

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

HYUNDAI GAMA N

Al volante



PURA PASIÓN

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA 6 DE OCTUBRE

Nº 1.806 del 22 de septiembre al 5 de octubre 2021



## SUV ELECTRIFICADOS UNA TENDENCIA IMPARABLE

Al volante

### Toyota Yaris Cross



### Un RAV 4 a escala



Prueba



### Audi Q4 40 e-tron

Un eléctrico para todo



Prueba

### Nissan Qashqai MHEV



### Seguirá siendo el rey



Y además



Volkswagen ID.Life

Smart SUV

Mazda CX-5

Mercedes EQG

ELEGIR NUNCA FUE TAN FÁCIL

# 208

ELÉCTRICO O GASOLINA

**POR 10€/DÍA\***

SIN ENTRADA  
PLAN MOVES III INCLUIDO PARA e-208

**RENTING TODO INCLUIDO:**  
MANTENIMIENTO  
SEGURO A TODO RIESGO  
ASISTENCIA EN CARRETERA  
GESTIÓN DE MULTAS



# 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> (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 alquilar a 36 meses y 30.000 km para los modelos 208 SP Active Pack PureTech 100 S&S 6 Vel MAN y 208 SP 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.

## Al detalle



### TONI BOU, CAMPEÓN INFINITO

No hay en el deporte, en ninguna especialidad, posiblemente, un caso similar al de Toni Bou. El piloto de Trial acaba de conseguir el decimoquinto título mundial de Trial al aire libre de su carrera, una rutina que lleva cumpliendo año tras año desde 2007. A partir de ese año nadie ha sido capaz de batirle en la lucha por el cetro mundial. Y si a eso sumamos los 14 títulos del mundo de Trial Indoor estamos, sin duda, ante un caso de estudio; ante el mejor piloto de trial de la historia. Un campeón infinito.



### PREOCUPACIÓN POR LAS MOTOS

Los accidentes de moto son uno de los puntos más preocupantes de las estadísticas de siniestralidad. Son 188 los motoristas fallecidos en lo que va de año en una tendencia que la DGT intenta atajar. La concienciación de los motoristas es clave; por eso sorprenden datos como los 20 multados por circular bajo el efecto de las drogas o los 17 que lo hacían sin casco durante la campaña de vigilancia de solo dos días realizada por la DGT a principios de septiembre.

## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Más salones, por favor

Con la celebración del Salón de Múnich, de la Feria del Vehículo Eléctrico de Madrid y del inminente Salón de Barcelona, el sector parece recuperar una ligera, y muy añorada, normalidad.

No hay nada más gratificante para estimular los resortes emocionales de un buen aficionado al automóvil o posible comprador que la celebración de un salón. No importa que los espacios sean reducidos o que la presencia de marcas esté por debajo de lo habitual, tal y como ha ocurrido en el recién celebrado Salón de Munich, para que los visitantes acudan en masa. Un certamen que ha cogido el relevo del histórico Salón de Fráncfort y que está denominado como IAA Mobility, que representa las sílabas de la patronal de fabricantes germanos. Además, este encuentro tiene la virtud de ser la primera exposición internacional que se celebra de forma presencial en Europa, después de las restricciones del Covid-19. De la misma manera que rubrica el futuro del sector con la presencia de novedades y prototipos de conducción autónoma y vehículos cien por cien eléctricos de todos los tamaños, precios y diferentes soluciones tecnológicas.

En este sentido y después de haberse celebrado con éxito la Feria del Vehículo Eléctrico de Madrid (VEM 20/21), que apuesta como en Munich por la movilidad sostenible llega el segundo Salón de Automóvil europeo, que abrirá sus puertas en Barcelona del 30 de septiembre al

10 de octubre. Un certamen, en el que participarán 23 marcas y mostrarán lo último en vehículos eléctricos. Concluyendo y como decíamos al principio, bienvenidos sean los salones y todos los acontecimientos que sirvan para animar un sector tan importante y comprometido con una movilidad cada vez más segura y menos contaminante.

### In Memoriam

Pepe Robledo fue, para todos los que tuvimos la suerte de conocerle, una persona honrada, justa y buena. Uno de esos seres humanos, que, cuando se van hacen de este mundo un lugar más triste y som-

brío. Vivía por y para su familia y su trabajo, del que se sentía muy orgulloso y al que nunca escatimaba ni un minuto de dedicación. Su empeño por el trabajo bien hecho le convirtió en uno de los mejores fotógrafos del automóvil que he conocido, tal y como pueden comprobar en las páginas interiores dedicadas a su memoria. En Motor16, querido amigo y compañero, estamos desolados y nos unimos al dolor de tu mujer, Rocío, vuestro hijo Álvaro y tu hermano Ángel. Te pensaremos y echaremos de menos, Pepe.

Descansa en paz.

Múnich, Madrid y Barcelona, en diferentes escalas, suponen la vuelta de los salones que tanto hemos añorado los aficionados con la pandemia. Bienvenidos sean todos ellos y todos los acontecimientos que sirvan para animar un sector tan importante y comprometido con una movilidad cada vez más segura y menos contaminante.

## Motor 16

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

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

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

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

Fede Asensio - [fasesensio@motor16.com](mailto:fasesensio@motor16.com)

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

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

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

Iván Mingo - [imingo@motor16.com](mailto:imingo@motor16.com)

Álvaro Ruiz - [aruiz@motor16.com](mailto:aruiz@motor16.com)

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

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

Colaboradores: Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.

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

Publicidad: Gustavo Segovia - [gsegovia@motor16.com](mailto:gsegovia@motor16.com)

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

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

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés, Madrid

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

Correo electrónico: [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com)

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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



## SUMARIO

Nº 1.806 · 21 de septiembre al 5 de octubre de 2021  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- QUÉ PASA

#### FORD FIESTA

La firma del óvalo presenta una nueva evolución del Fiesta. Retoques de diseño, más tecnología y la electrificación de su gama de propulsores son la clave.

### 8.- MAZDA CX-5

El SUV más vendido de la firma japonesa recibe una actualización en la que la tecnología SkyActiv sigue siendo la base.

### 10.- EN PORTADA

#### VOLKSWAGEN ID.LIFE

El ID. LIFE sienta las bases para el lanzamiento de un nuevo miembro de la gama de cero emisiones.

### 12.- MERCEDES EQG

Una leyenda del 4x4 como el Clase G se prepara para ser 100% eléctrico.

### 14.- PORSCHE MISSION R CONCEPT

Porsche muestra un prototipo, futuro protagonista de su copa monomarca que está impulsado por motores eléctricos.

### 16.- SMART CONCEPT #1

Un prototipo con el que la marca inicia una nueva etapa en su corta historia. Llegará en 2022.

### 18.- CUATRO RUEDAS NISSAN QASHQAI MHEV

Nissan quiere mantener el legado del Qashqai y con esta nueva generación se ha preparado a conciencia.

### 24.- AUDI Q4 40 e-TRON

Con su nuevo Q4 la marca de los aros ha creado un eléctrico con virtudes que lo convierten en un coche para todo.

### 30.- BAJOLA LUPA RENAULT MÉGANE E-TECH

El Mégane avanza hacia la movilidad verde con su nueva entrega de propulsión únicamente eléctrica.

### 34.- MOBILIZE

Mobilize, la nueva división de movilidad eléctrica de Renault

10

14

51

16

18

24

30

34

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 56

### Busca tu marca

AUDI	24
CITROËN	7, 51
FORD	6
HYUNDAI	36
INEOS	38
MAZDA	8
MERCEDES	12
NISSAN	18
PORSCHE	14
RENAULT	30
SKODA	42
SMART	16
TOYOTA	40
VOLKSWAGEN	6, 10



38



36

Group ofrece alternativas para la movilidad más allá de los coches.

### 36.- CUATRO RUEDAS HYUNDAI GAMA N

La gama más deportiva de Hyundai crece con el lanzamiento del Kona N y del i20 N, que se suman al conocido i30 N.

### 38.- INEOS GRENADIER

Un todoterreno con las virtudes y el estilo clásico de los 4x4 y la más avanzada tecnología.

### 40.- TOYOTA YARIS CROSS

La marca vuelve a los SUV urbanos con este modelo basado en el Yaris, y heredero del primer RAV4.

### 42.- BAJOLA LUPA ŠKODA KAMIQ

El SUV checo ofrece un gran equilibrio entre agilidad en ciudad y comportamiento en carretera. Y brilla por el sorprendente paquete de soluciones Simply Clever.

### 46.- ENTRE NOSOTROS ADIÓS A PEPE ROBLEDO

Un pequeño homenaje a Pepe Robledo, nuestro compañero, fallecido la pasada semana.

### 50.- + INTERESANTE MICHELIN CROSS CLIMATE 2

Una nueva generación, más avanzada aún, de los neumáticos de todo tiempo de Michelin.

### 51.- EL CAMINO DE SANTIAGO EN CITROËN AMI

El pequeño eléctrico se atreve con la Ruta Jacobea.

### 52.- A LA ÚLTIMA

### 54.- LA SEMANA

### 56.- DE CARRERAS DUELOS F-1

La pugna que se traen este año Lewis Hamilton y Max Verstappen no es más que el último capítulo de una serie de duelos históricos en la Fórmula 1.

### 62.- SABER COMPRAR Y VENDER

DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE

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



## Nuevos Lubricantes Repsol más allá de la innovación



Inventemos el futuro

En Repsol entendemos la innovación como una manera de adaptarnos a las nuevas necesidades energéticas. Por eso, reinventamos nuestros lubricantes, llevándolos a un nuevo nivel de **innovación y sostenibilidad** y los probamos en la más alta competición.

- **Nuevas gamas** para facilitar la elección del producto ideal para tu vehículo
- **Envases más sostenibles**, elaborados con materiales reciclados
- **Formulaciones mejoradas** para un mayor rendimiento de tu motor



Descúbrelos aquí



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

**VIRANTE, 100% HIDRÓGENO**

De la mano del fabricante automovilístico Virante y la empresa especializada en hidrógeno Arcam llega este prototipo de coche de hidrógeno con tecnología de pila de combustible. Tendrá una oferta de potencias entre 4 y 25 kilovatios, y está destinado hacia el ámbito rural.



**OPEL ROCKS-E**

Opel acaba de lanzar su interpretación del Citroën AMI que incluye modificaciones estéticas y nuevas posibilidades de personalización. La oferta de motores y la configuración biplaza del monociclo no sufre cambios.



**BMW ACTUALIZA EL iX3**

El fabricante germano acaba de actualizar su SUV eléctrico iX3 que recibe modificaciones estéticas, pack M de serie y mejoras de equipamiento como el cuadro de relojes digital de 10,25. Tiene un motor de 286 caballos y un precio de venta de 73.300 euros.



**LOTUS EMIRA GT4**

Desarrollado en colaboración con RML Group, Lotus presenta la variante de competición del Emira, el GT4. Está impulsado por un motor Toyota V6 de 400 caballos, con un peso final de sólo 1.260 kilogramos.



**Ford Fiesta**  
**Renueva imagen y suma tecnología**

12 millones de unidades en la calle contemplan al Ford Fiesta actual, un coche que vio la luz en 1976 y del que ya han visto la luz siete generaciones, en este caso llega el restyling de la última, que vio la luz en 2017. Los cambios estéticos saltan a la vista, con un reposicionamiento del óvalo que pasa a estar integrado en medio de la parrilla, en paralelo estrena paragolpes delantero y grupos ópticos, que ahora son 100% de led. En la zona

posterior los cambios son menores, y se reducen a una firma lumínica rediseñada. Los faros ahora pueden ser de tipo matriciales, lo que nos permite llevar las largas conectadas siempre y automáticamente se van oscureciendo las zonas que podrían deslumbrar a otros ocupantes de la calzada. En el interior el cambio más importante está en la incorporación de una pantalla de 12,3 pulgadas que hace las veces de cuadro de instrumen-

tos, muy similar a la del Puma, y que además nos permite personalizar la forma en que queremos recibir la información. La gama de motores queda compuesta por cuatro opciones de gasolina, todas pertenecientes a la familia EcoBoost, arrancando con una versión no hibridada de 100 caballos, a la que siguen dos microhíbridas 48V con 125 y 155 caballos, en el escalón superior se posiciona el 1.5 EcoBoost de 200 que da vida al ST, también puesto al día.



◀ Opcionalmente ahora cuenta con llantas rediseñadas de 18 pulgadas de tamaño. El motor de 125 caballos se puede combinar con cambio automático de siete velocidades y doble embrague.

▲ En el interior destaca el nuevo cuadro de instrumentos 100% digital, con una pantalla de 12,3 pulgadas de tamaño.

**PARA PENSAR**  
**3.500**

kilogramos es la cifra que puede arrastrar el nuevo Ineos Grenadier. Por el momento los datos disponibles del nuevo Ineos Grenadier son muy escasos, aunque uno de los más impactantes es su capacidad para tirar de un remolque de hasta 3.500 kilogramos de peso, una cifra que lo convierte en líder natural entre los automóviles destinados a cargar con todo.

**EL PUNTAZO**  
La escasez de microchips ha retrasado la producción en España de más de medio millón de automóviles en lo que va de año, un problema que ha generado retrasos superiores al año en la entrega de muchos coches nuevos.

**VW Tiguan Allspace**  
**Ligeros cambios en un líder del espacio**

El Tiguan Allspace marca el nexo de transmisión entre el mundo de los monovolúmenes tradicionales y los SUV. Con una carrocería 21 centímetros más larga (4,72 metros) que el Tiguan convencional, ahora ofrece de serie las siete plazas configuradas en tres filas de asientos. La capacidad del maletero oscila entre los 685 litros y los 1.760 si abatimos los asientos, cifra que se reduce a 230 litros si desplegamos los siete puestos.

Los cambios estéticos son los mismos que recibió su hermano pequeño hace unos meses, mientras que en materia de equipamiento destaca la incorporación del asistente de seguridad IQ.Drive, que ahora incluye el paquete de conducción semiautónoma Travel Assist compuesto por ACC hasta 210 km/h, Front Assist y Lane Assist. La gama de motores queda compuesta por dos opciones gasolina; 1.5 TSi de 150 CV y 2.0 TSi



▲ Las siete plazas son de serie, y el sobrepeso respecto al Tiguan cinco plazas ronda los 1.900 euros en función de la versión. Las primeras unidades llegan en noviembre.

**Citroën C3 global**  
**Modelo exclusivo para mercados emergentes**

A lo largo de la primera mitad de 2022, Citroën pondrá a la venta un nuevo C3 que no tiene nada que ver con su homónimo europeo. Está diseñado por y para mercados emergentes, principalmente Brasil e India, pero también estará disponible en el resto de Sudamérica y, con el tiempo, podría llegar a regiones de África, Oriente Medio y el Sudeste Asiático. El objetivo de la marca de los dos chevrões es ofrecer un producto ase-

quible, robusto, cómodo, funcional y adaptado a las carreteras y el tráfico de los lugares donde va a comercializarse, por eso tiene una altura libre al suelo de 18 cm, suficiente para circular por caminos y pistas sin problemas. En lo que respecta al diseño, mide 3,98 metros de largo, apuesta por el formato SUV urbano y llega con múltiples opciones de personalización exterior, en la línea de los últimos lanzamientos del fabricante francés.



▲ Incorpora una pantalla táctil central de 10 pulgadas compatible con Apple CarPlay y Android Auto, varias tomas USB y numerosos huecos portaobjetos.



**LAND ROVER DEFENDER BOND EDITION**  
Land Rover rinde tributo a James Bond con la edición especial Bond Edition del Defender. Ya está disponible desde 154.100 euros con el motor V8 de 525 CV y un diseño inspirado en los Defender de la última película de 007: Sin tiempo para morir.



**HONDA HR-V E: HEV**

La nueva generación del SUV japonés aterriza en España con un motor híbrido de 130 CV y un precio de partida de 30.500 euros. La gama está formada por la versión de acceso Elegance, el acabado intermedio Advance y el tope de gama Advance Style, que arranca en 36.140 euros.

**Mazda CX-5 2022**

El SUV más vendido de Mazda se renueva por fuera y por dentro

La estrella de la gama todocamino de Mazda se pone al día cuatro años después de su lanzamiento. Ya está en los concesionarios con un precio base de 30.900 euros y un diseño exterior revisado, con nuevos faros que pueden tener tecnología matricial led en las terminaciones superiores, pilotos traseros de led con una firma luminosa diferente y una parrilla rediseñada; además, se amplía el catálogo de llantas de aleación y la paleta de colores exteriores. En el interior, lo más reseñable es la nueva bandeja de carga inalámbrica para smartphones situada en la consola central y también se ha modificado el diseño

del maletero para incrementar ligeramente su capacidad de carga. Otra de las novedades tiene que ver con la gama de acabados, que cuenta con más opciones que nunca, incluida la nueva versión Newground con un enfoque más todoterreno. La oferta de motores es idéntica a la del modelo anterior, con los dos gasolina Skyactiv-G de 165 y 194 CV, y los dos diésel Skyactiv-D de 150 y 184 CV. En función de la motorización, se puede escoger entre un cambio manual de seis marchas y uno automático de convertidor de par; también hay alternativas con tracción total i-Activ AWD.



▲ Mazda ha reestructurado la gama y ahora ofrece seis acabados; el básico ya incluye llantas de 19 pulgadas, cámara trasera y pantalla de 10,25 pulgadas.



**Ford Everest**

Pillado en los test realizados en Europa

Además de los prototipos del futuro Ranger, Ford también trajo el Everest a Europa para realizar algunas pruebas en climas cálidos. El Ford Everest es básicamente la versión SUV del Ford Ranger, por lo que tiene sentido que lo prueben juntos, ya que comparten muchas partes. Y al igual que en los prototipos de Ranger, vimos la pegatina amarilla redonda que normalmente indica tec-

nología híbrida. No vimos ningún puerto de carga adicional, por lo que tal vez todavía esté oculto

bajo el camuflaje. La parte delantera parece semejante a la del Ranger con las luces delanteras

LED y la forma de las luces LED DRL. Se espera que utilice la misma mecánica que el Ranger, tanto los

motores turboalimentados de 4 cilindros en línea como las variantes V6. En algunos mercados también habrá motores diésel disponibles. El debut debería ser inmediato al del Ranger.



FOTOS ESPÍA



LA SOSTENIBILIDAD NUNCA FUE TAN DIVERTIDA



JEEP WRANGLER 4xe

JEEP COMPASS 4xe

JEEP RENEGADE 4xe

NUEVA GAMA JEEP 4xe HÍBRIDA ENCHUFABLE

JEEP ECODAYS DESCUENTOS DE HASTA 8.000€ EN TODA LA GAMA OFERTA VÁLIDA PARA UNIDADES EN STOCK



2 AÑOS DE MANTENIMIENTO GARANTIZADO ASISTENCIA DEDICADA A CLIENTES VENTAJAS EXCLUSIVAS

Gama Jeep, Renegade 4xe Consumo de combustible WLTP: (l/100 km): 2,1- 2,2 l/100km; Emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP (g/km): 48-53 g/km. Gama Jeep, Compass 4xe Consumo de combustible WLTP: (l/100 km): 2-2,2 l/100km; Emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP (g/km): 48-50 g/km. Gama Jeep, Wrangler 4xe Consumo de combustible WLTP: (l/100 km): 3,5; Emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP(g/km): 79. Descuento de hasta 8.000€ aplicable sobre el PVP recomendado de vehículos disponibles en stock de la Gama Híbridos Enchufables de JEEP. Descuentos del concesionario y fabricante y la aportación del fabricante o concesionario correspondiente a cualquier incentivo, subvención o ayudas que resulte aplicable al vehículo, incluyendo el descuento aplicado por programa MOVES III. Además el cliente se podrá beneficiar de las cuantías individuales de ayuda MOVES III del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Plan de incentivos a la Movilidad Eléctrica, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que se podrá incrementar si dispone de un vehículo matriculado en España con una antigüedad de al menos 7 años, siendo el cliente titular del vehículo durante al menos los doce meses anteriores, para achatarrar y dar de baja; así como el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos establecidos en el Real Decreto 266/2021 (consultar Procedimiento y Regulaciones del programa MOVES III en la página web www.idae.es). Oferta válida sólo para particulares hasta el 30/09/2021 en Península y Baleares y mientras siga vigente y con fondos disponibles el MOVES III, o hasta fin de unidades en stock (100 unidades). No acumulable a otras ofertas o descuentos especiales. Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC.





## VOLKSWAGEN ESCOGE EL FORMATO SUV COMPACTO PARA DAR FORMA AL FUTURO MODELO DE ACCESO A SU GAMA ELÉCTRICA



VOLKSWAGEN ID. LIFE

# Movilidad eléctrica para el gran público

Volkswagen echa un vistazo al futuro con el ID. LIFE, un prototipo que ha visto la luz en Múnich y sienta las bases para el lanzamiento de un nuevo miembro de la gama de cero emisiones ID que podría aterrizar en las calles en 2025.

Álvaro Ruiz | aruiz@motor16.com

El Salón Internacional del Automóvil IAA Mobility de Múnich ha sido el lugar escogido por Volkswagen para presentar un nuevo prototipo eléctrico de estilo crossover compacto. El objetivo del fabricante alemán es llevarlo a producción en 2025 y comercializarlo por un precio aproximado de 20.000 euros para conseguir que la movilidad eléctrica sea más accesible.

