

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Audi Quattro

+Interesante



41 AÑOS DE LA TRACCIÓN MÁGICA

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA 20 DE OCTUBRE

Nº 1.807 del 6 al 19 de octubre de 2021



CONDUCCIMOS LAS ÚLTIMAS NOVEDADES

Peugeot 308

Más tecnológico y eficiente



4 PRUEBAS A FONDO



Audi A3 45 TFSIe



Ford Mustang Mach 1



Mercedes C 220 d Estate



Skoda Enyaq iV 60

Lexus NX

Lujoso, híbrido y enchufable



Volvo XC60

Hasta 79 kilómetros de autonomía eléctrica



e-2008

Full electric

Peugeot i-Cockpit® 3D - Hasta 320 km de autonomía (WLTP)
Carga rápida 80% en 30 minutos

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

Gama e-2008: Motor eléctrico: Consumo homologado WLTP (Wh/km) 176. Emisiones CO₂ WLTP (g/km):0. Más información en <http://wltp.peugeot.es>

Al detalle



CARRERAS TRÁGICAS

Un fin de semana para olvidar el último de septiembre. Los accidentes que acabaron con la vida de Jaime Gil y Diego Calvo en el Rally de Llanes y el de Dean Berta Viñales en el circuito de Jerez han teñido de luto el deporte del motor y reabierto debates sobre la seguridad en las carreras. En los rallies se debate sobre si pilotos y coches aficionados deben compartir trazado con los profesionales. Y en el motociclismo sobre la exigencia de la competición a pilotos que son poco más que niños... Hay mucho que hablar y que mejorar. Descansen paz.



EL NUEVO RETO DE SAINZ

Carlos Sainz no parece dispuesto a dejar nada por probar. Tras tres victorias en el Dakar, el madrileño busca el más difícil todavía. De la mano de Audi, quiere ser el primero que venza en la mítica prueba con un eléctrico, el imponente RS Q e-tron. Y ya se ha puesto manos a la obra para luchar por un reto que no será fácil; pero para el que ni la marca ni el piloto van a ahorrar ningún esfuerzo. Y de su maestría al volante ya sabemos...

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Del escaparate a la trastienda

Si el Salón de Barcelona pone en valor la industria española; las cifras de ventas, la crisis de los semiconductores, la incertidumbre y los mensajes contradictorios arrojan sombras sobre el sector del automóvil.

Definitivamente al sector del automóvil, por una u otra cuestión, le toca vivir tiempos difíciles y de grandes contrastes. Eso es lo primero que me vino a la cabeza cuando, después de los dos intentos anteriores, se encendieron los focos de un Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, con 102 años de historia. Una cita icónica y clave para la industria del motor, que es además de vital importancia para la economía de este país. Basta recordar que España, en condiciones normales, fabrica en torno a tres millones de vehículos al año, una producción que nos sitúa como el octavo fabricante mundial de automóviles y donde la mayoría de las plantas instaladas en nuestro territorio están preparadas para producir todo tipo de vehículos, incluidos los eléctricos y electrificados. De ahí que este salón haya apostado claramente por un mercado en el que se impone la electrificación con más de 150 modelos disponibles. En resumen, «uno de los mayores escaparates de la industria», según definición de su presidente, Enrique Lacalle, que ha reunido las últimas novedades de una veintena de marcas y presentó por primera vez en España el Cupra Born y, como primera mundial, la furgoneta Townstar de Nissan.

Cuestión diferente es el desconcierto actual de vendedores y compradores ante las continuas adversidades que se

ceban con el mercado de coches nuevos. Primero fue la pandemia y sus efectos, después la falta de chips que reducen la oferta y alargan las entregas y, por último, la falta de confianza de unos consumidores que no tienen claro ni la recuperación económica ni el futuro de determinadas tecnologías ni, por supuestos, los mensajes contradictorios del Gobierno. Por eso, no es de extrañar que las ventas hayan descendido en los tres primeros trimestres del año un 33% respecto al mismo periodo de 2019, antes del estallido del Covid. Como tampoco lo es que la adquisición de coches por parte de los particulares caiga un 21,8 por ciento respecto al año pasado. De hecho,

José Vicente de los Mozos, presidente de ANFAC, (Fabricantes) y Renault España reclamó al Gobierno la pronta puesta en marcha del PERTE (Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica), que se aprobó en julio para el desarrollo del vehículo eléctrico y conectado. De la misma forma que expuso la necesidad de impulsar la instalación de puntos de recarga públicos si se quiere reactivar las ayudas del Moves III. Claro que, en este punto, las comunidades autónomas tienen la última palabra. Un programa aprobado el 15 de julio y en el que todavía quedan cinco regiones por abrir la convocatoria.

La pandemia y sus efectos, la falta de chips y la poca confianza de los consumidores acechan al sector. José Vicente de los Mozos, presidente de Anfac, reclama la puesta en marcha inmediata del PERTE (Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica), que se aprobó en julio para el desarrollo del vehículo eléctrico y conectado.

Motor 16

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Fede Asensio - fasensio@motor16.com

Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julián Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Iván Mingo - imingo@motor16.com

Álvaro Ruiz - aruiz@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - 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

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/ Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés, Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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



6.- QUÉ PASA

JEEP GRAND CHEROKEE

El SUV de la marca americana estrena generación, más lujoso, equipado y con versión PHEV.

8.- THE CITROËN SKATE

La marca francesa quiere revolucionar la movilidad urbana con esta nueva plataforma para crear originales vehículos.

10.- ROLLS-ROYCE SPECTRE

La firma británica anuncia para 2023 su primer modelo cien por cien eléctrico.

12.- EN PORTADA

NUEVO PEUGEOT 308

Peugeot renueva por completo su modelo compacto, que llega con las versiones híbridas enchufables como punta de lanza.

16.- CUATRO RUEDAS

LEXUS NX 450h+

El SUV de la marca japonesa estrena generación, más lujoso, más eficiente y con una versión híbrida enchufable por primera vez.

19.- HYUNDAI IONIQ 5

El eléctrico de Hyundai, referencia por su gran autonomía y su interior, amplio y muy cuidado.

20.- VOLVO XC60

Se renueva el SUV sueco, con versiones plug in en las que crece hasta los 79 km la autonomía.

22.- FIAT DUCATO

Actualiza su imagen y se refuerza a nivel tecnológico.

23.- LVECTX-VNS

Geely, firma propietaria de Volvo lanza un London Taxi y un industrial medio electrificados.

24.- SKODA ENYAQ IV 60

Un crossover eléctrico que derrocha tecnología y se convierte en alternativa real a un vehículo con motor de combustión.

30.- AUDI A3 PHEV 45.

Combina la eficiencia con su etiqueta 0 con un punto picante.

34.- FORD MUSTANG MACH1

Un auténtico pony car que ofrece

6



42

sensaciones únicas, propias de otro tiempo.

38.- MERCEDES C 220 D ESTATE

Con la hibridación ligera diésel, el Clase C Estate es uno de los mejores compañeros de viaje.

42.- FUERA DE SERIE JAGUAR C-TYPE

El mítico modelo de 1953, con el que ganó las 24 Horas de Le Mans,

recuperado en una réplica perfecta.

46.- +INTERESANTE 40 AÑOS DE AUDI QUATTRO

La marca alemana celebra cuatro décadas de su legendaria tracción y 45 años del motor de 5 cilindros.

50.- FIAT LINGOTTO Fiat inaugura en su fábrica de Turín un espacio sostenible y un 'museo' dedicado al 500.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- LA SEMANA

Busca tu marca

AUDI	30, 46
CITROËN	8
FIAT	22, 50
FORD	34
HYUNDAI	19
JAGUAR	42
JEEP	6
LECV	23
LEXUS	16
MERCEDES	38
PEUGEOT	12
ROLLS-ROYCE	10
SKODA	24
VOLVO	20

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 62

46



34

30

24

NUEVO RENAULT ARKANA

híbrido por naturaleza



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

Renault recomienda Castrol

renault.es

IMPRESIÓN 3D

Este revolucionario cuadrúpedo pesado eléctrico fabricado por The e-Miles con impresión 3D fue una de las atracciones en el Salón de Barcelona. Los motores se integran en las ruedas, mide 2,5 metros y un sistema automático permite alargar su longitud 37 centímetros y pasar de 2 a 4 plazas.



EL MASERATI GRECALE YA TIENE FECHA

El esperado Grecale, el segundo SUV de la marca italiana, se desvelará definitivamente el próximo 16 de noviembre en Milán. Este modelo compacto comparte plataforma con el Alfa Romeo Stelvio y contará con motores térmicos y electrificados.

PORSCHE 911 CARRERA 4 GTS

Prácticamente dos años y medio después del lanzamiento del 992, la gama 911 da el pistoletazo de salida a los modelos deportivos GTS, como este Carrera 4 GTS Cabriolet que presume de 480 CV y acelera de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos... eso sí, tras desembolsar 187.845 euros.



FOOD TRUCK AUTÓNOMO

Goggo Network, empresa de transportes sin conductor, ha escogido la localidad de Las Rozas para poner en marcha este coqueto Food Truck, que se moverá de manera autónoma por sus calles. Desde una aplicación móvil se sabrá su ruta y productos.



Nuevo Jeep Grand Cherokee 2022

Más **avanzado**, lujoso y ahora con **versión PHEV**

Hace unos meses Jeep desvelaba el Grand Cherokee en su versión larga de siete plazas, pero supimos que sólo lo disfrutarán en el mercado norteamericano. Ahora la marca ha presentado, por fin, el definitivo Grand Cherokee que llegará a Europa, la quinta generación de este carismático vehículo.

Y lo hace desde una plataforma completamente nueva que le permite presumir de una tecnología mucho más avanzada y, sobre todo,

lanzar su primera versión híbrida enchufable 4xe, tecnología que ya se contempla en la marca en modelos como el Wrangler, el Compass o el Renegade. Este modelo mide 4,91 metros de longitud, presenta cinco plazas y también aprovecha la ocasión para lanzar la versión Trailhawk, que incrementa claramente su capacidad off road.

Esta última cuenta con suspensión neumática, desconexión automática de la barra estabilizado-

ra delantera, el dispositivo Selec Speed que mantiene una velocidad constante sin pisar el acelerador, neumáticos específicos, además del sistema de tracción total Quadra-Trac II, que junto al Quadra-Drive II que incluye un bloqueo del diferencial trasero, y al Quadra-Trac I completan la amplia gama de tracción total de este modelo.

Otra novedad del Grand Cherokee 2022 es que el sistema de tracción total desconecta el eje delantero cuando no sea

necesario para limitar el consumo. Y sigue contando con el eficiente asistente Selec Terrain, con los diferentes perfiles de conducción Auto, Sport, Rocas, Nieve, Barro y Arena, adaptando la electrónica a cada escenario.

Bajo el capó sólo conocemos la oferta mecánica disponible para el mercado americano. Se trata de dos potentes versiones de gasolina, un 3.6 V6 de 293 CV y un poderoso 5.7 V8 que eroga 357 CV y que cuenta con un sistema de desconexión activa de cilindros.

Mucho más eficiente será la variante híbrida enchufable 4xe. En este caso recurre a un motor de gasolina de dos litros y a dos propulsores eléctricos que suman una potencia

conjunta de 375 CV. Se gestionan por medio de una transmisión automática de ocho relaciones y presume de hasta 40 kilómetros de autonomía eléctrica gracias a la energía que le proporciona una batería de iones de litio de 17 kWh de capacidad.

Además de un diseño más fresco en el exterior, el interior se remata con más rigor y está totalmente digitalizado, incluyendo una tercera pantalla activa digital en el lado del pasajero delantero.

El atractivo se completa con el sofisticado sistema multimedia Uconnect 5, además de una avanzada batería de asistentes en materia de seguridad y confort. Llegará a Europa en 2022.



◀◀La quinta generación del Grand Cherokee estrena la versión Trailhawk, con mayor capacidad off road, así como una eficiente variante híbrida enchufable 4xe que rinde 357 CV y ofrece hasta 40 kilómetros de autonomía eléctrica.

▶▶El interior es más lujoso y confortable. Está totalmente digitalizado e incluye una pantalla en el lado del acompañante delantero y Amazon Fire TV integrado en las plazas traseras.



SAIC DESIGN ESTÁ DE CELEBRACIÓN

Se cumplen tres años de la apertura del centro de diseño SAIC Design de Londres, perteneciente al fabricante chino SAIC Motor. Para conmemorar su aniversario, el estudio ha presentado dos prototipos: el MG MAZE y el R RYZR. El primero ha sido diseñado para MG y está inspirado en el mundo de los videojuegos, mientras que el segundo es un concepto a medio camino entre un coche y una moto que ha sido concebido para la marca de cero emisiones R de Saic.

▶▶ Los dos conceptos se enmarcan en la categoría de coches urbanos.



The Citroën Skate

Objetivo: revolucionar la movilidad urbana con una plataforma eléctrica

Citroën une fuerzas con las compañías francesas Accor y JCDcaux para crear la asociación The Urban Colléctif, cuyo objetivo es desarrollar soluciones de transporte sostenible que pretenden cambiar para siempre la forma de moverse en las grandes ciudades. La carta de presentación de esta alianza gala es The Citroën Skate, una plataforma desarrollada para transportar los denominados Pods, cápsulas enfocadas a cubrir todo tipo de necesidades a través de diseños completamente diferentes. The Citroën Skate tiene una longitud de 2,6 metros, es completamente eléctrica, se carga por inducción en bases repartidas por toda la ciudad y puede desplazarse en cualquier dirección.

De momento, se han dado a conocer tres Pods, uno de JCDcaux destinado exclusivamente al transporte urbano, otro de Sofitel que funciona como un servicio de limusina y un tercero de la cadena de gimnasios Pullman que permite practicar deporte durante el trayecto. Citroën ha concebido el The Citroën Skate con un enfoque de código abierto, por lo que

cualquiera podrá crear Pods, dando como resultado infinitas posibilidades de aplicación.



▲ Goodyear se ha encargado de diseñar las ruedas omnidireccionales. En el interior de cada una de las cuatro se esconde un pequeño motor eléctrico que se encarga de moverlas en todos los sentidos.

FOTOS ESPÍA



Opel Astra Sports Tourer Turno para la carrocería familiar

Tras el debut de la sexta generación del Opel Astra, la compañía alemana se prepara para presentar oficialmente la variante más espaciosa de este com-

pacto. De la misma manera que el modelo anterior, se apellidará Sports Tourer y será notablemente más largo que el cinco puertas gracias al diseño específico

de su trasera, que todavía se esconde con vinilo de camuflaje. Rozará los 4,70 metros de largo para ofrecer un maletero con unos 550 litros de capacidad.

Hyundai Ioniq 5 N El primer N eléctrico ya rueda en Nürburgring

Hyundai está acumulando kilómetros en el Infierno Verde para poner a punto la próxima incorporación a la gama deportiva N: el Hyundai Ioniq 5 N. Llegará a lo largo de 2022 con dos motores eléctricos capaces de desarrollar 585 CV, tracción total, alrededor de 350 kilómetros de autonomía y una puesta a punto más radical, además de un diseño más picante.



FOTOS ESPÍA



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





BUGATTI CHIRON SUPER SPORT 300+

Las primeras unidades, de un total de 300 que se fabricarán de este modelo, ya han comenzado a ser entregadas. Se trata del superdeportivo de producción más rápido de la historia, ya que sus 1.600 caballos le permiten alcanzar los 490,4 km/h. El precio: 3,5 millones de euros. Y ya están todos vendidos.

FORD EXPEDITION

El 'buque insignia' de la gama SUV de Ford se comercializa en el mercado norteamericano con motores de hasta 440 caballos, una excelente capacidad off road y un equipamiento muy avanzado, como el sistema multimedia SYNC4 con pantalla de 15,5 pulgadas, la más grande de su clase.



SUV HÍBRIDO

NUEVA GAMA SUV-SUZUKI

Circula sin restricciones gracias a la certificación ECO

VITARA Desde **160 €/mes***

Entrada 7.286,57€ - 1ª cuota 148,53€ - 34 cuotas 160€/mes - Cuota final 12.664,09€ - 36 MESES Tipo Deudor 6,99% T.A.E. 8,57%

Rolls Royce Spectre

Arranca la era **eléctrica** de la **marca más lujosa**

Las promesas se cumplen, al menos en Rolls Royce. La prestigiosa firma británica se comprometió a tener un vehículo completamente eléctrico esta década, y hace unos días hizo oficial el lanzamiento. Se denominará Spectre y habrá que esperar hasta el último trimestre de 2023 para que haga su debut oficial. Y en 2030 Rolls Royce sólo fabricará ya modelos eléctricos.

De momento tenemos que contentarnos con el anuncio y las primeras imágenes del vehículo 'vestido' con un tupido camuflaje. Ahora toca someterse a un duro programa de pruebas que incluirá más de 2,5 millones de kilómetros, en una simulación que cubre más de 400 años de uso.

El Spectre nace desde una plataforma desarrollada por la propia marca, una evolución de la presentada en 2017 y que da vida a modelos como el Phantom, aunque está preparada obviamente para la electrificación completa.

Por las imágenes se intuye un formato coupé similar al del Wraith, modelo que afronta su recta final de vida y al que posiblemente sustituya el Spectre.

Todavía es pronto para saber datos definitivos de este modelo, pero uno de los propósitos pasa porque la autonomía supere los 500 kilómetros. Seguiremos atentos...



Arranca el proyecto del primer vehículo eléctrico de Rolls Royce. Se llama Spectre y será una realidad en el último trimestre de 2023.



5 AÑOS DE GARANTÍA

100th ANNIVERSARY

SIN IMPUESTO DE MATRICULACIÓN

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 5,4 a 6,2. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): de 121 a 141. *0% de impuesto de matriculación en la gama SUZUKI al completo.

Financiación de VITARA 1,4T GLE MILD HYBRID. Precio al contado 25.120€. Precio financiando 22.614€. Entrada 7.286,57€. Plazo 36 meses, 1 cuota de 148,53€, 34 cuotas de 160€, y 1 cuota de 12.664,09€. Tipo Deudor Fijo 6,99%, T.A.E. 8,57% (La T.A.E. así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3% 459,82€ al contado. Intereses 2.925,19€. Importe Total del Crédito 15.327,43€. Coste Total del Crédito 3.385,01€, Importe Total Adeudado 18.712,44€, Precio Total a Plazos 25.999,01€. Siendo el día de contratación 09/09/2021 y primer pago el 02/10/2021. Oferta válida hasta el 31/10/2021. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.





Estilo dinámico para la versión SW, que llegará a los concesionarios un poco más tarde, en el mes de enero, con un precio 900 euros superior al cinco puertas.



Doble pantalla digital, con teclas directas 'en piano', con excelente tacto y acabados. Cuenta con numerosos huecos portaobjetos, repartidos en su interior, con hasta 34 litros de capacidad conjunta.

La nueva camada del león

Los nuevos cachorros del león ya están a la venta desde 21.500 euros con los descuentos y llegarán en noviembre. El nuevo 308 se hace más tecnológico y eficiente, contando con versiones gasolina, diésel y con dos opciones híbridas enchufables.



Fede Asensio | fasensio@motor16.com

La nueva generación del 308, en su variante hatchback, está previsto que llegue a los concesionarios a partir de este mes de noviembre con un precio desde 23.900 euros. Si bien, la versión SW, la variante break, lo hará en enero. Mientras tanto hemos podido conducir ambas en tierras francesas para obtener las primeras impresiones al volante.

Su antecesor, la segunda generación con la denominación 308, supuso el primero de los compactos de Peugeot en hacer frente sin rubor al Golf, referente del segmento y en el que la marca del león tenía puesto el punto de mira desde su nacimiento. Un modelo muy equilibrado, con un excelente comporta-

miento dinámico. El nuevo 308 llega para resaltar sus virtudes, con un punto más refinado, implementando la tecnología más avanzada en asistentes a la conducción y conectividad.

