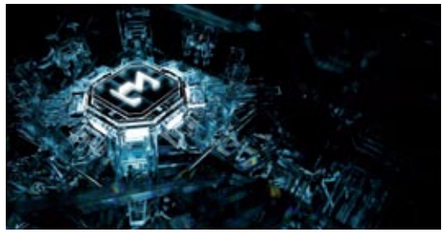
Es la inversión en millones de euros que se destinarán para comenzar la descarbonización de las ciudades dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Este primer montante económico servirá para mejorar la calidad del aire y mitigar el ruido mediante la creación de las Zonas de Bajas emisiones (ZBE) en las ciudades. También contribuirá a la transformación sostenible del transporte público y a la digitalización de la movilidad. Para lograr el objetivo, habrá una segunda partida económica en 2022, en la que se repartirán otros 500 millones de euros.

Su gama está electrificada desde 2019

## DS será una marca 100% eléctrica a partir de 2024

A partir de 2024, todos los coches de DS, la marca prémium de Stellantis, serán 100% eléctricos. El fabricante, cuya gama de modelos ya está electrificada desde 2019, dirá así adiós definitivo a los propulsores de combustión.

La marca será la primera en lanzar el primer programa 100% eléctrico de Stellantis, basado en una nueva plataforma denominada Stela Medium, y en 2024 presentará el DS 4 eléctrico, del que actualmente ya ofrece la versión híbrida enchufable E-Tense. El nuevo modelo contará con una batería de alta capacidad de hasta 104 kWh y una autonomía de 700 kilómetros.



Además, DS cuenta ya en el mercado con una gama electrificada en la que figuran el DS 3 Crossback E-Tense 100% eléctrico, el DS 7 Crossback E-Tense y el DS 9 E-Tense.

Según su directora general, Béatrice Foucher, DS ha tomado esta decisión debido a que «la industria automovilística está experimentando cambios a una velocidad sin precedentes. Como pionero, DS se anticipó a esto haciendo de la electrificación el centro de su estrategia. Los próximos cambios en la legislación y los desarrollos en el ecosistema de los vehículos eléctricos (EV) brindan oportunidades que queremos ofrecer a nuestros clientes que aprecian ya nuestra gama electrificada».

LOS COCHES TIENEN 13,1 AÑOS DE MEDIA

## El parque automovilístico español, entre los más viejos de Europa

La edad del parque de turismos en España se situó en los 13,1 años en 2020, bastante por encima de la media de Europa, que está en 10,8 años. Según los datos del último informe de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), el 64% de los turismos que circulan en España tiene ya más de 10 años y la edad media de nuestro parque automovilístico se incrementó en algo más de seis meses respecto a 2019 (12,6 años de edad media) lo que supone que el envejecimiento se ha agravado en los últimos años después de la crisis económica.

En 2020, por cada turismo nuevo se comercializaron 1,3 turismos de más de 10 años. En concreto, se vendieron 1.116.939 turismos en total (nuevos y usados) frente a las 851.210 matriculaciones de turismos nuevos.

Los vehículos más viejos son unos de los principales responsables de las emisiones más contaminantes y la renovación del parque es muy importante de cara a lograr los objetivos de reducción de emisiones marcados por Europa.

Se calcula que un vehículo nuevo ha reducido en un 86% las emisiones de NOx y un 99% de partículas en comparación con otro de más de 15 años. Los coches nuevos no solo contribuyen a la mejora de la calidad del aire sino también a la seguridad vial, gracias a la incorporación de avanzadas tecnologías y sistemas de ayuda en la conducción.

En este sentido, Anfac calcula que para alcanzar los objetivos de descarbonización y aumentar la presencia de vehículos electrificados, es necesario achatarrar 19 millones de coches de elevada antigüedad antes de 2030 y dar entrada a 14 millones de vehículos electrificados e híbridos.

Unas cifras muy alejadas de la realidad, ya que en 2020 en nuestro país circulaban 96.178 vehículos electrificados (eléctricos e híbridos enchufables), un 78,6% más que en 2019, pero este grupo solo representa el 0,32% del parque nacional completo. También tuvieron un aumento importante en 2020 los vehículos de cero y bajas emisiones. Los de etiqueta Cero crecieron un 81%, hasta las 94.412 unidades, mientras que los de etiqueta ECO superaron el medio millón de unidades, con un incremento del 36%. Pese a todo, solo suponen el 2,2% del parque.

Laia Sanz, que forma equipo junto a Carlos Sainz, es la de mejor palmarés... Aunque en dos ruedas.

Christine Giampaoli a la izquierda, Catie Munings, debajo y Molly Taylor, en la foto de abajo a la derecha. Munings llega del mundo de los rallyes, como Taylor, la nieta del primer ganador del Dakar.

# Juego de damas

**El nuevo certamen Extreme E presume de nacer con vocación para expandir un conjunto de valores más allá del terreno meramente deportivo. Y con el aspecto medioambiental como vector fundamental, también crucial es el formato que enfatiza la igualdad de sexos. Nada mejor que ponerlos ambos al volante.**

Javier Rubio || jrubio@motor16.com

·Para mí, es surrealista estar junto a Carlos Sainz». La campeona de Australia de Rallyes, Molly Taylor, se mostraba incrédula y fascinada por poder competir contra uno de sus ídolos de toda la vida. Gracias al Extreme E ahora pelean de igual a igual. Cristina Gutiérrez tiene la oportunidad de competir con la misma montura junto a Sebastian Loeb, el piloto con mejor palmarés en la historia del Mundial de Rallys. La nieta del primer ganador del Dakar también puede seguir la estela de su abuelo en el equipo de Jenson Button. La incorporación en igualdad de oportunidades y estatus y visibilidad que el campeonato de SUV eléctricos está ofreciendo a las mejores pilotos internacionales no tiene parangón en otra disciplina.