De esta forma, el ID. LIFE se posiciona un escalón por debajo del actual ID.3, con el que comparte la plataforma modular de propulsión eléctrica (MEB) de Volkswagen. Eso sí, a diferencia del ID.3, este concept es tracción delantera, convirtiéndose en el primer modelo con plataforma MEB que apuesta por esta configuración. Su motor eléctrico



▲ El barniz de la carrocería, el capó, el techo y los neumáticos están fabricados con material reciclado a partir de botellas de PET, aceite orgánico, caucho natural o cáscara de arroz.



◀ El interior es minimalista, como el exterior, y está completamente digitalizado. No hay ningún botón y las principales funciones de conducción se gestionan a través de una pantalla táctil integrada en el volante hexagonal. El equipo multimedia se controla a través del smartphone, integrándolo en el sistema operativo del coche



también está ubicado delante y desarrolla 172 kW (234 CV), suficiente para alcanzar los 100 km/h desde parado en apenas 6,9 segundos.

Para suministrar la energía, Volkswagen ha optado por una batería de alta tensión con 57 kWh de capacidad, lo que permite a este pequeño SUV alcanzar una autonomía de unos 400 kilómetros según el ciclo WLTP. De la misma forma que el resto de eléctricos de la marca, la batería está ubicada en la zona inferior del coche y entre los dos ejes, para aprovechar al máximo el espacio dentro del habitáculo y rebajar el centro de gravedad.

Gracias a ello, el interior ofrece varias opciones de configuración, pudiendo variar la disposición de los asientos e incluso transformándose en una pequeña sala de cine, puesto que incorpora una vídeo consola, un proyector y una enorme pantalla que se despliega sobre el salpicadero. También cuenta con lo último en materia de conectividad, así como con un sistema de cámaras y pantallas que sustituyen a los espejos retrovisores interiores y exteriores convencionales.

Muchos de los componentes que dan forma al interior, como la madera del salpicadero, están hechos a base de material

▶▲ Está desarrollado sobre una variante más pequeña de la plataforma MEB; esta arquitectura es muy flexible y también sirve para modelos de siete plazas.

reciclado. También se han fabricado así los neumáticos y el barniz transparente de la carrocería.

En lo que respecta al diseño, Volkswagen ha buscado la sencillez, huyendo de elementos decorativos y piezas superfluas. El resultado son trazos minimalistas con formas que recuerdan, en cierta medida, a modelos clásicos de la marca, como el Golf de primera generación, aunque con un claro enfoque todocamino, con pasos

de rueda ensanchados, una línea de cintura muy alta y una considerable distancia libre al suelo. Por su parte, el techo es personalizado y está hecho de material textil, facilitando su desmontaje para convertir al ID. LIFE en un descapotable. Es previsible que la mayoría de estas características no lleguen al modelo de serie, pero su imagen será muy parecida a la de este concept.





# 4X4 ELÉCTRICO EL EQG MANTIENE VIVA LA LEYENDA DE LA CL ASE G, CON UNA ESTÉTICA CONTINUISTA Y CAPACIDADES EXTREMAS

MERCEDES EQG

## El todoterreno de Schwarzenegger

La electrificación se abre paso en el mundo del automóvil dando vida incluso a leyendas del 4x4 como el Clase G, un coche que apenas ha cambiado desde su lanzamiento hace cuatro décadas y que ahora se hace 100% eléctrico.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

En diciembre de 2018, Cuando el actual Clase G fue presentado en Detroit, Arnold Schwarzenegger arrancó a Dieter Zetsche, CEO de Daimler, la promesa de que trabajarían en un hipotético Clase G eléctrico, coche que hoy en día ya es realidad aunque sea sólo en fase de prototipo. Tres años y medio después de aquello ve la luz el EQG, un modelo que guarda una semejanza absoluta con el Clase G del que deriva, aunque recibe cambios mecánicos muy profundos.

Para empezar no tenemos muy claro si su aspecto final será tan de coche de feria, con multitud de molduras iluminadas en los laterales, calandra, retrovisores, faros... La carrocería respeta las vigorosas formas angulosas de su hermano de gasolina, aunque en este caso la calandra ha sido sustituida por una cerrada con efecto tridimensional y la estrella iluminada.

Conserva el bastidor de largueros y travesaños, combinado con una suspensión delantera independiente y un eje rígido trasero, que en este caso ha sido completamente rediseñado. De hecho dispone de cuatro motores eléctricos, uno por rueda, para la tracción integral.

La carrocería se completa con llantas de 22 pulgadas que respetan la tradicional estética del modelo aunque en este caso van completamente carenadas, mientras que en la zona trasera destaca la sustitución de la tradicional rueda de repuesto sobre el portón por una caja con forma de wallbox que en realidad alberga una compartimento con cerradura que sirve para albergar los cables de recarga.

La transmisión es automática de dos velocidades, contando así con reductora para ayudarnos en recorridos off road extremos, terreno en el que promete ser una bestia, gracias a su bajísimo centro de gravedad, ya que las baterías está integradas en la zona inferior del bastidor de largueros y travesaños.

Los primeros prototipos ya están en fase de pruebas en el monte austríaco Schöckl, en Graz, 1.445 metros de altura, donde está demostrando lo que es capaz de hacer al superar pendientes de hasta 60 grados, en una ruta de 5,6 kilómetros que es considerada como la prueba de fuego a nivel mundial para todos los 4x4 que se precien.

▶ El EQG respeta las líneas originarias del primer G nacido hace 40 años.

Tras fabricar más de 400.000 unidades del modelo, Emmerich Schille, responsable de la división off road de la marca, confirma que durante sus 40 años de existencia el Clase G siempre se ha adaptado a las últimas tecnologías del mercado, y en este caso le ha llegado el momento de la electrificación.

◀ El monte Schöckl austríaco, santuario de los todoterreno, es el terreno elegido para la puesta a punto del nuevo Clase G eléctrico.



MAYBACH EQS

## El lujo máximo entra en territorio SUV

Las siglas EQ llegan hasta el más lujoso de los modelos de Mercedes, el Maybach EQS, que además de ser eléctrico promete convertirse en una verdadera referencia en calidad, lujo y comodidad entre todos los SUV premium del mercado

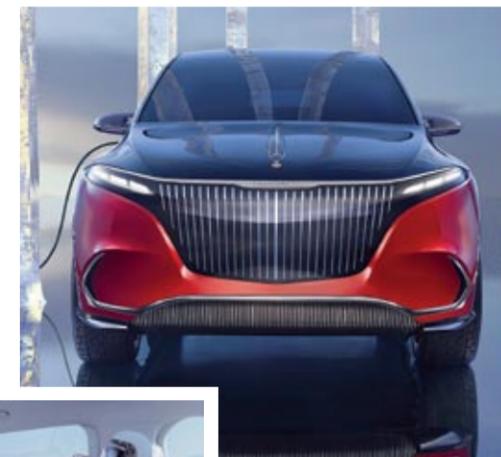
Incluso la intocable Maybach parece caer bajo el influjo de las dos tendencias que mueven actualmente el automóvil; la electrificación de sus mecánicas y la moda SUV que eleva sus carrocerías por encima de lo deseable. En este caso, este prototipo anticipa cómo será una futura berlina de lujo elevada que toma como referencia a la Clase S de Mercedes.

En su carrocería bicolor destacan los colores corporativos de la marca y que ya lucía un prototipo inicial que pudimos ver en 2019. En su parrilla sobresale una inmensa parrilla, completamente cerrada, mientras que las llantas son de 24 medidas; tremendo.

Pero donde el lujo y el ambiente Maybach se deja notar con toda claridad es en el interior, y especialmente en las plazas traseras, pues se trata de un coche concebido más para dejarnos llevar que para ser conducido. En esta zona cuenta con dos butacas de la serie Executive de Mercedes, simplemente excelsas tanto en su

tapizado de piel como en los múltiples reglajes que ofrecen, incluyendo reposapiés desplegables. Además disponemos de tablet individuales y de una consola central que puede ser hasta champanera.

En el salpicadero destaca la triple pantalla unida por un cristal negro; la primera de ellas sirve de cuadro de relojes, la segunda para la multimedia y el sistema MBUX y la tercera para el copiloto.



▶▶ Por el momento los únicos datos técnicos disponibles hacen referencia a una autonomía que podría superar los 600 kilómetros en ciclo WLTP. En interior es excelso.



Sus líneas servirán de base para el lanzamiento de un futuro supercar eléctrico de calle, en ningún caso para el nuevo Porsche 911.



## PORSCHE MISSION R CONCEPT

# Carreras en clave ECO

Las restricciones ECO llegan hasta la competición como demuestra Porsche con este prototipo, futuro protagonista de su copa monomarca, que está impulsado por motores eléctricos y recurre a materiales no contaminantes para sustituir a la tradicional fibra de carbono.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

Porsche anticipa las primeras imágenes e informaciones del que está destinado a protagonizar una copa monomarca en sustitución de los 911 GT3 Cup actuales. En paralelo, y como es habitual en la firma, no es extraño que sirva como base para un hipotético supercar eléctrico de calle.

Con una carrocería de 4,33 metros de largo por 1,99 de ancho y 1,19 de alto, el Mision R pesa tan sólo 1.500 kilos sin piloto. En su pliego de desarrollo la ecología ha tenido un papel protagonista, y no nos referimos sólo a que sea 100% eléctrico, sino a que en su carrocería se ha usado un innovador material similar a la fibra de carbono en cuanto a dureza pero que es un 10% más ligero, y en cuya fabricación se emplea fibra plástica y un compuesto derivado del lino, con un proceso de fabricación en el que se emite hasta un 85% menos de CO2. Empleado con anterioridad en el 718 Cayman GT4, en este caso se usa para puertas, elementos aerodinámicos, umbrales y paneles



◀ El exoesqueleto de fibra del techo sustituye a la tradicional jaula de seguridad.

laterales y gran parte de la plataforma central. Llama la atención también la sustitución de la jaula de seguridad por una estructura que ellos denominan exoesqueleto y que conforma una especie

de cúpula de protección sobre nuestras cabezas y que hace las veces de techo, con unas nervaduras unidas por unas ventanas de fibra transparente, siendo extraíble la del conductor para poder sacarlo del interior en caso de accidente.

El puesto de pilotaje, que puede extraerse para calibrar su ergonomía fuera del coche y para conectarlo a un simulador, se completa con tres pantallas de generoso tamaño; una para el cuadro de relojes, otra para la proyección de imágenes de las seis cámaras que rodean al monoplaza y sustituyen a los retrovisores y una más para el estado biomecánico del conductor.

Cuenta con dos motores eléctricos de 435 y 653 caballos, delantero y trasero respectivamente. En condicio-



▶▶ El Mission E puede recargar su batería hasta el 85% en tan sólo 15 minutos. Equipa un sistema de frenos muy eficaz al regenerar energía, con una capacidad de hasta 800 kW. Por el momento no se ha hablado de cifras en materia de autonomía en carrera.

nes normales generan 680 caballos de potencia en conjunto, si bien pueden ofrecer picos puntuales de 1.088. Con esta caballería no es de extrañar que pase de 0 a 100 kilómetros/hora en 2,5 segundo, con una velocidad punta de 300 kilómetros/hora.

Los frenos combinan sistemas eléctrico e hidráulico mediante una unidad de gestión, lo que permite una recuperación de energía destacable de hasta 800 kW, regenerando desde el principio de la competición, pues la batería nunca se carga más del 85% en la red.

El diámetro de los discos delanteros es de 380 milímetros, 355 detrás, con seis y cuatro pistones respectivamente, para unas gomas de tipo slick Michelin en medida 30/68 delante y 31/71 detrás con llanta monotuerca de 18 pulgadas.

La aerodinámica adaptativa permite ajustar tanto el alerón trasero en dos posiciones como las canalizaciones laterales en tres.





# NUEVA SMART LA MARCA HA CREADO SU PROPIO ADN, PLASMADO EN EL CONCEPT #1, Y QUIERE SER LÍDER EN DISEÑO DE AUTOMÓVILES



SMART CONCEPT #1

## Un gran reto

Smart ha comenzado una nueva era como marca independiente bajo el paraguas de smart Automobile Co, empresa creada entre Mercedes Benz AG y Geely Automobile. Su primer modelo será un SUV basado en el Concept #1 presentado en Múnich y que ahora ha llegado a Madrid.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

El primer modelo de la nueva marca Smart será un SUV, presentado en Múnich como prototipo con la denominación Concept #1. Y que ahora va a ser presentado en sociedad con motivo de la Feria del Vehículo Eléctrico (VEM2021) en Ma-

adrid. Si bien antes ha sido presentado a la prensa especializada, que hemos podido ver en directo el prototipo presentado por el nuevo staff de la marca para España, capitaneado por su CEO, Alberto Olivera, con el responsable directo de su diseño, Matthias Gottwald, que nos ha explicado las claves de su diseño. Un con-

cept que marca casi fielmente las formas definitivas del modelo de producción que llegará a finales de 2022. Si bien las cuatro puertas pasarán a ser convencionales en su apertura, con montante central, para mejorar su seguridad en donde se ha puesto especial énfasis, por lo que contará además con los asistentes más avanza-

### EL DISEÑO COMO VALOR DIFERENCIAL

#### Matthias Gottwald explica las claves de diseño del SUV de Smart

Matthias Gottwald, diseñador del SUV de Smart, estuvo en la presentación para explicarnos las claves de diseño del nuevo modelo: "Hemos creado un ADN de diseño totalmente nuevo para establecer a Smart como la marca líder en este apartado. El nuevo SUV pasa de ser un coche mono como el fortwo, a ser un coche sexy. La apariencia de la marca pasa de ser juguetona a valiosa y queremos llevarla a ser más premium. En el proceso de diseño comenzamos con las proporciones, lo más valioso para el diseñador, que intenta llevar las ruedas lo más posible a los extremos, maximizando el espacio interior. El techo panorámico amplía la sensación de espacio. El frontal está basado en un tiburón para fortalecer su presencia. Luego, todo se refleja en 3D para llegar a la forma definitiva sobre tres ingredientes principales: amor, pureza y sorpresa. El interior, tecnológico y espacioso va a ser referente por sus soluciones, como su consola central flotante".



▲ Matthias Gottwald, responsable del diseño del Concept #1 nos explicó en directo las claves de sus formas y del ADN de la marca.



▲ El lenguaje lumínico externo será un valor distintivo en el nuevo Smart, que ofrece un amplísimo interior digitalizado, con una pantalla de 12,8" y con originales soluciones mostradas en el Concept #1.

dos. Su interior estará configurado para cinco plazas, desapareciendo también los elementos superfluos del prototipo, pero manteniendo la original consola flotante que se funde con el salpicadero.

Sobre la plataforma específica BEV, ofrece unas dimensiones compactas (4,29-1,91-1,69 m, con una batalla de 2,75 m) y dispondrá de varios escalones de potencia y capacidad de batería. Siempre por encima de los 50 kWh como se puede deducir de su autonomía mínima, a partir de los 430 km. Y dispondrá también de la conectividad más avanzada, con los perfiles adaptados a cada conductor a través de su ID.

ALBERTO OLIVERA, CEO DE SMART EN ESPAÑA, PREPARA EL DESEMBARCO DE LA MARCA EN ESPAÑA

## «El Concept #1 define el camino de Smart en su nueva etapa»

La presentación del Concept #1 en Madrid nos ha servido además para conocer el staff de la nueva Smart como marca independiente en España, liderado por su CEO, Alberto Olivera. Un equipo que transmite una pasión absoluta ante el nuevo reto, ilusión que se plasma cuando Alberto Olivera explica los planes de expansión y crecimiento de la marca en nuestro país. "El equipo es nuevo; yo me he incorporado recientemente, habiendo trabajado en Mercedes durante 17 años, a cuya experiencia puedo sumar la que he recogido los últimos años en Endesa y que me da un amplio bagaje para una marca con una gama basada totalmente en modelos eléctricos".

La marca Smart es desde 1997 un referente en cuanto a movilidad urbana y en esta nueva fase quiere representar una realidad urbana sostenible y conectada. Pero una etapa en la que se establece como una marca independiente. Smart Automobile Co. nace a finales de 2019 creada por la nueva sociedad entre Mercedes Benz AG y el gigante chino Geely Automobile. Socios a partes iguales, Geely pone la ingeniería aprovechando sus conocimientos y capacidad en automóviles eléctricos –no olvidemos que Smart ha pasado a producir únicamente vehículos eléctricos–, y Mercedes el diseño. Tiene su sede en China, con una filial en Alemania, cerca de Stuttgart.

Smart España nació en 2009 y su

primer modelo fue el Fortwo, cuya generación actual ha sido también creada por Mercedes que la seguirá comercializando, así como el ForFour, cuyas identidades en el futuro probablemente sigan identificadas con Mercedes como su representante en el segmento A, pero sin ser Smart. La nueva Smart España, capitaneada por Alberto Olivera, distribuirá sus productos desde el primer lanzamiento a finales de 2022, la versión de producción del Concept #1. "Utilizaremos la red comercial de Mercedes para comercializar nuestros productos a través de los concesionarios que se adapten para ello. Y también la red de post venta. Aprovecharemos su gran experiencia recogiendo su legado. Todos nuestros productos se podrán adquirir en el concesionario o comprarse a través de internet, pero en cualquier caso Smart siempre realizará la entrega", explica Olivera. En cuanto al primer modelo de la marca anticipado por el Concept #1, explica que "define el camino que la marca mostrará en su nueva etapa. Este prototipo es sólo un pequeño adelanto de nuestra visión respecto a una movilidad nueva y sostenible. El Concept #1 se caracteriza por un diseño progresivo, un equipamiento de lujo y la tecnología más avanzada del mercado. Lo que se plasmará en el coche de serie que responderá a las tendencias más actuales, las de un coche eléctrico y conectado, que será un icono".

▶ Alberto Olivera, CEO de Smart en España, junto al Concept #1 que precede al modelo de producción que se lanzará a finales del año que viene.



# Contraataque

Nissan quiere mantener el legado del Qashqai en el tiempo sobre el reino que fundó en 2007 y sobre el que se entronizó. Y pretende seguir rigiendo sobre unos enemigos cada vez más numerosos y mejor armados, para lo que se ha preparado a conciencia como hemos comprobado.

Fede Asensio | [fasensio@motor16.com](mailto:fasensio@motor16.com)  
Fotos: Alvaro Gª Martins

Quando Nissan tuvo el atrevimiento de abrir un nuevo nicho de mercado con el Qashqai, probablemente no se esperaba el éxito que iba a tener. Un nuevo concepto que

se convertiría en una corriente que se iría extendiendo a todos los segmentos y donde se convirtió en el rey de reyes. Y es que desde su lanzamiento en 2007 ha estado encabezando el ranking de ventas durante 14 años en numerosos mercados europeos, inclu-

yendo España, donde se han vendido más de 325.000 unidades. Poco a poco todas las marcas han ido contando con SUV en su portfolio de modelos, incluyendo las marcas más lujosas y las más deportivas.

Por ello, al Qashqai no le han dejado de crecer los ri-

vales y el segmento SUV-C, al que pertenece, se ha convertido en el que mayor oferta existe. Todas las marcas aspiran a ese trono y por ello cada vez se lo han ido poniendo más difícil, por lo que ha ido evolucionando y rearmándose durante todo este tiempo. Y por ello

PRECIO		37.925 €		NUESTRA VALORACIÓN			
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 146 G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
COMPORTAMIENTO	*****	+	Calidad de rodadura. Etiqueta ECO. Silencio y confort de marcha, Consumo a ritmos tranquilos. Equipamiento.	-	Consumo algo alto en conducción dinámica. Movimientos parásitos del cambio. Motor con poco carácter.		
ACABADO	*****						
PRESTACIONES	*****						
CONFORT	*****						
SEGURIDAD	*****						
CONSUMO	*****						
PRECIO	*****						

ha llegado el momento de dar otro salto de poder y este año ha lanzado la tercera generación con la que intentar mantener intacto el legado. Para ello estrena una nueva plataforma (CMF-C), de tipo multipropulsión, para dar cabida a la electrificación de sus mo-

tores como mandan los tiempos en que nos movemos. La nueva plataforma ofrece, para empezar, una rigidez un 41 por ciento superior que la de su predecesor, además de ser 60 kilos más ligera. Un apartado éste en el que se ha puesto especial énfasis, adop-

tando elementos como el capó, las aletas y las puertas en aluminio, con el portón trasero en material compuesto. Así, a pesar de la amplitud de su equipo y toda la batería de asistentes que monta, su peso, 1.468 kilos para la versión 4x2 como la de nuestra prueba, es-

tá muy contenido, apenas superando el de su antecesor.

El resultado es un Qashqai que, ahora sí, por comporta-



## LA CLAVE

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

**Q**uiere y puede; el Nissan Qashqai se ha rearmado a conciencia para ofrecer un producto redondo en 'su' segmento con las exigencias más actuales. Un motor eficiente y de agradable funcionamiento, aunque poco prestacional, un notable comportamiento, buena habitabilidad y con la tecnología más moderna.





**CONFORTABLE  
A PESAR DE LAS  
SUSPENSIONES  
'DEPORTIVAS' QUE  
MONTA DE SERIE, SU  
CONFORT DE RODADURA  
ES EXCELENTE,  
LO MISMO QUE SU  
AISLAMIENTO ACÚSTICO  
AMPLIO EQUIPAMIENTO  
'TODO INCLUIDO'  
EN ESTE ACABADO;  
SOLO HAY OPCIONES DE  
PINTURA**



▶▶▶ La amplia pantalla digital de 12,3" es de serie en el Tekna+. Mucha información con un menú de manejo intuitivo pero algo lento y con mandos externos directos. Los recorridos de palanca son ajustados, pero de precisión mejorable.