No encontraremos un cambio radical en esta nueva generación, desarrollada sobre una plataforma evolucionada de la anterior EMP2. Los nuevos cachorros del león adoptan el ADN en diseño más actual de la marca, con las luces diurnas en forma de colmillos que bajan hasta el paragolpes o los LED traseros que imitan las tres garras como firma lumínica, y formas más musculosas que le imprimen un mayor carácter. Ha crecido ligeramente en longitud (11 cm el 5 puertas y 6 el SW, para medir 4,36 y 4,64 metros), manteniendo la misma anchura (1,85).

Sí es 2 centímetros más bajo (1,44).

El interior mejora sutilmente sobre una batalla que ha pasado de 2,62 a 2,67 metros, para ofrecer un mayor espacio longitudinal, especialmente en las plazas traseras, donde sus pasajeros se encuentran ahora algo más desahogados con un hueco para las rodillas confortable. Y con una amplia cota de altura, por encima de 95 centímetros. La variante hatchback ofrece una destacable capacidad de maletero, de lo mejor de su segmento, con 412 litros. Si bien en las versiones híbridas enchufables se sacrifica parte de ese volumen para dejar sitio a las baterías, quedando en 361 litros. Pero si quieres capacidad y versatilidad, la variante SW, será la opción indicada. Dispone de



▲ El 308 es el primer Peugeot nacido bajo la nueva identidad de la marca, que estrena el inédito logo en la parrilla delantera.

608 litros, que con los asientos abatidos (40/20/40 los traseros) puede llegar a los 1.634 litros. Y en el caso de las versiones PHEV, de 548 hasta 1.547 litros. El suelo del piso se puede colocar en dos alturas y el portón de acceso puede disponer de apertura

PRECIO	DESDE 23.900 €
EMISIONES DESDE CO ₂	25 GR/KM
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> Calidad de rodadura. Comportamiento. Gama de motores. Calidad interior. 	<ul style="list-style-type: none"> Volante achatado arriba y abajo. Instrumentación poco visible. Plásticos puertas traseras.



GARANTÍA BATERÍA PEUGEOT OFRECE 8 AÑOS O 160 000 KM PAR A EL 70% DE LA CAPACIDAD DE LA BATERÍA DE LAS VERSIONES PHEV

'OK PEUGEOT' ACCESO RÁPIDO A LAS FUNCIONES DE INFOENTRETENIMIENTO Y AL CONTROL DE LAS NUMEROSAS APP DISPONIBLES

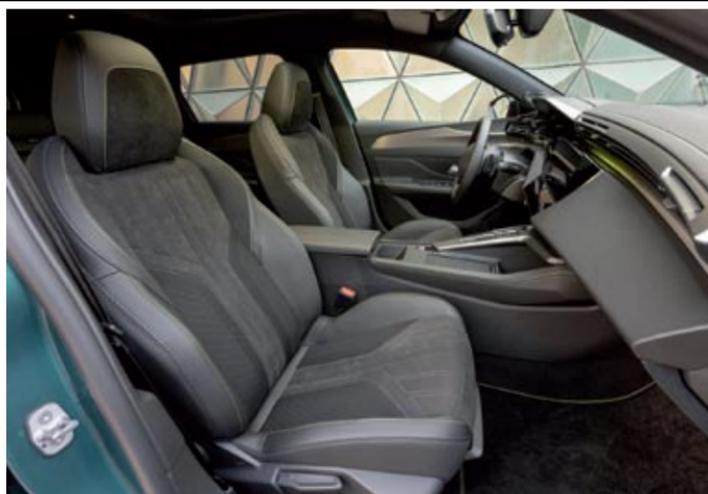


automática, con función de accionamiento con el pie.

Reseñable me ha parecido el diseño y la calidad de materiales dentro de una atmósfera tech y refinada, alrededor del i-cockpit, seña de identidad de la marca que en el 308 ofrece su última evolución. Mantiene su particular ergonomía que requiere un compromiso de equilibrio con la banqueta y el achatado volante para poder ver la instrumentación completa. Una pantalla digital de 10 pulgadas con visualización en 3D para determinados acaba-

dos; atractiva, con las imágenes muy definidas y con una completa información y de rápida lectura. La digitalización de la información la completa una pantalla central, también de 10 pulgadas (25,4 centímetros), integrada en el salpicadero. Sus gráficos son excelentes, pero como es habitual, para un uso automatizado requiere habituarse a su amplio menú. Por debajo de la pantalla aglutina diversos mandos para desplegar las funciones más habituales, como el climatizador.

La oferta de motores es va-



▲▲ La conectividad del 308 es la más novedosa de la marca, con el nuevo sistema Peugeot i-Connect. Su función inalámbrica Mirroring permite interactuar con dos teléfonos al mismo tiempo vía Bluetooth.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 110	PURETECH 130	BLUEHDI
Disposición	Delantero trans.	Delantero trans.	Delantero trans.
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.499
Potencia máxima/rpm	110/5.500	130/5.500	130/3.750
Par máximo/rpm	20,9/1.750	23,5/1.750	30,6/1.750
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 6 vel.	Man. 6 vel./aut. 8 vel.	Man. 6 vel./aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/55 R16	225/45 R17	205/55 R16
Peso (kg)	1.300	1.310	1.343
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.636/1.852/1.444	4.636/1.852/1.444	4.636/1.852/1.444
Volumen maletero (l)	608/1.634	608/1.634	608/1.634
Capacidad depósito (l)	52	52	52
De 0 a 100 km/h (s)	10,5	9,6	10,6
Velocidad máx. (km/h)	198	210	207
Consumo mixto (l/100 km)	5,5	5,5	4,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	124	125	114
Precios desde... (euros)	23.900	25.200	26.700

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	HYBRID 180	HYBRID 225
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	150/6.000	180/6.000
Par máximo/rpm	25,5/1.750	25,5/1.750
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	110 CV	110 CV
Par	32,7 mkg	32,7 mkg
Pot. máx. total	180 CV	225 CV
Par máx. total	36,7 mkg	36,7 mkg
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Automática 8 vel.	Automática 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.659	1.687
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.636/1.852/1.444	4.636/1.852/1.444
Maletero (l)	548 / 1.574	548 / 1.574
Capacidad del depósito (l)	40	40
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	12,4 kWh	12,4 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,6	7,4
Velocidad máx. (km/h)	225	N.D.
Vel. máx. en eléctrico (km/h)	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,1	1,1
Emissiones CO ₂	25 g/km	26 g/km
Alcance en eléctrico (km)	60	59
Tiempo de recarga (C.C; 3,7 kW)	3,5h	3,5h
Precios desde... (euros)	36.900	41.600

riada, con dos PureTech gasolina de 110 y 130 caballos sobre el mismo bloque 3 cilindros de 1,2 litros de cilindrada. Y un diésel BlueHDI de 130 caballos, todos con cambio manual MT6 o automático. Y con dos versiones

híbridas enchufables de 180 y 225 caballos, que homologan una autonomía en funcionamiento eléctrico de 60 y 59 kilómetros respectivamente. En 2023 contará con una versión 100% eléctrica.

En este primer contacto



◀ A 7,4 kW, el tiempo de carga previsto es de 1,4 horas. Para una carga completa con el cable de serie a 3,7 kW invertirá 7 horas.

hemos conducido las dos variantes más potentes plug-in y gasolina, además del BlueHDI. El PureTech de 130 CV asociado al cambio automático sigue destacando por su suavidad y su capacidad para subir de vueltas una vez su-

perado el umbral de las 2.000 rpm, con una aceleración notable. El BlueHDI sigue siendo un motor especialmente agradable de funcionamiento, con una buena respuesta desde bajo régimen y un consumo muy ajustado.

Los dos híbridos enchufables disponen de la misma batería de iones de litio, con una capacidad de 12,4 kWh. Condujimos la más potente y en la mayoría del recorrido nos movimos en eléctrico, hasta los 135 km/h, cuando entra en funcionamiento la combustión. Pero también comprobamos el alto rendimiento de los dos bloques juntos, seleccionando el modo Sport y utilizando las pequeñas levas en el volante. Y encontramos mucha fuerza, con una capacidad de aceleración sobresaliente y con un tacto progresivo y lineal. El cargador de serie permite una carga de 3,7 kW en 7 horas, invirtiendo 3,25 horas a 3,2

kW. Con un cargador de 7,4 kW, el tiempo de carga previsto es de 1,4 horas.

Su calidad de rodadura con cualquiera de las variantes de motor sigue siendo ejemplar, con un compromiso sobresaliente entre estabilidad y confort, con un apoyo firme, sin apenas balanceo de la carrocería. El sobrepeso de esta versión híbrida se hace notar en los apoyos y cambios de carga, pero sigue siendo muy ágil.

La gama se articula sobre cuatro acabados; Active, Allure, GT y GT Pack, con un precio desde 23.900 euros, 21.500 euros con los descuentos actuales. Y un sobrepeso de 900 euros para la variante de carrocería familiar.



◀◀ Muy amplio. El maletero de la carrocería SW ofrece 608 litros de capacidad (548 en las dos versiones PHEV). El suelo se puede colocar en dos alturas, y cuenta con portón automático opcional.



Lexus escribe otro capítulo en su historia con el nuevo NX, el modelo con el que entra en la tecnología híbrida enchufable. Moderno, dinámico, lujoso y eficiente, el nuevo NX está listo para la batalla abierta entre los SUV plug in.



Listo para la batalla

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Solo un dato para calibrar la importancia que para Lexus tiene el NX: el 40% de las ventas de la marca japonesa en España han sido protagonizadas por este SUV medio que llegó en 2014 y que ahora es el encargado de abrir una nueva era en la marca. Porque el NX estrena la tecnología híbrida enchufable por primera vez. Una evolución de esta tecnología híbrida autorrecargable que es seña de identidad de Lexus. Los más de 170.000 clientes que el NX tiene en Europa -18.000 en España- fueron el primer paso; ahora, el

siguiente debe darse no solo con la hibridación clásica; sino con la tecnología enchufable.

Son dos las alternativas que pondrá en liza Lexus. Por un lado el 350h, con 242 caballos y versiones de tracción delantera o total y la gran novedad, este 450h+, un híbrido enchufable que combina un motor 2.5 de cuatro cilindros y otro eléctrico en el eje trasero con una batería de 18,1 kWh para una potencia total de 306 CV. Su eficiencia le permite una autonomía eléctrica de 63 kilómetros, con un consumo medio que se queda en unos estupendos 0,9 l/100 km.

Es la experiencia de Lexus la que logra esta cifra, pues cuando el coche no está funcionando en eléctrico lo hace como si fuera un híbrido autorrecargable, con lo que mejora el consumo hasta un 20% respecto a otros híbridos enchufables. Los datos en nuestra toma de contacto, un recorrido por el interior de Mallorca con todo tipo de carreteras, confirman esa impresión con un gasto en eléctrico de 20,3 kWh, 3,8 l/100 km en gasolina y un porcentaje de uso del 74% en eléctrico... Y aún lo dejamos con 13 kilómetros de autonomía eléctrica restante.

Y eso sin olvidar un rendimiento sobresaliente, pues su aceleración de 0 a 100 km/h de 6,3 segundos es una cifra que habla de un carácter muy dinámico. Y puede circular en eléctrico a una velocidad máxima de 135 km/h. El dinamismo es otra de las señas de identidad del nuevo Lexus NX. Se ha trabajado mucho en las sensaciones al volante, para conseguir una experiencia única de conducción. Por ello, el nuevo NX ha sido sometido a un programa de pruebas en el circuito de Shimoyama con pilotos de carreras. Entre las mejoras desarrolladas en este aspecto se ha actualiza-



◀ Es dos centímetros más largo que el actual y su batalla crece tres para un amplio interior. El maletero, con 545 litros es notable. Y para cargar la versión plug in hacen falta 2,5 horas en una toma de 6,6 kWh.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	350H	450H+
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	2.487	2.487
Potencia máxima/rpm	185/6.000	190/6.000
Par máximo/rpm	23,1/3.200-3.700	24,3/4.300-4.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	134 kW (+40 AWD)	134 + 40 kW
Par	270 Nm (+121 AWD)	270 + 121 Nm
Pot. máx. total	244 CV	309 CV
Par máx. total	N.D.	N.D.
Tracción	Delant./AWD	AWD
Caja de cambios	Aut. CVT	Aut. CVT
Frenos del./tra.	Discos vent./Disc vent.	Discos vent./Disc vent.
Peso (kg)	1.730 (1.790 AWD)	1.990
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.660/1.865/1.660	4.660/1.865/1.660
Maletero (l)	545/1.436	545/1.436
Capacidad del depósito (l)		55
Tipo de batería	Ion litio	Ion litio
Capacidad de la batería	N.D.	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	8,7 (7,7 AWD)	6,3
Velocidad máx. (km/h)	200	200
Vel. máx. en eléctrico	N.D.	N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	5,6 (5,9 AWD)	0,9
Emissiones CO2	127 g/km (133 AWD)	20
Alcance en eléctrico (km)	-	76
Tiempo de recarga	-	2,5 h a 6,6 kWh
Precios desde... (euros)	48.500	65.200

PRECIO **48.500 €**

EMISIONES DE CO₂: **20 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Calidad de acabado. Rendimiento y eficiencia. Habitabilidad interior. Tecnología.</p>	<p>-</p> <p>Cambio CVT. Precio elevado. Manejo Touch control necesita adaptación.</p>

do el sistema de tracción total E-Four para que el motor eléctrico trasero siempre esté en funcionamiento ofreciendo más par y una mayor sensación de control al conductor. Pero no solo son prestaciones y dinamismo lo que ven-

de el nuevo NX; también un nuevo estilo de diseño con inéditos códigos estilísticos. La parrilla frontal está más integrada, el capó más tendido y las luces mantienen sus rasgos distintivos pero con un estilo menos 'agresivo'.

La vista lateral tiene un diseño que nos lleva hasta el pilar C, cuyas formas generan la impresión de que estamos ante un SUV coupé. Y en la trasera los nuevos conjuntos de luces en forma de L que extienden la iluminación a

lo ancho del coche crean un diseño con mucha personalidad propia. En el interior incorpora el concepto Tazuna siguiendo el principio de «las manos al volante y los ojos en la carretera». Así, ofrece interrup-



◀ Desde los dos pequeños touchpad se configura el cuadro de instrumentos.

TOUCH CONTROL Sin apartar la vista de la vía

El nuevo Lexus NX cuenta con sistemas de control para poder interactuar con el coche sin apartar la vista de la carretera. Frente al clásico touchpad que otros Lexus incorporaban en la consola central, el NX ofrece interruptores touch sensor en el volante. Con ellos se pueden personalizar las funciones preferidas del conductor para que se muestren en el cuadro de instrumentos digital. Así se pueden seleccionar los controles del aire acondicionado o las imágenes de la cámara de aparcamiento con visión 360º o el monitor de gestión de la energía... Al utilizar estos interruptores, en el Head up Display se van mostrando las distintas funciones para ir configurando el cuadro de instrumentos sin tener que bajar la mirada hacia el volante. Además, para garantizar el mejor manejo, no solo son táctiles, sino que ofrece un 'clic' al accionarlos, similar a los controles clásicos.



INTERIOR LA PANTALLA CENTRAL PUEDE SER DE HASTA 14"



▲ Excelente habitabilidad, así como los acabados y materiales. El interior del nuevo Lexus NX es muy acogedor.

tores táctiles touch-sensor en el volante o un salpicadero con diseño de cabina gracias al espacio curvado hacia el conductor, la pantalla táctil multimedia –de 9,8 pulgadas de serie o de 14 en opción–, el cuadro de instrumentos, el

head-up display... Además, combina botones clásicos con mandos táctiles. Y en el apartado tecnológico, la conectividad es de vanguardia, con la nueva plataforma multimedia –Lexus Link– para una conexión rápida e intuitiva que

agrupa todas las funciones y cuyo funcionamiento es similar a una tablet, además de poder manejarse por voz gracias al comando 'Hey, Lexus'.

El NX llega a principios de 2022, aunque ya está disponible con una gama que cuenta

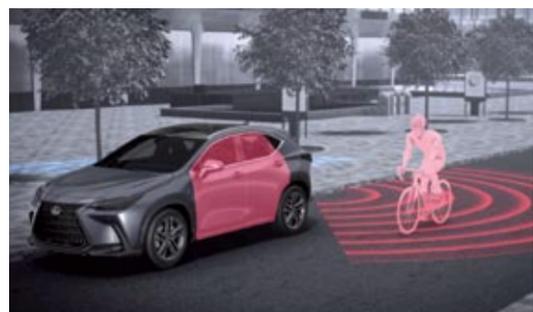
con cuatro acabados en el 350h y tres en el plug in; todos ellos con una calidad y dotación de lujo. Con unos precios que oscilan entre 48.500 y 75.500 euros, y con 10 años de garantía si el mantenimiento se hace en la red de la marca.

MÁXIMA SEGURIDAD DE SERIE

Distinción, lujo, eficiencia, estilo... Y seguridad. Porque el NX contará de serie con la tercera generación del Lexus Safety System+, con lo más avanzado en seguridad activa, asistencia al conductor y también en detección de riesgos de accidentes. Entre las mejoras introducidas está el sistema de precolisión que puede detectar motocicletas y otros objetos en la trayectoria del mismo, como árboles, muros... También identifica riesgo de colisión con el tráfico

que se aproxima o con los peatones que cruzan. Y suma un asistente de dirección de emergencia. Además, es el primer Lexus en equipar el sistema de cierre electrónico denominado E-Latch que sustituye al tirador interno de la puerta por un interruptor de botón que se encuentra junto al reposabrazos, en el panel de la puerta. En el exterior, se encuentra un botón de liberación iluminado en la parte interior del tirador para abrir la puerta con un mo-

vimiento suave, casi silencioso. Y este nuevo sistema E-Latch incorpora la función de Asistente de Salida Segura (SEA) para evitar que las puertas se abran cuando se acercan vehículos desde la parte trasera, bloqueándola y activando una alarma si detecta este riesgo. Además de la dotación de serie, el paquete de seguridad ampliado, Extended Safety Package incluye asistente de cambio de carril automático y alerta de tráfico cruzado frontal.



▲ El E-Latch, sustituye a los clásicos tiradores de puertas. Basta con pulsar el botón hacia dentro para abrir la puerta con total suavidad y silencio. Y si el vehículo detecta que se aproxima otro coche o vehículo bloqueará la puerta.



▲ Detrás destaca el excelente espacio de piernas y la altura disponible, las butacas delanteras son regulables y disponen de reposapiés.

A la vanguardia

100% eléctrico, IONIQ 5 se convierte en la referencia entre sus iguales gracias a su gran autonomía y a su interior, amplio y muy cuidado.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Sobre el asfalto IONIQ 5 llama tanto la atención como un prototipo recién salido de un salón del automóvil. Con una carrocería de formas vigorosas, abultadas y muy sofisticadas, el IONIQ 5 representa la interpretación de Hyundai del automóvil electrificado, este SUV de 4,63 metros demuestra que el coche eléctrico puede ir mucho más allá de lo que habíamos imaginado, con una autonomía homologada de hasta 686 kilómetros en ciudad y una capacidad de recarga de 800V que nos permite recargarlo en sólo 18 minutos hasta el 80% de su capacidad en un poste Ionity o similar.

Pero este alarde tecnológico no significa dejar de lado un interior tan amplio y cuidado como lujoso,

gracias a una distancia entre ejes de 3 metros que nos permite disponer de un impresionante espacio interior en el que contamos con cinco asientos regulables eléctricamente y con reposapiés en el caso de los delanteros.

Todo ello con una capacidad de carga de 588 litros dividida en dos maleteros; uno delante y otro posterior.

Su interior es además muy tecnológico pues dispone de dos pantallas de 12,3 pulgadas para el conductor



▲ La calidad y tecnología interior está por encima de su competencia directa.

(más Head Up Display en color) y con soluciones tan ingeniosas como un sistema de carga bidireccional que mediante un enchufe bajo los asientos traseros nos permite usar un portátil o cualquier otro instrumento electrónico, a lo que se suma un techo solar fotovoltaico para contribuir a recargar la batería en movimiento.