La vertiente femenina del certamen también representa un altavoz de alto alcance para extender los valores medioambientales del Extreme E, pero por encima de todo, se ha convertido en una excepcional lanzadera para las pilotos a nivel internacional. No solo por la labor de rastreo y captación realizada internacionalmente por organizadores y equipos, sino también por la puerta que está abriendo a otras mujeres para competir al más alto nivel y en igualdad de condiciones que sus colegas masculinos.

En este sentido, Extreme E quizás también esté suponiendo una tabla de salvación para alguna carrera femenina consolidada, a la vez que la catapulta. La española Cristina Gutiérrez cuenta cómo sus planes deportivos y el Dakar se habían quedado estancados en plena pandemia. Por una apuesta personal decidió competir en la Baja España 2020. No era consciente quizás de que diferentes ojeadores internacionales estaban siguiendo las trayectorias deportivas de mujeres que pudieran participar en el campeonato. En su caso, el manager de Lewis Hamilton al ver los tiempos de la burgalesa en la prueba, decidió contactar con ella allí mismo. Pero Cristina Gutiérrez ni siquiera podía participar en el Dakar en la pasada edición. Loeb se encargó de ayudarla. Se convirtió en la segunda mujer en ganar una etapa en la historia de la prueba. Ahora, su programa de competición se ha ampliado a otros raids, incluyendo el próximo Dakar gracias a su trayectoria deportiva, lógicamente, y la presencia en el Extreme E.

Laia Sanz no necesita tarjeta de presentación con sus títulos en el trial, el enduro, y sus diez participaciones en el Dakar, todas ellas en la meta y como primera mujer. Su carrera deportiva se encaminaba hacia las cuatro ruedas, y la aparición del Acciona Sainz le ha permitido dar el salto. La catalana cuenta con el mejor palmarés de todas las mujeres que participan en el campeonato, pero, paradójicamente, en dos y no en cuatro ruedas. Su presencia en el Extreme E acelerará su programa de aclimatación para progresar en una disciplina y formato nuevo para ella, por lo que amplia su programa deportivo en los raids esta temporada, Dakar incluido. Carlos Sainz le ofrece toda la confianza en este proceso de adaptación. «Te das cuenta por qué ha ganado lo que ha ganando en el trial, el enduro y el Dakar. Tiene un talento natural que le hace subirse a un coche en vez de una moto y tiene la habilidad para saber rápidamente dónde están los límites», explicaba Sainz sobre su nueva compañera, «estoy convencido de que dentro de cierto tiempo puede estar luchando en una clasificación general del Dakar. Ella reúne las cualidades para estar un día luchando por el Dakar».

Los ejemplos de las españolas pueden extenderse a las restantes siete pilotos de cada equipo presentes en el Extreme E y sus reservas femeninos. Porque el certamen ha permitido la participación de pilotos provenientes de diferentes disciplinas no necesariamente relacionadas con el todo terreno. Desde la británica Catie Munnings, que llega del mundo de los rallyes, a Jamie Chadwik, la primera triunfadora de las Women Series, campeonato de monoplazas exclusivamente femenino, que compite junto con la Fórmula 1. También han

**EL CAMPEONATO ES UNA LABOR DE RASTREO DE NUEVOS TALENTOS Y ABRE LA PUERTA A LAS MUJERES A COMPETIR AL MÁXIMO NIVEL**

▲▶ De izquierda a derecha, Jamie Chadwick, la primera mujer triunfadora en el campeonato de monoplas Women Series. Jutta Kleinschmidt. ue ha vuelto a sus 60 años a la competición. Y Cristina Gutiérrez, fichada por Lewis Hamilton para correr junto a Sebastian Loeb.

▲▶ Cristinta Gutiérrez, a la izquierda. Sara Price, en el centro, es una habitual de las Bajas en Estados Unidos y es la primera mujer piloto en el equipo Ganassi Racing. Y a a la derecha Christine Giampaoli Zonta, que corre en el equipo Hispano Suiza y viene de los rallys.

llegado pilotos de diferentes contextos, como la americana Sara Price, habitual en las bajas de su país. Por no hablar del retorno de la mítica Jutta Kleinschmidt, la única mujer ganadora del Dakar quien, mientras desarrolla su labor en el seno de la FIA compite ahora con sesenta años recién cumplidos en el equipo español Cupra.

El caso Munnings también ilustra el valor del Extreme E. Con solo 18 años disputaba el Trofeo femenino del Campeonato de Europa de Rallyes, pero con escasa competencia y difícil proyección. Mientras tanto desarrollaba una carrera televisiva en programas de televisión, y logró debutar el pasado año en una prueba del Mundial. Su nivel ha crecido espectacularmente en las tres primeras competiciones del Extreme E (Arabia Saudí, Senegal y Groenlandia) que en la reciente celebrada junto al glaciar Russell fue decisiva para la victoria del equipo Andretti Racing. Su cotización se está disparando en 2021.