▶▶ Selector de modos de conducción de preciso manejo. El espacio interior está muy bien aprovechado para sus 4,43 m de longitud, con suficiente espacio para las rodillas de los pasajeros y una excelente cota de altura a pesar del techo panorámico.



miento y confort no tiene nada que envidiar a sus rivales mejor dotados en este aspecto. Es probablemente lo que más me ha llamado la atención, su calidad de rodadura, lo bien que apoya para trazar cualquier tipo de curva, sin oscilaciones, sin rebotes ostensibles en los baches y sin que los cambios de carga parezcan importarle. Y con la máxima capacidad de tracción, haciendo trabajar muy poco la electrónica, con un tren delantero que se abre con progresividad so-

lo cuando sobrepasamos los límites lógicos al trazar la curva, transmitiendo mucha confianza. Para la suspensión posterior utiliza un sistema de barra de torsión que transmite unas sensaciones óptimas, sin necesidad del sistema multibrazo que se asocia a las variantes 4WD con llantas de 20 pulgadas. También acompaña la dirección, que ofrece un tacto muy mejorado y reacciona de manera rápida a las órdenes del volante. Y todo con un elevado confort de marcha a pe-

sar de la suspensión deportiva que monta de serie el Tekna+ que, sin embargo, proporciona un tarado suficientemente suave. Y con un llamativo silencio de marcha, en un interior muy bien aislado.

El Qashqai ofrece un funcionamiento dulce, un carácter sosegado sobre su nueva mecánica. Al ponerse en marcha desde el botón de arranque, no hay vibraciones y el motor se muestra silencioso, incluso al acelerar. Las opciones mecánicas son de momento muy

limitadas, sobre el mismo bloque de 1,3 litros, con dos escalones de potencia (140 y 158 CV), ambas con hibridación ligera y etiqueta ECO. Nuestra unidad de pruebas era la versión más potente, con tracción delantera y cambio manual de seis velocidades. Como decíamos, un motor que, a pesar de la sobrealimentación, se muestra muy afable y muy progresivo. Y con una respuesta uniforme desde muy bajas revoluciones, sin desfallecer en su amplia gama utilizable



▶ Excelente calidad de rodadura, con un elevado nivel de confort y una carrocería muy bien sujeta en los cambios de dirección.

de entrega de par, aunque para exprimir su capacidad puede echar mano del cambio. No ofrece una respuesta destacada al acelerar, llamando más la atención por su agrado de funcionamiento que por su carácter y la instantaneidad al acelerador, sobre un escalonamiento de las marchas bastante abierto. Todo con unas cifras muy bajas de consumo, por debajo de los 5 l/100 km en cruceros por debajo de los 100 km/h en carretera. Y también en ciudad, apoyándose en

el sistema mild hybrid de que dispone, con un pequeño motor eléctrico alimentado por una batería de 12 voltios, que va unido al cigüeñal por una correa. Este hace de motor de arranque e imprime su apoyo al propulsor en aceleraciones, aportando 6 Nm durante un máximo de 20 segundos. Como es habitual en los motores actuales de gasolina, las tornas en el consumo varían cuando exigimos al motor y nos movemos en regímenes altos. Si bien la cifra media que nos ha



◀▲ No ofrece un volumen de carga destacado, pero sí amplio para su tamaño, muy regular, con dos alturas y posibilidad de compartimentarlo.

Desde la terminación Acenta de entrada a la gama, el equipamiento que ofrece el Qashqai es muy completo, completísimo con este acabado Tekna+, el más alto. Ofrece una amplísima dotación en elementos de confort, conectividad y con un amplio abanico de asistentes y elementos de seguridad aglutinados sobre el paraguas tecnológico ProPILOT.

dado (7,4 l/100 km) es correcta. El cambio manual rompe un poco la refinada atmósfera interior, con un guiado de palanca bien medido, pero en donde el ruido de la piñonaría es perceptible (aunque no molesto) y al desacelerar se producen movimientos parásitos que se siente en el pomo, también sin gran importancia, pero que importunan el funcionamiento de un conjunto tan agradable, silencioso y equilibrado.

En un interior, que ha crecido ligeramente sobre la nueva plataforma, encontra-

mos más espacio en las plazas traseras, con un confortable hueco para las rodillas de los pasajeros y mucha altura disponible a pesar del techo panorámico. Todo ello con un óptimo acceso gracias a la amplia apertura de las puertas. El habitáculo transmite una calidad muy superior a la generación anterior, con buenos materiales y ajustes sobre un diseño moderno y una disposición óptima de los mandos. Los plásticos duros, colocados en la parte inferior de las puertas, no están a la vista, incluyendo la consola central, que

dispone de una guantera de gran capacidad que complementa la delantera, también amplia. La pantalla tiene gran resolución y ofrece mucha información sobre un completo menú, de fácil control pero resulta algo lenta en su manejo, con Android Auto y Apple CarPlay inalámbrico.

Los 504 litros del maletero son notables para la carrocería, disponiendo de doble altura, con sendas bandejas en el suelo cuyas tapas permiten compartimentar el espacio para asegurar el equipaje, contando con portón eléctrico.

No hay duda, el Qashqai está preparado para defender su cetro. La nueva generación ha mejorado en todos los apartados para no agachar la vista ante ningún rival. Una mayor oferta mecánica ampliaría mucho sus opciones actuales.

## EN COMPARACIÓN CON...

	FORD KUGA 2.0 ECOBLUE MHEV ST-LINE	HYUNDAI TUCSON MAXX 1.6 T-GDI 48V	RENAULT ARKANA TCE EDC MICRO HÍBRIDO R.S. LINE	SEAT ATECA 1.5 ECOTSI GO
Precio	32.481 euros	31.275 euros	30.550 euros	29.710 euros
Potencia	150 CV-3.500 rpm	150 CV-1.500-4.000 rpm	140 CV 4.500-6.000 rpm	150 CV 5.000 - 6.000 rpm
Consumo med.	4,9 l/100 km	6,7 l/100 km	5,8 l/100 km	6,5 l/100 km
Vel/accel 0-100	194 km/h/9,6 s	189 km/h/10,3 s	205 km/h/9,8	200 km/h/8,5 s
LONG./MAL.	4.614 mm/645 l	4.500 mm/577 l	4.568 mm / 513 l	4.381 mm / 510 l

La oferta SUV-C es amplísima, una parcela del mercado en constante renovación empujada por la lucha encarnizada por ampliar el trozo de la tarta que le corresponde a cada marca en las ventas. En torno a los 150 CV de potencia que rinde el Nissan con motor de gasolina e hibridación ligera y, por lo tanto, con etiqueta ECO, sus alternativas no son muchas y las más directas son el Ford Kuga y el

Hyundai Tucson, algo más grandes de tamaño pero rivales naturales. Aprovechan esas cotas de habitabilidad para ofrecer unas cotas de habitabilidad y maletero algo por encima del Qashqai. El Ford además dispone de asientos traseros regulables longitudinalmente para ganar aún más volumen de maletero. El Arkana es un SUV Coupé, pero suficientemente funcional, con buenas cotas de

habitabilidad y un maletero comparable al Nissan. El Ateca no dispone de hibridación, pero es uno de los 'best seller' de ventas del segmento y una de las referencias, con un tamaño exterior muy cercano al Qashqai. Los cinco son un ejemplo del compromiso por comportamiento alcanzado en esta categoría, siendo el Kuga y el Arkana más dinámicos, el Tucson más confortable y el Ateca el más equilibrado.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.3 MHEV
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 cilindros/16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.333
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler. Doble árbol de levas en la culata.
Potencia máxima (CV)/rpm	158/5.500
Par máximo (mkg)/rpm	26,5 /1.800-4.000

### TRANSMISIÓN

Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 vel.
Desarrollo final en 6ª a 1.000 rpm	N.D

### DIRECCIÓN Y FRENOS

Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Delanteros/Traseros)	Discos ventilados / Discos ventilados

### SUSPENSIÓN

Delantera	Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Rueda tirada con eje torsional, con muelles helicoidales.

### RUEDAS

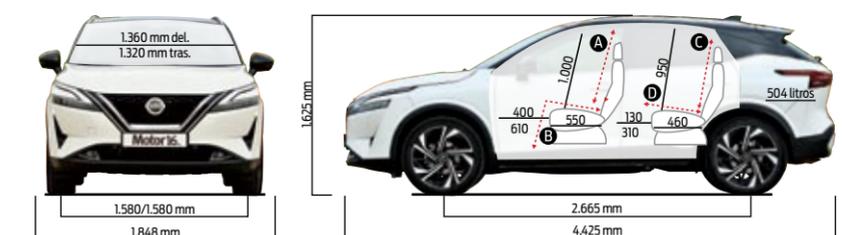
Neumáticos	235/45 R20
Marca	Michelin

### PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.466
Capacidad del depósito (l)	55
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,3
Número de plazas	5



### MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 1.000 mm (B) Espacio piernas (máx-min) 550/400 mm (C) Altura al techo atrás 950 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 310/130 mm

### EQUIPAMIENTO

SI NO OP.

#### INFORMACIÓN Y CONFORT

Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 12,3 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED		▼	
Faros Matrix LED	▲		
Aparcamiento asistido	▲		
Faros de Xenon		▼	
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	▲		
Asistente apertura de puertas	▲		
Asistente de salida en batería	▲		
Airbag rodilla		▼	
Airbag de cortina	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal	▲		
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz	▲		
Control de tracción	▲		
Neumáticos «run flat»		▼	
Airbag conductor/acompañante	▲		

#### PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 550. Pintura especial: 950. Pintura perlada: 800. Pintura sólida blanca: 250. Techo bitono: 600.

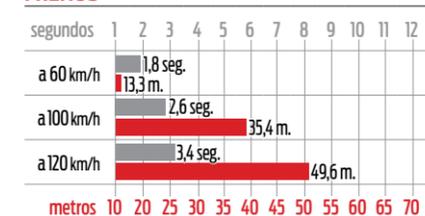
### BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	206 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (9,5)
Recorriendo (metros)	145
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 50 km/h en 4º	16,4
400 m desde 50 km/h en 5º	21,1
400 m desde 50 km/h en 6º	21,3
1.000 m desde 50 km/h en 4º	30,1
1.000 m desde 50 km/h en 5º	32,1
1.000 m desde 50 km/h en 6º	33,3
De 80 a 120 km/h en 4º	7,3
De 80 a 120 km/h en 5º	11,1
De 80 a 120 km/h en 6º	11,6
Error de velocímetro a 100 km/h	98

#### CONSUMOS

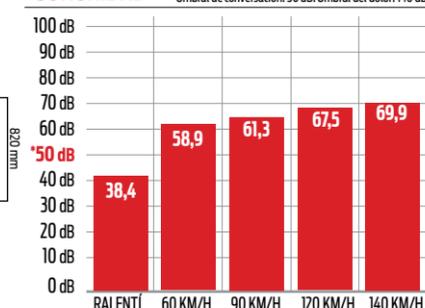
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 26,0 km/h de promedio	6,5
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,9
Conducción dinámica	10,4
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,1
A 140 km/h de cruceo	8,1
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 40% autovía; 20% carretera)	7,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	743
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo bajo	5,5
Ciclo alto	8,6
Ciclo mixto	6,4

#### FRENOS



#### SONORIDAD

\* Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



# El paso definitivo

Refinado hasta decir basta, bien hecho, goza de un buen rendimiento gracias a sus 204 CV, presume de una autonomía ya considerable y admite cargas de hasta 125 kW en ruta, todo rodeado de una tecnología sumamente avanzada y a un precio, con ayudas del Plan Moves III, que se pone a tiro de un Q3 térmico. El nuevo SUV compacto de Audi brilla por su excelente equilibrio general. Sirve para todo.



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

Es curioso que analicemos a fondo un vehículo como éste cuando las tarifas eléctricas están totalmente disparadas y en pleno debate en la calle y el Gobierno. Pero es mera anécdota porque el futuro de la automoción pasa por este tipo de vehículos cero emisiones.

Y Audi es una de las marcas con más actividad en este campo. Comenzó por su gama más selecta, como el e-tron, pero poco a poco va 'popularizando' su oferta varios escalones por debajo. Es el caso de nuestro protagonista, un vehículo un tanto exclusivo, pero ya a tiro en 'precio'.

Más allá de su poderosa imagen y avanzada tecnología, como un sistema multimedia propio, lo cierto es que si le quitamos el 'traje' hablamos de lo mismo que nos encontramos en el Volkswagen ID.4 o el Skoda Enyaq, sus parientes directos dentro del potente grupo alemán.

Como ya avanzaba hace siglos Aristóteles, la virtud está en el término medio. También en el Q4 e-tron. Su nomenclatura no engaña y con 4,59 metros de longitud se sitúa entre el Q3 y el Q5.

Y también nos decantamos por la versión más equilibrada, el 40 e-tron, con 204 CV, una batería de 82 kWh (77 útiles) y hasta 519 kilómetros de autonomía. Por debajo el 35 e-tron reduce la

factura en 4.450 euros, pero a costa de recortar la potencia a 170 CV y la batería a 55 kWh (340 km de autonomía), mientras que por encima se sitúa el Q4 50 e-tron quattro, con 299 CV, batería de 82 kWh, 486 km de radio de acción y tracción total.

Llama la atención por fuera y convence por dentro. No en vano nuestra unidad presume del acabado S Line, que 'redecora' de una manera más deportiva el conjunto, además de incrementar seriamente el equipamiento de serie, rebajar 15 milímetros la altura del conjunto



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

**Audi 'populariza' su Agama SUV eléctrica con este equilibrado Q4 40 e-tron, un modelo sumamente confortable, avanzado y con un rendimiento y una autonomía ya considerables que nos permite alejarnos de la ciudad sin temor. Un eléctrico compacto que sirve para todo.**

y endurecer el tarado de la suspensión, entre otras cosas. No sale gratis ya que hay que pagar 7.000 euros extra, pero todavía no da margen para beneficiarnos de las ayudas del Plan Moves III.

También hay contrastes llamativos, como unos sofis-

ticados faros matriciales opcionales que brindan la mejor iluminación sin deslumbrar al resto, y que 'chocan' con unos 'simples' frenos de tambor en el eje trasero, algo que por imagen no es lo más apropiado. El interior nos recibe con buenos registros en

aspectos como la ergonomía, la habitabilidad y la calidad, aunque en las plazas traseras llegan los recortes y desaparecen los acabados mullidos en las puertas.

Como ya comienza a ser habitual toda la información está digitalizada, con varias

posibilidades de personalización en el cuadro de mandos virtual cockpit, y un menú casi infinito en la pantalla táctil del salpicadero. El volante, achatado en su parte superior e inferior, apuesta por mandos sensoriales que en ocasiones no resultan de-

PRECIO		56.010 €		NUESTRA VALORACIÓN			
		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
 EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 0 G/KM	COMPORTAMIENTO	*****	 Confort de marcha. Autonomía real considerable. Habitabilidad y maletero. Tecnología avanzada.	 Frenos de tambor traseros. Alguna laguna en su dotación de serie. Peso elevado. Mandos sensoriales del volante.			
	ACABADO	*****					
	PRESTACIONES	*****					
	CONFORT	*****					
	SEGURIDAD	*****					
	CONSUMO	*****					
PRECIO	*****						



▲▼ Admite cargas de hasta 125 kW en corriente continua que permite almacenar un 80 por ciento en 38 minutos. Las llantas son muy aerodinámicas.



**EQUILIBRADO BUEN RENDIMIENTO, CONFORTABLE EN MARCHA, GENEROSA AUTONOMÍA Y SUMAMENTE EQUILIBRADO EN TODOS LOS FRENTE.**

**INTERIOR PRESENTACIÓN DIGITAL Y BUENA CALIDAD EN GENERAL, MEJOR DELANTE QUE EN LAS PLAZAS TRASERAS.**



▲▲ Toda la presentación es digital y sumamente completa, sobre todo en lo referente a la información eléctrica. El asistente Audi Drive Select ofrece hasta cinco perfiles diferentes para variar su personalidad.

▶▶ La consola central es flotante y en ella se ubica la gestión del cambio automático, realmente sencillo. El piso plano facilita la habitabilidad en las plazas traseras, que gozan de un gran espacio para las piernas. Delante las butacas deportivas del acabado S line son confortables.



masiado intuitivos porque no gozan de una gran precisión, y la consola central flotante libera espacio gracias a la gestión de un cambio automático de una sola relación tremendamente sencillo.

Confortable delante, detrás hay una gran sensación de espacio para las piernas, beneficiado por un piso totalmente plano que facilita las cosas y el acomodo en la plaza central, aunque no resulta especialmente ancho. Y otro detalle 'gris': si queremos el respaldo abatible

40/20/40 habrá que pagar 285 euros. Sí que es de serie el portón eléctrico que da paso a un maletero que ofrece 520 litros de capacidad, prácticamente un calco del que encontramos en un Q3 térmico.

Ya en marcha el Q4 40 e-tron se mueve bien en todos los escenarios. Es un eléctrico con una autonomía ya importante y una capacidad de recarga que anima a alejarse de la ciudad. Incluso en autopista, a 120 km/h de media, ha consumido 21,6 kWh de me-



◀◀ Buena dinámica en general y muy confortable en marcha, pero el peso le pasa factura cuando llegan las curvas. El maletero cubica 520 litros, un volumen generoso. El respaldo dividido en tres secciones es opcional.

dia, y eso nos daría margen teórico para cubrir un Madrid-Valencia sin paradas. Eso sí, sólo con el conductor y llega-

ría 'seco'. Sería mucho arriesgar; por lo tanto mejor hacer una parada intermedia, que nos permite cargar a 125 kW

en corriente continua y recuperar hasta un 80 por ciento de la energía en apenas 38 minutos. En una toma de 11 kW es capaz de recuperar electricidad para cubrir 43 kilómetros cada hora. En casa, un wallbox de menor capacidad sería absurdo.

También podemos incrementar la autonomía actuando sobre las levas del volante, que contemplan tres niveles de intensidad durante la frenada regenerativa. Asimismo cuenta con una función B (Brake) en la palanca del

cambio que retiene con contundencia (incluso activa la luz de freno trasero) al levantar el pie del acelerador.

La batería de iones de litio se ubica bajo el piso, entre ambos ejes, el motor eléctrico de 204 CV está delante y recorre a la propulsión trasera para impulsarse. Parece un reparto de pesos perfecto, aunque en la báscula el conjunto se va a 2.125 kilos, (500 solo para la 'pila') y se hacen evidentes según vamos incrementando el ritmo.



◀ El Q4 40 e-tron es un vehículo más equilibrado y confortable que 'juguetón', pese a sus 204 CV y condición de propulsión trasera. Durante la prueba firmó un consumo medio de 20,1 kWh y eso le brinda una generosa autonomía que ronda los 380 kilómetros.

## EL DETALLE

### Q4 e-tron - Q3 ¿Al mismo precio?

Más allá de la autonomía y los tiempos de recarga, la inmensa mayoría de los conductores piensa que los vehículos eléctricos son excesivamente caros. Y lo son en muchos casos, pero conviene reflexionar

porque con las ayudas del Plan Moves III nos podemos llevar una sorpresa. Es el caso del Q4 40 e-tron de 204 CV, que en su acabado básico nos saldría por 41.910 euros si achatarramos un vehículo con más de

siete años de antigüedad. Un Q3 40 TFSI quattro s tronic con 190 CV cuesta 41.940 euros y un Q3 40 TDI quattro s tronic con 200 CV vale 45.020.



Lo cierto es que en una conducción habitual por la ciudad y sosegada por sus alrededores es una gozada por el confort acústico y refinamiento que transmite. También en autovía y en carretera, pero cuando aparecen las curvas tiende a irse de morro si nos pasamos de brío. En este sentido no es tan deportivo y pasional como el Ford Mustang Mach-E.

Sus prestaciones no defraudan (la velocidad se autolimita a 160 km/h), adelanta con solvencia, frena con gran eficacia (monta neumáticos 235/45 R21 delante y 255/40 R21 detrás)

y podemos variar ligeramente su personalidad gracias al asistente Drive Mode, que nos ofrece los perfiles Efficiency (hasta 130 km/h), Comfort, Auto, Dynamic e Individual.

Asimismo resulta contundente en su dotación tecnológica, aunque con alguna laguna que obliga a pasar por caja. Contempla avanzados asistentes de conducción, incluidos los predictivos, y una oferta multimedia muy completa, vital en un vehículo eléctrico, como el Servicio de Carga e-tron Charging Service que nos da acceso a 210.000 puntos de carga.