Está a la venta con potencias entre 170 y 306 caballos, y dispone de dos baterías para elegir (58 ó 73 kWh), que le permiten homologar una autonomía de hasta 686 kilómetros, a lo que hay que sumar la opción de la tracción integral, que lo dota de un segundo motor eléctrico en el eje posterior. Su precio, a partir de 33.810 euros, o bien mediante un sistema de renting por 310 euros al mes.



▲ Tarda sólo 18 minutos en recargar la batería al 80% de su capacidad. Su aceleración 0-100 km/h es de 5,2 segundos.



En su camino hacia la total electrificación, Volvo actualiza su SUV premium XC60 que gana en potencia y en autonomía 100% eléctrica, con una nueva batería de mayor capacidad que nos permite rodar más de 70 kilómetros sin necesidad de recurrir al motor térmico.



Más ECO nórdico

Iván Mingo | imingo@motor16.com

Volvo se mantiene en cabeza mundial en materia de electrificación con la actualización constante de su gama de modelos. En este caso le ha llegado el turno a la segunda generación del XC60, un modelo que en su primera entrega fue el SUV premium más vendido de Europa, aportando al fabricante sueco unas ventas de 1,68 millones de

unidades entre 2009 y 2018, año en que vio la luz la generación que ahora es objeto de restyling.

Es cierto que en materia estética la evolución es discreta. Delante estrena paragolpes con nuevos faldones y una parrilla con marco cromado, en el lateral llaman la atención las llantas rediseñadas, mientras que en la zaga destaca la ausencia de escapes, que han sido esca-

moteados tras el rediseñado faldón. Ojalá cree tendencia y comiencen a desaparecer esos absurdos escapes simulados que inundan el mercado.

En el interior ahora el XC60 es más 'ecofriendly' aún al ofrecer una versión 100% libre de cuero, sustituidas por tapicerías textiles tipo City Weave. Se mantiene el diseño y la ergonomía general sin cambios apreciables, y seguimos contando con la excelente tablet central de 9 pulgadas, que alberga una de las novedades más importantes, pues ahora el XC60 pasa a funcionar con sistema operativo Android/Google, siendo el segundo modelo de la firma tras el XC40 que introduce esta novedad. Esto nos da acceso al banco de apps

de Android donde podemos descargar programas tan interesantes como el Google Maps para la navegación o cualquiera de los que usemos habitualmente para mensajería o para escuchar música, manejándolos a través del asistente de voz de Google. Una novedad que poco a poco ya están introduciendo en su gama de modelos otros fabricantes premium.

La gama de motores sufre una profunda puesta al día, especialmente los plug in hybrid (PHEV) T6 y T8 que ven incrementada su autonomía en modo 100% eléctrico de forma importante, para ponerse a la altura de lo que ya están ofreciendo en sus coches marcas como Mercedes. En ambos la nueva batería pasa de 11,6 kWh a 18,8, lo que le permite homologar

una autonomía WLTP de 79 y 72 kilómetros respectivamente, más que suficientes para cubrir los 50 kilómetros diarios que realizan de media los usuarios de Volvo según estudios internos de la marca. De la misma forma se aumenta la potencia del motor ubicado en el eje



En el interior la mayor novedad está en la posibilidad de prescindir por completo del cuero en las tapicerías y en la adopción de Android como sistema operativo de la multimedia, con su infinita biblioteca de Apps.

trasero del modelo, que ahora pasa a entregar 145 caballos, lo que le permite elevar la potencia final del T6 hasta los 350 caballos y hasta los

455 en los T8 Polestar, que se convierte en el Volvo más potente que jamás se ha fabricado. En paralelo se mejora la frenada regenerativa, introduciendo la función one pedal que evita que tenga-

mos que hacer uso del pedal de freno.

La gama de motores se completa con dos opciones mild hybrid, gasolina o Diesel, ambas denominadas B4, y con 197 caballos de potencia que cuentan con la ayuda de un pequeño motor eléctrico de 15 caballos, disponiendo de tracción integral de manera opcional. En este caso cuentan con etiqueta Eco de la DGT, frente a la 0 de los T6/T8.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	B4 GASOLINA	B4 DIESEL	T6 RECHARGE	T8 RECHARGE
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969	1.969	1.969
Potencia máxima/rpm	197/4.800	197/1.720	253/5.500	317/5.800
Par máximo/rpm	30,6/1.500	42,8/1.750	35,7/1.700	43,8/1.700
MOTOR ELÉCTRICO				
Potencia	10 kW	10 kW	107 kW	107 kW
Par	40 Nm	40 Nm	N.D.	N.D.
Pot. máx. total	197 CV	197 CV	350 CV	455 CV
Par máx. total	30,06 mkg	42,8 mkg	N.D.	N.D.
Tracción	Delantera	Delantera	Integral	Integral
Caja de cambios	Automát. 8 vel.	Automát. 8 vel.	Automát. 8 vel.	Automát. 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos v./Discos	Discos v./Discos	Discos v./Discos	Discos v./Discos
Peso (kg)	1.798	1.912	2.160	2.155
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.688/1.902/1.658	4.688/1.902/1.658	4.688/1.902/1.658	4.688/1.902/1.658
Maletero (l)	483 / 1.410	483 / 1.410	468 / 1.395	468 / 1.395
Capacidad del depósito (l)	71	71	71	71
Tipo de batería	Ion-Litio	Ion-Litio	Ion-Litio	Ion-Litio
Capacidad de la batería	N.D.	N.D.	18,8 kWh	18,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,1	8,3	N.D.	N.D.
Velocidad máx. (km/h)	180	180	180	180
Vel. máx. en eléctrico	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	7,5	6	1,1	1,2
Emissiones CO2	170 g/km	158 g/km	24 g/km	27 g/km
Alcance en eléctrico (km)	0	0	79	72
Tiempo de recarga	Autorrecarga	Autorrecarga	N.D.	N.D.
Precios desde... (euros)	49.000	50.300	61.800	78.700

PRECIO **49.000 €**

EMISIONES DE CO₂: **24 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Pocos modelos híbridos homologan una autonomía eléctrica tan elevada.	- La evolución estética debería dejarse notar con mayor claridad en la carrocería.



La portezuela de carga se ubica sobre la aleta izquierda del XC60.





Mejor y con 'chispa'

El Ducato actualiza su imagen, se refuerza a nivel tecnológico, mejora la eficiencia de los motores diésel y estrena una variante eléctrica.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Fiat Profesional celebra el 40 aniversario del Ducato con el lanzamiento de su octava generación. Y lo hace con mejoras de peso en todos los frentes y con el estreno de una versión exclusivamente eléctrica que presume de hasta 360 kilómetros de autonomía en ciudad.

El nuevo Ducato también presume de ser el primer vehículo de la marca con un nivel 2 de conducción autónoma gracias a una avanzada batería de asistentes tecnológicos. Conserva su amplia gama de versiones y carrozados, con variantes furgón, furgón acristalado, chasis cabina y combi (destinada al transporte de personas), así como tres longitudes y alturas diferentes, entre 4,9 y 6,3 metros de largo.

Asimismo, incorpora una nueva familia de motores turbodiésel Multijet 3, con 120, 140, 160 y 180 caballos, asociados a un cambio manual de seis relaciones o automático con convertidor de par de nuevas velocidades. Este último no está disponible con el propulsor de acceso de 120 CV.

Estéticamente se somete a ligeros cambios en el exterior,

mientras que el interior sí que es nuevo de arriba a abajo. Destaca un cuadro de mandos digital, el freno de estacionamiento eléctrico, un cargador inalámbrico para el móvil, arranque sin llave y mejoras en el confort y su completa oferta multimedia.

El nivel 2 de conducción autónoma se sostiene sobre una avalancha de asistentes,



▲ El interior es totalmente nuevo, con estrenos como el cuadro de mandos digital, el arranque sin llave o el cargador inalámbrico del móvil...

◀ La variante eléctrica e-Ducato rinde 122 caballos y presume de hasta 360 kilómetros de autonomía en ciudad.

▶ Contempla tres longitudes y alturas diferentes, y hasta 17 metros cúbicos de volumen de carga.



DESDE **28.825 €**

EMISIONES OFICIALES: N.D.

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+

- Capacidad de carga y variedad de gama.
- Mejoras en confort, seguridad y multimedia.
- Variante eléctrica.

DEBE MEJORAR

-

- Volante regulable sólo en profundidad.
- Versión eléctrica basada en la generación anterior.

como el control de crucero adaptativo y el centrado de carril con función de atascos. Además contempla el de fatiga del conductor, el de velocidad inteligente, la frenada de emergencia con detección de peatones, cámara 360°, asistente de aparcamiento automatizado y de viento lateral, control de estabilidad para el remolque, retrovisor interior digital... Además, ofrece hasta 17 metros cúbicos de volumen o 2.200 kilos de peso.

La segunda novedad recae sobre la versión eléctrica e-Ducato. Nace desde la plataforma de la séptima generación, rinde 90 kW (122 CV) y presenta dos capacidades de batería, una de 47 kWh y 170 kilómetros de autonomía, y otra de 79 kWh con 280 kilómetros de radio de acción. Admite cargas entre 7 y 50 kW (en 50 minutos completaría la carga al 80%), tiene limitada la velocidad a 100 km/h y está disponible desde 58.310 euros sin impuestos.



Un taxi electrificado

Geely, firma china propietaria de Volvo entre otros, lanza un London Taxi y un industrial medio electrificados y con tecnología de la marca sueca.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

El caos de restricciones en que se han convertido las principales ciudades europeas obliga a los fabricantes a lanzar objetos de movilidad capaces de lidiar con la gimkana de limitaciones a la circulación.

LEVC, herederos naturales de la mítica London Taxi nacida en 1908 y que pasó a manos de Geely en 2018, comercializa una variante electrificada de su London Taxi (TX) así como un industrial mediano (furgoneta) de 5,23 metros de largo y una capacidad de carga de 5,5 metros cúbicos.

Desarrollados sobre la plataforma modificada del XC90, ambos incorporan numerosos componentes Volvo, como la pantalla central de 9 pulgadas, el cuadro de instrumentación digital, los asientos eléctricos,

la palanca del cambio o el volante. De hecho, el interior está bastante cuidado en materia de ergonomía y materiales, agradables, cómodos y resistentes.

Disponen de etiqueta 0 gracias a su esquema motriz de autonomía extendida compuesto por un motor eléctrico de 150 caballos con una batería de 31 kWh que les permite homologar en torno a

los 100 kilómetros. Disponen también de un motor/generador tricilíndrico gasolina que recarga la batería, en ningún caso impulsa el coche, llevando la autonomía hasta los 500 kilómetros.

Al volante es todo suavidad, contundencia en el empuje y agilidad, gracias a un diámetro de giro de 10,1 metros. Podemos elegir entre 3 modos de conducción; 100% eléctrico,



▲ LEVC presentó recientemente este concept de vehículo camper eléctrico desarrollado a partir de la misma base del VN5.



◀▶ Tanto la pantalla de 9 pulgadas, como asientos, cambio e incluso el tipo de letra de los marcadores digitales es 100% Volvo.

PRECIO **52.450 €**

EMISIONES OFICIALES: DE 150 A 197 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+

- Agilidad urbana, etiqueta Cero, tecnología y componentes firmados por Volvo.

DEBE MEJORAR

-

- Estética un tanto peculiar.
- Precio de venta ligeramente elevado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.477
Potencia máxima/rpm	90/N.D.
Par máximo/rpm	16,3/N.D.
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	150 kW
Par	25,5 Nm
Pot. máx. total	90 CV
Par máx. total	25,5 mkg
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vel./Discos
Peso (kg)	2.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.230/2.083/1.990
Maletero (l)	5.500
Capacidad del depósito (l)	36
Tipo de batería	ión-Litio
Capacidad de la batería	31 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	13,2
Velocidad máx. (km/h)	128
Vel. máx. en eléctrico	128
Consumo mixto (l/100km)	0,9-11,9 kWh
Emissiones CO2	21 g/km
Alcance en eléctrico (km)	98
Tiempo de recarga	30 min a 50 kW
Precios desde... (euros)	52.450

ca, forzando la recarga de la batería o automático. Disponemos además de dos grados de retención para regenerar carga en las frenadas.

Enchufados a un punto de 50 kW repostamos la batería en sólo 30 minutos, homologando una velocidad máxima de 128 kilómetros/hora con un 0-100 de 13,2 segundos.

Cuesta entre 52.450 euros y 57.450 euros, a los que podemos descontar los casi 10.000 euros de descuento previstos por la administración. Sorprendiendo con un equipo en el que incluye la pantalla central, la frenada automática o el detector de salida de carril.

Apuesta inteligente



PRECIO	40.500 €	NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES DE CO ₂ : 0 G/KM	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
+	Economía de uso. Prestaciones. Comportamiento dinámico. Autonomía real. Amplitud interior. Maniobrabilidad. Tecnología.	-	Precio sin ayudas. Pantalla frontal pequeña. Dirección lenta. Punto de carga sin iluminar. Aclimatación a las pantallas.



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

El Enyaq iV me enamoró incluso camuflado. Tenía algo especial que las unidades de producción han heredado al milímetro. Agradable, rápido, eficiente, espacioso... Esta versión 60 tiene una autonomía más que razonable, incluso para afrontar viajes gracias a sus recargas a 100 kW. Y con descuentos no está mal.

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

Me vais a permitir que viaje en el tiempo para arrancar la prueba de este Enyaq iV. Y es que mi relación con el primer eléctrico de Skoda –olvida el Citigo iV porque ellos solo le ponían el emblema– se remonta al 12 de febrero de 2020, cuando

Skoda lo ha dado todo para vivir un estreno triunfal en el mundo de la movilidad eléctrica de la mano de este Enyaq iV, un crossover que derrocha tecnología e ingenio por los cuatro costados, y que ofrecen sin miedos como una alternativa real a un vehículo con motor de combustión. Incluso esta versión de acceso.

en Irlanda tuve la ocasión de conducir una de esas ‘mulas’ de prueba que habitualmente solo vemos en fotos. Era un vehículo experimental, pero que transmitía un algo que daba muy buena vibración al conducirlo, ese algo que te permitía asegurar sin miedo a equivocarte que estabas sentado en un futuro producto de categoría.

Y sólo el tiempo da la razón, hasta el punto de que Skoda lo ha ‘petado’ con su Enyaq iV, del que allá por el mes de junio, tenía vendida en España toda la producción de este año... Y parte del que viene. Olía a éxito, incluso con el camuflaje.

Precisamente en junio volví a conducir otro Enyaq iV, pero en su versión 80, que

es el ‘long range’ de nuestro protagonista, porque ante tus ojos tienes la variante de acceso, esa que siempre se pone como referencia a nivel económico.

No es un regalo, porque cuesta 40.500 euros. Pero lo cierto es que con las ayudas del Plan MOVES III y los descuentos de la marca, lo puedes tener en casa por

33.600 euros. Y eso ya es otra historia con el que este Enyaq iV en cuestión se pone a la par de un Superb 1.5 TSI 150 DSG7 Style o de un Kodiaq 2.0 TDI 150 DSG7 Ambition.

Y aunque es el más asequible de la gama, su dotación de serie es realmente completa, porque contempla desde los faros Full LED

hasta las llantas de 19 pulgadas, pasando por el climatizador de dos zonas, el acceso y el arranque ‘manos libres’ o una gran pantalla central de 13 pulgadas.

Y para hacernos la elección más sencilla, Skoda ofrece interesantes paquetes opcionales a precios mucho más ajustados que de elegirlos de forma individual.



▲ Su radio de giro es mejor que el de un utilitario. De serie admite recargas rápidas a 100 kW. Ideal en largos viajes.



CORRE COMO EL 80 TIENE 25 CABALLOS MENOS QUE UN iV 80, AL QUE IGUALA EN PRESTACIONES POR SU MENOR PESO MUCHO MÁS LÓGICO SKODA MANTIENE BOTONES FÍSICOS, PERO CASI TODO SE HACE CON ESTA PANTALLA DE 13 PULGADAS



▲ Hay cuatro modos de conducción en este Enyaq iV. La pantalla frontal es algo pequeña y ofrece la información justa. En opción hay un avanzado Head-Up con realidad aumentada.



▲ Con sus levas variamos la capacidad de retención en cuatro modos. El selector del cambio no tiene posición Parking, que se activa al apagar el vehículo. Los asientos son muy confortables y la amplitud interior es soberbia. Este acabado interior se llama Lodge y cuesta 635 euros.

Pero vamos al meollo del asunto. SUV, crossover... llámalo como quieras, pero lo cierto es que se trata de un vehículo con 4,65 metros de largo y 1,62 de alto, que son cinco y seis centímetros menos que un Kodiaq respectivamente. En vivo llama la atención, pero lo mejor es que esa carrocería se sustenta sobre la conocida plataforma MEB, una base modular que el Grupo Volkswagen ha desarrollado para sus eléctricos y que comparte con los ID.4 y Q4 e-tron que hemos probado en los números 1.801 y 1.806 de Motor16.

Si bien los directivos de Skoda parecen tener enchufe dentro del grupo, porque han tenido una mayor licencia a la hora de crear este Enyaq iV, que para comenzar es el único vehículo que usa esta plataforma que se fabrica fuera de Alemania. Y además, Skoda le imprime su toque personal en infinidad de detalles, como las ingeniosas soluciones 'Simply Clever' que nos hacen la vida diaria más sencilla. Pero eso es solo la punta de un iceberg que encierra este Enyaq iV, que muestra un mejor ergonomía interior que sus 'primos hermanos',

con detalles como una pantalla frontal mejor integrada –algo pequeña con 5,3 pulgadas–, más botones físicos para accesos rápidos, mandos del climatizador digitales, pero siempre visibles en su pantalla, o el mero hecho de tener cuatro botones para controlar sus cuatro ventanas eléctricas.

A eso hay que añadir un acabado que está muy cuidado y que transmite solidez a pesar de recurrir a materiales 'ecofriendly', que en otros muchos casos no suelen tener el tacto o los ajustes que se buscan en un vehículo de este empaque.

La MEB permite ofrecer un piso interior plano y diáfano, que Skoda aprovecha para obtener un habitáculo inmenso. Eso es más que espacioso y donde los cinco jugadores de la Liga ACB que prefieras, se podrán acomodar sin problema. Y para muestra te diré que con un conductor de 1,75 metros de estatura, detrás hay tres centímetros para las piernas, más que en un Audi A8.

Esas plazas traseras además tienen salidas de ventilación específicas, puertos USB... Y tras ellas hay un maletero con 585 litros, 42 más que un ID.4.



En esta versión de acceso su motor, ubicado en el eje trasero, eroga 132 kW (179 CV) y 310 Nm, que se trans-

miten con una asombrosa suavidad; no hay tirones, vibraciones, ruidos... Es como si te desplazases movido

por el viento, porque su aislamiento también se ha tenido muy en cuenta. Por lo general, hablar de eléctrico

◀ Acaricia las dos toneladas, pero el Enyaq iV se siente ligero. Sorprende su paso por curva y su confort de marcha, inusuales en un SUV con motor térmico. Hay suspensión deportiva y chasis activo como opción.

es hablar de vehículo urbano. Y en este campo el Enyaq iV se defiende de maravilla a pesar de sus dimensiones y gracias a un diámetro de giro de sólo 9,3 metros; menos de lo que ofrece un Fiat 500e. También a costa de una dirección algo lenta con 3,4 vueltas entre topes, que requiere 'manotear' más de lo debido en carreteras de curvas. Por contra, los Pack Conducción Deportiva suman un dirección dinámica con 2,6 vueltas entre topes, además de otros detalles en el chasis que mejoran su comportamiento dinámico.

Pero no es necesario recurrir a ellos, porque el Enyaq iV sorprende con su agilidad. Y eso que tiene más altura libre al suelo que muchos SUV: 186 milímetros.