Campeona del Off-Road Truck Champion y medallista este año en los X Games, Sara Price disfruta del singular privilegio que representa ser la primera piloto femenina en los 31 años de historia de Chip Ganassi Racing, también presente en el Extreme E y una de las mayores estructuras automovilísticas en Estados Unidos. Otro ejemplo de cómo el Extreme E está abriendo puertas hasta ahora cerradas para las mujeres piloto. Además del 'Dirt bikes', motocross y otros hitos en Estados Unidos, también fue la primera mujer que se convertía en piloto oficial de Kawasaki, además de trabajar como conductor profesional para producciones cinematográficas. Ahora, su presencia en el Extreme E también ha catapultado su perfil a nivel internacional más allá de Estados Unidos.

Christine Giampaoli Zonca es la tercera piloto española del Extreme E, y que forma parte del equipo español Hispano Suiza Xite Energy Team. Campeona femenina regional en Canarias, debutó en 2016 en el Mundial de Rallyes, en Cataluña, a bordo del primer equipo netamente femenino, y ganaba en su categoría en el Campeonato de España de Tierra. Dada la importancia del rendimiento absolutamente paritario de los pilotos del certamen, Giampaoli tiene la oportunidad de labrarse una carrera al más alto nivel internacional y, por supuesto, dentro del campeonato, porque el Extreme E se ha convertido en una plataforma permanente para pilotos de cualquier disciplina. Las exigencias del certamen fuerzan a los equipos a buscar las pilotos más competitivas.

Autora de una sensacional actuación en Groenlandia, Mikaela Åhlin-Kottulinsky ha sido fichada por Jenson Button para su equipo. El ex piloto de Fórmula 1 decidió abandonar su puesto tras la primera cita en Arabia Saudí al no considerar su nivel competitivo suficiente, prueba de la exigencia y presión de resultados a las que son sometidos tanto los pilotos masculinos como femeninos. Su abuelo Jerry Åhlin, compitió en el Dakar desde 1983 a 1991. Su madre, Susanne Kottulinsky también participó en el Dakar entre 1982 and 2002 con varias marcas. Mikaela lleva compitiendo desde los doce años en karts. Durante tres, en la Volkswagen Scirocco R-Cup, donde en 2021 se convirtió en la primera mujer en ganar un Campeonato de la marca. También fue la primera ganadora de una prueba del Campeonato sueco de Turismos. Que su carrera en circuitos la haya permitido participar en el Extreme E es otro ejemplo del escaparate y oportunidad que ofrece el certamen de Alejandro Agag para las mujeres

Molly Taylor ha sido hasta ahora la más rápida del certamen. No en vano ha competido en Gran Bretaña ganó la beca de la World Rally Championship Academy. En 2013 se convirtió en la primera del escalafón internacional femenino en los rallyes y subió al podio en el Mundial Junior del WRC. Pero en su retorno a Australia en 2015 fue primero subcampeona absoluta del Campeonato nacional, para convertirse en campeonato absoluta al año siguiente. No es de extrañar que Nico Rosberg la fichara rápidamente para su equipo, y lidere el campeonato con Johan Kristoffesson.

La británica Jamie Chadwick es otra de las pilotos laureadas antes de llegar al Extreme E. Aunque proveniente de los circuitos, asumía la gran oportunidad que suponía semejante salto cualitativo a su carrera, aunque en un terreno radicalmente diferente al de su trayectoria. De hecho, no pudo tomar parte en la prueba de Groenlandia porque coincidía con la prueba correspondiente de las Women Series del Gran Premio de Bélgica de Fórmula 1. Integrada en el equipo Veloce, debe afrontar la nueva experiencia de pilotar máquinas eléctricas de 1700 kilos en mangas competitivas y terrenos en los que prácticamente no tenía experiencia alguna previamente. Pero como varias de sus colegas, no estaba dispuesta a dejar pasar la oportunidad que representa el Extreme E.

McLaren ya ha confirmado su participación en la próxima temporada y estudia las candidatas para el próximo año. Lógicamente, los equipos ya presentes harán balance del rendimiento de sus pilotos tras la primera edición, tanto masculinos como femeninos. Posiblemente, nuevas caras aparecerán el próximo año, y ya se están preparando diferentes 'stages' para fomentar una cantera femenina. Por primera vez, las mujeres ya tienen una plataforma para medirse con sus colegas masculinos, tanto en el mismo coche, como contra sus rivales. Porque el Extreme E también se ha convertido en un juego de damas.

**EL CAMPEONATO EXTREMEE-E ES UNA GRAN PLATAFORMA PARA QUE LAS PILOTOS PUEDAN MEDIRSE CON SUS COLEGAS MASCULINOS**

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE dealerBest

## MATRICULACIONES EN ESPAÑA

# LAS VENTAS EN AGOSTO CAEN A NIVELES DE HACE DIEZ AÑOS

Aunque agosto no es un mes tradicionalmente bueno para las ventas de coches, las cifras registradas este año «no se encuentran en el histórico de matriculaciones desde 2011», según las principales asociaciones del sector –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)–. A la crisis y la incertidumbre provocada por la pandemia se suman factores como la falta de microchips en las fábricas de automóviles, que está influyendo gravemente en la entrega de vehículos nuevos.

Todo esto ha hecho que en el mes de agosto se matricularan en nuestro país solo 47.584 turismos y todoterrenos, con un descenso del 29 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior. Solo en agosto de 2010 y de 2013 se registraron menos ventas que este año, según los datos de las asociaciones.