## EN COMPARACIÓN CON...

	<b>HYUNDAI IONIQ 5 160 KW (217 CV) BATERÍA 73 KWH RWD</b>	<b>LEXUS UX 300e 150 KW (204 CV) BATERÍA 54,3 KWH</b>	<b>MERCEDES EQA 250 140 KW (190 CV) BATERÍA 66,5 KWH</b>	<b>VOLKSWAGEN ID.4 150 KW (204 CV) BATERÍA 82 KWH</b>
<b>Precio</b>	46.320 euros	49.900 euros	51.225 euros	48.915 euros
<b>Dimensiones</b>	4.635 mm / 1.890 mm / 1.605 mm	4.495 mm / 1.840 mm / 1.545 mm	4.463 mm / 1.834 mm / 1.624 mm	4.584 mm / 1.852 mm / 1.640 mm
<b>Consumos</b>	16,8 kWh / 100 km	16,8 kWh / 100 km	17,9 kWh / 100 km	17,3 kWh / 100 km
<b>Autonomía</b>	481 kilómetros	315 kilómetros	424 kilómetros	512 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	185 km/h	160 km/h	160 km/h	160 km/h

El segmento de SUV compactos comienza a animarse de verdad. El Audi Q4 40 e-tron de nuestra prueba tiene rivales de peso, aunque por 'caché' el más rotundo es el Mercedes EQA. Este último es algo más corto, cede algo en habitabilidad y bastante en maletero, que cubica 340 litros. La versión de acceso rinde 190 CV y monta una batería con menos capacidad que la

del Audi, y eso le condena a una menor autonomía. Sí que lo borda en su dotación tecnológica y resulta algo más caro si partimos de sus acabados de entrada a la gama. El Volkswagen ID.4, como también el Skoda Enyaq que no aparece en este apartado, presentan la misma tecnología eléctrica que el Q4 e-tron, pero se visten con unos formatos más generalistas que reducen el precio

considerablemente. Otra opción premium es el Lexus UX 300e, que clava la potencia de nuestra versión Q4 40 e-tron, aunque resulta más pequeño y presenta la batería más modesta de todos y, por tanto, su radio de acción es más limitado entre cargas. Por último, el nuevo Hyundai Ioniq 5 es un rival de cuidado por precio, autonomía, rendimiento y capacidad de recarga.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	SINCRONO
Disposición	Delantero transversal
Potencia máxima/rpm	150 kW (204 CV)
Potencia continua del sistema	70 kW
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo / Peso	Acumulador de iones de litio / 500 kilos
Voltaje	400 voltios
Capacidad	82 kWh (77 útiles)
Tiempo de recarga	38 minutos a 125 kW en corriente continua y 7,5 horas a 11 kW en corriente alterna

DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremlera asistida electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro	10,2
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados/Tambores

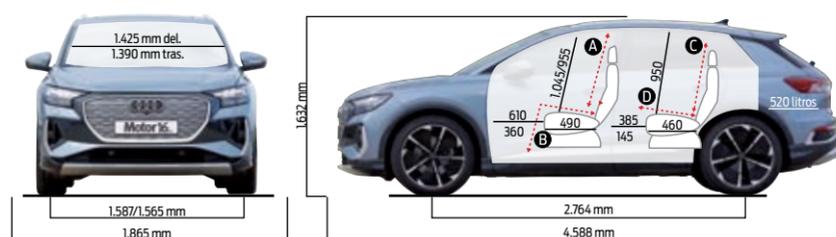
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Independiente, esquema multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS	
Neumáticos	235/45 R21 delante y 255/40 R21 detrás
Marca	Bridgestone

PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	2.125
Capacidad de remolque (Kg)	1.000 (con freno)
Número de plazas	5



### MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.045 / 955 mm	1.100 / 850 mm	950 mm	845 / 605 mm

### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Cuadro Audi Virtual Cockpit	▲		
MMI con navegador	▲		
Pantalla táctil de 10,1 pulgadas	▲		
Modos conducción Drive Select	▲		
Regulador-limitador velocidad	▲		
Cargador inalámbrico móvil	▲		
Cable de carga modo 3 (22 kW)	▲		
Faros LED	▲		
Faros Matrix LED			▶
Portón eléctrico	▲		
Asientos deportivos calefactados	▲		
Acceso llave inteligente			▶
Climatizador bizona	▲		
Suspensión deportiva	▲		

SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Mantenimiento activo de carril	▲		
Alerta fatiga del conductor	▲		
Control de crucero adaptativo			▶
Asistente de obstáculos y de giro	▲		
Dirección progresiva	▲		
Sonido de alerta para peatones	▲		
Head-up Display	▲		
Retrovisor interior electrocrómico	▲		
Sensores aparcamiento del./tras.	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Control de presión en neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Asistente de arranque en rampa	▲		
Asistente de apertura de puertas			▶
Asistente de luces de carretera			▶
Aviso de tráfico en la zaga			▶

### PRINCIPALES OPCIONES

Faros LED-Matrix: 1.275 euros. Techo panorámico: 1.480. Paquete de asistentes plus: 745. Paquete de seguridad plus: 1.150. Paquete de asistencia Pro con cámara trasera: 1.220. SONOS Premium Sound System con sonido 3D: 465. Paquete Smartphone Low: 450. MMI Pro: 1.225. Llave confort con paquete antirrobo: 1.070. Respaldo trasero abatible por partes 40/20/40: 285. Asiento conductor eléctrico: 435. Control de crucero adaptativo: 620. Llantas de aleación ligera de 21 pulgadas: 1.680.

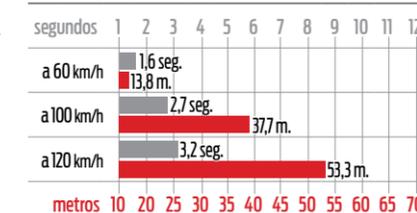
### BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	160 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,2
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,4 (8,5)
Recorriendo (metros)	133
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,0
1.000 m desde 40 en D	27,9
De 80 a 120 km/h en D	6,0
Recorriendo (metros)	169
Error de velocímetro a 100 km/h	95

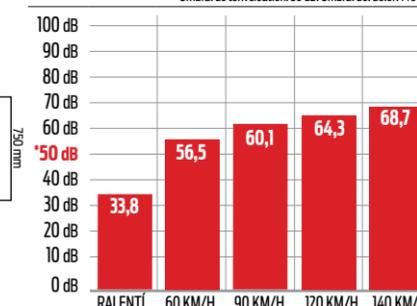
CONSUMOS		Kwh
CONSUMOS MEDIO		
Consumo mixto (kWh/100 km)	18,5	
Consumo prueba (kWh/100 km)	20,1	
AUTONOMÍA OFICIAL		
Autonomía ciclo urbano	N.D.	
Autonomía ciclo combinado	489 km	
AUTONOMÍA DURANTE LA PRUEBA		
Autonomía en la prueba	383 km	



### FRENOS



### SONORIDAD \*Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB





# Placer eléctrico

El Mégane cambia de registro y llegará en marzo de 2022 con esta atractiva silueta crossover impulsada exclusivamente por motores eléctricos. Un paso firme hacia la movilidad verde de un vehículo limpio y avanzado con el que se asegura su posicionamiento en el segmento compacto.

Renault ha sido una marca pionera a la hora de apostar por la movilidad eléctrica. Lleva años haciéndolo y eso le da cierta ventaja. Es el caso del nuevo Mégane E-TECH Eléctrico. Se conser-

va el nombre, pero el resto es pura revolución. Ahora cobra aspecto crossover y sólo se comercializará con versiones puramente eléctricas.

Basta con echar un vistazo para comprobar que el nuevo

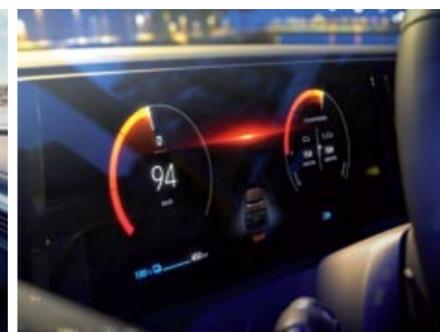
lenguaje 'sensual tech' entra por los ojos. También apuesta por unas proporciones inéditas. Mide 4,21 metros de largo, 1,78 de ancho y sólo 1,50 de alto, mientras que la distancia entre ejes es de

2,70 metros. Sus cortos voladizos y bajo centro de gravedad gracias a la avanzada plataforma CMF-EV le dan un aspecto muy dinámico.

No sólo es imagen. También se ha trabajado la ae-



◀◀ La pantalla unificada OpenR es muy generosa en sus dimensiones e incrementa el atractivo tecnológico del vehículo. El interior es muy práctico y ofrece una habitabilidad muy generosa gracias al piso plano. Todas las tapicerías están fabricadas con materiales totalmente reciclados.



◀ Amplio y práctico en el interior pese a sus compactas medidas exteriores.

rodinámica. A su moderada altura añade unos tiradores de las puertas enrasados con la carrocería, una prologanda caída de techo, neumáticos estrechos

(con llantas de hasta 20 pulgadas) o unos bajos carenados y protegidos.

El grupo motorpropulsor es totalmente nuevo. Se sigue apostando por un motor síncrono con rotor bobinado, muy compacto y que pesa tan sólo 145 kilos, incluida la transmisión automática de una sola relación. El Mégane E-TECH Eléctrico debuta

## ACTIVE DRIVER ASSIST Nivel 2 de conducción autónoma

La seguridad y el confort son dos pilares básicos en el nuevo Mégane E-TECH Eléctrico, que cuenta con hasta 26 asistentes de conducción. Uno de los más avanzados es el Active Driver Assist, que mejora nuestra calidad de vida tanto en autopista como en carretera o en atascos. De hecho este asistente presume de un nivel 2 de conducción autónoma. Combina un control de velocidad adaptativo con función Stop&Go con un práctico sistema de mantenimiento de trayectoria que nos mantiene en el interior del carril. Además, analiza los datos del navegador y la geolocalización para tener en cuenta límites de velocidad, rotondas, curvas peligrosas... De esta manera el vehículo se adapta automáticamente a la velocidad de la calzada, y es capaz de reducir hasta los 30 km/h por sí mismo al llegar a una rotonda e incrementar por sí mismo la velocidad hasta la permitida una vez rebasada.



▲ La navegación y geolocalización son vitales para que el vehículo presuma de un nivel 2 de conducción autónoma.



DOS VERSIONES CON 130 Y 218 CV, DOS CAPACIDADES DE BATERÍA, 40 Y 60 KW, Y UNA AUTONOMÍA DE HASTA 470 KILÓMETROS

# RENDIMIENTO FIRMA 7,4 SEGUNDOS PARA ACELERAR DE 0-100 KM /H Y SU VELOCIDAD MÁXIMA ESTÁ LIMITADA A 160 KM/H



◀ El sistema de gestión de la energía se puede controlar desde la gran pantalla central. Ahí se verá en qué fase está el proceso, cuánto falta para acabar la recarga... Máxima información para el conductor.

con dos opciones de potencia: EV40 de 96 kW (130 CV) y 250 Nm de par máximo, y EV60 de 160 kW (218 CV) y 300 Nm.

La velocidad máxima está autolimitada a 160 km/h y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 7,4 segundos. Unos datos brillantes para un vehículo que pesa 1.624 kilos.

Los motores se alimentan con la energía que les proporciona una batería que está disponible en dos capacidades: 40 y 60 kWh, y hasta 470 kilómetros de autonomía. El conductor puede optimi-

zar el radio de acción al actuar sobre unas levas detrás del volante que contemplan cuatro niveles de intensidad para la frenada regenerativa. En el más intenso apenas tendremos que hacer uso del pedal del freno.

También se puede variar la personalidad del vehículo desde el asistente MULTI-SENSE. Los modos Eco, Confort y Sport actúan sobre la dirección, el motor y el acelerador. Además, añade un cuarto modo MySense que permite personalizar al gusto reglajes. Asimismo, se ha optimizado la dirección

(más directa) y el eje trasero multibrazo para mejorar la agilidad. La tracción es delantera, pero la plataforma admite tracción total.

Por su parte el interior sorprende por su habitabilidad y tecnología. A pesar de ser más pequeño que el Mégane actual, el espacio que ofrece el nuevo modelo es superior, se beneficia de un piso totalmente plano y se remata con un maletero de 440 litros.

La joya de la corona es la nueva pantalla digital unificada OpenR. Está configurada con un cuadro de mandos de 12,3 pulgadas y una pan-

talla multimedia vertical de 12 en el salpicadero. Personalizables al gusto, ofrecen una resolución y conectividad sobresalientes.

También destaca la iluminación interior Living Lights, que presenta bandas luminosas que cambian de color cada media hora para ajustarse al ciclo biológico del cuerpo humano durante las 24 horas del día.

La seguridad, el confort y la conectividad son otros de los pilares básicos del Mégane E-TECH Eléctrico. Para ello se rodea de una avanzada dotación de tecnolo-



▼ La versatilidad de su interior es notable. El maletero, de 440 litros, se puede ampliar. Y tiene un hueco para el cable de carga.



gías inteligentes. Entre ellas destacan un limitador de velocidad inteligente, alertas de ángulo muerto y de cambio de carril con función de mantenimiento de trayectoria, frenada de emergencia marcha atrás, salida segura de los ocupantes al abrir las puertas, aparcamiento automatizado Full Auto Park, cámara 360°...

Por último, la conectividad queda cubierta con las

múltiples aplicaciones del sistema multimedia OpenR Link, con Google integrado, que incorpora todas las fun-

ciones que podemos encontrar en nuestro smartphone. Basado en Android OS, resulta muy intuitivo.

Ya se admiten reservas del vehículo, aunque las primeras unidades llegarán en la primavera de 2022.

## BATERÍA 'SUPERFINA' CON 40 Y 60 KWH DE CAPACIDAD

El nuevo Mégane E-TECH Eléctrico presenta la batería de iones de litio más fina del mercado, con sólo 11 centímetros de altura, es decir, casi la mitad que la del ZOE. Pesa 395 kilos y se integra perfectamente en la avanzada plataforma CMF-EV desarrollada para modelos eléctricos. Además, se ha optimizado la densidad energética en sus entrañas y cuenta con

un nuevo sistema de refrigeración líquida que es una primicia dentro del Grupo Renault. El Mégane E-TECH Eléctrico presenta dos capacidades de batería. La primera contempla 40 kWh y proporciona una autonomía de hasta 300 kilómetros. La segunda incrementa la capacidad hasta los 60 kWh y el radio de acción hasta los 470 kilómetros.

También es sumamente atractiva su polivalencia de carga, ya que admite suministros de corriente continua de hasta 130 kW, que permite en apenas media hora acumular energía para recorrer 200 kilómetros. Asimismo, la carga también es compatible con corriente alterna desde 2,3 kW y hasta los 22 kW que recuperan 160 kilómetros en una hora.

► La batería de iones de litio sólo mide 11 centímetros de altura, pesa 395 kilos y admite cargas de hasta 130 kW. La autonomía llega hasta los 470 kilómetros.





# MOBILIZE ES LA MARCA DE RENAULT GROUP DEDICADA A LAS NUEVAS MOVILIDADES Y ENERGÍAS PARA FACILITAR LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA



Además de servicios de movilidad, Mobilize también contará con vehículos eléctricos propios desarrollados para la ocasión.

## Más allá del coche

Mobilize, la nueva división de movilidad eléctrica de Renault Group, cobra protagonismo al ofrecer ingeniosas soluciones que facilitan la transición ecológica, como servicios conectados, una segunda vida útil para las baterías y hasta el desarrollo de sus propios vehículos, como el Limo.

Mobilize es la nueva división creada por Renault Group sobre movilidad con el fin de facilitar la transición ecológica hacia el vehículo eléctrico. Se presentó a principios de año y ya ha cogido la velocidad de crucero con la que tiene previsto generar hasta un 20 por ciento de los ingresos de la marca en 2030.

De este modo se asesora al cliente particular desde el concesionario (renting, car sharing, financiación...), pero su abanico es mucho más amplio. Desde el desarrollo de soluciones para crear un ecosistema más amistoso hacia el vehículo eléctrico, pasando por la reutilización de las baterías e, incluso, desarrollando sus propios automóviles, como el Limo, destinado al transporte profesional de personas y que detallamos en estas mismas páginas.

En esta apuesta Renault ha desarrollado sus propias aplicaciones y software, aspecto de suma importancia para que el cliente siempre esté informado y bien asesorado.

En el pasado Salón de Múnic la marca francesa dio a conocer los servicios destinados a facilitar la vida del conductor. Así, Mobilize cuenta con un Certificado de Batería que permite a los propietarios de vehículos electrificados de Renault o Dacia conocer el estado de salud de la batería desde el smartphone. De este modo se sabrá casi al instante la relación entre su capacidad inicial y la actual.

Se pretende así acelerar la venta de vehículos eléctricos de ocasión, dando seguridad al comprador, además de incrementar el valor residual del vehículo.

También desde la app 'MY Renault' está disponible Mobilize Charge Pass, una aplicación que da acceso a más de 260.000 puntos de carga repartidos por 25 países europeos.

Un punto muy atractivo es el enfocado a reducir la factura de la electricidad. Mobilize Smart Charge controla la recarga del vehículo teniendo en cuenta el consumo de electricidad en tiempo real, los picos

de producción, los horarios de precios, la disponibilidad de energías renovables...

Otra de las soluciones pasa por la reutilización y almacenamiento de baterías usadas para darles una segunda vi-



▲▼ Mobilize ofrece servicios conectados para acceder a puntos de carga, expedir un certificado oficial del estado de la batería, reducir la tarifa eléctrica...



◀▲ Las baterías tienen una segunda vida útil, sustituyendo a grupos electrógenos de combustibles fósiles, o almacenando hasta 70 MWh y restituyendo energía a la red posteriormente.

da. Mobilize y betteries AMPS GmbH las usan para sustituir pequeños grupos electrógenos que funcionan con carburantes fósiles. Más calado tiene el proyecto Advanced Battery Storage, un gran dispositivo de almacenamiento que pretende alcanzar los 70 MWh. Las baterías acumulan energía y la devuelven a la red en función de las necesidades.

### MOBILIZE LIMO: UNA BERLINA ELÉCTRICA DESTINADA A TAXIS Y VTC

Lo vimos hace unos días en el Salón del Automóvil de Múnic, escenario en el que llamó la atención. Se llama Limo, es una elegante berlina eléctrica de 4,67 metros y no llegará al mercado hasta la segunda mitad del próximo año. En principio se destinará al transporte público, como flota de taxis o VTC. Se trata del primer

vehículo de serie de Mobilize, la nueva marca creada recientemente por el Renault Group y especializada en movilidad eléctrica. Con un tamaño próximo al segmento D, esta aparente berlina de cuatro puertas ofrece una excepcional habitabilidad en las plazas traseras, gracias a su generosa distancia entre ejes (2,75

metros), y cuenta con un maletero con 411 litros de capacidad.

Está equipado con un motor eléctrico que rinde 110 kW (150 CV), su velocidad está limitada a 140 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 9,6 segundos. La batería de iones de litio tiene 60 kWh de capacidad y homologa una autonomía de 450 kilómetros, suficiente para una jornada de trabajo. Se puede recargar en corriente alterna o continua, almacenando en 40 minutos energía suficiente para 250 kilómetros. Además, se rodea de una avanzada dotación en asistentes de conducción y servicios multimedia.



◀ El interior es amplio y confortable para el conductor como para los pasajeros.

► Mide 4,67 metros y monta un bloque eléctrico de 150 CV y una batería de 60 kWh. Su autonomía es de 450 km.



 **CARÁCTER** EL MODELO MÁS DIVERTIDO NOS HA PARECIDO EL I20 N, EL MÁS EQUILIBRADO EL I30 N Y EL MÁS IMPACTANTE EL KONA N

# Días de furia



La gama más deportiva de Hyundai crece con el lanzamiento del Kona N y del i20 N, que se suman al conocido i30 N. Los hemos probado en circuito para comprobar al límite sus cualidades, pero también convencen en el uso diario.



►► Un verdadero juguete este nuevo i20 N que presume de 204 CV.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Con la electrificación navegando plácidamente con viento a favor –en 2035 Hyundai sólo comercializará vehículos cero emisiones en Europa–, se agradece que también haya alguien que apueste por modelos de raza, deportivos que se disfrutan en un circuito y en día a día. La gama N de Hyundai da fe de ello.

Hasta ahora el i30 N, tanto en carrocería 5 puertas como en Fastback, era el único representante. Ahora se unen el i20 N y el Kona N, un trío que tiene en común su afán por

afrontar curvas, su alto rendimiento, chasis revisados para la ocasión o una estética más agresiva de lo normal.

El Kona N apuesta por un propulsor de gasolina de dos litros con 280 CV y se asocia exclusivamente a una transmisión automática de ocho relaciones con doble embrague, ahora húmedo. Y entre sus bondades ofrece la función Launch Control, que le permite acelerar en 6,4 segundos en el 0-100 km/h, un diferencial delantero autoblocante electrónico, un asistente de conducción N Grin Control con cinco perfiles diferentes, una

PRECIO DESDE <b>29.990 €</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : ENTRE 158 Y 194 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
 Rendimiento, motricidad y talante deportivo. Uso agradable en el día a día. Exclusividad.	 Kona N sin caja manual. Función overboost no disponible en el i20 N. Frenos en uso intensivo.



►► Cada uno con su propia personalidad, la gama N de Hyundai ofrece en sus tres modelos un perfecto equilibrio entre una vocación sumamente deportiva y prestacional, y un agradable uso en el día a día.

suspensión regulada electrónicamente y un sonido del escape regulado que engancha.

Todo esto es aplicable a las dos carrocerías del i30 N, que también aprovecha para incorporar las optimizaciones realizadas en el bloque 2.0, ahora más ‘turbo’ y con el incremento de potencia hasta los 280 CV. En este caso está disponible con la nueva caja N DCT8 y con cambio manual de seis. Este último es la única opción si nos decantamos por la versión rebajada a 250 CV.

Más modesto en potencia, pero tremendamente competitivo, el nuevo i20 N recurre a un motor 1.6 T-GDI que eroga 204 CV y sólo está disponible con cambio manual de seis relaciones. Cubre el 0-100 km/h en 6,2 segundos y también apuesta por un diferencial autoblocante delantero, pero en este caso mecánico.