La baja posición de sus baterías reduce su centro de gravedad, para ofrecer un paso por curva sorprendente y muy alejado de lo que podrías esperar de un SUV o Crossover equivalente, además de que se nota que el empuje proviene de las ruedas traseras.

Pesa 125 kilos menos que la versión 80, por lo que recu-

rra a unas pinzas de freno delanteras con un pistón en vez de dos. Aún así, sus distancias de frenado son notables –no te alarmes por sus tambores traseros–, tanto como sus prestaciones, porque este Enyaq iV 60 corre bastante. De hecho calca las recuperaciones de un Volkswagen ID.4 Pro Performance de 204 CV, que solo saca una décima de segundo a este Enyaq iV a la hora de acelerar de 0 a 100 km/h.

Al igual que un selector de modos de conducción, equipadas, que no sirven para cambiar de marcha, pero sí



◀▲ A pesar de su altura, tiene un Cx de 0,26. Estas llantas de 20 pulgadas son un extra sin coste, pero sacrifican autonomía. El maletero oscila entre 585 y 1.710 litros de capacidad. Hay doble fondo.

para variar la capacidad de retención cuando dejamos de acelerar. Ahora bien, en programa Sport selecciona el nivel 2 por defecto.

Las baterías tienen 58 kWh de capacidad útil, lo que se traduce en 413 kilómetros según WLTP. En ciudad ten por seguro que los consigues hacer, pero en carretera es donde como cualquier otro eléctrico pulveriza kWh reduciendo

la autonomía. Aun así, superar la barrera de los 300 kilómetros es factible rodando a velocidades legales, lo que elimina el estrés que muchos eléctricos transmiten a la hora de viajar. Si eres de estos últimos igual te conviene desembolsar 6.000 euros más por la versión 80, que homologa 534 kilómetros. Pero sino, y cogiendo el punto a este 60, te digo que vas sobrado.

EL DETALLE

COUPÉ Para estar a la moda

La familia Enyaq iV se incrementará en breve con la llegada de una carrocería de estilo 'coupé'. Esta versión

hereda las mecánicas ya conocidas hasta la fecha, pero tendrá más autonomía debido a una mejor aerodinámica, cifrada en 0,247. Este futuro Enyaq Coupé iV medirá 4,65 metros de largo y no perderá mucha amplitud, pues su maletero cubicará 570 litros de capacidad, sólo 15 menos que nuestro protagonista.



EN COMPARACIÓN CON...

	AUDI Q4 35 e-tron	HYUNDAI IONIQ 5 58 kWh Light	MERCEDES-BENZ EQA 250	VOLKSWAGEN ID.4 PURE PERFORMANCE
Precio	44.460 euros	43.620 euros	51.225 euros	39.190 euros
Potencia	125 kW (170 CV)	125 kW (170 CV)	140 kW (190 CV)	125 kW (170 CV)
Consumos	17,1 kWh/100 km	16,7 kWh/100 km	17,9 kWh/100 km	16,8 kWh/100 km
Autonomía	340 kilómetros	384 kilómetros	424 kilómetros	344 kilómetros
De 0 a 100 km/h	9,0 s	8,5 s	8,9 s	9,0 s

El Audi Q4 y el Volkswagen ID.4 nacen de la misma plataforma MEB utilizada también por este Enyaq iV, con el que comparten motor y batería, de ahí que firmen dimensiones, prestaciones y autonomías muy parejas en los tres casos. La elección solo dependerá de tus gustos personales o de tus posibilidades económicas, pues entre ellos hay diferencias de partida. Y no digamos si

igualamos equipamientos. Hyundai rompe moldes con su IONIQ 5, un vehículo muy bien acabado, espacioso –tiene dos maleteros que suman 588 litros–, con un completo equipamiento aun siendo su versión de acceso y rápido, porque alcanza una velocidad de 185 km/h. Presume de tecnología de 800V, pudiendo llegar a cargar a 180 kW sus baterías de 58 kWh de capacidad bruta.

Por su parte el EQA tiene un aspecto más SUV, es más corto –4,46 metros– y algo más pequeño por dentro –340 litros de maletero–. El único con el motor en el eje delantero, sus baterías tienen 66,5 kWh útiles, por lo que saca pecho en autonomía aun consumiendo más. También tiene buenas prestaciones, pero su equipamiento es algo justo y no va en consonancia con el precio de partida.

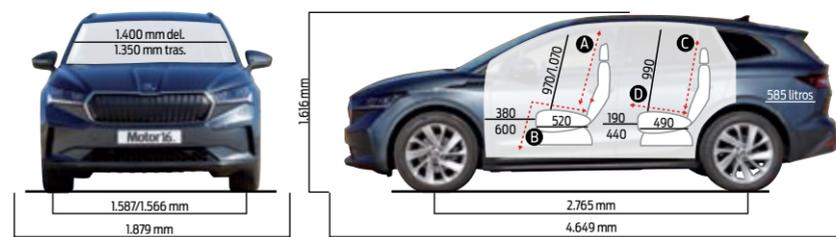
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	SÍNCRONO
Disposición y potencia	Trasero 132 kW (179 CV)
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 / 350 kg
Capacidad de la batería	62 kWh (58 útiles)
Máxima capacidad de carga de la batería	Hasta 100 kW en corriente continua y 11 kW en corriente alterna
Tiempo de recarga AC	6,75 horas a 11 kW
Tiempo de recarga DC	55 minutos a 50 kW
Garantía de la batería	8 años o 160.000 km
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,4
Diámetro de giro	9,3
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados/Tambores
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS	
Neumáticos (Prueba)	235/55 R19 (235/50 R20)
Marca	Bridgestone
PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	1.965
Relación peso/potencia (Kg/CV)	10,9
Capacidad del maletero (l)	585 - 1.710
Capacidad de remolque	Hasta 1.200 kilos
Número de plazas	5



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante (máx-min)	(B) Espacio piernas (máx-min)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-min)
1.070/970 mm	1.120/900 mm	990 mm	930/680 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Cuadro digital de 5,3 pulgadas	▲		
Pantalla táctil de 13 pulgadas	▲		
Head-Up display AR			▶
Ordenador de viaje y navegador	▲		
Control por voz y wifi	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Portón eléctrico manos libres			▶
Faros Full LED	▲		
Cargador inalámbrico			▶
Aparcamiento asistido			▶
Llantas de aleación de 19"	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador bizona	▲		
Suspensión deportiva o regulable			▶
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Detector de fatiga	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente de centrado de carril			▶
Luces de carretera inteligentes			▶
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Sonido alerta de peatones	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga			▶
Asistente de arranque en rampa	▲		
Asistente precolisión	▲		
Sensores de aparcamiento trasero	▲		
Cámara de visión posterior			▶
Cámara de visión 360 grados			▶
Control adaptativo Stop&Go			▶
Airbag frontales y laterales	▲		
Airbag de cortina y central del.	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Airbag laterales traseros: 400. Techo panorámico: 1.005. Suspensión deportiva: 210. Preparación para remolque: 200. Pack Climatización M: 490. Pack Climatización XL: 875. Pack Comfort M: 880. Pack Comfort XL: 1.415. Pack Conducción Asistida M: 830. Pack Conducción Asistida XL: 1.110. Pack Conducción Deportiva M: 585. Pack Conducción Deportiva XL: 1.300. Pack LED M: 1.360. Parking Plus: 970. Pack Familiar M: 390. Pack Familiar XL: 570. Pack Asiento Comfort M: 530. Pack Asiento Comfort XL: 1.065.

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	160 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,0
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,3 (8,7)
Recorriendo (metros)	137
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h enl D	14,0
1.000 m desde 40 en D	27,8
De 80 a 120 km/h en D	5,9
Recorriendo (metros)	169
Error de velocímetro a 100 km/h	+3%

CONSUMOS kWh/100km

EN CIUDAD	
A 23,7 km/h de promedio	14,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	14,1
A 120 km/h de cruceo	17,8
A 140 km/h de cruceo	24,2

CONSUMO MEDIO

Consumo medio en la prueba	16,2
Consumo medio homologado	14,6

AUTONOMÍA OFICIAL

Autonomía ciclo urbano	N.D.
Autonomía ciclo combinado	413 km

AUTONOMÍA DURANTE LA PRUEBA

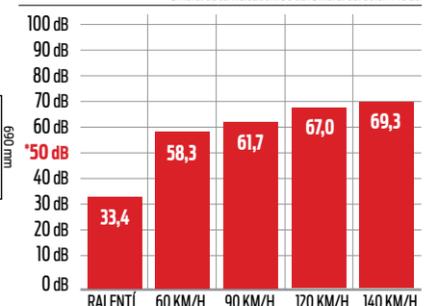
Autonomía media	358 km
-----------------	--------



FRENOS



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



Un sugerente cóctel



Con una carrocería funcional y un interior con el sello de la marca por diseño, calidad y acabados. Y en esta versión plug-in, la más potente, con esa dualidad que manifiesta con naturalidad y que le permite ser políticamente muy correcto, con su etiqueta 0. Y a la vez contar con ese punto de picante para disfrutar de su conducción, este A3 ofrece una sugestiva combinación.

PRECIO 44.820 €

EMISIONES DE CO₂ 30 G/KM

NUUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Comportamiento. Prestaciones a plena carga. Tecnología para gestionar la batería. Posibilidad real de alcanzar los 60 km de autonomía. Calidad.

DEBE MEJORAR

- Precio alto sin ayudas. Consumo elevado en 'modo recarga'. Muchos asistentes que otros modelos de menor enjundia disponen de serie. Maletero.

NUUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	PHEV 45 TFSIe
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000 - 6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.550 - 3.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	80 kW (109 CV)
Par máximo	330 Nm (33,7 mkg)
Autonomía máx. modo eléctrico	60 km (a 140 km/h máx.)
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio-13 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	245 CV / 40,8 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática, 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente de tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasero: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/40 R18 - 8,0 x18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.660
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.343 / 1.816 / 1.458

Fede Asensio | f.asensio@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

La actual generación del A3 ofrece una amplísima oferta de motores dentro de su gama, con variantes económicas y menos potentes hasta las icónicas S3 y la recién presentada RS3. Pero además, esta cuarta generación incluye versiones muy eficientes, con el distintivo ECO de la DGT en las opciones con hibridación ligera, y con etiqueta 0 en las dos versiones híbridas enchufables, el 40 y el 45 TFSIe. Esta última, la más potente y con una puesta a punto de chasis más dinámica, es la que hoy traemos a Motor16. Un compacto funcional y ef-

ciente, con un rango homologado en eléctrico de 60 km con el que poder moverte en el día a día sin emisiones. Pero también un coche con un gran rendimiento y un comportamiento dinámico excelente, con el que disfrutar al volante. En su interior mantiene una configuración semejante con el resto de A3, con una posición óptima de conducción y una cuidada ergonomía para que todos los mandos y los aireadores queden perfectamente a mano del conductor. En medio de una atmósfera tech, con sus dos amplias pantallas digitales y el sistema electrónico 'shift by wire' para activar el

cambio, y a la vez dinámica, con volante y asientos con sello deportivo. La instrumentación Audi Virtual Cockpit, en este caso la Plus, más grande, con 12,3" (31,2 cm), permite seleccionar como es habitual entre varias configuraciones de pantalla, disponiendo de información específica para controlar la autonomía, tanto del motor eléctrico como del motor de gasolina. Y para poder optimizar la conducción y hacerla más eficiente, permitiendo apoyarse en la batería en cada momento, sacando el máximo provecho. Para lo que también nos podremos apoyar en la pantalla central del MMI, donde podemos en-

contramos gráficos sobre el flujo de energía en cada instante para ayudarnos a sacar el mejor provecho en su conducción eléctrica y también combinada. Antes de experimentar en carretera con sus posibilidades de rendimiento, aprovechamos al máximo el modo eléctrico, seleccionando mediante el Audi Drive Select el programa ECO. Con este perfil circulamos en silencio, aprovechando la inmediatez de la respuesta al acelerar y suavizando la pisada sobre el acelerador en un recorrido mixto, con el 80 por ciento en conducción urbana. El resultado fueron 57 km hasta que el A3 ya no nos permitía man-

tenernos en modo EV y daba protagonismo al motor de gasolina, con un consumo medio en torno a los 16,5 kWh. Antes nos habíamos asegurado de recargar al máximo la batería (13,0 kWh de capacidad) formada por 96 células prismáticas (en el indicador de autonomía marcaba 70 km), a la potencia máxima de 2,9 kW en un enchufe doméstico. Con la batería vacía, necesitará unas cinco horas para una recarga completa. El A3 45 TFSIe ofrece cuatro modos para gestionar la batería, que seleccionamos a través de la pantalla central. Seleccionando estos, podremos recargar en marcha utilizando el motor de gasolina

LA CLAVE

f.asensio@motor16.com

Es lo que pretende ser, un coche funcional, con un rango en eléctrico perfectamente utilizable para todos los días, con un funcionamiento silencioso y eficiente. Y dotado con la última tecnología para gestionar de manera óptima la carga en marcha. Y a la vez, un coche de sensaciones, con unas prestaciones excelentes y un chasis con una perfecta puesta a punto para explotarlas.

(Battery Charge) o mantener el estado de carga en un nivel constante que elijamos marcando el porcentaje (Battery Hold). También podemos elegir el modo EV para priorizar el funcionamiento en eléctrico cuando la carga de la batería lo permite, o Auto Hybrid para encontrar la respuesta

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	232 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,0
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,7 (6,8)
Recorriendo (metros)	102
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,1
1.000 m desde 40 km/h en D	25,6
De 80 a 120 km/h en D	4,0
FRENADAS (en metros)	
Desde 60 / 100 / 120 km/h	12,2/34,8/50,8
SONÓMETRO (en decibelios)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	61,9/65,0/68,3

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,4 km/h de promedio	5,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,7
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,8
A 140 km/h de cruceo	7,7
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	5,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	737
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	n.d
Ciclo extraurbano	n.d
Ciclo mixto	5,7 l/100 km





EFICIENTE EN UN TRAZADO MIXTO, SIN UNA CONDUCCIÓN DEMASIADO EXIGENTE, ES SENCILLO MOVERSE EN UN RANGO EN ELÉCTRICO POR ENCIMA DE LOS 50 KM DINÁMICO Y EXPLOTAR SUS PRESTACIONES SOBRE UN CHASIS EXCELENTEMENTE PUESTO A PUNTO



▲ La batería solo se puede cargar con corriente alterna. Para una recarga completa invertiremos 5 horas, a 2,9 kW. Absoluto blindaje para la batería en el suelo del maletero.



▲ El maletero ofrece formas totalmente regulares, con las paredes muy verticales, con 280 litros de capacidad, 100 menos que las versiones gasolina. Alerón superior en fibra.



▲ El interior no desmerece la calidad habitual de Audi, con una excelente ergonomía para el conductor. El espacio longitudinal es notable detrás, aunque no destaca en anchura.



▲ Se nota el peso de la batería en referencia a las versiones gasolina, pero su comportamiento es excelente, con una sólida pisada.

con ambos motores de forma efectiva. El sistema Battery Charge, del que disponen la mayoría de modelos plug-in, es sin duda interesante para

utilizar puntualmente, pero debemos tener en cuenta que el consumo de combustible se incrementa sustancialmente. En nuestras mediciones, si a

90 km/h la media que nos ha dado ha sido de 4,7 l/100 km utilizando los dos motores, recargando en marcha el consumo ha subido a 8,8 l/100 km; a 120 km/h ha pasado de 6,8 a 9,3; y a 140 km/h de 7,7 a 9,6 km/h. Pero si volviendo de un viaje llegamos a un centro urbano con limitación de emisiones, puede resultar realmente efectivo –no tardará mucho tiempo en implantarse los sistemas de control con los que medir esas emisiones en determinados puntos de nuestras calles–. Y así podremos entrar con la conciencia tranquila y conducir sin expulsar gases nocivos de ningún tipo.

Pero a este ciudadano modelo también le va la marcha;

quiere romper el silencio y exprimir el rendimiento que promete su propulsor de vuelta a la carretera, en nuestro selectivo trazado habitual. El motor de combustión de 1,4 litros que rinde una potencia de 150 CV, y el eléctrico integrado en la carcasa del cambio S tronic de seis velocidades, que alcanza los 109 CV, se unen para en conjunto ofrecer 245 CV y 40,8 mkg de par. Ponemos el modo Sport, que seleccionamos desde una tecla en la consola y que se muestra en la pantalla central –ahora ya no funcionan los modos Battery Charge o Battery Hold– para aprovechar todo el rendimiento de los dos motores. Y encontramos una respuesta fulgurante



▲ A través de la pantalla central podemos gestionar la recarga, para que esta se produzca en marcha o reservar un porcentaje para utilizarlo cuando se considere.

al acelerador para subir de vueltas de manera progresiva y muy rápida. Ayudándonos del cambio S tronic, que en modo manual, nos obliga a estar atentos para que no corte encendido al superar el corte antes de insertar una marcha más, las sensaciones serán más directas. El apoyo

del motor eléctrico, en condiciones normales casi siempre está ahí, manteniendo un remanente con la recarga que se produce al pisar el pedal del freno. El tacto es bueno una vez que te acostumbras y dosificas la intensidad con sensibilidad y efectividad, con una distancia reducida para dete-

ner el coche (34,8 m desde 100 km/h y 50,8 desde 120). Para ello adopta discos de freno de mayor diámetro que los del 40 TFSIe.

El modo Sport actúa además sobre las suspensiones con amortiguadores de control adaptativo opcionales, rebajando la altura de la carrocería al suelo en 10 mm. Cada amortiguador se adapta permanentemente al estado de la carretera, a la situación de conducción y al perfil seleccionado. En modo Sport la carrocería se siente más sujeta, sin apenas balanceo, pero con confort suficiente para sentirse cómodos, mostrándose más rápido de reacciones a los cambios de reaga que con los otros perfiles, siempre con

una pisada sólida para sujetar bien el peso. De esta forma se muestra muy neutro en el paso por curva, con una suave tendencia al subviraje, a abrir la trazada sobre el eje delantero cuando la inercia se une al esfuerzo de las ruedas delanteras que soportan toda la aceleración. Permite ir muy rápido, transmitiendo mucha confianza.

El 45 TFSIe solo está disponible en versión Black Line, con la parrilla en este color. Las posibilidades de equipamiento son inmensas, con tantos asistentes como sus hermanos mayores, pero una gran mayoría hay que pagarlos como opción, lo que incrementa un precio que no resulta bajo.

SUS RIVALES



CUPRA LEÓN 1.4 TSI E-HYBRID 245
El Cupra utiliza la misma plataforma y mecánica. Y ofrece un buen nivel de acabados, con elementos distintivos de la marca. Dinámicamente notable.
Precio **42.590 €**
Potencia **245 CV**
Consumo **1,4 l/100km**
0 a 100 km/h **6,7 s.**



DS4 +E-TENSE 225
Esta segunda generación del DS4 apuesta por el diseño y la tecnología, con 7 acabados diferentes. No es tan dinámico como el A3, ofreciendo un gran confort.
Precio **38.950 €**
Potencia **225 CV**
Consumo **1,3 l/100km**
0 a 100 km/h **7,7 s.**



MERCEDES A 250 E
Buen comportamiento. Por potencia y rendimiento queda claramente por detrás del Audi, pero sus consumos son muy bajos y anuncia 73 km de autonomía.
Precio **41.865 €**
Potencia **218 CV**
Consumo **1,0 l/100km**
0 a 100 km/h **6,6 s.**

Rock & Roll

No alcanza la velocidad del sonido o Mach 1, pero no importa, porque este rabioso pony car ofrece sensaciones que solo él sabe transmitir, en parte gracias a su 5.0 V8 de la vieja escuela. Un corazón en extinción que emite una melodía rockabilly capaz de acelerarte el pulso con la misma celeridad con la que gira cabezas a su paso.



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

De los 16 modelos que Ford tiene en su actual gama, diez ofrecen alguna versión eléctrica en mayor o menor medida. Es el 63% de su oferta, cifra que irá creciendo a medida que la normativa de emisiones contaminantes

se vuelva más exigente. Entonces, hasta su legendario 'pony car' sucumbirá a la alta tensión.