El acumulado anual llega a las 588.314 unidades, lo que supone un 12 por ciento más que en 2020, aunque lo lógico sería compararlo con los primeros ocho meses de 2019 (ya que en 2020 muchos concesionarios permanecieron meses cerrados por la pandemia), lo que supondría una caída del mercado del 33 por ciento.

Seat y el Arona siguen liderando el mercado anual, aunque el Dacia Sandero repitió un mes más como el modelo más vendido y también lo hizo el Hyundai Tucson, en segundo lugar de ventas tanto el pasado mes como a lo largo del año.

Toyota fue la marca preferida por los compradores el pasado mes y colocó dos modelos en el top diez; el Corolla y el C-HR. Por su parte, Seat sigue contando con tres de sus coches entre los preferidos por los compradores a lo largo del año: Arona, León e Ibiza.

Los modelos de gasolina fueron los más demandados en agosto (42,2%) seguidos muy de cerca por los propulsados por otras tecnologías (un 40,9% de cuota de mercado). Por carrocerías, los SUV de tamaño medio siguen siendo los más pedidos en lo que va de año con 156.731 entregas.

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

| Agosto | | Enero-Agosto | |
|---|---|---|---|
| TOYOTA | 4.149 | SEAT | 53.387 |
| HYUNDAI | 3.904 | VW | 46.583 |
| KIA | 3.743 | PEUGEOT | 42.346 |
| VW | 3.395 | TOYOTA | 44.074 |
| SEAT | 3.324 | KIA | 36.964 |
| DACIA | 3.135 | HYUNDAI | 34.869 |
| RENAULT | 2.748 | RENAULT | 34.362 |
| OPEL | 2.235 | CITROËN | 32.408 |
| PEUGEOT | 2.081 | AUDI | 25.314 |
| AUDI | 2.053 | BMW | 23.642 |

### LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

| Agosto | | Enero-Agosto | |
|---|---|---|---|
| SANDERO | 2.140 | ARONA | 15.783 |
| TUCSON | 1.538 | TUCSON | 13.268 |
| CORSA | 1.284 | SANDERO | 12.943 |
| COROLLA | 1.195 | LEÓN | 12.674 |
| LEÓN | 1.010 | IBIZA | 11.823 |
| T-ROC | 951 | 3008 | 11.462 |
| I20 | 864 | COROLLA | 11.434 |
| DUSTER | 856 | C3 | 11.385 |
| C-HR | 852 | 2008 | 11.252 |
| CAPTUR | 817 | 500 | 11.160 |

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

JEEP

## Gama 4xe: ventajas de financiación y renting

La gama elecrificada de Jeep se puede disfrutar ahora con condiciones ventajosas de financiación y renting. Los 4xe de la marca reúnen las versiones híbridas enchufables de los modelos Renegade, Compass y Wrangler.

Por ejemplo, es posible disponer de un Jeep Renegade S 4xe desde 260 € al mes (60 cuotas con entrada de 7.500 € y última cuota de 18.165,13 €). Se ofrece en tres niveles de equipamiento -Limited, S y Trailhawk-, todos con tracción integral eAWD y cambio automático de seis velocidades. Cuenta con dos niveles de potencia: 190 o 240 CV.

El Jeep Compass 4xe Limited se puede conducir desde 280 € al mes con seguro a todo riesgo sin franquicia y mantenimiento incluidos (entrada de 9.700 € con IVA incluido, 36 cuotas y 10.000 km/año). Este modelo combina un motor turbo de 1.3 litros con uno eléctrico ubicado en el eje trasero y una potencia total de 190 CV para las versiones Longitude y Limited y 240 CV para Trailhawk y S.

Por otro lado, se puede optar a un Wrangler Rubicon 4xe desde 360 € al mes (36 cuotas con entrada de 15.300 € y última cuota de 48.034,35 €). Este modelo ofrece más de 50 kilómetros de autonomía en eléctrico, tracción a las cuatro ruedas y 380 CV.

**PRECIOS**

| | |
|---|---|
| 60 kWh - 132 kW (180 CV) | 29.900 € |
| 80 kWh - 150kW (204 CV) | 35.900 € |
| 80 X kWh - 195kW (265 CV) 4x4 | 38.600 € |
| Sportline 80 kWh - 150kW (204 CV) | 39.900 € |
| Sportline 80 X kWh - 195kW (265 CV) 4x4 | 42.600 € |

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

SKODA

## Enyaq iV: SUV eléctrico con hasta 520 km de autonomía

El Skoda Enyaq iV ha llegado al mercado con la intención de democratizar la movilidad eléctrica. Para ello, ofrece una gama con dos alternativas de batería: Enyaq iV 60 y Enyaq iV 80. El primero, de 132 kW (180 CV), cuenta con una autonomía de 390 kilómetros, mientras que el iV 80, de 150 kW (204 CV), ofrece hasta 520 kilómetros. También hay variantes con tracción total y más deportivas: iV 80X, Sportline 80 y Sportline 80X.

Este eléctrico cuenta con un completo equipamiento desde la versión más básica, con elementos como climatizador de dos zonas, volante de cuero, acceso y arranque sin manos, SmartLink, iluminación Full LED, etc. Además, ofrece las clásicas soluciones Simply Clever de la marca, como la consola central Jumbo Box, doble piso del maletero, dos cargadores inalámbricos, rascador de hielo, etc.