Y qué mejor prueba que meter a este trío en el circuito



► El i30 N está disponible con carrocería cinco puertas y en Fastback, y es el único que ofrece dos niveles de potencia: 250 y 280 CV.

del Jarama para comprobar al límite sus cualidades dinámicas y notable rendimiento. Comenzados con la novedad más acusada: el Kona N. Salimos a pista y desde los primeros instantes da fe de lo que es capaz, pese a su formato SUV. Nos brinda los programas Normal, Eco, Sport, N y Custom. Desde el volante activamos el N, el más radical y el que desactiva las ayudas electrónicas. El cambio N DCT en modo manual-secuencial, que llega al corte a 6.500 rpm, aunque an-

tes nos avisa con señales luminosas en naranja y en rojo en cuadro para no castigar en exceso la mecánica.

Nos sorprenden sus prestaciones, pero más aún su gran motricidad en curva, la dirección y su contundencia al frenar. Y nos encanta el ‘petardeo’ del escape y la función Rev-Matching, que simula el efecto punta-tacón al reducir y que realiza de manera electrónica. También el sistema NGS, un overboost que proporciona empuje extra durante 20

segundos, ideal para realizar un adelantamiento. Una vez agotado ese tiempo necesita 40 segundos para activarse de nuevo.

Todo esto es aplicable al i30 N, aunque sus cualidades dinámicas están un escalón por encima y se va más rápido sin ‘trabajar’ tanto sobre la dirección y el cambio.

Y para el final el i20 N, el modelo que más sonrisas y sensaciones deportivas nos transmitió porque deja ‘jugar’ más, desliza y hay que colocarlo constantemente debido a su mayor nervio. Un juguete y un dolor de muelas para el Ford Fiesta ST con 200 CV.

Alicatados hasta el techo en cuanto a equipamiento y detalles deportivos, el Kona N está disponible desde 44.900 euros, el i20 N desde 29.990 y el i30 N oscila entre 33.900 y 43.900 euros. Y en algunos casos se puede aplicar un descuento de hasta 5.000 euros.



►► El Kona N presenta una imagen muy deportiva pese a ser un SUV, lo que le hace más exclusivo si cabe. Monta un diferencial autoblocante electrónico y llantas de 19” con neumáticos exclusivos Pirelli P Zero.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	i20 N	i30 N 250 CV	i30 N 280 CV	KONA N
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.998	1.998	1.998
Potencia máxima (CV)/rpm	204/5.500-6.000	250/6.000	280/6.000	280/5.500-6.000
Par máximo (mkg)/rpm	28,0/1.750-4.500	36,0/2.100-4.700	40,0/2.100-4.700	40,0/2.100-4.700
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocid.	Manual, 6 velocid.	Manual 6 o Aut. 8	Automática, 8 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/40 R18	225/40 R18	235/35 R19	235/40 R19
Peso (kg)	1.190	1.400	1.419 (Aut. 1.455)	1.569
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.075/1.775/1.440	4.340/1.795/1.444	4.340/1.795/1.445	4.215/1.800/1.565
Volumen maletero (l)	352/1.165	381/1.287	381/1.287	361/1.143
Capacidad depósito (l)	40	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	6,2	6,4	5,9 (Aut. 5,4)	6,4
Velocidad máx. (km/h)	230	250	250	240
Consumo mixto (l/100 km)	7,0	7,7	8,0 (Aut. 8,4)	8,5
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	158	175	182 (Aut. 191)	194
Precios desde... (euros)	<b>29.990</b>	<b>33.900</b>	<b>40.500</b>	<b>44.900</b>



**MUY LLAMATIVO EN LA CONSOLA CENTRAL Y SUPERIOR CONTAMOS 35 PULSADORES FUNCIONALES**



▲▼ En este paso tan sólo llevábamos activado el bloqueo de diferencial central, sin reductora.



# El supercar de los 4x4

Si el Ineos Grenadier fuera actor sería Chuck Norris, el más duro de los todoterreno. La multinacional petroquímica nos permitió probar desde la butaca del copiloto el que está llamado a ser uno de los 4x4 más robustos y eficaces del mundo.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

La barra de un bar de un pub británico marcó el punto de partida de este fascinante proyecto basado en el desarrollo y fabricación del mejor 4x4 del mundo, tomando como referencia al desaparecido Defender, en ningún caso al actual; y como pudimos comprobar desde el asiento del copiloto de uno de los 130 prototipos que ruedan por el mundo, el resultado no puede ser más apetecible.

Con un chasis de largueiros, un diferencial central electrónico y otros dos, delantero y trasero mecánicos, no parece que el comportamiento offroad pueda ponerse en entredicho, por lo

cual los ingenieros de Ineos están centrando sus esfuerzos en mejorar su comodidad tanto rodando en pistas como en asfalto, las principales carencias de los 4x4 puros que quedan actualmente en el mercado; Jeep Wrangler, Suzuki Jimny y Mercedes Clase G. El conjunto de

suspensiones de eje rígido con muelles helicoidales y barra de Panhard suponen un desafío en este terreno, pero a tenor de las sensaciones recibidas el Grenadier rueda con comfort sobre pistas en no muy buen estado de conservación. En trialeras y zonas rotas destaca la

capacidad de tracción, incluso haciendo uso sólo de la reductora y del bloqueo central, un aperitivo de lo que puede llegar a ser el que apunta a convertirse en el mejor 4x4 para lugares extremos del mundo, ya sea en safaris keniatas o en desiertos de Namibia.

Como buen 4x4 la altura es considerable, aunque desde la marca aún no quieren confirmar la cota definitiva ante la inminente actualización del Defender, lo que nos obliga a subir apoyando el pie en la estribera. En el interior nos llama la atención la sofisticación de su diseño, inspirado en la aeronáutica, con una gran consola central y otra superior flanqueada por dos ven-

tanucas con cristal extraíble. Entre las dos consolas contamos hasta 35 pulsadores para el manejo del sistema 4x4, las tomas de corriente exteriores, la iluminación principal y la auxiliar, diferenciales... Nos llama también la atención la ausencia de marcadores tradicionales de velocidad, pues frente al puesto de conducción tan sólo tenemos testigos de malfuncionamiento y similares, mientras que la infor-

mación de viaje se refleja en la gran tablet central de 12.3 pulgadas. Sin caer en lujos ni aburguesamientos la calidad general es correcta, con materiales muy firmes y duros, contanto incluso con dos tapones para desaguar el habitáculo en caso de que queramos limpiarlo a golpe de manguera. Las plazas traseras son sencillamente correctas en sus cotas, mientras que el maletero sí es más amplio de



▲ Los grupos ópticos son simétricos para simplificar recambios, las llantas son de 17 pulgadas delante y 18 detrás.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 GASOLINA	3.0 DIESEL
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.998	2.993
Potencia máxima/rpm	285/N.D.	249/N.D.
Par máximo/rpm	45,9/N.D.	56,1/N.D.
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automático, 8 veloc.	Automático, 8 veloc.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos.	Discos vent./Discos.
Neumáticos	265/70 R17-255/70 R18	265/70 R17-255/70 R18
Peso (kg)	N.D.	N.D.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.927/1.930/2.030	4.927/1.930/2.030
Volumen maletero (l)	N.D.	N.D.
Capacidad depósito (l)	N.D.	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	N.D.	N.D.
Velocidad máx. (km/h)	N.D.	N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	N.D.	N.D.
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	N.D.	N.D.
Precio aproximados desde... (euros)	60.000	60.000

lo que cabría esperar. Por el momento ésta será la única carrocería disponible, si bien de cara al futuro llegará otra alargada tipo pick up.

Bajo el capó cuenta con dos opciones de motor BMW, una gasolina y una Diesel de 285 y 250 caballos respectivamente, con 450 y 550 Nm de par, en ambos casos con caja automática ZF de ocho velocidades.

La información técnica es muy escasa por el momento

y más allá de lo ya citado sólo sabemos que medirá 4,92 metros de largo por 1,93 de ancho y 2,03 de alto, todo ello con un diámetro de giro de ¡13,0 metros!

A partir de otoño se inician los pedidos vía internet en el Reino Unido, con unas entregas que comenzarán en 2022. Allí el precio promete rondar los 52.000 euros, aunque para España avanzan que debería estar en torno a los 60.000 euros.

PRECIO APROXIMADO **60.000 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **N.D. G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Las primeras sensaciones avanzan excelentes aptitudes 4x4 junto a buena comodidad.</p>	<p>Algunos acabados y remates interiores dejan patente que es un prototipo. Precio.</p>



# Genética RAV4

Toyota vuelve al segmento de los SUV urbanos con el Yaris Cross, un modelo que hereda la filosofía de aquel primer RAV4 –pionero de este tipo de coches– y el estilo del actual. Tecnología, eficiencia, seguridad y dinamismo son sus señas de identidad.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Tras ser uno de los creadores del segmento SUV urbano, con el primer RAV4, Toyota vuelve a este grupo con el Yaris Cross, cuando ya todas las marcas han copado un sector del mercado que es, ahora mismo, el de más volumen y el que más crece. Y esa vuelta se produce con un modelo que explota el espíritu dinámico del primer RAV4 y el diseño del RAV4 actual. Y es que a primera vista, este Yaris Cross parece más un RAV4 que ha encogido que un Yaris que ha crecido.

Con un tamaño exterior de 4,18 metros de largo (24 cm más que el Yaris) y 1,56 de alto (cinco más que el utilitario) y con la misma distancia entre ejes, ofrece una habitabilidad similar al Yaris, aunque su mayor altura multiplica la sensación de amplitud y sus posibilidades como coche familiar. Su capacidad de maletero crece hasta los 397 litros en las versiones 4x2 o 320 en los 4x4 (frente a los 270 litros que cubica el Yaris). Puede ser perfectamente el primer coche de una pareja o

una familia pequeña. Porque el maletero, ofrece una gran modularidad, con un nuevo sistema Smart Cargo, que se amplía reclinando respaldos o con una bandeja inferior de dos niveles dividida en dos partes 60:40, que rebaja el piso del portaequipajes en parte o en su totalidad.

El cuadro cuenta con un salpicadero moderno y funcional, con una pantalla flotante en el centro para el sistema de infoentretenimiento –de hasta 9 pulgadas– y bajo ella, las salidas de aire parecen un poco escondidas y no dan la sensación de airear lo suficiente.

Para propulsarlo, el mismo sistema que en el Yaris –116 CV–, y la cuarta evolución de la tecnología híbrida autorrecargable con el cambio automático CVT y dos motores eléctricos –tres en el AWD– y una batería que almacena energía de frenadas y deceleraciones. Con ello logra una



▲ Su altura al suelo crece 2,5 cm sobre el Yaris. Se atreve con el off road.

<b>PRECIO</b>		<b>23.350 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : DESDE 99 G/KM		
<b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>		
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
+ Eficiencia en ciudad. Comportamiento. Tecnología de seguridad. Espacio interior.	- Anchura en plazas traseras. Cambio CVT. Depósito pequeño. Dirección muy suave	

## FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR TÉRMICO</b>		<b>1.5</b>
Nº de cilindros	3, en línea	
Cilindrada (c.c.)	1.490	
Potencia máxima/rpm	92 CV	
Par máximo/rpm	12,2 mkg	
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>		
Potencia	80 CV	
Par	14,4 mkg	
Potencia máx. total	116 CV	
Par máx. total	n.d.	
Traacción	Delantera/4x4	
Caja de cambios	Automática CVT	
Frenos del/tra.	Disc. vent./Disc.	
Peso (kg)	1.170 (1.240 4x4)	
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.180/1.765/1.595	
Maletero (l)	397 (320 4x4)	
Capacidad del depósito (l)	36	
Tipo de batería	Iones de litio	
Número de celdas	48	
De 0 a 100 km/h (s)	11,2 (11,8 4x4)	
Velocidad máx. (km/h)	170	
Vel. máx. en eléctrico	n.d.	
Consumo mixto (l/100 km)	4,4 (4,7 4x4)	
Emissiones CO <sub>2</sub>	99 g/km (106 4x4)	
Alcance en eléctrico (km)	2 (máximo).	
Tiempo de recarga	Autorrecargable	
Precios desde... (euros)	<b>23.350</b>	



◀▶ La pantalla puede ser de hasta 9 pulgadas. Incorpora Apple CarPlay inalámbrico. El cambio automático, de CVT.



◀▶ Buena habitabilidad, con una cota de altura notable. Tras la palanca del cambio, teclas para los modos de conducción y una rueda para elegir, en los 4x4, el modo nieve o trail.

gran eficiencia en ciudad que se reduce al salir a carretera. De dinamismo tampoco andamal; no tiene ese carácter casi GTI del primer RAV4 pero gracias a su ajustado peso y a

esa plataforma TNGA-B de la que sale el Yaris y, no lo olvidemos, el GR Yaris, el comportamiento dinámico es más que notable. En los 300 kilómetros que hemos recorrido demues-

tra agilidad, con unas suspensiones tirando a blandas pero que filtran y dan información al conductor a partes iguales. La dirección es precisa aunque tal vez muy suave y los frenos

cumplen muy bien. El cambio CVT no parece tan antipático con ese sonido en vacío como en otros Toyota. Y aunque se mueve bien, nos ha parecido que los 116 caballos están bien para un uso normal con equilibrio entre eficiencia y prestaciones; pero si hubiera algo más bajo el capó realmente se agradecería.



◀◀ El maletero se puede modular abatiendo asientos o con una tapa para un doble fondo que también se puede dividir en dos zonas.





100% INTELIGENTE SU CARROCERÍA Y SU INTERIOR ESCOND EN NUMEROSAS SOLUCIONES QUE FACILITAN LA VIDA A BORDO



El paquete Simply Clever forma parte del equipamiento de todos los Škoda. Está compuesto por una serie de soluciones muy ingeniosas destinadas a hacer nuestro día a día más llevadero, como un paraguas oculto en la puerta, una rasqueta de hielo en el tapón del depósito, portagafas en el retrovisor, bola de remolque, redes para compartimentar la carga en el maletero... No habrá día en el que no descubras algún nuevo secreto.

# Esencia SUV en formato urbano

El Kamiq marca el escalón de acceso de Škoda a su oferta SUV. Una excelente alternativa de compra que combina una longitud perfecta para circular con agilidad en ciudad y un comportamiento en carretera muy equilibrado, todo ello con el sorprendente paquete de soluciones Simply Clever que convierte nuestra experiencia al volante en algo muy especial.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Hace ya años que Škoda salió de su zona de confort en la que su principal argumento comercial era el precio. De hecho, su ofensiva SUV está resultando tan atractiva que ha pasado a posicionarse como uno de los fabricantes más poderosos en este terreno, sin dejar de lado un precio de venta excepcional si lo analizamos en relación a la calidad y al equipamiento del que disponemos, incluidas las innumerables soluciones de comodidad para el día a día

que incluye bajo el epígrafe de Simply Clever y que tienen una única función; hacer nuestra vida a bordo mucho más cómoda.

El Kamiq es el más pequeño de los tres SUV que componen su gama, con permiso del 100% eléctrico Enyaq. Se trata de un SUV urbano venido a más, pues con una longitud de 4,24 metros es capaz de dar respuesta a las necesidades de espacio de cualquier familia media actual y acometer viajes en carretera con solvencia. De hecho, no recordamos un interior tan polivalente desde

la época en los que los monovolúmenes marcaban la actualidad del sector. Para empezar, contamos con un espacio interior que marca referencia entre sus iguales, con unas cotas en el banco trasero que pueden llegar a poner en un compromiso a su hermano mayor el Karoq, con 14 centímetros más de longitud de carrocería. Hablamos de una cota longitudinal para rodillas realmente amplia, y de una anchura a la altura de los mejores del segmento, todo ello con un maletero que cubica 400 litros. Se trata de un portae-





# TAMBIÉN ECO LA OFERTA DE MOTORES ESTÁ COMPUESTA POR TRES VERSIONES GASOLINA Y UNA DE GAS GNC CON ETIQUETA ECO



quipajes excepcionalmente aprovechable tanto por sus formas cúbicas como por contar con una doble superficie de carga mediante una bandeja que podemos ubicar a dos alturas diferentes en función de las necesidades, y si además requerimos espacio de verdad, puntualmente podemos abatir los asientos posteriores y lograremos una capacidad de 1.395 litros. Disponemos además de ganchos de sujeción, redes y de unos prácticos paneles desplegable que nos permiten compartimentar la zona de carga, sin olvidar la alfombrilla de goma reversible que podemos emplear para transportar objetos que manchan sin el menor riesgo, como unas botas de esquiar o un neopreno de surfista.



◀▶ La amplitud de las plazas traseras es excepcional; perfectas para viajar en familia. El equipo multimedia incluye pantalla de 9,2 pulgadas y asistente por voz. Destacan soluciones como el embudo integrado para rellenar el líquido de los limpiaparabrisas.

variantes de carrocería de línea deportiva o campera; Monte Carlo o Scout, ambas combinables con infinidad de elementos de equipamiento entre los que destacan el cuadro de relojes Virtual Cockpit con LCD de 10,25 pulgadas, pantalla multimedia de hasta 9,2 pulgadas compatible con Android o Apple CarPlay, sistema de reconocimiento de órdenes vocales con asistente femenino que se activa a la orden de OK Laura, equipo de sonido de alta calidad Admunsen, diferentes tipos de butacas... Todo ello junto a elementos de seguridad como el sistema de mantenimiento de carril, la frenada automática de emergencia, el programador activo de velocidad, el avisador de ángulo muerto...

La gama de motores arranca con el 1.0 TSi gasolina en versiones de 95 o 110 CV, ambas por debajo de los 5,5 litros/100 km de consumo homologado. Por encima, el 1.5 TSi de 150, una alternativa soberbia para los que buscan más empuje y deportividad, mientras que la variante de gas marca una verdadera referencia en el bajo consumo, con una autonomía mixta de 630 km. Todo con un precio que parte de los 14.900 euros.



**MONTE CARLO; DEPORTIVO Y DIVERTIDO.** Equivalente a los acabados FR en Seat o GT en Peugeot la terminación Monte Carlo saca a relucir la vena más deportiva del Kamiq gracias a detalles como las barras del techo y los retrovisores en negro, las llantas de 18 pulgadas, los cristales oscurecidos, las ópticas delanteras y trasera de led. En el interior incluye pedales de aluminio, iluminación led específica, asientos deportivos, tapicerías exclusivas y volante multifunción forrado en piel, entre otros.



**SCOUT; EL MÁS CAMPERO.** Al igual que ocurre en otro modelos de la marca, el apellido Scout sirve de apellido a la variante más off road del Kamiq. En concreto, y a partir del acabado Ambition, el Scout recibe molduras específicas de protección delantera y trasera en color plata a juego con los retrovisores, cristales oscurecidos, pilotos 100% led y llantas específicas de 17 pulgadas. Mientras, en el interior encontramos pedaliar de aluminio, molduras en madera, tapicería lavable en color negro, aireadores cromados...

En el capítulo de practicidad la oferta Simply Clever es sencillamente ingeniosa, pues contamos con soluciones tan útiles como un paraguas escamoteado en la puerta del conductor, una rasqueta para el hielo en la portezuela del depósito de combustible que además sirve de medidor de profundidad del dibujo de los neumáticos, papeletras extraíbles en los inmensos vanos de las puertas que permiten llevar botellas de agua de hasta 1,5 litros, mesitas en los respaldos de los asientos delanteros para los ocupantes posteriores, soportes para tablet, un tapón embudo en el depósito de líquido limpiaparabrisas para rellenarlo con facilidad,



▶▶ EL Kamiq dispone de selector de modos de conducción, Drive Mode Select, junto a amortiguación de regulación electrónica en firmeza. Las opciones de equipamiento son realmente amplias.

una linterna en el maletero, protectores de goma en las puertas que se despliegan al abrirlas para no marcarlas en caso de rozar contra la pared o similar... Soluciones todas ellas que hacen

que la experiencia al volante de un Kamiq vaya mucho más allá de lo puramente dinámico.

Además es posible la personalización de nuestro vehículo al poder elegir entre

# Pequeño homenaje a un gran fotógrafo

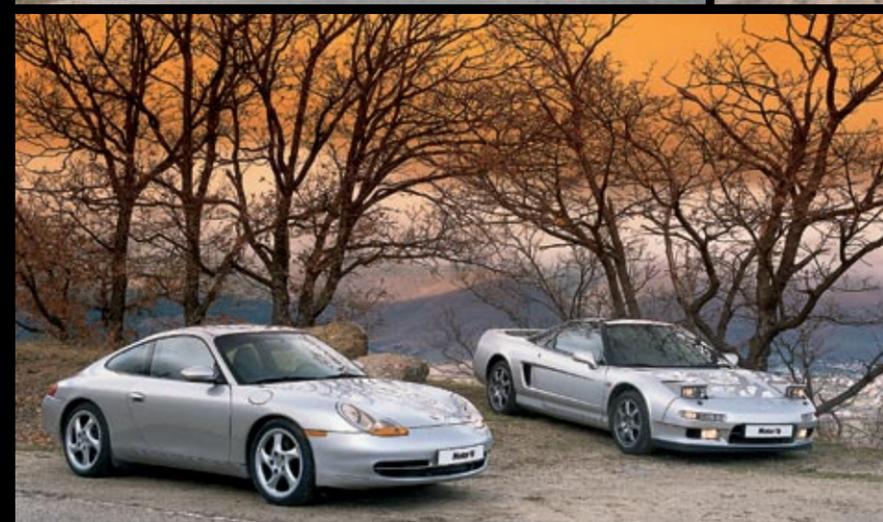


Pepe Robledo nos ha dicho adiós. El maldito Covid se lo ha llevado, después de meses de lucha y a una edad que no tocaba. FOTÓGRAFO con mayúsculas, a todos los que compartimos con él horas de trabajo, nos queda su amistad, su recuerdo, su sonrisa, su genio, su carácter, su enorme corazón. De él aprendimos la meticulosidad buscando el encuadre perfecto o la iluminación justa en cada curva, en cada barrido, en cada toma. Nos enseñó que cualquier trabajo se puede mejorar. Y eso es lo que fue haciendo con los años. De todo ello dan fe las imágenes de estas páginas. Son solo un ejemplo de cómo Pepe era capaz de sacar la personalidad de cada coche. En Motor16 hemos tenido el privilegio de contar con uno de los mejores fotógrafos del automóvil de nuestro país. Y ustedes, los lectores, han sido los principales beneficiados del trabajo de Pepe Robledo, una dedicación profesional de la que estas fotos son solo un mínimo homenaje. Adiós Peponen.