Mientras tanto al Mustang le queda vida por delante para trasladar a los amantes del automovilismo a épocas en las que los coches eran un objeto de culto, hacían ruido a su paso o

desprendían un olor a gasolina que ni el mejor perfume de Hermès. Vamos, cuando hablábamos de coches y no de electrodomésticos para ir del punto A al punto B.

Los del óvalo azul lo bordaron con la sexta generación, la primera desarrollada con Europa en el punto de mira. La esencia del original

se trasladó a este Mustang, lanzado allá por 2015, cuya versión Mach 1 se convierte en su máximo exponente, al igual que sucedió con el original y con su 5.8 V8 allá por 1968.

Este pequeño detalle también se encuentra bajo el capó de este Mach 1 del Siglo XXI; y es una de sus señas

de identidad, al igual que los adhesivos exteriores, un paquete aerodinámico diferente al usado por los GT, unas exclusivas llantas de 19 pulgadas... En definitiva, todo lo necesario para que no sea necesario explicar qué conduces y por qué te has gastado 15.500 euros más que en un Mustang GT equivalente.

Dejando a un lado el tema estético, acomodarse en este Mustang Mach 1 es como si lo hicieras en un confortable Ford Mondeo. Además es amplio, incluso detrás, donde acceder sí requiere paciencia, porque primero se abate el respaldo y des-



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Desconozco los Kuga PHEV que tiene que vender Ford para mantener con vida esta maravilla cuyo V8 es una obra de arte en peligro de extinción. Huye de la electrificación y los 'verdes' nos ponen cara de asesinos al pasar. Pero no importa, porque viajamos en un deportivo emocionante que todos deberían poder conducir una vez en sus vidas.

pués se mueve la banqueta; eléctrica y lenta. Sus ajustes y materiales no son su punto fuerte, pero de serlo, estaríamos hablando de un coupé de firma premium que costaría el doble.

Además, en cuanto pulsas el botón de arranque... ¿Qué decías de ajustes? El sonido que emerge por su escape

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	5.0 V8
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	8, en V / 32
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	5.038
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta y admisión variable
Potencia máxima/rpm	460 CV / 7.250
Par máximo/rpm	54,0 mkg / 4.900

TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática de 10 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	56,6 km/h

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	12,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados 380/330 mm

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

RUEDAS	
Neumáticos (Del./Tras.)	255/40 R19 - 275/40 R19
Marca	Michelin Pilot Sport 4S

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.926
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.797 / 1.916 / 1.382
Capacidad del maletero (l)	408
Capacidad del depósito (l)	61

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	249 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,2
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,8 (4,4)
Recorriendo (metros)	72

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,6
1.000 m desde 40 km/h en D	22,0
De 80 a 120 km/h en D	2,7

FRENADAS (en metros)	
Desde 60 / 100 / 120 km/h	12,1 / 34,0 / 49,0

SONORIDAD (en decibelios)	
A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	62,2 / 68,7 / 70,2

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	16,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,4
En conducción dinámica	22,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,9
A 140 km/h de cruceo	11,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	10,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	559
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Media a velocidad baja/media	N.D./N.D.
Media a velocidad alta/muy alta	N.D./N.D.
Ciclo combinado	11,7



PRECIO	65.971 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO₂: 270 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA
	COMPORTAMIENTO	*****	Motor único. Sensaciones al volante. Programas de conducción. Dinámica. Equipamiento de serie. Sonido. Exclusividad.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****	DEBE MEJORAR	
		Acabado interior. Sin Start/Stop. Consumo alto. Asientos Recaro en opción. Depósito justo. Exigente a ritmo muy alto.	



▲ Con 408 litros su maletero es correcto y hay respaldos abatibles. La moqueta del piso es mejorable. Este alerón trasero, el emblema Mach 1 y estos escapes delatan a esta versión.



SIN LAUNCH CONTROL
LOS AUTOMÁTICOS NO
LO EQUIPAN, PERO LOS
MANUALES SÍ. AUN ASÍ ESTE
MUSTANG ES REALMENTE
RÁPIDO Y EMOCIONANTE
LE PESAN LOS AÑOS
LA CALIDAD DE ACABADOS
NO ES SU PUNTO FUERTE,
PERO SU INTERIOR ESTÁ
MUY ORDENADO. LOS
MANDOS DEL VOLANTE
SON MEJORABLES



▲ El cuadro digital tiene 12,3 pulgadas y ofrece diferentes pantallas de visualización. También muestra una gran cantidad de información.



▲ Su dirección tiene tres modos, mientras que hay seis programas de conducción específicos.



▲ Frente al pasajero esta placa identifica a cada Mach 1.

► Por 2.050 euros extra hay unos asientos Recaro. Los de serie no están mal y tienen ventilación y calefacción. Detrás hay espacio.



deportivo es como si el mismísimo Elvis Presley te cantase al oído.

Se vende manual y automático, 3.000 euros más caro y perfecto para los 'comodones'. También por si lo usas en ciudad, donde ya te aviso, gasta lo que quiere. En parte por no tener Start/Stop. Pero es sólo una parte. Su consumo se eleva porque cada vez que se pone el semáforo en verde es como si comenzara una carrera de cuarto de milla. Y ojo porque uno de sus modos de conducción se ha creado precisamente para ese cometido. Incluso tiene cuenta atrás y otro modo que bloquea las ruedas delanteras para directamente quemar sus 275/40R19 traseras a ra-



zón de 300 euros la unidad. Curiosamente no hay 'launch control', función que si tienen los manuales y que le permitiría no ceder esas cuatro décimas a la hora de acelerar de 0 a 100 km/h. Aun así, este

Mustang Mach 1 es muy rápido, tanto que recupera de 80 a 120 km/h en dos décimas más que un RS Q8 de 600 CV. Esa sensación de rapidez se incrementa por el sonido de sus escapes activos –hay cua-



▲ Tras sus llantas de 19 pulgadas hay unos frenos Brembo.

tro modos, uno llamado 'Silencio' y por el que proviene de su 5.0 V8 atmosférico, un corazón de la vieja escuela puesto a punto por Ford Performance para ganar 10 caballos respecto a los GT. Es una

auténtica delicia con un par equiparable al de un Scania y capaz de acariciar las 7.500 vueltas, momento en el que se te eriza hasta el último ve-

llo del cuerpo. Todo ello combinado con un cambio de 10 velocidades, capaz de engranar la relación más larga a 70 km/h para ahorrar unas déci-

mas de carburante, que son inyectadas en un santiamén con solo hundir tu pie derecho. Y es que a esa velocidad pasa de décima a segunda en lo que parpadeas.

Entonces se desata una guerra entre piloto y máquina, como si estuvieras a lomos de un potro salvaje de los que los yanquis usan en sus rodeos. Ir rápido es sencillo gracias a su chasis con suspensiones MagneRide –varían junto a otros parámetros en función del modo elegido: Normal, My Mode, Sport, Circuito, Carril de aceleración y Nieve/Mojado–, a sus potentes frenos firmados por Brembo –delante hay pinzas de seis pistones–, a sus gomas Michelin Pilot

Sport 4S, a su diferencial autoblocante mecánico... Pero ir muy rápido requiere valentía. Arañar décimas obliga a no dejarle pasar ni una a esta criatura de casi dos toneladas, cuya dirección debería ser algo más directa. Además no es pequeño –es más ancho que un Ranger– y mantenerlo siempre en tu carril requiere maestría y apuntar por el sitio sin errar el tiro. Si vas en la marcha idónea será complicado que se desmadre su zaga, sobre todo porque el motor atmosférico es lineal y si juegas con él, su eje trasero deslizará con dulzura y bajo control para disfrutar de la conducción con una criatura única en su especie.

► SUS RIVALES



AUDI RS5 COUPÉ QUATTRO
Un par de pasos por encima en tecnología y calidad pero se refleja en su precio. Motor 2.9 V6 Biturbo y tracción Quattro para volar bajo. Corre más y gasta menos.

Precio	105.350 €
Potencia	450 CV
Consumo	9,5 l/100km
0 a 100 km/h	3,9 s



BMW M4 COUPÉ COMPETITION
Rápido, emocionante, exclusivo... Su motor eroga 510 CV y solo se vende automático. Como opción lo hay xDrive. Bastante caro, bien equipado y acabado.

Precio	109.000 €
Potencia	510 CV
Consumo	9,8 l/100km
0 a 100 km/h	3,9 s



MERCEDES-AMG C 63 COUPÉ
No tardará en llegar el nuevo, pero éste es una auténtica bestia. Corre más que de sobra y ofrece tecnología y calidad, por mucho más de lo que cuesta el Mustang.

Precio	107.122 €
Potencia	476 CV
Consumo	10,7 l/100km
0 a 100 km/h	4,0 s

Clásicos de siempre

Iván Mingo | imingo@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Herederero del 190, tres décadas después del lanzamiento de la primera de sus cinco generaciones, el Clase C sigue siendo una de las piedras angulares de la marca



LA CLAVE

imingo@motor16.com

A día de hoy es verdaderamente complicado encontrar una opción mejor si lo que queremos es hacer muchos kilómetros con un coste verdaderamente reducido. Sin olvidarnos de un nivel de carga tecnológico bien entendido que nos hace la vida a bordo más sencilla tras un periodo razonable de aprendizaje.

de la estrella. Más de 10,5 millones de unidades de este polivalente coche ruedan ya por el mundo y si nos ceñimos a la carrocería familiar, Estate, objeto de esta prueba, merece la pena saber que en mercados como el alemán es protagonista en 2 de cada 3 ventas. Una pena que el mercado de las berlinas esté en claro retroceso frente a los SUV y que los motores diésel estén siendo injustamente criminalizados en esta caza de brujas que afecta al automóvil.

Basta arrancar este Clase C para que los más de 1.000 kilómetros de autonomía

que nos anuncia su cuadro de instrumentos nos hagan esbozar una sonrisa ante lo que tenemos entre manos.

Pero no adelantemos acontecimientos; lanzado este mismo año, en materia de habitabilidad el Clase C modifica sus cotas exteriores para posicionarse entre sus principales rivales, pues con 4,75 metros es solo un centímetro menor que un Audi A4 Avant y cinco mayor que un BMW Serie 3 Touring, aunque es cierto que su distancia entre ejes es la más amplia, lo que le ha permitido mejorar sus cotas inferiores y su capacidad de maletero, uno de sus princi-

pales hándicap. Con esta ganancia interior se bate de tú a tú frente a los citados rivales, gracias a unas cotas interiores muy similares y una capacidad de carga de 490 litros que prácticamente los iguala, aunque es cierto que penaliza en funcionalidad a causa de unas butacas situadas demasiado bajas y unas puertas traseras con un ángulo de apertura muy reducido que dificultan la entrada.

Tradicionalmente la Clase C ha cargado con la complicada misión de trasladar hasta el segmento de las berlinas medias gran parte de la carga tecnológica de la Clase S, y

esta generación no es una excepción, pues basta sentarnos en el puesto del conductor para descubrir las dos inmensas tablet de 12,3 pulgadas; una para el cuadro de instrumentos y otra vertical para la multimedia que nos anticipan la tormenta tecnológica que se avecina. Hablamos del sistema operativo MBUX 2.0, una evolución que destaca por haber mejorado de forma ostensible el sistema de reconocimiento de órdenes vocales que activamos con un simple Hey Mercedes y que nos permite manejar toda la electrónica del coche con comandos de voz naturales como 'Tengo frío', además de una nueva funcionalidad con la que podemos manejar la domótica doméstica, lo que nos permite poner la calefacción o encender las luces. El funcionamiento es relativa-

PRECIO	49.900 €
EMISIONES DE CO₂:	135 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Difícil encontrar una mejor combinación para viajar acompañados que este Mercedes; todo confort, seguridad y mucha clase.
DEBE MEJORAR	
-	Es una pena, pero pese a tratarse de una verdadera joya del automóvil, ni su carrocería ni su motor están de moda en plena era SUV electrificada.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	220 d MILD HYBRID
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.992
Alimentación	Inyección directa de gasóleo, common rail, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	200 CV / 4.200
Par máximo/rpm	44,8 mkg / 1.800-2.800
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	15 kW (20 CV)
Par máximo/rpm	20,4 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	0 kilómetros
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Ion Litio - n.d.
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	200 CV / 44,8
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática de 9 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,35
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos (del./tras)	225/40 R19 - 255/35 R19
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.815
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.751 / 1.820 / 1.454
Capacidad maletero - depósito (l)	490-1.510 / 66
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	242 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,7 (7,4)
Recorriendo (metros)	129
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,2
1.000 m desde 40 km/h en D	27,4
De 80 a 120 km/h en D	5,8
Recorriendo (metros)	162,7
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,5 km/h de promedio	8,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,7
En conducción dinámica	11
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,7
A 140 km/h de cruceo	6,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.100
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	n.d.
Ciclo extraurbano	n.d.
Ciclo mixto	5,1



Mediante la hibridación ligera diésel, Mercedes convierte al Clase C Estate en uno de los mejores compañeros de viaje con el que se puede contar hoy en día. Sin perder un ápice de confort, la nueva Clase C mejora su habitabilidad y emula a la Clase S en digitalización, algo que puede llegar a abrumar; todo ello sin renunciar a sus señas de identidad.





◀ **REY DE REYES**
A LA HORA DE VIAJAR SIGUE SIENDO LA REFERENCIA, CON UN COMPORTAMIENTO CÓMODO Y MUY SEGURO Y UNOS CONSUMOS REALMENTE BAJOS
PUESTA EN ESCENA EL INTERIOR DESTACA MÁS POR LA CARGA TECNOLÓGICA QUE TIENE EL MBUX QUE POR LA CALIDAD, BUENA PERO CON ALGÚN AJUSTE MEJORABLE. ▶



◀ El cuadro de relojes opcional de 12,3 pulgadas, de serie 10,2, permite elegir entre diseño clásico, deportivo o discreto. La puesta en escena es espectacular.



▲ Los programas Energizing Comfort actúan sobre masaje, iluminación, olor y sonido para crear atmósferas deportivas, vitales, de bienestar...



▲ 490 litros de capacidad, 30 más que la generación anterior y con portón eléctrico. Los sensores del volante requieren mucha precisión en el manejo. Tiene levas bien ubicadas, aunque pequeñas.



mente sencillo y no tardamos en acostumbrarnos, aunque es cierto que se mantienen los pulsadores sensitivos en el volante multifunción y en una regleta bajo la pantalla vertical para accionar las órdenes más habituales y que en ocasiones no responden con demasiada precisión a nuestras órdenes. De momento seguimos prefiriendo la botonería de toda la vida.

Mercedes ha hibridizado toda su gama de motores, bien de forma ligera, como en este caso, o bien completamente, homologando una autonomía eléctrica de 100 kilómetros. Con 200 caballos este 220 d representa la opción intermedia de potencia y

a nuestro parecer la más razonable. En este caso la hibridación ligera nos permite contar con un extra de 20 caballos, sistema eléctrico que se hace cargo del Start&Stop y nos aporta un plus de potencia en aceleraciones contundentes a la vez que impulsa cuando rodamos en modo inercia, soluciones todas ellas que le permiten homologar un consumo medio de 5,1 litros a los 100 kilómetros.

Al volante de esta unidad con estética y suspensiones AMG y tren trasero direccional (2,5 grados de guiñada) nos llama la atención un tacto de conducción que gana ligeramente en deportividad, o más bien en agilidad, aunque

sin llegar al extremo de la Serie 3, cualidad que sigue confirmando a la Clase C como la opción más confortable a la

hora de viajar. El selector de modos de conducción Dynamic Select, se deja notar sobre todo en la gestión del motor y



▲ La tracción es sobresaliente, incluso con el ESP desconectado es difícil que pierda la compostura. El eje trasero direccional lo hace muy ágil.

el cambio 9G-Tronic. Se trata de un bloque excelente en su empuje a partir de las 2.800 vueltas, ayudado además por

la última evolución del citado cambio automático de convertidor de par que parece literalmente leer la mente a la

hora de engranar la velocidad ideal en cada momento de forma casi imperceptible, lo que hace inútil perder el tiempo gestionando la caja manualmente a través de las levas que tenemos tras el volante.

Con un esquema de suspensiones similar al modelo precedente, transmite una sensación de confianza absoluta en curva rápida, con unos apoyos firmes a lo largo de toda la transición del viraje. Tan sólo con el ESP desconectado y en virajes cerrados detectamos ligeros deslizamientos de los neumáticos posteriores, que se corrigen tan pronto modificamos el ángulo de giro con el volante, sin ni siquiera actuar sobre el pedal del acelerador. Sin llegar a

los estándares de comodidad de su hermano mayor el Clase E, podemos afirmar que este Clase C redefine los estándares de confort de su segmento, sin necesidad de montar suspensión neumática, algo para las opciones 100% híbridas.

El conjunto se completa con un equipo que cumple con lo esperado, sumando además elementos como las más de 60 opciones de iluminación interior, el reconocimiento de huella para identificar al conductor, la cámara exterior 360 grados con realidad aumentada, la iluminación Digital Light o los diferentes programas de relajación que combinan sonidos con masajes y modificaciones en la tonalidad interior.

▶ SUS RIVALES



AUDI A4 AVANT

El Audi encuentra en el equilibrio su mejor virtud, tradicionalmente ha sido casi tan cómodo como el Clase C y casi tan deportivo como el Serie 3.

Precio	45.900 €
Potencia	190 cv
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	7,9 seg.



BMW SERIE 3 TOURING

La deportividad ha sido siempre su baluarte tradicional, junto a un tacto de conducción que cuenta con tantos seguidores como detractores.

Precio	45.950 €
Potencia	190 cv
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	7,1 seg.



VOLVO V60

El verso suelto del segmento de las berlinas premium, diseño muy personal y un interior más funcional y menos tecnológico son sus principales armas.

Precio	43.950 €
Potencia	197 cv
Consumo	5,5 l/100km
0 a 100 km/h	7,9 seg.

Réplicas de marca

A través de su departamento Jaguar Classic, la marca del felino ha creado réplicas perfectas de sus modelos más icónicos. La última, el mítico C-Type de 1953, con el que ganó las 24 Horas de Le Mans en aquel año.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

Jaguar Classic ha celebrado el 70 aniversario del icónico Jaguar C-Type con una edición limitada fabricada a mano. Una réplica del C-Type de competición de 1953 que ha presentado el pasado 3 de septiembre en la clásica cita del Concurso de Elegancia del Palacio de Hampton Court, en Inglaterra. El C-Type, un modelo con el que Jaguar dominó la edición de las 24 Horas de Le Mans ya en su primera prueba en 1951 y repitió con su evolución de 1953.

El modelo de 1953 con el que ganó también la mítica prueba francesa, incorporaba frenos de disco, el primer vehículo de competición en montarlos, desarrollados en colaboración con Dunlop y combinados con mejoras en el motor y la suspensión. El C-Type original fue célebre por su forma aerodinámica y fluida, diseñado por Malcolm Sayer, a quien William Lyons había contratado en 1950. Era conocido comúnmente como XK120C.

Para su diseño, Malcolm Sayer aplicó su amplia experiencia en los campos de la ingeniería y la aerodinámica, adquirida en la industria aeroespacial, para perfilar la carrocería del C-Type, que contaba con el motor, la transmisión y las suspensiones del XK120. Tan solo fueron necesarios seis meses para su desarrollo y fabricación. Y con tres unidades, Jaguar se presentó en la edición de 1951 de las 24 Horas de Le Mans, con 12 de sus trabajadores, para llevar el equipo hasta la victoria. Contaba para ello con tres pa-

rejas de pilotos: Stirling Moss y Jack Fairman, Leslie Johnson y Clemente Biondetti y los ganadores, Peter Walker y Peter Whitehead.