Los precios parten de 40.500 €, a los que se pueden rebajar 7.000 € del Plan Moves, 1.200 € de la campaña de lanzamiento y 2.400 € de financiación, con lo que el precio de partida se queda en 29.900 €. Skoda regala también los cables para cubrir todas las opciones disponibles: doméstico, público y carga rápida.

DESDE 35.400 EUROS

## DS4 Cross: la versión más aventurera

Si buscas refinamiento y exclusividad, pero a la vez eres fan de la aventura, el DS 4 Cross podría convertirse en tu próximo vehículo. Esta variante equipa el sistema Advanced Traction Control, que permite adaptar la motricidad de las ruedas delanteras en función de la superficie sobre la que se encuentra y su adherencia. En el modo Standard su funcionamiento es automático, pero hay otros cinco modos de conducción que se pueden seleccionar dependiendo de las circunstancias: Normal, Nieve, Barro, Arena o ESP Off. Este dispositivo se asocia al cambio automático EAT8.

En el exterior esta versión Cross se distingue del resto de la gama en elementos como las barras de techo en negro brillante, las insignias Cross en las puertas y paragolpes, ruedas grandes y llantas de aleación de 19 pulgadas.

Equipa tecnologías de ayuda a la conducción y conectividad como el DS Extended Head-Up Display, que permite al conductor acceder a todas las informaciones y sistemas del vehículo sin apartar la mirada de la carretera. También ofrece el sistema de información y entretenimiento Iris, que cuenta con una pantalla de 10 pulgadas y que ha sido completamente rediseñado, y el DS Smart Touch.

El DS 4 Cross está disponible en los acabados Trocadero y Rivoli y en el apartado de motores cuenta con versiones de gasolina PureTech de 130, 180 y 225 CV y una versión diésel BlueHDi de 130 CV, todas asociadas a cajas de cambios automáticas de ocho velocidades. Por otro lado, el híbrido enchufable Cross E-Tense es el tope de gama y ofrece 225 CV.

**PRECIOS DS4 CROSS**

| | |
|---|---|
| Trocadero PureTech 130 Aut. S/S. | 35.400 € |
| Trocadero BlueHDi 130 Aut. | 36.600 € |
| Trocadero PureTech 180 Aut. | 39.200 € |
| Trocadero E-Tense 225 CV | 44.450 € |
| Rivoli PureTech 130 Aut S/S. | 38.800 € |
| Rivoli BlueHDi 130 Aut. | 40.000 € |
| Rivoli PureTech 180 Aut. | 42.600 € |
| Rivoli E-Tense 225 CV | 47.850 € |

**GUIA DEL COMPRADOR,** PARA CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMP LETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO **WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS**

# ¿Cómo vamos a movernos en el futuro? Protagonistas de la nueva movilidad

Estamos viviendo cambios sin precedentes dentro del mundo de la movilidad. Nunca antes en la historia se había desplazado tanta gente, tantos kilómetros y en intervalos tan cortos de poco tiempo.

Este dato, de alguna manera es muy positivo en muchos aspectos. El problema es que a mayor movimiento (al menos con las fórmulas tradicionales), mayor impacto medioambiental.

Por otro lado, vemos que la tecnología va muy de la mano de la movilidad sostenible y cada vez hay más fórmulas para moverse mejor.

A día de hoy, queda claro que las personas no van a dejar de moverse, con lo cual, si no es la cantidad de kilómetros lo que podemos reducir, entonces que sea la forma de movernos lo que reajustemos.

Y ¿quién está liderando estos cambios? Hoy os contamos el top 3 de agentes que estarán muy presentes en la movilidad del futuro, tanto en el mundo, como en España.

## MARCAS Y PIONEROS DE LA MOVILIDAD EN EL MUNDO

**Tesla.-** Ha demostrado con creces su capacidad para crear un concepto de coche eléctrico, atractivo, eficiente y deseable para el mercado.

De hecho, ya tiene modelos de más de 840 km de autonomía (Model S y X), aunque el problema continúa siendo el mismo, la escasez de puntos de carga.

**Uber.-** «Nuestra visión siempre ha sido ayudar a las personas a vivir sin automóviles en las ciudades»- decía hace dos años Rachel Holt, exvicepresidenta y Head of New Mobility en Uber.

La compañía estadounidense ha demostrado ampliamente su capacidad para mejorar la industria del transporte de personas a través del uso de la tecnología. Y con una visión tan ambiciosa, está claro que Uber va a tener mucho que decir en las formas de moverse de los próximos años.

**Waymo.-** La apuesta más prometedora en cuestión de conducción autónoma. Esta empresa del grupo Alphabet (BMW), ya cuenta con millones de kilómetros de conducción 100% autónoma.

Aún no está disponible para el público general, pero Waymo ya es el líder de "la conducción sin conductor". Y están trabajando en el desarrollo de camiones autónomos.

## PROTAGONISTAS DE LAS NUEVAS FORMAS DE MOVERSE EN ESPAÑA

La gente ya no se mueve igual en España y la razón principal es que ahora las opciones de movilidad son verdaderamente amplias.

Este es el top 3 de proyectos que sabemos que van a verse mucho en un futuro muy cercano.

**Madrid Mobility 360.-** Esta app para el móvil es sin duda la apuesta más ambiciosa da la empresa municipal de transportes EMT. Madrid Mobility 360 es un planificador de rutas. Es decir, tú le das un punto A y un punto B y planifica por ti la mejor opción de movilidad.