LE GUSTABAN LOS COCHES, LAS MOTOS... TODO LO QUE SE MOVIERA SOBRE RUEDAS; Y LA FOTOGRAFÍA. Y HEREDÓ DE SU PADRE, EL GRAN ÁNGEL ROBLEDO, EL GUSTO POR EL MÍNIMO DETALLE, LA METICULOSIDAD, EL TRABAJO BIEN HECHO. ERA MUY EXIGENTE CONSIGO MISMO Y CON TODOS... Y ESO SE NOTA EN SUS FOTOS



CADA SESIÓN DE FOTOS ERA ESPECIAL, SIN PRISA, BUSCANDO SIEMPRE EL MOMENTO PERFECTO, EL ÁNGULO CORRECTO Y LA LUZ EXACTA. POR DELANTE DE SU OBJETIVO HAN PASADO TODOS LOS COCHES DEL MERCADO DURANTE AÑOS. Y DE CADA UNO DE ELLOS SACÓ PEPE AQUELLO QUE HACÍA ESPECIAL A CADA MODELO



Los fenómenos meteorológicos extremos que sufrimos en Europa han llevado a Michelin a mejorar su familia CrossClimate, que ahora se muestra más eficaz en su comportamiento y mejora sus prestaciones



## No los para ni Filomena

La familia de neumáticos CrossClimate de Michelin nació en 2005, desde entonces ya se han puesto en el mercado más de 23 millones de unidades de estas gomas con especificaciones allseason; unas gomas que nos permiten circular con total seguridad y comodidad tanto en verano como en invierno.

En esta nueva evolución Michelin mejora el compuesto de fabricación y el diseño de la banda de rodadura, lo que le ha permitido optimizar sus prestaciones, convirtiéndose en una verdadera referencia en este aspecto frente a sus rivales directos en el mercado.

Los CrossClimate 2 brillan además por su excelente rendimiento kilométrico, gracias a los compuestos utilizados en su fabricación y a su tecnología de laminillas longitudinales que reducen de manera considerable tanto la resistencia a la rodadura como el consumo, prolongando su vida plenamente eficaz. Su reducida resistencia a la rodadura, similar a la de un neumático de verano, es sinónimo también de una disminución de las emisiones de CO2 a la atmósfera.

De hecho, en unos test verificadas por diversos organismos germanos independientes como la TÜV SÜD Product Service, el centro de pruebas Dekra y el Applus de Idiada, los

CrossClimate2 se posicionan como número uno en frenada tanto en seco como en mojado, con profundidad legal en la banda de rodadura, y en nieve desde el primero hasta el último kiló-



▲▼ Frente a su competencia, los CrossClimate2 se posicionan como líderes en frenada sobre mojado de acuerdo con pruebas realizadas por el TÜV alemán.



metro de su vida útil. También sobre nieve son líderes en capacidad de tracción, mientras que en frenada en mojado a medio uso se califican en la segunda posición tras Continental.

Para reconocerlos basta con verificar el pictograma con una montaña de tres picos con un copo en su interior que lucen en su flanco, identificación más que suficiente para que la Guardia Civil nos permite la entrada a calzadas restringidas a vehículos con cadenas a causa de una nevada intensa.

Los Michelin CrossClimate2 están disponibles en 105 dimensiones para llantas entre 15 y 20 pulgadas, lo que supone 65 nuevas referencias, una oferta un 40% más amplia que la de su predecesor el CrossClimate+.

El éxito de este tipo de gomas es tan acusado que desde su llegada al mercado europeo la venta de neumáticos allseason, antiguamente M+S, ha experimentado un crecimiento anual superior al 19%.



El pequeño y eléctrico objeto de movilidad de Citroën se lanza a la aventura de recorrer los más de 740 km del Camino de Santiago desde Roncesvalles. Vivimos una etapa



Pistas y caminos muy rotos en nuestra etapa. Pero el Citroën AMI salió airoso... No tanto nuestra espalda.



## Un 'peregrino' diferente

Con la experiencia histórica de Citroën de lanzarse a aventuras que se han convertido en gestas—Crucero Negro y Amarillo, la Ruta de la Seda...—recorrer el Camino de Santiago no parece nada del otro mundo. Pero hacerlo con un AMI, ese objeto de movilidad eléctrica, que se puede conducir desde los 15 años y con un rango de uso de 75 kilómetros, entraña un poco más de valor. Una aventura más modesta que tiene el mismo objetivo que aquellas otras históricas: demostrar que con un coche nada es imposible.

Y así se ha hecho con el AMI, con sus limitaciones—no puede circular por vías de alta velocidad—pero con su 'entusiasmo' por hacerse un nombre. Más de 750 kilómetros entre Roncesvalles y Santiago de Compostela en este año Xacobeo. La ruta ha recorrido el 'camino francés' pasando por tierras, carreteras y caminos

de Navarra, La Rioja, Castilla y León y finalmente Galicia. 23 etapas de unos 35 kilómetros cada una, con 23 diferentes 'peregrinos' al volante.

Nosotros hemos cubierto la etapa que unía la localidad riojana de Villafranca de Montes de Oca con Burgos. A priori la ruta rondará los 40-45 kilómetros, margen más que suficiente para los 75 de autonomía del AMI.

El recorrido nos lleva por carreteras secundarias donde disfrutamos del paisaje a los 45 km/h de velocidad que da

el AMI. También nos introduce en una pista, bastante rota, un escenario al que el AMI no se enfrenará, posiblemente, en toda su vida pero del que, con tiento al conducir, sale airoso. El viaje es relajado aunque no cómodo—no tiene suspensiones—y la espalda sufre los baches del camino.

Y para terminar de darle un toque más de aventura parece que Google Maps nos ha jugado una mala pasada porque hacemos un bucle y volvemos a cubrir unos kilómetros de recorrido por zonas que ya ha-

bíamos pasado. Ya llevamos más de los 45 kilómetros previstos cuando paramos y reseatamos el navegador, que nos dice que nos faltan 21 kilómetros y tenemos 29 de autonomía... La cosa se complica.

Afinamos mucho con el acelerador, aprovechamos las bajadas para ir a vela, pero una última subida pronunciada casi 'nos mata': estamos a cinco kilómetros y nos quedan siete de autonomía. Por suerte, la última parte es descendente y llegamos a destino, tras más de 75 km con solo tres kilómetros de autonomía.

Prueba superada. El Citroën AMI, el peregrino más peculiar lo ha conseguido.



► 23 etapas, de unos 35-40 kilómetros cada una, han sido las que han llevado al Citroën AMI de Roncesvalles a Santiago de Compostela.





ABARTH

+ en [www.skoda.es](https://www.skoda.es)

## CON EL ADN DEL ESCORPIÓN

Abarth acaba de lanzar una nueva colección de ropa y accesorios en la que sus incondicionales reconocerán sin dudar el ADN de la marca. La gama de artículos comprende prendas y complementos para toda la familia: desde camisetas hasta gorras pasando por sudaderas, cronógrafos o bolígrafos. La colección está ya disponible online en la web de la izquierda y también en los concesionarios de Abarth.

SKODA  
EL ENYAQ ESCALADOR  
Los viandantes que han pasado estos últimos días por la madrileña Plaza del Callao se han visto sorprendidos por una nueva campaña publicitaria de Skoda en la que su primer SUV 100% eléctrico, el Enyaq, se

adueñaba de los emblemáticos cines Callao tras romper virtualmente la fachada del edificio. Una original iniciativa creada con tecnología 3D que no ha pasado desapercibida.



+ en <https://abarthstore.com>

+ en <https://premiobmwdepintura.com>

ATENTOS A...

## 15 DE OCTUBRE

Se fallará el Premio BMW de pintura al Talento más Joven, una de las categorías de este premio, cuyos ganadores se conocerán el 24 de noviembre. Este año la participación ha batido récords, con 1.200 candidaturas y 2.800 obras.



+ en <https://bewatt.es>

BEWATT

La marca ofrece múltiples productos eléctricos para practicar deporte al aire libre.



◀ Bicicletas de montaña y carretera, skates, patinetes, tablas de surf... todos ellos eléctricos y conectados.



## BEWATT: MOVILIDAD ELÉCTRICA PARA TODOS

Trasladarse en eléctrico por tierra, mar y aire. De la mano de Emilio de Villota jr llega al mercado la marca Bewatt, que ofrece soluciones de movilidad eléctrica para practicar todo tipo de deportes al aire libre: bicis de carretera, de montaña, patinetes, skates, tablas de surf, etc.

Todos los productos toman como inspiración

las habilidades de un animal y su medio. Por ejemplo, la bicicleta Mountain Wolf (lobo) se caracteriza por su adaptación a todas las superficies, el skate Mountain Rhino (rinoceronte) destaca por su robustez, durabilidad y capacidad de realizar largos recorridos y el modelo e-scooter Urban Ant (hormiga) es ligero y plegable.

Otra de las ventajas de las soluciones que ofrece Bewatt es que todos sus productos cuentan con conectividad app gratuita, de modo que cada usuario puede configurar la bici, skate o tabla de surf a su medida, accediendo a todo tipo de información: tiempo de uso, rutas, gráficos de actividad, etc, que después se pueden compartir en redes sociales.

+ en [www.landrover.es](https://www.landrover.es)

RANGE ROVER SVR

## BOND RUEDA CON LAND ROVER

La última película de la saga James Bond, 'Sin tiempo para morir' contará con una amplia representación de modelos de Land Rover en plena acción. En el filme, los especialistas han llevado al límite al Defender, pero también han

sacado el máximo partido del Range Rover SVR, el Land Rover más rápido fabricado. Equipa un poderoso motor V8 de 575 CV, que le permite pasar de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos.



+ en [www.michelin.es](https://www.michelin.es)

MOTOCICLISMO

Michelin seguirá tres años más proveedor de neumáticos de MotoGP, la categoría reina del motociclismo. La marca de neumáticos colabora con Dorna, empresa organizadora, desde hace una década

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

## CONCENTRACIÓN DE CLUBS LOS MUSTANG SE DIERON CITA EN EL JARAMA

La primera concentración de propietarios de Ford Mustang en España reunió hace unos días en el circuito madrileño del Jarama a 200 unidades del pony car. Los conductores y sus familias disfrutaron de un gran número de actividades en este 'National Mustang Owners', organizado por los principales clubs de Mustang del país.

En el encuentro se dieron cita coches de 'todas las edades' (desde 1967 hasta la actualidad) y para todos los gustos: coupés, descapotables... Tampoco faltaron a la cita los nuevos Mach-E (el eléctrico que muy pronto estrenará una versión GT con 487 CV) o el nuevo Mach 1 que, con sus 460 CV es el más potente hasta la fecha.



▲ Más de 200 Ford Mustang acudieron al encuentro en El Jarama madrileño.

+ en [www.lexusautos.es](https://www.lexusautos.es)

FESTIVAL INTERNACIONAL DE CINE

## LA GAMA DE LEXUS DESLUMBRA EN VENECIA

Penélope Cruz, Jennifer López o Ben Affleck son solo algunos de los famosos que han llegado este año a la alfombra roja del Festival de Cine de Venecia a bordo de un Lexus.

Los SUV NX, UX y RX, el sedán ES, el coupé LC, el eléctrico UX 300e y el LC cabrio. En total, 35 unidades de estos modelos de Lexus compartieron protagonismo con los invitados al Festival de Cine de Venecia. La marca ha sido por quinto año consecutivo vehículo oficial de este evento, que concentra en la famosa ciudad italiana

a un elenco internacional de estrellas del celuloide.

Penélope Cruz, Jennifer López, Ben Affleck o Matt Damon fueron algunos de los que disfrutaron a bordo de los modelos de Lexus, que este año también colaboró con la iniciativa 'Poltrone Rosse', destinada a ayudar al sector del cine, muy golpeado por la pandemia.



▲ Izda. a dcha.: Jennifer López y Ben Affleck, Matt Damon y su pareja, Penélope Cruz, Jamie Lee Curtis o Antonio Banderas y su acompañante han disfrutado de la gama Lexus en Venecia.

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

HYUNDAI

## ASÍ ES SU UNIVERSO VIRTUAL

Conquistar al público más joven. Con este objetivo, Hyundai entrará en octubre de lleno en el universo de los videojuegos con el lanzamiento del mundo virtual 'Hyundai Mobility Adventure'. Este espacio ha estrena-

do ya una versión beta en la plataforma de entretenimiento online Roblox, que cuenta con 43,2 millones de usuarios diarios. Aquí, los jugadores pue-

den crear su propio avatar, interactuar con otros usuarios de la plataforma y moverse libremente a través de cinco zonas creadas por la marca. También pueden disfrutar al volante de coches como el Nexo o el Ioniq 5, experimentar soluciones

de movilidad futuras o conocer a fondo la marca 'N', enseña de deportividad de Hyundai.



SEAT

## UNA IMAGEN VALE MÁS QUE...

En este caso no es una sola imagen, son un conjunto de ellas. Seat estrena una potente campaña publicitaria para mostrar su gama de vehículos, con el León, el Ibiza, el Arona, los SUV y las versiones electrificadas como protagonistas. Podremos visualizar los diferentes spots a través de las redes sociales de

la marca, que presenta a estos modelos como un espacio en el que vivir experiencias positivas.



ÚLTIMOS TEST DE EURO NCAP

# Pleno de cinco estrellas en seguridad

La última entrega de los test que realiza Euro NCAP (el organismo europeo independiente que evalúa la seguridad de los vehículos que llegan al mercado) nos deja seis modelos con cinco estrellas, la máxima puntuación que se puede conseguir en los exigentes test de choque. Entre estos coches están el Lynk & Co 01 y el NIO ES8, de fabricación china, además del Audi Q4 e-tron, el Toyota Mirai de hidrógeno, el Subaru Outback y el Ford Kuga PHEV.

EuroNCAP ha sometido a pruebas por primera vez a dos modelos chinos con el mejor de los resultados. El Lynk & Co 01 (que comparte elementos con el Volvo XC40) logró un 96% de efectividad en la protección a adultos y puntuación máxima en la prueba de impacto lateral. Por su parte, el NIO ES8, que ha comenzado a venderse en Noruega, es eléctrico y puede albergar hasta a 7 ocupantes, obtuvo excelentes resultados para su sistema de frenado de emergencia autónomo y presume de una puntuación del 92% en asistencia a la conducción.

También se alza con cinco estrellas el nuevo Subaru Outback, que consigue «una puntuación sobresaliente», según Euro NCAP, del 95% en equipamiento de asistencia. Al igual que el NIO, este modelo equipa un sistema que detecta la fatiga del conductor, corrige la dirección y emite una advertencia si este necesita un descanso. El Subaru y el NIO están entre los primeros coches de producción que cuentan con esta tecnología innovadora, que se espera se estandarice en próximos años.

También logra cinco estrellas el Toyota Mirai, pionero en el uso de una celda de combustible de hidrógeno para producir electricidad e impulsar el motor eléctrico. Euro NCAP prestó especial



AUDI Q4 e-tron	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	89%
PEATONES	66%
S. SEGURIDAD	80%



LYNK & CO 01	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	96%
NIÑOS	87%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	81%



SUBARU OUTBACK	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	89%
PEATONES	84%
S. SEGURIDAD	95%



FORD KUGA PHEV	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	86%
PEATONES	82%
S. SEGURIDAD	73%



NIO ES8	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	82%
NIÑOS	84%
PEATONES	72%
S. SEGURIDAD	92%



TOYOTA MIRAI	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	85%
PEATONES	80%
S. SEGURIDAD	82%

atención a la seguridad del tanque de alta presión que almacena el hidrógeno y a la seguridad del modelo antes y después del accidente, concluyendo que los consumidores pueden estar tranquilos al obtener calificación de cinco estrellas.

El Audi Q4 e-tron ha demostrado en las pruebas la misma eficacia que sus 'primos' de VW, con los que comparte la plataforma MEB. Al igual que el VW ID.4 y el

Skoda Enyaq obtiene una calificación máxima de cinco estrellas, lo que refleja un rendimiento sólido en todos los aspectos. La misma nota logra el Ford Kuga PHEV, que comparte esta calificación con la variante de combustión probada en 2019.

El secretario general de Euro NCAP, Michiel van Ratingen, ha explicado que «desafortunadamente, muchos de los nuevos

modelos que están en marcha en China no son tan transparentes para los consumidores europeos en lo que respecta a la seguridad. Lynk & Co y NIO, sin embargo, muestran que 'Made in China' ya no es un término peyorativo cuando se trata de seguridad de automóviles. Aquí tenemos dos coches nuevos, ambos desarrollados en China, con un desempeño extremadamente bueno en nuestras pruebas».



## Movilidad Cupra será 100% eléctrica en 2030... y Hyundai en 2040

La movilidad eléctrica sigue imparable y al anuncio de DS de convertirse en la primera marca de Stellantis en fabricar solo coches eléctricos para 2024 le han seguido estos últimos días Cupra y

Hyundai, que prevén ser marcas totalmente eléctricas en 2030 y 2040 respectivamente.

Wayne Griffiths, CEO de Cupra, ha explicado que la marca tiene «la ambición» de convertirse en 100% eléctrica en 2030. En esa estrategia serán fundamentales lanzamientos como el del Born, que llega ahora al mercado; el del Tavascan, que llegará en 2024, o un vehículo urbano eléctrico, que estará a la venta en 2025. «Lanzaremos el vehículo eléctrico urbano bajo la marca Cupra, ya que será la marca enfocada inicialmente en la electrificación, mientras Seat se enfocará en la hibridación y a motores de combustión interna de alta eficiencia», concluyó.

Por su parte, Hyundai ha anunciado que dejará de vender vehículos con motor de combustión interna en Europa a partir de 2035 y que en 2040, eliminará todos los vehículos que no sean cero

emisiones en los principales mercados, apoyando la transición hacia una movilidad limpia. La marca pretende que el 30% de sus ventas mundiales en 2030 sean de vehículos cero emisiones, mientras que para 2040, espera que los eléctricos de baterías (BEV) y los de pila de combustible (FCEV) representen el 80% de sus ventas.

En 2020, Hyundai lanzó su nueva marca Ioniq de eléctricos, cuyo primer modelo, el Ioniq 5, acaba de llegar al mercado. Se espera que el Ioniq 6, un sedán premium de tamaño medio, se lance en 2022 mientras que el Ioniq 7, un SUV de corte familiar, lo haría en 2024.

## Foro Nissan Urgen cambios en la fiscalidad

La séptima edición del Foro Nissan reunió a varios representantes de partidos políticos, con los que se abordó la necesidad de presentar propuestas fiscales para acelerar la electrificación en nuestro país.

## el puntazo

### Los usuarios de patinetes eléctricos estarán obligados a utilizar casco

La reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que se prevé se apruebe el próximo mes de octubre, incluirá la obligatoriedad de utilizar casco para los usuarios de los vehículos de movilidad personal, entre los que se incluyen los patinetes eléctricos, según una enmienda aprobada por los grupos parlamentarios en el Congreso, donde se tramita la ley. Este tipo de vehículos están cada vez más extendidos en las ciudades y su uso ya fue regulado en parte a comienzos de año cuando se modificaron los Reglamentos Generales de Vehículos y de Circulación.

Una de las medidas sobre la que los representantes políticos se mostraron a favor sería la aplicación de un IVA reducido para los coches eléctricos, ya que se calcula que esto podría multiplicar el mercado de eléctricos por tres.

También se abordó, entre otros temas, la necesidad de incrementar la infraestructura de carga para impulsar el crecimiento de la electrificación, eliminando las trabas burocráticas actuales que dificultan una expansión más rápida de los puntos de carga en nuestro país.

### Nombramientos STELLANTIS ESPAÑA

**José Antonio León Capitán**, director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Stellantis Iberia (España y Portugal), ya tiene diseñada la nueva estructura de su departamento.



▲ José Antonio León Capitán

**Eduardo Ajuria** ha sido confirmado como director de Comunicación de Peugeot y de la Business Unit de Vehículos Comerciales. **Paula Bartolomé** ocupa la dirección de Comunicación en Alfa Romeo y Citroën;



▲ Eduardo Ajuria

**Ana Velloso** en DS Automobiles y Fiat/Abarth, y **Rosa Caniego**, en Jeep y Opel. Por su parte, **Concha Caja** es la nueva directora de Comunicación Corporativa e Interna de Stellantis.