El C-Type representaba una mejora integral del XK120, puesto que estaba diseñado con una estructura de chasis tubular perforada que priorizaba la reducción del peso. Adoptaba además unas llantas de 16 pulgadas que mejoraban la refrigeración de los frenos, como también una barra Panhard para la suspensión trasera, que permitieron alcanzar su máximo esplendor al C-Type.

Otras de las claves de su éxito se encontraba en el motor, con el uso de tres carburadores Weber 40DCO3 que

alimentaban el motor de seis cilindros en línea y 3,4 litros de cilindrada, que aumentaban el rendimiento de 200 CV a 220 CV. La carrocería montó entonces las rejillas del capó, que dirigen el aire directamente hacia los carburadores situados en la parte superior del motor con la ayuda de una caja de aire. Una de las señas distintivas en los modelos con la especificación de 1953 y que están reflejados en las réplicas del C-Type.

Porque para reproducir minuciosamente las especificaciones sobre los nuevos vehículos, el equipo de Jaguar Classic ha estudiado minuciosamente la historia del C-Type. Y ha usado tecnología de vanguardia para emplear las

mismas técnicas y los mismos métodos que en la época original para el desarrollo de las réplicas. Todo, tras profundizar en la historia y el legado del modelo y determinar cómo debía fabricarse y cuáles serían sus especificaciones. Dos años de investigación para compilar datos antes de comenzar el trabajo de fabricación.

Además de utilizar todos los bocetos originales disponibles y de revisar las piezas procedentes de esa época, el equipo necesitaba consultar el libro de ingeniería primitivo, para lo que digitalizó todo el contenido. El libro contaba con más de 2.000 puntos que el equipo actual de ingenieros altamente

cualificados de Jaguar debía revisar. Esto permitió la fabricación mediante el diseño 3D asistido por ordenador.

Por suerte, Norman Dewis (1920-2019), oficial de la Orden Británica y antiguo piloto de pruebas e ingeniero de Jaguar, proporcionó una inestimable ayuda durante el proceso de fabricación. El equipo también tuvo acceso a un modelo del C-Type y a fotografías, así como a las notas de Malcolm Sayer sobre la elegante carrocería. Todo ello permitió fabricar un 'Car Zero'.

Es la primera vez que se ha creado una réplica completa de Jaguar Classic siguiendo este procedimiento. El primer paso fue el diseño de los elementos principales de la carrocería y de la estructura general para ofrecer una base visual a los ingenieros y para garantizar que todo se correspondía con la información original disponible.

La réplica creada por Jaguar Classic toma las especificaciones del modelo que ganó Le Mans en 1953, incluido el motor 6-L y 3,4 litros con carburadores Weber 40DCO3 triples, que rendía 220 CV, con los revolucionarios discos de freno. Cada uno de los motores requiere un tiempo de fabricación de nueve meses, con los carburadores Weber reformados meticulosamente para cumplir los requisitos más estrictos. Otros detalles del motor se han mantenido igual que en el modelo original, como, por ejemplo, la bomba hidráulica Plessey situada en la caja de cambios, que inyecta líquido hidráulico a los frenos.

En la autenticación de las piezas utilizadas, Jaguar Classic ha conseguido que las réplicas del C-Type incluyan espejos retrovisores Lucas, un complemento perfecto para el parabrisas Brooklands de tres cuartos y los relojes Smi-



▲ Jaguar dominó la edición de las 24 Horas de Le Mans ya en su primera prueba en 1951 y repitió con su evolución de 1953.

ths del habitáculo. Los indicadores y relojes mantienen las especificaciones originales, integrados con maestría entre los interruptores, como el de encendido, rediseñado

imitando el proceso de arranque original.

Lo antiguo y lo nuevo se mezclan con naturalidad en el interior, con un acabado de fieltro hardura recortado



EL MÁS RÁPIDO CON MÁS DE 170 KM/H, EL C-TYPE BATIÓ EL RÉCORD DE VELOCIDAD MEDIA EN LAS 24 HORAS DE LE MANS DE 1953

AUTENTIFICACIÓN LOS INDICADORES Y RELOJES MANTIENEN LAS ESPECIFICACIONES ORIGINALES



FIEL AL ORIGINAL PROFUNDO ESTUDIO DE LA DOCUMENTACIÓN PARA CADA DETALLE DE LA RÉPLICA



CARRERAS-CLIENTE DE LOS 53 C-TYPE FABRICADOS, 43 SE VENDIERON A CLIENTES PRIVADOS



▲◀ Jaguar ha realizado anteriormente réplicas del XKSS (arriba) y del E-Type 'Lightweight' con carrocería de aluminio, en series limitadas.

JAGUAR CLASSIC De vuelta a la vida

Jaguar Classic ha devuelto a la vida alguno de los modelos míticos en la historia de la marca. Modelos de serie y de competición, restaurados con mimo y absoluta minuciosidad para mantener intacta su esencia. Y también ha fabricado con anterioridad réplicas exactas del modelo original como ahora con el C-Type.

Destacar entre las restauraciones los primeros de la colección E-Type 60, de doce unidades del E-Type con motor 3.8 l para la celebración del 60º aniversario del mítico deportivo, con dos vehículos legendarios como el coupé Opalescent Gunmetal Grey '9600 HP' y el roadster British Racing Green "77 RW".

Entre las réplicas, dos modelos únicos: el E-Type 'Lightweight' con carrocería de aluminio y destinado a competición, del que se han construido seis unidades que completan la serie inacabada de 18 unidades de 1963. Y el Jaguar XKSS en una serie limitada de nueve unidades, las que faltaron en el original entre 1954 y 1956, una versión para carretera del D-Type ganador de Le Mans. Y es que nueve vehículos destinados a exportarse a Norteamérica quedaron calcinados en un incendio en la fábrica Browns Lane de Jaguar, por lo que finalmente sólo se construyeron 16 unidades de las 25 previstas del XKSS.

diferente al C-Type original, pero acabado en plata para reflejar el espíritu del componente original. La terminación en cuero Rexine del salpicadero y los paneles laterales están hechos con el último rollo existente de ese material. Para los asientos se puede elegir entre ocho tonos de piel, fabricados por Bridge of Weir. El volante original, sin la circunferencia en el centro, eliminada para reducir el brillo y los reflejos. No obstante, los clientes pueden solicitar si lo desean la icónica insignia de Jaguar.

El meticuloso proceso de pintado dura una semana y

se emplean productos modernos al agua para que los clientes puedan elegir entre 12 colores exteriores.

Los cinturones de seguridad deportivos están anclados a una nueva pieza colocada para cumplir la normativa de la FIA, lo mismo que la protección antivuelco, pues están adaptados para poder participar en campeonatos de históricos. Y aquellos clientes que sólo quieran disfrutar en carreteras cerradas o circuitos, conducirán más seguros.

Está previsto que las primeras réplicas se entreguen en 2022. Jaguar no ha indicado todavía cuántas unidades construirá.

40+1 años de la tracción quattro –el año del COVID retrasó la celebración– y 45 años del motor de cinco cilindros... Audi rinde homenaje a dos clásicos de su historia que, además, siguen más vigentes que nunca en su gama actual. Larga vida a la deportividad...



Magia 'quattro'

En 1980 Audi presentaba en el Salón de Ginebra un revolucionario sistema de tracción total que cambió radicalmente las reglas del juego primero en el automovilismo y después en la industria del automóvil, impactando sobre todo en el apartado de la seguridad. La tracción quattro se ha convertido en seña de identidad de Audi, uno de los principales argumentos de ese lema de la marca alemana 'A la vanguardia de la técnica'.

La dimensión de lo que significa la tracción quattro se ex-

plica con algunos datos. Por ejemplo, por su extensión en la gama Audi. Este sistema no está dedicado solo a algunos de sus modelos, sino que se ofrece en todos los vehículos de Audi salvo el A1. Y es un argumento de compra muy importante; tanto que el 40 por ciento de los coches vendidos por Audi son tracción quattro. En total, en estos 41 años, la marca de los aros ha fabricado casi 11,8 millones de vehículos con este tipo de tracción.

Ahora, además, con la llegada de la tecnología de pro-

pulsión eléctrica, en la gama e-tron, la marca ha evolucionado hasta convertir esa tracción quattro clásica en un sistema de tracción total eléctrica con vectorización del par de la serie e-tron. El futuro eléctrico de la marca, y del mercado, va a seguir ligado a la tracción quattro gracias al uso de un motor eléctrico en cada eje o en las versiones más dinámicas; los S, a la utilización de tres motores eléctricos dos de ellos en el eje trasero con un sistema de vectorización eléctrica de par para dis-

tribuir la potencia entre las ruedas traseras sin necesidad de una conexión mecánica. Así, el sistema quattro garantiza, también en los eléctricos agilidad, tracción y seguridad. Además, la tracción quattro 'clásica' no para de evolucionar y el nuevo Audi RS 3 es el primero que ha incorporado el RS torque splitter, que distribuye activamente el par motor de forma variable entre el eje delantero y las ruedas individuales del tren trasero. El resultado es una estabilidad óptima y una agilidad máxima, especialmente en las curvas tomadas a alta velocidad.

Con quattro en plena forma, la marca lo ha homenajeado un año después de lo previsto –cosas de la pandemia– en un evento 'quattro moments' celebrado en algunos de los tramos de rallies legendarios como Montecarlo o SanRemo con los modelos clásicos de Audi y también con algunos de los nuevos que incorporan este sistema.

AUDI SPORT QUATTRO SI EL 'JUGUETE' DE STIG BLOMQVIST

El primer protagonista de la historia de quattro, es sin duda, el Audi quattro. Pero la realidad es que quien dio carta de naturaleza a la nueva tecnología y quien consiguió admirar al mundo del automóvil fue este Audi Sport quattro S1, una versión evolucionada del Audi quattro con el motor de cinco cilindros y unos 450 caballos bajo el capó. El coche de rallies con el que Stig Blomqvist logró el único doblete de la marca de los aros –mundial de pilotos y constructores– en la irrupción de los Grupo B. El Audi Sport Quattro y Blomqvist cambiaron las reglas del pilotaje, pues el sueco era un maestro en el uso del pie izquierdo –el derecho siempre a fondo en el acelerador para que el turbo no se descargara, y el izquierdo en el freno o el embrague para colocar el coche en cada curva. Y uno de los tramos donde se forjó la leyenda de Blomqvist y su S1 fue el de San Romolo, en el Rally de San Remo, una subida legendaria, plena de curvas cerradas, de paellas



Stig Blomqvist y Lucas di Grassi, ambos campeones del mundo, cambiaron sus monturas en esta experiencia.

y de una carretera superestrecha. Al llegar arriba nos espera el piloto sueco –75 años– para deleitarnos en un tramo cerrado. A sus 75 años se le ve en plena forma y con una sabiduría al volante que nos enseña que hay gente que conduce... y gente que se desplaza. Y él es de los primeros. Nos ponemos el mono y el casco, nos acomodamos en bacquet y nos ajustamos el cinturón. Stig pone el coche en marcha

y el sonido, mezclado con el inconfundible olor a gasolina, nos embriaga. Arranca y vamos despacio hasta llegar al punto de control. Todo en orden, cuando de repente hunde el pie en el acelerador y empieza la fiesta. Se suceden curvas, rectas, frenadas, cambios de dirección, reducciones de marcha... todo a una velocidad sorprendente; y eso que Stig debe ir a medio gas, pues esto es solo un paseo para periodistas. Cada cambio

de marchas suena en el interior del coche como un latigazo, con un sonido indescriptible; y nos descoloca el teléfono con el que vamos grabando el tramo, para que quede constancia para siempre de esta experiencia. Damos la vuelta y emprendemos el camino contrario. Son menos de ocho minutos lo que tardamos en hacer el recorrido de 10 kilómetros. Ocho minutos inolvidables, como en el mejor parque de atracciones.

▶▶ Ver pilotar, con total serenidad pese a la velocidad y el entorno, a Stig Blomqvist es un privilegio.



▲ El Sport Quattro S1 y el RS3, dos exponentes de la tecnología de los cinco cilindros de Audi.



▶ Los 400 CV del RS Q3 Sportback, en su salsa en la subida al Turini.

Una celebración compartida con otra de las señas de identidad de Audi, el motor de cinco cilindros, todo un clásico que ha llegado en su última evolución, el 2.5 TFSI, a convertirse en el cinco cilindros más potente en la historia de Audi con 400 caballos. Un propulsor que ha protagonizado grandes momentos en el aspecto deportivo, como la subida a Pikes Peak de 1987 en la que Walter Röhrl consiguió con el Audi Sport Quattro S1 (590 caballos) marcar un tiempo de 10:47,850 mi-

nutos con una velocidad máxima sobre el trazado de tierra de 196 km/h. «Fue la cumbre de lo que se puede hacer con un coche de rally», diría Röhrl sobre ese momento.

De los 136 caballos del primero a los 400 del último, hay que decir que esa evolución ha sido imparable. Y así lo hemos podido corroborar en esta prueba donde han demostrado un rendimiento sobresaliente en el Col del Turini, la legendaria subida hasta 1.607 metros del Rally de Montecarlo. Con la tracción



◀ Los últimos quattro de Audi, los eléctricos e-tron GT, e-tron Sportback y Q4 e-tron, protagonistas de la experiencia 'quattro moments'.



quattro y a su caudal máximo de potencia 'no pierden pie' ni empuje, por muy cerrada que sea la curva o por mucha pendiente que haya. Dirección perfecta, frenos magní-

ficos... Toda una experiencia llegar al Turini.

Además, Audi unía pasado, con presente y futuro y ponía a nuestra disposición, también, la gama e-tron. En

la subida a San Romolo, otro templo de lo rallys, el e-tron Sportback S, nos muestra lo bien que casa la tracción quattro con un eléctrico de gran tamaño, peso y potencia. Imparable, asciende como un avión, se retuerce sin rechistar cuando le exigimos tracción en las curvas más cerradas y empuja como un energúmeno y de manera instantánea, como buen eléctrico, al hundir el pie en el acelerador. Y aún nos queda tiempo de disfrutar con el e-tron Sportback S

en la bajada hasta San Remo. Y todavía alargamos este momento quattro, pues el último recorrido es con el más nuevo de la familia, el Q4 e-tron 50. El SUV eléctrico más familiar, también brilla con el sistema de tracción total que ya se ha convertido en leyenda. Un 'invento' capaz de hacer magia en todos los modelos en los que se incorpora y en cada curva o en cada superficie por el que pasa.

Son 41 años de magia quattro... Y los que quedan.

CUATRO LEYENDAS EN EL COL DEL TURINI

▶▶ El Audi 200 de 1976 es el último clásico que probamos en el tramo final del legendario Turini.



AUDI 200.- El Audi 200 de 1976 fue uno de los primeros modelos en incorporar el motor de cinco cilindros. En el caso de esta berlina, desarrollaba

170 caballos, con un par de 265 Nm. Sus generosas dimensiones no impiden un comportamiento magnífico, casi impropio de su categoría, pues entra



en las curvas tal como se le pide y aunque corrijas la trayectoria en mitad del trazado obedece sin rechistar... Y sin bambolear a los ocupantes.



AUDI QUATTTO.- El 'padre de la criatura', el primer quattro de la historia, llegó en 1980 con 200 caballos y 265 Nm. 41 años después nos deleita en los

14 kilómetros de recorrido en el Turini con el sonido bronco pero inconfundible del cinco cilindros. Noble en todo momento, cuenta con una dirección rotunda pero

fácil de accionar que inmediatamente transmite confianza. Y con cada curva que enlazamos parece que llevemos años a su volante. Una joya.



◀◀ Inconfundible desde todos los ángulos, el creador del mito quattro se mantiene en plena forma.

▶▶ Uno de los deportivos más elegantes de la época, que en esta versión desarrollaba 220 caballos.



AUDI S2 COUPÉ.- En 1991, con la base del Audi A4, la marca lanza este precioso coupé que en esta versión combinaba tracción quattro y un cinco

cilindros con 220 CV y 309 Nm de par. Y en el recorrido esa pureza de líneas se convierte en confort y dinamismo a partes iguales, con una dirección ligera



y tal vez demasiado suave para lo que vemos hoy en día, pero que transmite y da confianza en cuanto te haces a ella. Un devorador de curvas.



AUDI TT RS.- La penúltima evolución del motor de cinco cilindros nos lleva a 2009, donde el TT RS brillaba por sus 340 caballos y sus 450 Nm. El

deportivo de los aros es un clásico, pero tan cercano a los modelos actuales que nos demuestra que está en plena vigencia. Va como la seda, con un tacto

deportivo en el que el confort es máximo y el empuje también y en todo momento transmite una enorme seguridad, con una dirección perfecta.



◀◀ El TT RS es uno de los últimos ejemplos de la tecnología de cinco cilindros asociada a la tracción quattro.



▲ 400.000 plantas conviven ya en la azotea del Lingotto con la pista de pruebas.

por las tres generaciones de este modelo gracias a una sección transversal de la carrocería de un coche real de 1957, rodeada por algunos componentes (llantas, ruedas, faros delanteros y traseros, volante...) de los 500 de 2007 y 2020.

La transformación de Fiat Lingotto concluye con el jardín vertical más grande de Europa, la Pista 500, que comparte el espacio de la pista de pruebas de la antigua fábrica y simboliza cómo un lugar que en su anterior vida no era precisamente ecológico puede convertirse en un templo del medio

Semillas de futuro

En el Lingotto de Turín, la antigua fábrica de Fiat, la marca italiana ha creado el jardín colgante más grande de Europa. Un 'vergel' con 400.000 plantas que compartirá espacio con la pista de pruebas de la azotea y la nueva Casa 500 y que se abre para compartir este legado y el futuro sostenible de la marca con todos los ciudadanos de Turín.

La factoría de Fiat Lingotto, en Turín, se inauguró en 1923 y contaba con la peculiaridad de tener un circuito de pruebas en la azotea. Allí se probaban todos los coches que salían de la cadena de producción, incluido, por supuesto el 500, su coche más emblemático. Ahora, la firma italiana ha decidido mirar hacia un futuro más sostenible y ha dado un paso más en la transformación del Lingotto para convertirlo en

un lugar desde el que mostrar al mundo la historia de Fiat a través de un museo dedicado al Cinquecento (Casa 500) y La Pista 500, el jardín colgante más grande de Europa situado en lo que antes era la pista, en lo alto del edificio. Un lugar abierto al público que pretende convertirse en un nuevo pulmón verde de la ciudad.

La Casa 500 —que ya abrió virtualmente el pasado año— representa el nuevo templo

del icónico modelo; un nuevo espacio que forma parte de la Pinacoteca Agnelli. Con más de 700 metros cuadrados y vistas a la pista del Lingotto, recorre la historia de este coche a lo largo de sus tres generaciones. La muestra se desarrolla en torno a un árbol que, de forma simbólica, representa la continuidad del modelo y los materiales que se han utilizado para construir el museo son reciclados

o reutilizables, productos recuperados del mar, pinturas ecológicas, etc.

Los visitantes podrán sumergirse en ocho áreas temáticas, que recorren el pasado y presente del Fiat 500: un espacio inmersivo con fotos y videos para regresar a 1957: el año del lanzamiento del Fiat 500; una zona con 12 icónicos productos italianos, los 12 carteles publicitarios del primer 500 o un viaje



◀◀ La Casa 500 propone un recorrido, a través de ocho espacios, sobre la historia del modelo que cambió la movilidad en Italia... y de las dos generaciones que le sucedieron.



▲ El cantante Bono, con Olivier Francois, director general de Fiat, Ginebra Elkann, directora de la Fundación Agnelli, John Elkann, presidente de Stellantis y Lapo Elkann.

ambiente y representa también el objetivo de sostenibilidad de la marca.

Obra del arquitecto Benedetto Camerana, se desarrolla a lo largo de todo el circuito de 1,2 km (donde ahora solo se prueban vehículos eléctricos) y tiene 28 metros de altura. Está diseñada en áreas temáticas y cuenta con más de 40.000 ejemplares de plantas de 300 especies y variedades.