Así dicho, puede parecer que eso ya lo hace Maps, pero lo cierto es que incluye una tecnología verdaderamente avanzada en la que tienes toda la información de tráfico, ocupación de transporte público (bus, metro, tren, etc…), huella de carbono, disponibilidad de parkings, etc…

**Bequikly.-** Es la marca que está consiguiendo que los concesionarios dejen de ser lugares donde exclusivamente comprar o reparar tu coche para convertirse en "centros de movilidad" avanzada.

Esto lo está haciendo proveyéndoles de la tecnología necesaria para que tanto coches, como motos o furgonetas de cualquier tipo puedan ser adquiridas durante horas, días o meses a través de una App de móvil. Gracias a la tecnología Bequikly, por ejemplo, Hyundai ya ha implantado carsharings rurales en toda España.

**Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Telecomunicación (COITT).-** La Comisión Europea ha fijado ya el año 2035 como límite para la venta de automóviles de combustión con el objetivo de llegar en 2050 a un nivel de emisiones que no exceda lo que la Tierra puede absorber de forma natural.

Por eso, el COITT ha desarrollado un proyecto con el que convertir coches de combustión en coches 100% eléctricos. Así, no habrá que achatarrar tantos coches en los próximos años y se les podrá dar una vida más larga. Pero lo más importante es que son mucho más baratos que los eléctricos actuales (hasta un 66% más baratos que uno nuevo).

**En conclusión,** está claro que cada vez vamos a ver más movimiento de personas ya que ha sido la tendencia general del ser humano desde siempre. Y, aunque quede mucho trabajo por delante en cuestión de respeto al medio ambiente, es emocionante pensar que las novedades en movilidad siguen un patrón más ecológico que el tradicional.

MOBILIZE

### LIMO: BERLINA ELÉCTRICA PARA TAXIS Y VTC

Mobilize ha presentado Limo, una berlina 100% eléctrica adaptada para dar servicio principalmente a taxis y VTC. Este modelo es fruto de una joint venture creada por el Grupo Renault y Jiangling Motors y se ha presentado de forma oficial en el Salón del Automóvil de Múnich.

Limo tiene cuatro puertas y mide 4,67 metros de largo, 1,83 de ancho y 1,47 de alto. Está equipada con un motor 100% eléctrico, que desarrolla 110 kW (150 CV) y que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 9,6 segundos, con una velocidad punta de 140 km/h. Se comercializará únicamente a través de forfaits y ofertas de movilidad a la carta y estará disponible en Europa a partir del segundo semestre de 2022.

LAND ROVER

### EDICIÓN ESPECIAL AURIC DEL RANGE ROVER VELAR

Land Rover amplía la gama del Range Rover Velar con la edición especial Auric (desde 76.459 euros), que combina detalles de diseño exclusivos, entre ellos unas llantas de aleación de 20 pulgadas en Gloss Sparkle Silver y acabados exteriores en el exclusivo Auric Atlas. Entre los elementos distintivos del Velar se incluye ahora la ionización del aire del habitáculo, que gestiona los niveles de CO2 de manera automática.

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

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

# ¿PEUGEOT 2008 O SUZUKI VITARA?

**J.L. Marcos**

**Me gustaría que me asesoraran en lo posible sobre una duda que tengo. A la vuelta del verano quiero cambiar de coche y me gusta mucho el Suzuki Vitara y muchísimo el Peugeot 2008. Estéticamente lo tendría claro pero me gustaría saber su opinión en todos los aspectos. Vivo en Valladolid y no hago muchos kilómetros, por tanto mi elección pasa por la gasolina y quiero cambio automático. Espero su respuesta. Muchas gracias.**

RESPUESTA

El segmento B-SUV sigue creciendo de manera imparable, con más de 20 modelos para elegir. Y el Peugeot 2008 es, tras el Seat Arona, el segundo modelo más vendido, avalado por su estética, buenas maneras y amplia gama. Y el Suzuki Vitara no hace tanto ruido a nivel de ventas, pero su marcado equilibrio en todos los frentes le convierten en un vehículo muy apetecible.

Dicho esto, no nos das muchas pistas sobre tus necesidades de uso. Dentro de su formato SUV, el 2008 es 13 centímetros más largo y algo más bajo, pero sobre todo se remata con gran rigor en el interior y su presentación resulta más espectacular, con un cuadro de mandos digital con efecto tridimensional, o una pantalla en el salpicadero más generosa. Sin embargo, aconsejamos probar el puesto de conducción i-Cockpit, que apuesta por un volante pequeño y muy bajo, visualizando el cuadro por encima. A nosotros nos gusta, pero hay gente que no se encuentra a gusto, sobre todo si eres alto.

El Vitara es más tradicional y más intuitivo en muchas de sus funciones, pero el paso del tiempo –pese a sus actualizaciones– la priva de elementos como un freno de estacionamiento eléctrico o una cargador inalámbrico del móvil, ademas de portar unos gráficos más simples. En cuanto a la habitabilidad en las plazas traseras, el nipón ofrece mejor cota de anchura, peor de altura y prácticamente calcan el espacio para las piernas. El 2008 sí que ofrece un maletero algo más generoso: 434 frente a 375 litros.

El Vitara sólo tiene una motorización en forma de un bloque de 1.4 litros que eroga 129 CV y se puede combinar con una transmisión automática de seis relaciones con doble embrague. Se asocia a un sistema híbrido ligero de 48V que conlleva la etiqueta medioambiental ECO. Su rival abre más el abanico, pero si quieres gasolina y cambio automático sólo tienes la opción 1.2 PureTech de 130 CV EAT8, en este caso con convertidor de par.