▲ Paula Bartolomé



▲ Ana Velloso



▲ Rosa Caniego

### ROMINA MONEO

Es la nueva directora de Recursos Humanos en España de Europcar Mobility Group. Cuenta con más de 15 años de experiencia en el sector, donde ha trabajado en empresas como Makro, Honeywell y Vodafone.



▲ Concha Caja



▲ Romina Moneo

## Barómetro de Anfac España se aleja de la media europea en electromovilidad

La electrificación del transporte es una de las principales claves para alcanzar los objetivos de descarbonización propuestos por Europa. Pero España sigue sin 'subirse al carro' de la movilidad eléctrica. Nuestro país ha aumentado este año su distancia respecto a la media europea en lo que se refiere a electromovilidad, manteniéndose en las últimas posiciones del ranking europeo, según el último barómetro de Anfac, la asociación de fabricantes de automóviles, que analiza la evolución de la electrificación en nuestro país.

Durante el segundo trimestre de este año, España logró aumentar en 2,3 puntos su valoración en el indicador global de electromovilidad (que valora tanto la penetración de coches electrificados como la instalación de infraestructuras de recarga de acceso público y tiene un índice máximo de 100) alcanzando 23,1 puntos sobre 100. Esto se ha debido al crecimiento de las ventas de modelos electrificados, impulsadas por el Plan Moves III, que ya se está poniendo en marcha en muchas comunidades. Canarias y Navarra registraron fuertes crecimientos en este sentido, seguidas por Madrid, Baleares y Cataluña

Pese a esto, nuestro país incrementó la distancia respecto a la media europea en el barómetro de electromovilidad hasta 28,5 puntos en el segundo trimestre del año, lo que se debe sobre todo al lento desarrollo de la infraestructura de recarga, «la asignatura pendiente de la electrificación de España», según Anfac, a lo que se suma que el 86% de los cargadores instalados no son rápidos. La valoración de España en este indicador se sitúa en 8,3 puntos sobre 100, lo que nos hace descender a la penúltima posición del ranking europeo, solo por delante de República Checa. España tiene un total de 11.847 puntos de recarga, 330 de ellos instalados en el segundo trimestre de 2021.





# VERSTAPPEN APODADO COMO EL NUEVO SENNA POR SU TUTOR, ESTÁ EN PUERTAS DE SER CAMPEÓN... CON PERMISO DE HAMILTON



2021



◀ El duelo entre Verstappen y Hamilton promete pasar a la historia de la Fórmula 1, especialmente tras incidentes como el de Monza, con los monoplazas literalmente encajados, afortunadamente sin consecuencias físicas para ninguno.

## A cara de perro

Lewis Hamilton y Max Verstappen están protagonizando uno de los duelos más intensos en la historia de la Fórmula 1. Otros ejemplos del pasado invitan a considerar que el de 2021 será épico, polémico, y muy recordado.

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

Gran Premio de Japón, última carrera de la temporada 1990. Ayrton Senna salía en primera posición. El año anterior el título había sido para su rival Alain Prost, también compañero en McLaren tras un polémico incidente que luego provocaría el conflicto político entre el brasileño y el presidente de la FIA, Jean Marie Balestre, que estuvo a punto de provocar la retirada de Senna de la competición. La rivalidad más intensa y desafiadora que se había conocido en la Fórmula 1 hasta el

momento cerraba en Suzuka su tercer capítulo con otro título en juego entre ambos. Aunque Prost ya corría para Ferrari.

En aquella edición el piloto que arrancaba desde la pole fue situado en la línea interior de la recta, la más sucia. El brasileño se quejó a Balestre sin éxito por una decisión sin precedentes. Aún coleaban los episodios del año anterior. Senna tenía motivos para desconfiar por lo que consideraba protección de Balestre a su compatriota. Efectivamente, el brasileño perdió esa ventaja a manos de Prost en la salida. Pero en la primera curva

se llevó al francés por delante y lograba así su segundo título. Inicialmente la justificó como la expresión última del piloto de pura raza. Si había un mínimo hueco, se estaba obligado a aprovecharlo. Un año después reconocería lo que todo el mundo sabía: que aquella había sido una maniobra de venganza por lo ocurrido el año anterior.

Desde que la Fórmula 1 naciera en 1950 existieron duelos muy intensos entre aspirantes a un título. Pero el que enfrentó a Senna y Prost era diferente y alcanzó cotas totalmente desconocidas hasta la fecha. Por la su-

perioridad de sus monoplazas y por el talento único de ambos, que provocó escenas de gran intensidad en la pista y también fuera de ella. Desde entonces se han vivido otras rivalidades enconadas, pero ninguna alcanzó los niveles del dúo Prost/Senna. Quizás, hasta hoy, en el duelo que enfrenta a Lewis Hamilton y Max Verstappen en estos momentos. Posiblemente, ambos hayan recogido el testigo de aquellos.

Aquel gran duelo había sido precedido por otro de similar intensidad y encono, aunque sin los encontronazos físicos de Senna y Prost.

Fue el caso de Nigel Mansell y Nelson Piquet en Williams, a mediados de los ochenta. También se trataba del equipo dominador del momento, con un piloto ya campeón y otro aspirante a su primer título. Williams era netamente superior a sus rivales. Pero el enfrentamiento entre ambos entregó el título a Alain Prost el primer año (1985) y Mansell perdió el de 1986 al estrellarse en Japón en la recta final del campeonato. Y aunque nunca llegaron a las

manos, la relación personal ante la opinión pública también alcanzó cotas notables. Piquet, por ejemplo, incluso llegó a ofender públicamente a la mujer del británico en un intento más para desestabilizarle.

Desde el capítulo de Senna y Prost también se produjeron grandes duelos por el título, pero sin la acritud de los anteriores. Michael Schumacher y Mika Hakkinen lucharon en 1998 y 1999 a brazo partido, pero siempre con respeto y

corrección entre ellos. El alemán no usaría las mismas armas con Damon Hill en 1994. Dos golpes en pista, especialmente el último en Australia que decidió el título, ensombreció la disputa, pero siempre dentro de la pista.

De aquí cabe saltar a otro de los grandes enfrentamientos entre miembros del mismo equipo. Ya es conocida de sobra la intrahistoria del duelo entre Fernando Alonso y Lewis Hamilton. Con momentos polémicos, como la victo-

ria del español en Mónaco, utilizada por el segundo para victimizarse con la prensa británica. A partir de aquí el enfrentamiento fue 'in crescendo'. El sorprendente rendimiento del británico en su debut añadió más morbo a la película. Ron Dennis no supo gestionar la situación, que le explotó en el famoso Gran Premio de Hungría, y saltó definitivamente por los aires con la investigación de la FIA sobre el espionaje a Ferrari, que terminó con una multa de



2016

▲ El Gran Premio de España fue escenario de este choque entre Rosberg y Hamilton, ambos dentro de la disciplina de Mercedes y que marcó el campeonato 2016.





# ESPECTÁCULO EL DUELO ENTRE VERSTAPPEN Y HAMILTON RECUERDA POR PRIMERA VEZ AL QUE ENFRENTÓ A SENNA Y PROST



1990



◀▶ Poco queda por contar del Gran Premio de Japón de 1990, escenario de la máxima rivalidad existente entre Ayrton Senna y Alain Prost.



2007



◀▶ Ron Dennis fue el último responsable de la encarnizada lucha dentro y fuera de la pista entre Fernando Alonso y Lewis Hamilton en el Mundial de 2007.

cien millones al equipo británico que condicionó su evolución en los años posteriores. Nunca un enfrentamiento entre dos pilotos alcanzó tales ramificaciones. Pero Hamilton y Alonso tampoco llegaron a las 'manos' en pista a pesar de contar con el mejor monopla de momento y rodar tan cerca uno de otro en la mayoría de las carreras.

Red Bull dominó la Fórmula 1 desde 2010 a 2013.



1985



◀▶ El enfrentamiento entre Mansell y Piquet, ambos Williams, puso el título en bandeja a Prost en 1985.



2010



◀▶ Webber y Vettel marcaron la máxima rivalidad dentro de la estructura de Red Bull en el campeonato 2010, abriendo una época de dominio absoluto del equipo hasta 2013.



1994

▶▶ Schumacher y Damon Hill protagonizaron uno de los duelos más sonados en el GP de Australia de 1994.



En dos ocasiones, Sebastian Vettel tuvo como rival a Fernando Alonso. Pero tampoco llegó la sangre al río, ni en la pista ni en lo personal, salvo algún incidente puntual sin demasiada trascendencia. Con el comienzo de la era híbrida Mercedes ha dominado totalmente la disciplina, hasta el presente. Durante los primeros años en el seno

del equipo alemán se produjo una intensa disputa que alcanzó gran intensidad interna, pero siempre dentro de unos límites de agresividad en la pista. Con la excepción del GP de España de 2016, cuando ambos acabaron fuera de la pista en la primera vuelta. Toto Wolff cortó de cuajo para el futuro escenas semejantes. Como Prost y Senna en su

día, los dos pilotos competían con el un monopla inalcanzable para el resto rivales. Cuando un equipo domina a placer el triunfo final es tema de solo dos pilotos. Fue el caso de Rosberg y Hamilton. El talento de este fue neutralizado en 2016 por la habilidad política y la extenuante entrega del primero. Pero, en general, el británico era supe-

rior durante su convivencia y tampoco tuvo rival con Valtteri Bottas. Aunque Ferrari plantó cara a Mercedes en 2017 y 2018, el equipo italiano nunca alcanzó la dimensión competitiva que ofrece Red Bull en esta temporada. El duelo entre Max Verstappen y Lewis Hamilton está superando las cotas de estos últimos años, recordando por

primera vez el que enfrentó a Senna y Prost. Aunque con sus particularidades. Para empezar, se trata de equipos y monoplas diferentes, pero con una inusual igualdad entre ellos. El RB16B y el W012 están separados entre sí solo por mínimas diferencias marginales determinadas por el tipo de trazado y las condiciones ambientales imperantes. En 2021 Hamilton y Verstappen tiene que luchar, literal y físicamente, por cada centímetro del terreno en numerosas ocasiones esta temporada.

A lo anterior se añade la singular envergadura de ambos, dos talentos fuera de lo común en la historia de la Fórmula 1. Pero cada uno en fases diferentes de su trayectoria. El primero, enfocando la recta final de su carrera y con opciones de entrar en la leyenda si supera este mismo año los siete títulos de Michael Schumacher. El segundo es el talento más precoz que ha lle-

gado a este deporte, el "nuevo Ayrton Senna" según su tutor Helmut Marko incluso antes de que llegara a la Fórmula 1. Dotado de una extraordinaria habilidad natural y una agresividad competitiva que no se conocía desde los tiempos de Senna. Y con el hambre propia de quien se sabe ya campeón del mundo, pero que solo necesita poner el sello que lo confirme. Un piloto que cuenta en 2021 con la primera oportunidad real para lograr su primer título mundial.

Los encontronazos de Silverstone y Monza se produjeron ante la absoluta cerrazón de ambos para ceder un ápice. Una manera de marcar el territorio, pero también de crear situaciones explosivas dentro y fuera de la pista. Porque el accidente de Verstappen le costó un motor a Red Bull, lo que obligará a penalizar en próximas carreras y en detrimento de sus aspira-

ciones al título. En juego han entrado los comisarios deportivos con sus decisiones provocando una agria disputa entre los dos equipos y una gran polémica entre aficionados y prensa. Porque mientras Hamilton lograba la victoria en Silverstone a pesar de sus diez segundos de sanción, Verstappen verá condicionada sus opciones en Sochi al tener que penalizar tres puestos de parrilla. Un contexto idóneo como caldo de cultivo para más incidentes de aquí a final de año.

A la agria disputa en la pista, y al igual que Senna y Prost, la relación personal entre ambos sigue su curso de deterioro. Al margen de las discrepancias por las interpretaciones de los accidentes, Verstappen reprochaba desde el hospital que Hamilton y Mercedes celebraran la victoria como lo hicieron en Silverstone. El británico reprochó al holandés que ni si-

quiera se hubiera preocupado por su estado físico tras el golpe de Monza, todavía dentro de su monopla. Las declaraciones entre ambos van ganando decibelios. Y todo indica que no habrán terminado todavía, como los incidentes en pista.

A apoyados por dos organizaciones extraordinariamente competitivas y eficaces, con monoplas extremadamente igualados, con talentos de otra dimensión, el duelo entre Hamilton y Verstappen pasará a la historia de este deporte. La escena de los dos monoplas montados uno sobre otro después del incidente de Monza serán imágenes icónicas de la Fórmula 1. Un duelo que todavía no ha terminado y que puede alcanzar cotas de mayor intensidad si cabe hasta final de temporada. Tan solo cinco puntos separan a ambos pilotos. Falta ocho carreras. Hagan sus apuestas.

## MATRICULACIONES EN EUROPA

### TOYOTA, HYUNDAI Y KIA, MARCAS QUE MÁS CRECEN EN EUROPA

Los meses de verano no han sido positivos para el mercado europeo del automóvil. Según los datos de ACEA, la asociación europea de fabricantes, en julio las matriculaciones de coches nuevos (823,949 unidades) sufrieron un retroceso significativo después de cuatro meses de crecimiento y bajaron un 23,2% respecto al mismo periodo del año anterior.

En agosto, el mercado continuó con su caída en la Unión Europea (622.993 unidades) y las ventas bajaron un 19,1%. Además, por segundo mes consecutivo este año, los mayores mercados registraron bajadas de dos dígitos, con nuestro país a la cabeza del descenso: España (-28,9%), Italia (-27,3%), Alemania (-23,0%) y Francia (-15,0%).

Aunque el mercado no se ha comportado óptimamente en verano, los crecimientos de principios de año permiten que el acumulado anual se sitúe a estas alturas en 6,8 millones de turismos y sume una subida del 11,2%. Así, aunque las cifras de matriculaciones prepandemia quedan muy lejos, los principales mercados registran ganancias a estas alturas del año: Italia

(+ 30,9%), Francia (+ 12,8%), España (+ 12,1%) y Alemania (+ 2,5%).

Por fabricantes, Volkswagen sigue manteniendo el liderazgo de ventas en la Unión Europea, con más de 800.000 unidades comercializadas en lo que va de año y un crecimiento del 12,1% hasta agosto. Su cuota de mercado asciende al 11,8%.

Aunque a distancia de Volkswagen, la japonesa Toyota se colocó como segunda marca preferida por los consumidores europeos en agosto. Su amplia oferta electrificada y el hecho de ser pionera en este sentido están dando impulso a sus ventas, con 42.966 unidades comercializadas el pasado mes y una cuota de mercado del 6,1%. Es, junto con Kia, la marca que más ha crecido en ventas (ambas rondan el 27%) este año, aunque también hay que destacar el empuje dado en Europa por otra coreana, Hyundai, cuyas matriculaciones han crecido este año un 25% y que cuenta ya con una cuota de mercado del 4,1%, con lo que hace frente a marcas más tradicionales en Europa como Peugeot (6,8% del mercado), Renault (6,2%) o Citroën (4,3%).

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Agosto	%21/20	Ene/Agosto	%21/20
VW	74.533	-13,9%	803.633	+12,1
TOYOTA	42.966	-1,5	416.076	+27,1
BMW	36.906	-15,4	375.653	+14,4
RENAULT	35.654	-28,9	423.029	-9,5
HYUNDAI	33.042	-0,1	280.087	+25,2
SKODA	32.334	-25,6	375.789	+6,8
AUDI	31.987	-8,4	336.991	+14,3
MERCEDES	30.028	-40,1	349.888	-2,2
DACIA	29.948	-7,6	248.327	+6,8
KIA	29.737	-4,2	266.760	+27,0

### LOS MAYORES MERCADOS

	Agosto	%21/20	Ene/Agosto	%21/20
ALEMANIA	193.307	-23,0	1.820.589	+2,5
FRANCIA	88.065	-15,0	1.126.543	+12,8
ITALIA	64.689	-27,3	1.060.182	+30,9
ESPAÑA	47.584	-28,9	588.314	+12,2
POLONIA	33.218	-4,3	314.190	+22,3
BÉLGICA	27.026	-25,7	287.013	-3,5
HOLANDA	21.877	-17,3	211.569	-3,4
SUECIA	19.808	-22,4	209.749	+20,6
EU	622.993	-19,1	6.124.055	+11,2
EFTA	33.684	+21,8	279.878	+22,7
REINO UNIDO	68.033	-22,0	1.101.302	+20,3
EU + EFTA + R.UNIDO	628.508	-20,3	7.360.267	+12,4

## RENAULT

### Servicio Fast Track: compra un Captur y te lo entregan en 30 días

España es el primer país del mundo en inaugurar el servicio Fast Track de Renault, que permite comprar un Captur y tenerlo aparcado en el garaje de casa en menos de 30 días. A pesar de los retrasos en la entrega de vehículos nuevos que está provocando la crisis de los componentes, Renault inaugura este servicio de entrega rápida, que consigue que el coche llegue antes a manos de su nuevo propietario priorizando tanto la fabricación de la unidad asignada al nuevo comprador como la logística y el transporte.

El crossover compacto Captur es un auténtico superventas 'made in Spain' y, por eso, es el modelo elegido por la marca para poner en marcha este Fast Track. Se estrena con las versiones ZEN TCe de 140 CV y ZEN E-Tech híbrida enchufable de 145 CV. Ambas están disponibles en tres colores (azul, blanco y rojo) y con pintura bimoto de techo negro y cuentan en su equipamiento con llantas de aluminio de 18 pulgadas Pasadena, techo panorámico practicable y pack easy parking, entre otros elementos.



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

## SKODA

### Fabia: llega la cuarta generación

Skoda ya admite pedidos de la cuarta generación del Fabia, cuyas primeras unidades está previsto que lleguen al mercado a principios de noviembre con un precio de partida de 17.160 € (12.800 € con la oferta de prelanzamiento, que incluye financiación y 4 años de mantenimiento).

La gama cuenta con cuatro niveles: Active, Ambition, Style (ofrece colores en contraste y más elementos de diseño y confort) y Sport (la opción más deportiva). En el primer trimestre de 2022, la oferta se completará con el acabado Monte Carlo, con su estética característica y elementos distintivos, como la parrilla con marco negro brillante.

En el apartado de motores, todos cumplen la normativa de emisiones Euro 6d. Los modelos de hasta 70 kW (95 CV) están equipados con una caja de cambios manual de 5 velocidades, mientras que para el 1.0 TSI de 81 kW (110 CV) se puede elegir entre un cambio manual de 6 velocidades o uno automático DSG de 7. Para la variante tope de gama -1.5 TS con 110 kW (150 CV) y transmisión DSG de 7 velocidades de serie- habrá que esperar a finales de este año.

El nuevo Fabia ofrece en el apartado de asistencia a la conducción sistemas propios de segmentos superiores. Además,

PRECIOS	
Fabia 1.0 MPI EVO 80 CV 5 Vel Active	17.160 €
Fabia 1.0 MPI EVO 80 CV 5 Vel Ambition	18.360 €
Fabia 1.0 MPI EVO 95 CV 5 Vel Active	17.960 €
Fabia 1.0 MPI EVO 95 CV 5 Vel Ambition	19.160 €
Fabia 1.0 MPI EVO 95 CV 5 Vel Sport/Style	20.560 €
Fabia 1.0 MPI EVO 110 CV 6 Vel Ambition	19.660 €
Fabia 1.0 MPI EVO 110 CV 6 Vel Sport/Style	21.060 €
Fabia 1.0 MPI EVO 110 CV DSG 7 Vel Ambition	20.210 €
Fabia 1.0 MPI EVO 110 CV DSG 7 Vel Sport/Style	21.610 €

cuenta con un maletero con 280 litros de capacidad (gana 50 litros respecto a la generación anterior). También tiene sistemas de infoentretenimiento de última generación y puede equipar, por primera vez, un cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas. Entre sus opciones se encuentran elementos como el parabrisas y el volante calefactados.

## CUPRA

### La marca ya acepta pedidos del Born

El Cupra Born, el primer modelo totalmente eléctrico de la marca, ya está en el mercado. El fabricante ya acepta pedidos de la versión de lanzamiento, con 150 kW (204 CV) y con la batería de 58 kWh, que ofrece hasta 424 kilómetros de autonomía.

Está disponible con el equipamiento estándar, que incorpora llantas de 20 pulgadas, Head-Up Display con realidad aumentada, techo panorámico, y un gran equipamiento en lo que se refiere a asistentes de seguridad (asistente de velocidad de cruce adaptativo (ACC) y

predictivo, asistente de viaje, asistente lateral y de salida involuntaria de carril, reconocimiento de señales de tráfico, asistente de emergencia y asistente de precolisión). Además, se puede añadir alguno de los tres packs de equipamiento opcionales.

Esta variante está disponible desde 38.610 €, a los que pueden descontarse hasta 7.000 € del Plan Moves III y 1.210 € que ofrece la marca. A finales de año se completará la oferta mecánica con diferentes rangos de potencia y baterías y con el pack opcional e-Boost como tope de gama, que alcanza hasta 170 kW (231 CV).

Este nuevo modelo cero emisiones de la marca trae también

una nueva forma de venta y no solo se ofrecerá en los canales tradicionales, sino también a través de contratos de suscripción con una tarifa mensual, que incluirá el uso del vehículo y otros servicios añadidos.