FIAT 500 (RED) UN ICONO EN ROJO... Y VERDE

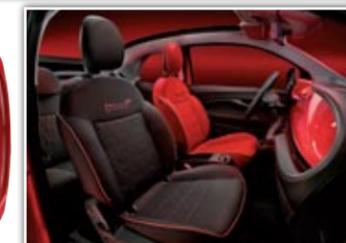
El mensaje de sostenibilidad lanzado por Fiat quiere tener también una vertiente solidaria. Para ello, la marca va a apoyar la labor de la ONG (RED), liderada por el cantante Bono, para combatir emergencias de salud global como el sida o el Covid-19. Y lo hace con la creación de una nueva familia 500 (RED) con cuya compra, los clientes contribuirán a mejorar la vida de muchas personas, ya que Fiat (y otras marcas del Grupo Stellantis, como Jeep y Ram) pretende destinar cuatro millones de dólares a la citada ONG entre 2021 y 2023.

«Esta asociación es un gran impulso en la lucha de (RED) contra las pandemias. Tenemos una de las compañías automotrices más emblemáticas del mundo que dice que quiere ayudar a eliminar el Covid-19 de la faz del planeta, y con el nuevo (500) RED ni siquiera necesitarán gasolina para hacerlo. Fiat quiere ser lo más verde posible mientras apoyan a (RED) y esa es una razón para celebrarlo», ha dicho el cantante Bono du-

rante la presentación del proyecto de colaboración en la antigua fábrica de Lingotto, en Turín. Las ediciones especiales RED llegarán a toda la gama (500, 500X y 500L) contarán con detalles distintivos. El primero su tono rojo, tanto en el exterior (carrocería, carcasas de los retrovisores y llantas) como en el interior (la franja del salpicadero, detalles de diseño en las alfombrillas, asientos, etc.). Y en el interior estarán disponibles con asientos completamente negros y el logo RED en contraste, o todos en rojo con un logo negro. Además, el nuevo 500 eléctrico muestra la opción de contar con el asiento del conductor en rojo y el resto en negro.

Para convertirlos en un espacio seguro, están equipados con un filtro de aire tratado con una sustancia biocida eficaz casi al 100% contra virus y bacterias. Además, las superficies de algunos de los componentes interiores con los que más entran en contacto los conductores (volante, asientos e interior del maletero), se han sometido a un tratamiento antimicrobiano. Cada coche tendrá un kit de bienvenida —dosificador de desinfectante de manos y una carcasa para las llaves exclusiva—, además de una carta firmada por el director general de Fiat, Olivier Francois, y Bono, dándoles la bienvenida a la comunidad (RED).

▶▶ La mano de Bono se hace presente en un detalle del nuevo 500 (RED), el pedal del acelerador es de color rojo.



◀◀ El primer fruto de la colaboración entre Fiat y (RED) es este 500 eléctrico, con detalles como el asiento del conductor en rojo frente al resto de asientos en color negro.

DS



UN INTERIOR ÚNICO PARA EL DS 9

A finales de año, DS dará a conocer el ganador del certamen 'DS X Métiers D'art', cuyo premio será diseñar un interior exclusivo para el DS9.

En primavera, la marca pidió a creadores y artesanos que presentaran nuevas técnicas, materiales y soluciones que se pudieran implementar en el DS 9. Un jurado especializado ha seleccionado tres finalistas, que presentaron su propuesta diseñando un panel de puerta. Entre ellos se elegirá al ganador.

+ en www.volvocars.com/es

VOLVO ADIÓS AL CUERO
Volvo ha anunciado que dejará de utilizar cuero en sus futuros vehículos eléctricos. Las tapicerías de piel serán sustituidas por materiales reciclados o de origen biológico. El SUV eléctrico



Volvo C40 Recharge será el primer modelo de la marca que no incluya piel en sus tapicerías, una decisión que muestra el compromiso de la marca con el bienestar animal.

UN DB5 A ESCALA

► Conserva los 'gadgets' del original, entre ellos las ametralladoras en los faros delanteros.



► Esta réplica reproduce con fidelidad el DB5 utilizado en las películas de la saga James Bond. Cada unidad costará unos 105.000 euros.

UN ASTON MARTIN A ESCALA PARA LOS PEQUEÑOS 007

La última película de la saga James Bond, 'Sin tiempo para morir', acaba de llegar a los cines y Aston Martin ha aprovechado el momento para mostrar su último juguete. Se trata de un DB5, creado en colaboración con Little Car Company, que reproduce el utilizado en las cintas del famoso agente 007. Eso sí, este es una réplica a escala, dirigida a los más pequeños de la casa. Un capricho, del que solo se producirán 125 unidades y cada una costará la

friolera de 105.000 euros aproximadamente. El coche es fiel al original, tanto que para su creación, en Little Car Company han contado con la inestimable ayuda del supervisor de efectos especiales de la película, Chris Corbould.

Hereda el mismo color Silver Birch del DB5 primario y también algunos de sus 'gadgets', como las dos ametralladoras ocultas tras los faros delanteros, que cuentan con sonido y destellos, o

los interruptores ubicados en la puerta, desde los que se controlan las matrículas giratorias o el lanzamiento de bombas de humo, que funciona durante media hora. También cuenta con un volante desmontable y una instrumentación calcada a la del DB5.

En lo único que cambia respecto al original es en el motor. Esta réplica recurre a un propulsor eléctrico en su eje trasero, capaz de generar 16 kW de potencia (22 CV),

SKODA EL SUPERB CUMPLE 20 AÑOS

El Superb, el buque insignia de Skoda y uno de sus modelos más importantes, acaba de celebrar su 20º aniversario. Esta berlina de 4,80 metros de largo, basada en el éxito de sus predecesores de los

años 30 y 40, debutó en 2001 y de la misma se han vendido 1,5 millones de unidades. Actualmente, su tercera generación se ofrece en carrocería berlina o familiar y cuenta con una variable híbrida enchufable, el Superb iV.



PREMIO

Seis ingenieras de la planta de motores de Ford Valencia son las ganadoras de un premio internacional con el que la compañía impulsa iniciativas que apoyan la diversidad e inclusión en el trabajo.

NUEVO SPOT DE HYUNDAI

ALASKA ES LA VOZ DEL IONIQ 5

Un coche único como el Ioniq 5, el primer modelo de la nueva gama de vehículos 100% eléctricos de Hyundai, se merecía una personalidad única. La polifacética Alaska ha sido la elegida por la marca para poner la voz en off al anuncio de este nuevo modelo.

En el spot, titulado 'Power your world' (Potencia tu mundo'), Alaska motiva a los espectadores para que no tengan miedo al cambio, cumplan sus

ilusiones y encuentren su propio camino a la vez que se repasan las características del inédito Ioniq 5.

Este modelo ya está a la venta en España y destaca por una autonomía de 686 kilómetros en ciudad y por unas características que lo hacen exclusivo, como su techo con paneles solares fotovoltaicos o un sistema de carga bidireccional, que permite alimentar cualquier aparato eléctrico con el propio coche.



► Alaska pone la voz en off al anuncio del nuevo Ioniq 5 de Hyundai.

EL COUNTACH YA ES HISTÓRICO EN EEUU

UN LAMBORGHINI FRENTE AL CAPITOLIO

El Lamborghini Countach de la película 'Los locos del Cannonball' se exhibe en Washington para celebrar su inclusión en el registro nacional de vehículos históricos de la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

El Lamborghini Countach LP 400 S de 1979, que protagonizó la película 'Los locos del Cannonball' en 1981, acaba de ser inscrito en el registro nacional de vehículos históricos de la Biblioteca del Congreso de EEUU, un hito que solo han logrado 30 vehículos hasta ahora.

Para celebrarlo, el modelo se exhibe estos días dentro de una vitrina en el National Mall, en Washington DC. El Countach que participó en la cinta es negro y su interior es amarillo mostaza. Fue modificado para el filme con un alerón delantero, focos gemelos, tres antenas y 12 tubos de escape.



► Solo hay 30 coches en el registro de vehículos históricos de EEUU y este Lamborghini Countach de 'Los locos del Cannonball' es uno de ellos.



ATENTOS A...

HASTA EL 10 DE OCTUBRE

Se celebra el **Salón Internacional del Automóvil de Barcelona**, en el que la movilidad sostenible y electrificada está muy presente. En el evento participan más de 20 marcas, que presentan quince nuevos modelos.



MOVILIDAD ELÉCTRICA

KEN BLOCK SE ALÍA CON AUDI

Ken Block, especialista en poner al límite vehículos de alto rendimiento y cuya saga de vídeos acumula cientos de millones de visitas, acaba de fichar por Audi para desarrollar proyectos de movilidad eléctrica. «Audi es la marca que encendió mi pasión por el automovilismo. Estoy muy emocionado de iniciar este nuevo capítulo.

Juntos desarrollaremos proyectos innovadores y ampliaremos los límites de la movilidad eléctrica». Fueron las palabras con las que Ken Block saludó a su nueva marca. Después, probó las sensaciones al volante del potente RS e-tron GT, un modelo del que dijo «tiene un diseño exquisito y la experiencia de conducción ha sido alucinante».

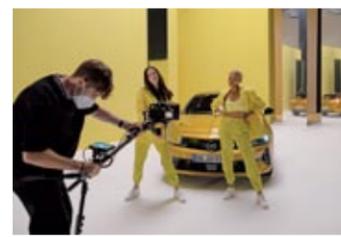


OPEL ASTRA

YA ESTÁ EN REDES SOCIALES

La nueva generación del Opel Astra llega a los concesionarios a comienzos del próximo año con una imagen mucho más rompedora y atrayente, atributos que la marca ha querido trasladar a su campaña publicitaria, que ya está en redes sociales. Con el amarillo como color dominante, el vídeo de la campaña repasa los

distintos detalles de diseño tanto interiores como exteriores de este nuevo Astra de Opel, ahora bajo el paraguas de Stellantis.



▼ El rey Felipe VI, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, estuvieron presentes junto a José Vicente de los Mozos, presidente de Anfac o Enrique Lacalle, presidente del Salón de Barcelona, en los actos de esta nueva edición de la muestra automovilística.



INVERSIONES Y AYUDAS

El Gobierno acelera en su objetivo de electromovilidad

Al reciente anuncio de un Plan Moves para Grandes Flotas, dotado con 50 millones de euros, se suma el Moves Singulares II, que financia con 100 millones proyectos innovadores, y los 400 millones (ampliados a 800) del Moves III para la compra de vehículos eléctricos. Antes de final de año, también se convocará el PERTE del vehículo eléctrico, que prevé una inversión público-privada de 24.000 millones hasta 2023 para crear en España un 'hub' europeo de electromovilidad.

Moves Singulares II 100 millones de euros para proyectos innovadores

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) ha abierto la convocatoria para solicitar las ayudas del Programa MOVES Singulares II, que repartirá 100 millones de euros de los fondos europeos para proyectos innovadores que faciliten la implantación del vehículo eléctrico y la movilidad sostenible.

Empresas, universidades, centros de investigación y desarrollo o entidades del sector público institucional serán los beneficiarios de este programa, que se financiará con fondos europeos

procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y que gestionará el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Esta iniciativa es una de las medidas integradas en el Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica, con el que el Gobierno pretende desarrollar un ecosistema para la fabricación del Vehículo Eléctrico y Conectado, PERTE



VEC, y que se aprobó el pasado mes de julio. La lista de los proyectos que se consideran 'singulares' y que, por tanto, se pueden acoger a las ayudas, incluye cuatro tipos de iniciativas: las relacionadas con la movilidad eléctrica y aplicaciones TIC; otras relativas a la infraestructura de recarga; las aplicaciones de nuevos desarrollos de baterías y almacenamiento eléctrico, y los proyectos de desarrollo de nuevos procesos o prototipos de mo-

delos o componentes de vehículos eléctricos.

En este sentido, se pueden beneficiar de las ayudas, entre otros, las iniciativas que promuevan la conectividad y comunicación entre vehículos eléctricos e infraestructura de recarga, aplicaciones innovadoras de cualquier tipo de vehículo eléctrico o de pila de combustible en ámbitos urbanos y de manera especial en flotas y reparto de última milla, así como para la mejora de la accesibilidad y movilidad rural, etc. También la implantación de hidrogenas, los desarrollos innovadores en recarga de vehículos eléctricos y de pila de combustible, los proyectos de nuevos desarrollos de baterías y de comunicación V2H (vehículo-casa), V2V (vehículo-vehículo), y un largo etcétera.

Un órgano para vigilar la red de carga

El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, y la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, entre otros representantes públicos, se reunieron la semana pasada con la Junta Directiva de Anfac (Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones) en el marco del Salón del Automóvil de Barcelona, a cuya inauguración también asistió el rey Felipe VI.

Durante el encuentro, el presidente del Gobierno anunció la puesta en marcha de un órgano de seguimiento de puntos de recarga en España, que estará formado por representantes de las administraciones públicas y del sector de la automoción y que evaluará los problemas y la evolución de los cargadores para vehículos eléctricos y de hidrógeno en nuestro país. La creación de este órgano responde a una petición de la Asociación de Fabricantes Anfac. Su presidente, José Vicente de los Mozos, ya había apuntado que este mecanismo es imprescindible para garantizar el despliegue de infraestructuras de recarga en España. La medida busca alcanzar una red mínima de 340.000 cargadores para vehículos eléctricos de aquí a 2030 para poder abastecer a un futuro parque de cinco millones de vehículos electrificados.

la cifra

1.441.240

Es el número de vehículos fabricados en España en los ocho primeros meses. Aunque en el conjunto del año se registra un aumento en la producción del 11%, esto responde al hecho de que las fábricas estuvieron cerradas por la pandemia en 2020. Según Anfac, en los últimos cuatro meses, el ritmo de crecimiento se ha reducido en 28 puntos debido a la escasez de semiconductores, lo que ha motivado cierres en las cadenas de montaje. Las previsiones apuntan a que la producción no se ajustará a la demanda hasta mediados de 2022.

Nissan

Negociará con tres empresas el futuro de sus plantas en Barcelona

El fabricante de vehículos chino GVM, que posee las marcas Haval, Ora, Wey y GWM Pickup, será la opción preferente para dar salida a las plantas de Nissan Ibérica en Barcelona (Zona Franca, Montcada i Reixac y Sant Andreu de la Barca). La comisión de reindustrialización de Nissan también ha acordado que las negociaciones se completarán con conversaciones con las empresas españolas, QEV Technologies, especializada en movilidad eléctrica, y Silence, fabricante de scooters eléctricos y baterías.

Aunque se negociará en primera instancia con estas empresas, los integrantes de la comisión no han descartado ninguna de las propuestas presentadas, «ya que todos los proyectos cumplen las expectativas de las partes y aseguran la opción de poder negociar el futuro de las plantas de Nissan en Barcelona y el empleo actual», según han explicado.

Las conversaciones comenzarán este mismo mes y el calendario de las mismas, así como el marco de negociación, se prevé que se cierre antes de final de octubre.



la frase

Reyes Maroto. Ministra de Industria, Comercio y Turismo



Ha pedido un «impulso por parte de la CE para garantizar el suministro de semiconductores y recuperar los niveles de producción de vehículos en las fábricas. La escasez de componentes requiere actuaciones estructurales para incrementar la capacidad de producción en España y Europa.»

MODELO	EMISIONES CALIDAD DEL AIRE	EFICIENCIA ENERGÉTICA	GASES EFECTO INVERNADERO	MOTOR	green ncap ESTRELLAS GREEN NCAP
DS 3 Crossback	4,0/10	5,8/10	3,3/10	Diésel	★★★★
Ford Puma	4,8/10	6,4/10	5,1/10	Gasolina	★★★★
Mazda 2	5,9/10	6,9/10	5,6/10	Gasolina	★★★★★

Test Green NCAP

Los urbanos dan la talla medioambiental

Green NCAP, el programa europeo que evalúa el impacto ambiental de los automóviles con el objetivo de proporcionar información independiente a la vez que se incentiva el desarrollo de coches más limpios, ha presentado los resultados de tres nuevos modelos analizados recientemente. Se trata de los urbanos DS3 Crossback, Ford Puma y Mazda 2. De los tres, es el Mazda 2 el que obtuvo mejores resultados, con 3½ estrellas (el máximo son cinco). El crossover Puma se queda con 3 estrellas y el DS 3 Crossback obtiene una calificación de 2½ estrellas.

El Mazda 2 se probó con el motor de gasolina Skyactiv-G de 1,5 litros y logró una puntuación bastante buena en eficiencia energética (6,9/10). Green NCAP destaca que el control de las emisiones contaminantes de este

modelo es aceptable, pero el automóvil se beneficiaría de un filtro de partículas de gasolina.

El pequeño crossover Puma se probó con el motor de gasolina de inyección directa de 1.0 litros, que cuenta con tecnología de hibridación suave de 48 voltios. El test considera que su rendimiento medioambiental es bueno y le otorga tres estrellas, con una buena puntuación en eficiencia energética y en el control de contaminantes y gases de efecto invernadero. Su puntuación se vio, sin embargo, lastrada, por las emisiones de amoníaco, NH3, un contaminante que no está regulado por la legislación, pero que sí se evalúa por parte de Green NCAP.

El DS 3 Crossback obtuvo 2,5 estrellas. Se probó la variante diésel turboalimentada BlueHDi 100 de 1.5 litros. Al igual que ocurre



▲ Los tres modelos urbanos probados superan el test de Green NCAP. Y el Mazda con un notable.

con el Puma, su puntuación se ha visto rebajada por las emisiones de amoníaco. Al igual que el Puma, su mejor nota la obtuvo en eficiencia energética.

50 millones de euros para renovar grandes flotas

El Gobierno también ha anunciado la creación del nuevo programa Moves Grandes Flotas, del que se podrán beneficiar las empresas que quieran renovar flotas de más de 500 vehículos en más de una comunidad autónoma. Este plan contará con una dotación

económica de 50 millones de euros y su llegada ha sido bien recibida por los fabricantes de vehículos, que consideran que el canal de las flotas es una de las principales vías de entrada de vehículos electrificados en el parque automovilístico español.



AUTOMOBILE BARCELONA LA 41ª EDICIÓN DEL SALÓN DE BARCELONA HA REUNIDO A 23 FABRICANTES

Vuelve la ilusión

Este es el lema de esta nueva edición del Automobile Barcelona, como se denomina en la actualidad, que hace referencia al hecho de volver a disfrutar de un gran escenario para que público y fabricantes vuelvan a coincidir para conocer las últimas grandes novedades del sector.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

Lo esperábamos con los brazos abiertos. Por fin, el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, denominado

Automobile Barcelona, vuelve a acercar al público las principales novedades del mundo del motor. Hasta el 10 de octubre y bajo el lema 'Vuelve la ilusión', la muestra automovi-

lística se erige como el escenario donde los fabricantes despliegan todo un arsenal de nuevos productos para conocer de primera mano, e incluso conducirlos, los modelos

que próximamente llegarán al mercado. Esta nueva edición refleja el cada vez mayor protagonismo de la electrificación, muy presente en cada uno de los stands de los 23 fabrican-



◀ **DACIA** El Jogger, el nuevo familiar de 7 plazas, junto al Spring, el pequeño SUV eléctrico, son las dos grandes novedades de la marca. También el nuevo logo y el verde institucional, que se implementarán en 2022.



◀ **CUPRA** El Born es el primer modelo cien por cien eléctrico de la firma, que comienza ya a venderse con el motor de 204 CV y batería de 58 kWh. El UrbanRebel y el Tavascan Extreme E le acompañaron en Barcelona.



◀ **FORD** Presentación del Mustang Mach-E GT, la E-Transit, generación eléctrica del modelo comercial y el nuevo Ford Fiesta electrificado. En el stand, también estaban presentes otros modelos electrificados de la marca.



◀ **KIA** Presentación de la nueva generación del Sportage junto al espectacular eléctrico EV6. También el acuerdo para montar más de 40 puntos de recarga ultrarrápida en los principales concesionarios Kia.



▲ Electromovilidad BMW, con los i4 e iX y con su nuevo scooter CE-04, el segundo fabricado por la marca.