No hay grandes diferencias en cuanto a rendimiento, pero sí en refinamiento, debido a que el bloque tricilíndrico del 2008 suena y vibra algo más que el de su rival. En el Vitara notaremos una mayor retención al levantar el pie del acelerador, momento en el que se regenera energía hacia la batería de ion-litio que alimenta el sistema de 48V. Y el consumo también es similar, con una media real en torno a los 6,5-7,0 litros.

El 2008 es algo más ágil y la dirección resulta más directa, pero el Vitara se puede elegir también con tracción total, lo que unido a su mayor altura al suelo le brinda una mayor eficacia si sales del asfalto con asiduidad, incluido un bloqueo del diferencial central y un control de descensos.

Ambos cuentan con una avanzada dotación en materia de seguridad y conectividad, muy similar en sus acabados más completos, y el precio de salida para las versiones elegidas es más económico en el 2008: 25.000 euros con promoción y financiación, por los 27.930 del Vitara.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### LUNA DELANTERA DETERIORADA

Andrés Fuentes

Pues es mala suerte que en el viaje de regreso de tus vacaciones te hayas saltado una piedra y te haya dañado la luna delantera, pero es algo habitual cuando se circula por carreteras secundarias que apenas tienen mantenimiento. Si el impacto es menor a una moneda de dos euros, se puede reparar siempre que no esté en el ángulo de visión directa del conductor. Si el impacto es mayor es aconsejable cambiarla. No nos has dicho qué vehículo tienes, pero si es relativamente moderno quizás lleve cámaras, radares o sensores en la parte alta de parabrisas. De ser así tendrás que acudir a un centro que tenga capacidad para recalibrar esos sistemas de apoyo a la seguridad.

### ASISTENTE FORD MYKEY

Daniel Campos

No es un asistente novedoso porque Ford lleva años ofreciéndolo en muchos de sus modelos. Se trata de una llave 'maestra' que permite programar y limitar algunas de las funciones del propio vehículo. Por ejemplo, se puede limitar la velocidad máxima, el volumen del equipo de sonido, hacer un recordatorio de ponerse el cinturón de seguridad o evitar que se desconecte el control de estabilidad, entre otros. De esta manera te quedarás más tranquilo si, por ejemplo, dejas el coche a tu hijo o a un amigo.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com





## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿ME PUEDEN LIMITAR LA CONDUCCIÓN SOLAMENTE A UNA DISTANCIA DE MI RESIDENCIA?

Efectivamente, si en una renovación del carné de conducir, o por alguna circunstancia concreta, se observase que el conductor padece algún tipo de dolencia o enfermedad que le imposibilite para llevar a cabo una conducción normal, a criterio del facultativo se podrán establecer limitaciones o restricciones de kilometraje. En estos casos, además de anotarlo en el correspondiente informe facultativo, en el carné de conducir constará una limitación marcada con el código 62, donde se indicará el radio de kilómetros a los que queda limitada la conducción desde el lugar de residencia del titular, o si se limita sólo a conducir dentro de la ciudad o dentro de la región.

Evidentemente, si el conductor no cumpliese con dichas limitaciones, estaría cometiendo una infracción y podría ser denunciado por ello por la comisión de una infracción grave, cuyo importe sería de 200 euros. En determinadas circunstancias podría suponer una infracción muy grave, cuya sanción podría ser de 500 euros e, incluso, suponer la pérdida de cuatro puntos.

## BUENA PREGUNTA

### EL QUE PRIMERO LLEGUE AL ESTRECHAMIENTO TENDRÁ PREFERENCIA COMO NORMA GENERAL

**¿Quién tiene preferencia de paso cuando en una carretera estrecha de montaña se encuentran dos vehículos?**

RESPUESTA

Cuando el tramo sea considerado de gran pendiente porque tenga una inclinación superior al 7 por ciento, y por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, la preferencia de paso la tendrá el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si éste pudiera llegar antes a una zona prevista para apartarse.

No obstante, en caso de duda sobre la inclinación de la pendiente o la distancia al apartadero, siempre se aplicarán las normas generales de preferencias, es decir, el que haya llegado primero al estrechamiento, y si también hubiese duda, la preferencia la tendría el vehículo con mayores dificultades de maniobra.

Si el conductor de un vehículo no atendiese a la citada preferencia estaría cometiendo una infracción considerada grave y, en consecuencia, podría ser sancionado con multa de 200 euros y podría conllevar la pérdida de cuatro puntos.

WIRESTOCK - WWW.FREEPIK.ES

### SI NO NOS AJUSTAMOS A LA NORMATIVA LA MULTA ES DE 200 EUROS Y TRES PUNTOS

**¿En qué situaciones está prohibido realizar un cambio de sentido?**

RESPUESTA

En primer lugar se debe señalar que está prohibido efectuar el cambio de sentido en los pasos a nivel, en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal 'Túnel' (S-5).

Igualmente está prohibido realizar el cambio de sentido en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto.

Y, en general, estará prohibido en todos los tramos de la vía en que tampoco esté permitido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado. Por último, teniendo en cuenta que para la realización del cambio de sentido se deberá elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el menor tiempo posible y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la vía, evidentemente también estará prohibido dicho cambio cuando no se puedan comprobar, o no se den, todas estas condiciones.