PRECIOS	
Born 150 kW (204 CV) 58 kWh	38.610 €
Born 150 kW (204 CV) 58 kWh 'Launch Edition'	43.370 €





## Las 10 cosas que tienes que saber del Plan MOVES III (si quieres cobrarlo)

A principios de este año 2021, se empezaron a oír campanas sobre una ampliación de fondos para el Plan MOVES II. Una ampliación muy necesaria, y que finalmente confirmó el gobierno con una dotación de 400 millones de euros en concepto de ayudas a la MOVILIDAD ELÉCTRICA.

Hoy, las ayudas del Moves 3 ya se pueden solicitar en varias comunidades autónomas, tanto particulares, como empresas, como entidades públicas.

**En Dealerbest, contamos con un equipo encargado de tramitar estas solicitudes** y tras varios meses de gestión de las ayudas anteriores, ya hemos detectado en muchos de nuestros colaboradores los motivos por los que generalmente se deniegan las ayudas.

Por ese motivo, no pierdas de vista la información que te vamos a dar **sobre qué tener en cuenta a la hora de gestionar la ayuda** porque puede marcar la diferencia entre recibir la ayuda o no.

### ¿QUÉ TENGO QUE TENER EN CUENTA PARA SOLICITAR EL NUEVO PLAN MOVES 2021?

Para que puedas realizar con éxito una solicitud del plan Moves III, y que no te la denieguen pasados unos meses, la regla de oro es:

Ten muy claros los

### REQUISITOS GENERALES DEL NUEVO MOVES III

De todas formas, aunque es muy importante que te leas detenidamente esta información, si ya te has decidido a solicitar una ayuda que puede ascender hasta los 9.000€, te contamos lo que no todo el mundo sabe del nuevo Moves (y que más vale saber para que no te lo denieguen).

**1.- HÍBRIDOS PUROS NO:** es un clásico, pero no lo olvides. Solo 3 tipos de vehículos pueden solicitar esta tercera ampliación de la ayuda, los eléctricos puros, los híbridos

enchufables y pila de combustión (hidrógeno).

**2.- LA SUBVENCIÓN SE RECIBE A POSTERIORI:** es decir, el vehículo se adquiere y se paga íntegramente en un primer momento, y cuando se apruebe la ayuda y se liberen los fondos, entonces se cobra la subvención directamente en tu cuenta de banco.

**3.- PUNTOS DE CARGA:** las ayudas se conceden igual a la adquisición de vehículos eléctricos que a la instalación de puntos de carga en domicilio, empresa, comunidad de vecinos, etc.

**4.- VECINOS DE LOCALIDADES CON MENOS DE 5.000 HABITANTES:** especial atención si estás empadronado en un pequeño municipio porque accedes a bonificaciones superiores a las generales.

**5.- DIVERSIDAD FUNCIONAL:** asimismo, los solicitantes con discapacidad y con necesidad de instalaciones más específicas para el uso de movilidad eléctrica, también tienen bonificaciones especiales.

**6.- EL TITULAR DEBE SER EL SOLICITANTE:** ¡cuidado! No es el primer caso de alguien que quiere aprovechar el Moves, por ejemplo, para hacer un regalo a un familiar. Si el titular del vehículo no es el solicitante de la ayuda la subvención será denegada. Es decir, solicitante, pagador y beneficiario que aparece en todos los contratos que correspondan, deben ser la misma persona.

**7.- SI VAS A ACHATARRAR:** lo mismo pasa con los vehículos que se entregan a achatar para recibir bonificaciones superiores. Estos deben estar a nombre del titular del nuevo vehículo y a nombre del solicitante de la ayuda durante al menos los 12 meses previos a la solicitud.

**8.- LAS EMPRESAS DEBEN ESPERAR A PRESENTAR ANTES DE MATRICULAR:** en caso de no ser particular, autónomo o comunidad de propietarios, el vehículo no lo podrás matricular/recoger hasta que sea presentada tu solicitud.

**9.- COMPRA RECIENTE:** si hace menos de 9 meses compraste el vehículo y no sabías del Moves III, aún puedes solicitar tu ayuda.

**10.- REQUISITOS ESPECÍFICOS:** cumplir con estas directrices generales es importante, pero igual de importante es cumplir con los requisitos específicos de la Comunidad Autónoma desde la que se va a solicitar. Podrás encontrar toda esa información en la web del moves III por comunidades, pinchando sobre tu Comunidad Autónoma, y por último, pinchando sobre el icono de su Boletín Oficial.

¿Eres un particular o un concesionario? ¿Te interesaría que el equipo de Dealerbest se encargue de tramitar las solicitudes del Plan Moves por ti o por tus clientes?

**Contacta con nosotros y te informaremos personalmente.**

### EN MADRID

#### EL DACIA SPRING, NUEVO EN LA FLOTA DE ZITY

Zity, el servicio de car-sharing eléctrico de Renault y Ferrovial, incorpora a su flota en Madrid el nuevo Dacia Spring. Serán 250 unidades de este modelo las que se podrán alquilar en la capital, que sustituirán a las 250 unidades del Renault Zoe que ofrece la compañía actualmente. Estos coches llegarán de forma gradual a las calles desde este mes de septiembre hasta final de año.

El Dacia Spring, que se podrá alquilar a partir de este mes utilizando la app de Zity, es un modelo diseñado específicamente para car-sharing, totalmente eléctrico y con una autonomía que llega a los 305 kilómetros cuando se circula en ciudad.



### AUDI

#### ARRANCA LA VENTA DEL RS3 LMS

Audi ha abierto los pedidos de la segunda generación del RS3 LMS, el modelo de acceso a las carreras de turismos. La marca vendió un total de 180 unidades de su predecesor entre 2016 y 2021 en todo el mundo, con los que se han logrado más de 300 victorias y 55 títulos.

Cuesta 137.500 euros (más impuestos) y los clientes lo reciben preparado ya para la competición. De serie, se entrega en color gris Daytona con el patrón de color que distingue a Audi Sport.



### VOLKSWAGEN

## Tiguan Allspace: 10 versiones y espacio para siete

El Tiguan Allspace, el 'hermano mayor' del Volkswagen Tiguan, llega al mercado español con siete plazas y un precio que parte de 38.140 €, que se quedan en 32.460€ con campañas y descuentos incluidos.

La diferencia principal entre el Tiguan normal y esta versión

es que la longitud pasa e 4,51 metros a 4,73 metros. También suma capacidad de maletero, que se incrementa hasta los 700 litros, pudiendo incluso alcanzar los 1.755 litros si se abaten los asientos de la segunda fila.

En el apartado de motores cuenta con cuatro opciones. Dos

propulsores de gasolina, un 1.5 TSI de 150 CV y el 2.0 TSI de inyección directa de gasolina con turbocompresor de 190 CV, disponible para la variante tope de gama, R-Line. En diésel cuenta con el 2.0 TDI de 150 CV o 200 CV (este último disponible para el acabado R-Line).

PRECIOS	
Tiguan Allspace 1.5 TSI 150 CV Life	38.140 €
Tiguan Allspace 1.5 TSI 150 CV DSG7 Life	39.890 €
Tiguan Allspace 1.5 TSI 150 CV DSG7 R Line	46.330 €
Tiguan Allspace 2.0 TSI 190 CV DSG7 4Motion R Line	53.215 €
Tiguan Allspace 2.0 TDI 150 CV Life	38.195 €
Tiguan Allspace 2.0 TDI 150 CV DSG7 Life	42.300 €
Tiguan Allspace 2.0 TDI 150 CV DSG7 4Motion Life	43.035 €
Tiguan Allspace 2.0 TDI 150 CV DSG7 R Line	47.930 €
Tiguan Allspace 2.0 TDI 150 CV DSG7 4Motion R Line	50.210 €
Tiguan Allspace 2.0 TDI 200 CV DSG7 4Motion R Line	54.440 €

### HONDA

## El HR-V e:HEV llegará en febrero de 2022 desde 30.500 euros

Aunque no llegará al mercado hasta comienzos de 2022, ya se pueden realizar pedidos del SUV híbrido Honda HR-V e:HEV, que se puede adquirir por un precio de partida de 30.500 € para la versión de entrada a la gama, Elegance. Además, como oferta de lanzamiento, el precio de la siguiente variante, Advance, se establece también en 30.500 €, siempre que se financie a través de Honda Finance.

La versión básica cuenta como equipamiento de serie con luces LED, asientos delanteros

calefactados, llantas de 18 pulgadas y conectividad avanzada para smartphone, entre otros elementos.

El acabado Advance añade portón trasero manos libres con función 'Walk Away Close', volante calefactable y tapicería en combinación piel/textil.

La variante tope de gama, Advance Style, suma a lo anterior audio premium, cargador



PRECIOS	
HR-V e:HEV Elegance	30.500 €
HR-V e:HEV Advance	31.750 €
HR-V e:HEV Advance Style	36.140 €

inalámbrico y elementos de diseño únicos, como carrocería exterior bitono y detalles de color naranja en el interior.

### CITROËN

## C3: serie especial You!

La gama del Citroën C3 crece con una nueva serie especial, You!, que llega con un completo equipamiento y que busca acercarse a un público más joven. Entre los elementos distintivos, cuenta con luces diurnas de LED, pasos de rueda, bajos y embellecedores en color negro mate y llantas de 15 pulgadas. Además, ofrece hasta seis colores de carrocería.

En el interior equipa un salpicadero en negro brillante y tapizado en tejido Mica grey. Y en el apartado de seguridad cuenta con tecnologías como la ayuda a la salida en pendiente, el reconocimiento de señales de límite de velocidad, coffee break alert, etc. Además, ofrece un sistema de audio digital MP3 4 HP y aire acondicionado.

En cuanto al motor, esta edición exclusiva monta el propulsor de gasolina PureTech 83 S&S.



Desde 12.290 €



## PEUGEOT 508 PSE Y VW ARTEON R, DOS MANERAS DE 'CORRER'

**A. Martín.**

No creo que me lo pueda permitir, al menos de momento, pero me gustaría que me dijeran qué modelo es su preferido, entre un VW Arteon R y un Peugeot 508 PSE. Siempre me han gustado los coches deportivos, he tenido varios GTI, pero no he conducido modelos eléctricos deportivos y me llaman a atención. ¿Sería el 508 PSE un rival serio para el vehículo alemán? Muchas gracias por adelantado.

**RESPUESTA**

La electrificación va ganando terreno de manera sólida, pero no por eso desaparecerán las versiones deportivas. Ya hace tiempo que hay competiciones de monoplazas exclusivamente eléctricos y todo ese potencial se trasladará a los modelos de calle. Simplemente será una manera diferente de 'correr'.

En cuanto a tu curiosa cuestión, comentar que el Peugeot 508 PSE no es un eléctrico puro, sino un híbrido enchufable con etiqueta cero emisiones. Y ya te decimos que sí aguanta el pulso a todo un VW Arteon R, tanto por su rendimiento como por sus maneras dinámicas.

El modelo francés recurre a un motor de gasolina de 200 CV y a dos eléctricos, uno delantero de 110 CV y otro trasero de 113, para sumar una potencia conjunta de 360 CV. Los dos últimos se alimentan desde una batería de 11,5 kWh de capacidad que se puede recargar en menos de dos horas en una toma de 7,4 kW (siete horas en una doméstica de 2,3 kW). Y esta particularidad le permite homologar una autonomía eléctrica de 42 kilómetros, algo interesante en el día a día porque nos permitirá con apenas dos euros cubrir 100 kilómetros. Cuando la batería se agota el consumo real se mueven en torno a los 6-7 litros de media funcionando de modo híbrido.

El Arteon R recurre a lo de siempre, quemar gasolina para literalmente volar. El conocido motor 2.0 TSI rinde 320 CV, el cambio es de DSG de siete relaciones (más rápido que el EAT8 por conver-



**CARTA DE LA SEMANA**

tidor de par del galo) y la tracción total 4Motion actúa sobre el eje delantero normalmente, pero puede pasar un 50 por ciento a las ruedas traseras si es necesario (en su rival el sistema 4x4 se activa con el motor eléctrico trasero).

Con todo esto el alemán acelera algo más rápido (4,9 frente a 5,2 segundos), ambos están limitados a 250 km/h (el VW tiene una opción hasta 270) y las recuperaciones son muy similares debido al mayor par máximo del Peugeot. En cualquier caso no son diferencias alarmantes, aunque las sensaciones sí que son mayores en el modelo alemán.

Los dos revisan sus respectivos chasis, rebajan la altura y cuentan con suspensiones adaptativas. Y ambos van de cine en el aspecto dinámico, si bien el Arteon R tiene una dirección progresiva más directa y comunicativa, y un sofisticado reparto del par entre las ruedas traseras que incrementa su agilidad. También es más ligero (1.778 kilos frente a 1.925) por el peso de la batería de su rival.

Además, es más amplio detrás y ofrece más maletero. La calidad es similar y la dotación de serie muy avanzada en ambos, aunque más generosa en el 508 PSE. Y el precio casi un calco.

### CONSULTAS RÁPIDAS

#### EL PUNTA-TACÓN ELECTRÓNICO, ¿ES REALMENTE EFECTIVO?

**A.G.S.**

El punta-tacón es una técnica utilizada en la conducción deportiva que consiste en dar un golpe de acelerador al mismo tiempo que se está pisando el pedal del freno, con el fin de elevar el régimen del motor en una reducción de marchas. El objetivo es evitar el freno o incluso el bloqueo de las ruedas que protagonizan la

tracción, algo que provocaría la pérdida del control del vehículo. Se utiliza en vehículos con cambio manual. Ahora, la electrónica permite realizar esta maniobra de manera totalmente automática, tanto en cajas manuales como automáticas. La eficacia es la misma que el clásico punta-tacón, acción vital en competición, pero nada fácil y poco aconsejable de ejecutar para un conductor de calle. La respuesta es que sí es efectiva la acción de la electrónica.

#### PRESIÓN DEL AIRE

**Javier Olmo**

La ventaja que tiene ir con unos neumáticos con más presión de la recomendada es ahorrar combustible, pero es peligroso. Los fabricantes varían la presión en función de la carga o la ocupación del vehículo. Es algo lógico porque la diferencia de peso es considerable. Lo curioso es que algunos también permiten aumentar la presión para conseguir una conducción más eficiente. Eso sí, no lo hagas por tu cuenta.

### CONSULTAS RÁPIDAS

#### ¿SE PUEDE ADELANTAR EN UN PASO DE PEATONES?

Una vez más, y como norma general, claramente se especifica en la normativa reguladora de la circulación que está prohibido totalmente adelantar en un paso de peatones señalizado como tal. No obstante, dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento, a cualquier vehículo, se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello.



Por último, hay que recordar que si no se cumplieren estas condiciones, se estaría cometiendo una infracción catalogada como grave, cuya sanción sería de 200 euros y que, incluso, podría suponer la pérdida de 4 puntos si se pusiese en peligro, o se entorpeciese a quienes circulen en sentido contrario, o se realizase en lugares o circunstancias de visibilidad reducida.

### BUENA PREGUNTA

#### SE PUEDE ESTACIONAR, QUE NO ACAMPAR, PERO SON LOS AYUNTAMIENTOS LOS QUE REGULAN

**Me gustaría saber si puedo estacionar mi autocaravana en cualquier lugar siempre que no incumpla una señalización que lo prohíba. Gracias.**

**RESPUESTA**

En primer lugar se debe señalar que las caravanas y autocaravanas, cómo cualquier otro tipo de vehículos, están obligadas a cumplir la normativa sobre parada y estacionamiento, pudiendo estacionar en los lugares y horarios permitidos, y de la forma correcta, sin entorpecer la circulación de otros vehículos y sin ocupar más de una plaza.

En este sentido, hay que tener en cuenta que los estacionamientos y paradas en vías urbanas son competencia de cada ayuntamiento, y por tanto, se deberá tener presente y conocer la regulación que se haga en las ordenanzas municipales de circulación de cada ciudad o municipio.

Si bien es cierto que existe la obligación de los ayuntamientos de distribuir los aparcamientos públicos de forma equitativa, no pudiendo privarse del derecho a estacionar en las vías públicas, mientras la parada o el estacionamiento no sea peligroso, se ejecute en la forma y modo indicados, no constituya un peligro o un obstáculo para la circulación, el vehículo esté

colocado en la forma indicada, y se encuentre situado, además, en un lugar autorizado o no prohibido; lo que implica que las caravanas y autocaravanas puedan efectuar las maniobras de parada y estacionamiento en las mismas condiciones y con las mismas limitaciones que cualquier otro vehículo.

No obstante, tampoco hay que olvidar que, en las propias ordenanzas municipales de cada ayuntamiento, sí se podrían imponer limitaciones motivadas y fundamentadas en razones objetivas, como pueden ser las dimensiones exteriores de cualquier vehículo o su masa máxima autorizada, y no por su criterio de construcción o utilización, ni por razones subjetivas.

Por último, también hay que tener en cuenta la diferencia entre estacionamiento y acampada, ya que en muchos lugares lo que está prohibido es acampar. En este caso se considera que una caravana y autocaravana está estacionada y no acampada, siempre que ocupe la misma superficie parada que en marcha, que sólo esté en contacto con la tierra a través de las ruedas, sin que exista ningún otro tipo de conexión con el exterior, y sin que se produzca ningún tipo de vertido; es decir, que no se podrán desplegar ni toldos, ni mesas, ni sillas, ni ningún otro elemento similar.



► 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](http://www.motor16.com)



LEGALITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

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

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

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

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

## Llega el SLK, el 2 en 1 de Mercedes

La marca alemana mostraba su SLK, el roadster que se convertía en coupé en solo unos pocos segundos y de forma automática. Un deportivo al alcance de muchos.

Había esta semana una novedad que destacaba del resto: Mercedes popularizaba sus deportivos con la llegada del SLK. El modelo alemán era un 2 en 1 –coupé y roadster– con dos personalidades y estilos a

cual más llamativo.

También habíamos visitado el Salón de Turín, donde se presentó el SLK, para ver el Fiat Palio o algunos de los últimos diseños de Pininfarina.

Dos novedades que



conducíamos por primera vez eran el Ford Fiesta con el motor 1.4 de 16V y el Renault Laguna Nevada, también diésel.

Pruebas a fondo eran las que protagonizaban el Ford Fiesta en su versión más ahorradora –1.8 D de 60 caballos– que destacaba por un consumo muy ajustado –6,1 l/100 km con nuestras mediciones–.

Otra prueba era la protagonizada por otro diésel... pero muy

diferente: el imponente BMW 725 TDS de 143 caballos y 7 millones de pesetas.

Y para la comparativa, dos ‘primos’ frente a frente. El Ford Galaxy y el Seat Alhambra –un proyecto común junto al VW Sharan– con motor de gasolina de 115 CV. El del óvalo, con cambio automático, brillaba por suavidad de manejo; el español, con caja manual, por equipamiento. Y los dos, por comodidad.



LA PORTADA

Nº 655

FECHA

8-5-1996

HABLAMOS DE

La portada de esta semana tenía tres protagonistas principales, el Ford Fiesta diésel que probábamos a fondo y el BMW 725 TDS. Y entre ambos el llamativo –y más con este color amarillo– Mercedes SLK. También había espacio para la comparativa entre el Ford Galaxy y el Seat Alhambra.



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

## Primera prueba del Volvo S40

El sedán sueco llegaba al mercado y lo sometíamos a una primera prueba en la que demostraba virtudes y encantos más allá de la proverbial seguridad que siempre ofrecía Volvo.

¿De dónde vienen los coches? Pues de todas partes del mundo, pero llegan a España por el puerto de Santander. Hace 25 años también era así; por eso visitamos las instalaciones

para conocer todo el proceso.

En cuanto a novedades, llegaban a España dos nuevas versiones de dos modelos muy populares, el Peugeot 306 Style y el Toyota RAV 4 Standard.



El Volvo S40 también era una gran novedad, pues era el modelo que encarnaba el primer paso en el futuro en la marca sueca. La prueba a fondo, con la versión 2.0 de 137 caballos le hacía brillar en aparatos como la seguridad y la tecnología.

Había otras dos pruebas. Por un lado el BMW 735i con 228 CV y una configuración de 8 cilindros en V. Y por otro, el Saab

900i Coupé con un motor de 133 caballos.

Y en la comparativa se enfrentaban dos berlinas francesas con motores diésel y tecnología de 12 válvulas –tres por cilindro– El Citroën Xantia –110 caballos y 4,2 millones– brillaba por agarrar y estabilidad. En cuanto al Renault Laguna –115 caballos y 3,6 millones– destacaba por prestaciones y consumos.



LA PORTADA

Nº 656

FECHA

15-5-1996

HABLAMOS DE

Tres coches acaparaban el protagonismo en la portada de esta semana. El Volvo S40, que probábamos a fondo por primera vez, con motor de gasolina. Y la comparativa que analizaba dos franceses diésel con la tecnología de 12 válvulas: Citroën Xantia y Renault Laguna.



# GRAN AUTO

## INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

# GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

YA EN TU KIOSCO SOLO 4€

## HÍBRIDOS ENCHUFABLES LOS ELÉCTRICOS SIN LIMITACIONES

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



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

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

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

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

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

 **CITROËN**



# NUEVO SUV CITROËN C3 AIRCROSS

## WELCOME FREEDOM!



VERSATILIDAD  
EXCEPCIONAL

VOLUMEN DE MALETERO  
DE HASTA 520 L

**MADE IN SPAIN**

Citroën prefiere Total.

GAMA SUV C3 AIRCROSS: CONSUMO MIXTO WLTP (L/100 KM): 4,2 A 6,7. EMISIONES DE CO<sub>2</sub> WLTP (G/KM): 120 A 151