Se debe recordar que los conductores que no se ajusten a las prohibiciones señaladas y realicen un cambio de sentido sin ajustarse a la normativa, estarían cometiendo una infracción catalogada como grave, cuya sanción sería de 200 euros y la pérdida de tres puntos.

## MG F y VW Escarabajo, probamos dos mitos

No tenían el mismo nivel de leyenda, pero el VW Escarabajo –el auténtico– y el MG F, un 'roadster' heredero de la tradición británica, ejercían el mismo nivel de fascinación.

¿Qué es lo que tienen de especial los modelos más vendidos del mercado? Para dar respuesta a esa pregunta, esta semana analizábamos los 50 modelos más vendidos en nuestro país, con sus pros y sus contras, para que el lector tuviera una guía sobre lo que convenía comprar.

Además, varias novedades aparecían por nuestras páginas. Por ejemplo, conducíamos por primera vez el nuevo Peugeot 106, un utilitario muy estiloso, y el Mercedes E Familiar, un wagon con todo lo imaginable.

La prueba de gama tenía como protagonista a la familia Rover 400. El modelo británico en sus versiones turbodiésel era un prodigio de eficiencia.

Pero, sin duda, lo más llamativo de la semana eran nuestras dos pruebas a fondo: MG F y Volkswagen Escarabajo.

El británico era un descapotable biplaza que atesoraba todo el encanto de los modelos de las islas. Con 120 caballos, capota de lona y por 3,8 millones de pesetas, brillaba por sus prestaciones.

El Escarabajo, el mito auténtico antes de la llegada del New Beetle, llegaba importado desde México, con 46 caballos y por un precio de 1,7 millones, además de encanto, destacaba por su robustez.

LA PORTADA
Nº 653
FECHA
22-4-1996
HABLAMOS DE

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

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

## Primer contacto con el Seat Alhambra

En plena fiebre monovolumen, Seat lanzaba su Alhambra, un proyecto común con el Galaxy de Ford y el Sharan de Volkswagen. Lo conducíamos por primera vez.

Grandes olvidados, casi siempre, los neumáticos son pieza básica del rendimiento, las prestaciones, el consumo o, sobre todo, la seguridad de un coche. Un exhaustivo informe analizaba su importancia y ofrecía interesantes datos sobre ellos, consejos sobre su mantenimiento y una comparativa entre cuatro neumáticos ecológicos.

La semana venía cargada de novedades.

Por ejemplo, el primer motor diésel en la gama del lujoso y refinado BMW Serie 7,

Otro estreno tenía lugar en Turín, donde Lancia, la legendaria firma italiana que ahora trata de resurgir, presentaba la gama del Kappa.

Y dos tomas de contacto con dos nuevos modelos. Por un lado el Chrysler Neon con motor de gasolina de 148 caballos. Y por otro, los primeros kilómetros recorridos con el Seat Alhambra, el primer monovolumen de la marca española nacido del acuerdo entre el Grupo Volkswagen y Ford.

Y dos pruebas con cierto aire deportivo; un compacto como el Alfa 146 –150 CV– que brillaba por comportamiento y seguridad, junto a él, el Honda Civic Coupé –125 CV– del que destacábamos su equipamiento y su precio.

LA PORTADA
Nº 654
FECHA
29-4-1996
HABLAMOS DE

La portada tenia un gran protagonismo del Seat Alhambra, que posaba frente al palacio granadino que le daba nombre. Además, espacio para la prueba del Alfa 146 y la información sobre el BMW 725 TDS, primer Serie 7 de gasóleo. Completaba nuestra primera un llamada con el Especial Neumáticos.



Motor 16
FLOTAS&EMPRESAS

Todo lo que un emprendedor, un autónomo o un profesional debe saber del mundo del renting y las flotas

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a motor16@motor16.com

Nombre: .....
Apellidos: .....
Dirección: .....
Tel: ..... mail: .....
.....
Empresa: .....
Cargo: .....

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

Motor16.com la información puesta a punto

PEUGEOT

# 208

Buenos momentos cada día

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

**Gama e-208: Motor eléctrico: Consumo homologado WLTP (Wh/km) 175,8. Emisiones $CO_2$ WLTP (g/km): 0. Autonomía hasta 340 km (WLTP): Datos estimados, proporcionados solo para información y sujetos a aprobación. Gama 208: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 3,8 a 5,9 en ciclo combinado - Emisiones $CO_2$ (g/ km) mínimo y máximo de 101 a 133 en ciclo combinado. Más información en la sección WLTP de la página web http://wltp.peugeot.es**

*Cuota mensual 303,80€ con IVA en Península y Baleares para particulares para alquiler a 36 meses y 30.000 km para los modelos 208 5P Active Pack PureTech 100 S&S 6 Vel MAN y 208 5P Active Pack Eléctrico 136 (100 Kw). La oferta del 208 eléctrico incluye la ayuda del PLAN MOVES III (condicionada al previo cobro de la misma y financiada por el Ministerio, Industria y Comercio). En ambos modelos se incluye mantenimiento, reparaciones, asistencia en carretera, gestión de multas, impuestos y seguro, durante el periodo contratado. Oferta de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A, con domicilio en c/Eduardo Barreiros, 110, Madrid, condicionada a aceptación financiera. Oferta válida hasta 30/09/2021. Consulta en tu Concesionario Peugeot. El modelo visualizado puede no coincidir con el modelo ofertado.