▲ Mercedes mostraba al público sus últimos eléctricos, la berlina EQS y el EQB.



▲ En el stand de Hyundai, el Ioniq 5, el nuevo eléctrico de la marca, atraía todos los focos.



▲ Hispano Suiza estaba presente con el Carmen, un espectacular hypercar eléctrico de 1.020 CV.



◀ **RENAULT** La estrella del stand de la marca francesa era el Mégane E-Tech cien por cien eléctrico, que se exhibía por primera vez en España. El primero de los 14 nuevos modelos eléctricos previstos por Renault hasta 2025.



◀ **NISSAN** Presentación de los dos nuevos modelos de la marca: el Townstar, sustituto del NV200, y el Ariya, un espectacular SUV de propulsión eléctrica, que se veía por primera vez en Europa.

RENAULT MÉGANE E-TECH Imagen de la revolución de la marca en su nuevo plan estratégico

Una de las novedades más llamativas, mostrada al público por primera vez en España, es el nuevo Renault Mégane E-Tech 100% eléctrico. El director General de Renault Iberia, Sébastien Guigues, y el director de Comunicación, Impacto Social y Asuntos Públicos, Jesús Presa, se encargaron de presentar la nueva berlina. «El nuevo Mégane encabeza el cambio profundo en la compañía, expresado a través del Plan Estratégico 'Renaulution', que tiene como principal objetivo pasar del volumen al valor, de fabricar coches con tecnología a ser una empresa tecnológica que fabrica coches».



▲ Sébastien Guigues, director General de Renault Iberia, junto a la nueva criatura eléctrica de la marca, el Mégane E-Tech.



▲ El Cupra Tavascan Extreme E presidía la zona especial creada por la marca para sus novedades.



▲ Un rincón para la historia. El público del salón también ha podido disfrutar de joyas clásicas.



▲ Esta violinista puso el ritmo para animar la presentación del Dacia Joogger en su puesta en escena.



▲ En Honda la estrella principal fue el nuevo HRV, que llegará en el primer trimestre de 2022.



▲ S.M. el Rey, Felipe VI, y el Presidente de Gobierno, Pedro Sánchez, visitando las novedades de Renault y Dacia.

AUTOMOBILE BARCELONA S.M. el Rey de España, Felipe VI, inauguró esta nueva edición

El Rey, don Felipe VI, ha presidido la inauguración de este 41º Salón Internacional del Automóvil de Barcelona. Una importante edición dada la compleja situación por la que atraviesa el sector de la automoción, consecuencia del Covid y de la crisis de los semiconductores que han ralentizado las ventas. Y también del interesante pero complejo cambio hacia la electromovilidad, el gran desafío al que se están enfrentando los fabricantes y que crea muchas dudas en los clientes a la hora de tomar una decisión de compra. El Rey estuvo conociendo de primera mano las últimas novedades y participando en un almuerzo junto con el presidente de Gobierno, Pedro Sánchez, y otros representantes del Estado y de la automoción, para tratar diversos problemas del sector. Al término de este, el presidente de ANFAC, Vicente de los Mozos, agradeció «el fluido diálogo con la Administración».

tes representados. Interesantes novedades que reflejan el camino que sigue el sector hacia una movilidad cada vez más sostenible. Entre esas novedades, una premiere internacional, el Nissan Townstar, presentado junto al Ariya. Muchos modelos electrificados, como el Ford Mustang Mach-E GT, Cupra Born, Hyundai Ioniq 5, así como los Kia Sportage y EV6, Mercedes EQS y EQB o los i4 e iX de BMW. Destacan también el Renault Mégane E-Tech y Dacia Spring, y los Honda HR-V y Lexus NX. El Hispano Suiza Carmen y el roadster biplaza español, el Baltasar Revolt, tampoco faltan en la cita. Un certamen para recuperar la ilusión.

tes representados. Interesantes novedades que reflejan el camino que sigue el sector hacia una movilidad cada vez más sostenible. Entre esas novedades, una premiere internacional, el Nissan Townstar, presentado junto al Ariya. Muchos modelos electrificados, como el Ford Mustang Mach-E GT, Cupra Born, Hyundai Ioniq 5, así como los Kia Sportage y EV6, Mercedes EQS y EQB o los i4 e iX de BMW. Destacan también el Renault Mégane E-Tech y Dacia Spring, y los Honda HR-V y Lexus NX. El Hispano Suiza Carmen y el roadster biplaza español, el Baltasar Revolt, tampoco faltan en la cita. Un certamen para recuperar la ilusión.



CHIP GANASSI EL DUEÑO DEL EQUIPO LO DEJÓ CLARO: «ÉSTE ES EL PRIMERO, ÁLEX VA A CONSEGUIR MUCHOS MÁS RÉCORDS EN EL FUTURO»



Álex Palou o cuando el talento triunfa por encima del dinero

«Álex Palou es un fuera de serie. Los dos mejores pilotos que hemos tenido son Fernando Alonso y Antonio García, y Álex tiene la cabeza de Antonio y la madurez de Fernando cuando tenía 16 años». La frase se extendió en 2014 en los mentideros automovilísticos, y ahora ha recuperado todo su vigor y capacidad visionaria con el título de Álex Palou en el IndyCar americano.

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

Adrián Campos repetía a quienes le querían escuchar que su pasión se había encendido de nuevo con un joven recién recogido de los karts. Fue tutelado desde entonces por el propio Campos y su equipo. Lástima que no hubiera estado presente

para disfrutar del enorme éxito conseguido por Álex Palou como primer español en ganar el IndyCar americano en su segunda temporada y con solo 24 años. Una historia que recuerda que en ocasiones el talento también puede triunfar por encima del dinero.

Antes en los karts, con Adrián Campos y luego en

Japón siempre hubo quien detectaba ese singular talento en Palou para apoyarle en su ascensión por la pirámide automovilística, ya que los medios económicos no abundaban en el piloto catalán y su familia. Con Campos corrió hasta que en 2016 una desafortunada temporada en la GP3 le obligó a tomar una dura decisión:

emigrar a Japón, o volver al karting como alternativa, una vía cerrada en ese caso para una carrera de tan gran potencial.

La Fórmula 3, el GT y la Súper Fórmula se convirtieron en el yunque que proporcionó el temple deportivo y emocional al joven Palou y reafirmó sus ambiciones. Incluyendo la

decepción por la pérdida del título de monoplazas nipón a falta de diez vueltas por una avería. Era tan solo un 'rookie' en una categoría ultra profesionalizada donde los pilotos nipones competían con los ojos cerrados en su territorio. Que Palou luchara por el título aquel 2019 abrió definitivamente la ventana de su talento. Tenía el futuro asegurado en Japón durante algunos años. Pero entonces se cruzó la oportunidad y el riesgo de poder competir en Estados Unidos.

Tal era su calidad que Goh, el dueño del equipo de GT, decidió apoyarle en el IndyCar. Con Goh, un empresario nipón que ha ganado incluso las 24 Horas de Le Mans con Audi, el catalán encontraba a alguien que le apoyaba en los momentos cruciales de su vida. Quería ser profesional a toda costa y solo el certamen americano se lo permitía. Satoru Nakajima, propietario del equipo de Súper Fórmula, también puso a Honda de su lado. Cuando probó el monoplaza del equipo Day le Coyne

en Mid Ohio fue más rápido que la pole de la carrera celebrada unos días antes. En diez vueltas se sintió como pez en el agua con el monoplaza americano. No hubo dudas. Coyne bajó a Sebastian Bourdais y Goh. Palou debutaría en 2020 en el IndyCar, el gran sueño de su vida. Pero por medio se interpondría el Covid.

Solo bajo circunstancias excepcionales se pudo celebrar el campeonato: sesiones privadas recortadas drásticamente, formato de fin de semana reducido, nada de entrenamientos privados para conocer los óvalos ni preparar el singular formato de las carreras americanas que prácticamente se descubría en cada carrera. «Ha sido un año muy duro para todos, no solo a nivel deportivo, sino por el virus, pero hicimos la apues-

ta de intentar ir a Estados Unidos, dejando uno de los mejores coches que había en Japón y venirme con uno de los que más iba a sufrir aquí. Con el año que hemos tenido, sin prácticas y sin nada, ha sido duro», explicaba a final de año como resumen. Pero, de nuevo, también se había garantizado su futuro para 2021. Con resultados, por supuesto, y por su personalidad.

Palou siempre fue consciente de la necesidad de brillar en los óvalos para ser considerado por los equipos del IndyCar. Sin tiempo de adaptación, dejó con la boca abierta a todos en las 500 Millas. Entró en el 'Fast Nine' a la primera y clasificó en séptima posición. Cuando empezó a remontar y entró entre los diez primeros en los compases finales, sufrió un accidente. Pero no

«SER CONSTANTES HA SIDO LA CLAVE PARA EL TÍTULO»



▲▲ Adrián Campos lo descubrió en 2014 y para él estuvo corriendo hasta 2016. Ese año decidió emigrar a Japón, donde corrió en Fórmula 3, GT y Super Fórmula, un campeonato que estuvo a punto de vencer en 2019. Ese año, en busca de nuevos retos, dio el salto a Estados Unidos.

había pasado desapercibido. En la pista el propio Palou también se encargó de ello; se presentó ante Chip Ganassi: «me gustaría correr en tu equipo», le dijo en el paddock del Motor Speedway a una de las figuras más importante en Esta-

dos Unidos. A final de año ya era piloto del equipo. Lo que nadie esperaba es lo que vendría después.

Palou hizo historia en Barber (Alabama) al ganar la primera carrera de la temporada y en su debut con Ganassi. Y lo hacía batiendo en la meta

a Will Power y Scott Dixon, su compañero en Ganassi, el campeón en vigor y con seis títulos en su haber en el IndyCar. Era solo el tercer piloto del equipo capaz de ganar en su debut, tras Michael Andretti en 1994 y Dan Wheldon en 2006. Comenzaba

una temporada deslumbrante, en la que el talento de Palou sorprendió incluso a los miembros de su propio equipo. En las 500 Millas, más si cabe porque evidenció algo más que talento.

En la penúltima vuelta marchaba en cabeza. Como en su debut volvió a clasificarse en el Fast Nine. Antes, había sufrido un espectacular accidente. Ganassi y los suyos, como reconocieron después, quedaron asombrados por su capacidad de recuperación. «Realmente me sorprendió que no le afectara tanto, nos quedamos de una pieza, tan pronto se subió al coche tenía la velocidad, nos dejó alucinados», reconoció el jefe Ganassi, destacando una fortaleza mental que se pudo comprobar en varias ocasiones durante el campeonato. Castro Neves superaba al español en esa penúltima vuelta. Dolió que se escapara una ocasión histórica, pero Álex Palou era ya líder destacado del campeonato al terminar las 500 Millas.

Su resiliencia se puso en evidencia tras romper el motor en Indianápolis y el accidente de Gateway, sacado fuera de la pista por un rival. Perdió la primera posición a manos de Pato O Ward. Quedaban tres carreras. Logró una victoria, un segundo y un cuarto, este último en la cita final de Long Beach. Era su segunda temporada en el IndyCar, la primera con Ganassi, batiendo a Scott Dixon en su mismo equipo.

«Creo que este año la clave ha sido ser constantes. Ganar cuando podíamos hacerlo, quedar segundos cuando no podíamos ganar, quedar terceros cuando no podíamos ser primeros o segundos, cuartos como hoy cuando no teníamos más. Hemos tenido altibajos como todos, creo que es un campeonato difícil donde es imposible tener un buen fin de semana siempre», reconocía justo después de lograr el título, justificando la



Carlos Sainz y Lucas Cruz quieren hacer historia con el RS Q e-tron, el bólido eléctrico con el que quieren ganar el Dakar.

AUDI Y SAINZ, JUNTOS EN EL DAKAR

«No os podéis imaginar la evolución: es brutal»

«A mi edad hace falta un proyecto con la suficiente capacidad de seducción para afrontarlo, y éste lo tiene. Las aspiraciones ahora son intentar ganar el Dakar el primer año con este coche. ¿Estamos un poco locos? A lo mejor sí». España y Madrid fueron el escenario en el que se presentó por primera vez el revolucionario proyecto de Audi para intentar ganar el Dakar con una montura eléctrica, el Audi RS Q e-tron, una de las máquinas más sofisticadas del automovilismo deportivo, «un proyecto con una magnitud de complejidad como no hay otro», según el propio Sainz, quien no puede ocultar la

impresión que le produce el salto tecnológico en el que se ha involucrado.

Audi dejó la Fórmula E para embarcarse en un proyecto que le permitiera mayor capacidad de innovación y de exploración de la tecnología eléctrica motriz, esto es; el Dakar. Con la unidad de potencia desarrollada en los monoplazas, el RS Q e-tron incorpora tres unidades eléctricas, una en cada eje, además de otro motor térmico que genera electricidad para la batería. La máquina alemana incluye cuatro kilómetros de cableado y un sofisticadísimo y complejo software

de gestión que es el cerebro de todo el complicado RS Q e-tron.

Carlos Sainz vuelve junto con Lucas Cruz a por su cuarto Dakar, pero en un proyecto radical respecto a todo lo conocido en su ya dilatada carrera: «Sinceramente, es impresionante a nivel tecnológico la cantidad de parámetros con los que puedes jugar. Es complejo y difícil, pero apasionante. Para mí es algo nuevo que estoy aprendiendo, nunca es tarde, me he subido a un tren que es muy novedoso. Cuando comparo con todos los coches que he conducido, no os podéis imaginar la evolución, es brutal».

►► En la presentación celebrada en Madrid, Sainz y Cruz estuvieron acompañados por José Miguel Aparicio, director general de Audi España, e Ignacio González, director de Comunicación de la marca.



fama ganada en el seno de su propio equipo. Su jefe de estrategia Julian Robertson alababa esa versatilidad: «Nos da todas las opciones al muro: ahorrar combustible, correr el kilometraje que le pedimos con el combustible, atacar cuando lo necesita. Su rendimiento es inigualable, y en una edad puedes lograr cuando tienes tan gran líder en el piloto».

«Que con la presión, la velocidad y los rivales, tiene la sensibilidad y la capacidad para entender su coche, y cómo ayuda a liderar el equipo, es de verdad realmente impresionante para mí», le reconocía la leyenda americana, Jimmie Johnson, siete títulos de la Nascar, también compañero suyo en Chip Ganassi. «No creo que puedas encontrar una persona más agra-

dable, es magnífico ver que los tipos buenos también ganan. Creo que también lo soy, aunque en situaciones adversas la gente puede ver que se tiene mal humor. Pero él siempre lleva la sonrisa puesta, así que creo que es algo refrescante de ver». Sorprendía la unanimidad en el equipo Ganassi, con ese joven recién llegado que había batido a todos a la primera.

Pero de entre todos los testimonios, quizás el del propio Chip Ganassi fuera el más relevante. Álex Zanardi, Juan Pablo Montoya, Dario Franchitti, Scott Dixon... Algunos de los mejores pilotos de la historia del IndyCar han pasado por su equipo. En la tribuna de los vencedores Ganassi lo dejó claro: «Éste es el primero, Álex va a conseguir muchos más récords en el futuro».

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS VENTAS CAEN Y LOS COCHES ELECTRIFICADOS SIGUEN AL ALZA

Las matriculaciones de turismos y 4x4 cayeron un 15,7% en septiembre (59.641 unidades), respecto al mismo mes de 2020. El acumulado anual registra a estas alturas del año una subida del 8,8% (64.795 unidades), pero si lo comparamos con los nueve primeros meses de 2019 (en que la pandemia no estaba presente), las matriculaciones caerían un 33%.

Las principales asociaciones –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)– han revisado las previsiones de ventas a la baja, ya que consideran que el panorama no va a cambiar mucho en lo que queda de año. Achacan el mal comportamiento del mercado o a la crisis de los microchips, que está parando las fábricas de producción de vehículos y, por tanto, las entregas, y a la incertidumbre económica derivada de la pandemia del coronavirus.

Por otro lado, los planes Moves parece que empiezan a dar sus frutos y en septiembre las ventas de vehi-

culos electrificados, híbridos y de gas subieron un 36,6%. En concreto, los híbridos enchufables alcanzaron una cuota de mercado del 5,5%, con un aumento del 100,2%, mientras que los eléctricos puros suponen el 4,4%. Entre los turismos, a lo largo del año, los modelos electrificados son ya el 32,9% de las ventas.

Por fabricantes, Seat recuperó el liderazgo del mercado en septiembre después de haber descendido en agosto hasta el puesto número 5 del ranking de los más vendidos. La marca española sigue liderando el acumulado del año con su modelo Arona como el favorito entre los compradores.

Por su parte, el urbano Fiat 500 se colocó en primera posición entre los más vendidos en septiembre, lo que le ha hecho escalar hasta el puesto número 5 en el acumulado anual. Le siguen en el ranking y mantienen posiciones entre los más vendidos a lo largo del año, el Hyundai Tucson, el Dacia Sandero y el Seat León.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Septiembre	Enero-Septiembre
SEAT 5.286	SEAT 58.673
KIA 4.676	VW 49.880
HYUNDAI 4.559	PEUGEOT 48.512
PEUGEOT 4.085	TOYOTA 47.209
RENAULT 3.556	KIA 41.640
VW 3.297	HYUNDAI 39.428
TOYOTA 3.135	RENAULT 37.918
BMW 3.057	CITROËN 35.385
CITROËN 2.977	AUDI 26.890
FIAT 2.856	BMW 26.699

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Septiembre	Enero-Septiembre
500 2.177	ARONA 17.639
ARONA 1.856	TUCSON 14.874
2008 1.683	SANDERO 14.463
TUCSON 1.606	LEÓN 13.832
SANDERO 1.520	500 13.337
CLIO 1.313	2008 12.935
LEÓN 1.158	IBIZA 12.840
C3 1.065	C3 12.450
I-20 1.027	COROLLA 12.426
IBIZA 1.017	3008 12.029

CITROËN

El nuevo C5 X se podrá comprar desde 30.900 euros

El Citroën C5 X, el nuevo buque insignia de la marca, ya tiene precio de partida para el mercado español, al que llegará en breve y donde se podrá comprar a partir de 30.900 euros. Esta berlina con aire SUV se ofrece con motores de gasolina PureTech 130 y PureTech 180, ambos asociados a la caja de cambios automática EAT8. Y también cuenta con una versión híbrida enchufable, que ofrece 225 CV de potencia total. Dispone de una autonomía 100% eléctrica que supera los 50 kilómetros, según el protocolo

WLTP, por lo que cuenta con la etiqueta Cero de la DGT. El novedoso C5 X se puede comprar en tres acabados. El primero, Feel Pack, incorpora suspensión Citroën Advanced Comfort, sistema de na-

vegación conectada, faros inteligentes High Beam Assist, ayuda al estacionamiento delantero y trasero y llantas de aluminio de 19 pulgadas. El segundo, Shine, ofrece Extended Head Up Display, llantas de aleación de 19 pulgadas bitono diaman-

tadas Aero Black Diamond, acceso y arranque manos libres y recarga inalámbrica del teléfono móvil. El acabado Shine Pack es el tope de la gama y ofrece cámara de visión trasera 360°, portón eléctrico y asientos delanteros calefactables.



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

PRECIOS	
Taigo Life 1.0 TSI (95 CV) 5 vel.	24.110 €
Taigo Life 1.0 TSI (110 CV) Aut. DSG 7 vel.	26.170 €
Taigo R-Line 1.0 TSI (110 CV) Aut. DSG 7 vel.	29.130 €
Taigo R-Line 1.5 TSI (150 CV) Aut. DSG 7 vel.	31.110 €

VOLKSWAGEN

Taigo: el SUV coupé navarro ya está en el mercado

La familia SUV de Volkswagen aumenta con la llegada del Taigo, un crossover coupé urbano construido sobre la plataforma del Polo y el T-Cross, que la marca alemana fabrica en la planta de Navarra en exclusiva para toda Europa y cuyo precio arranca en 20.300 euros con campañas y descuentos incluidos.

De momento, cuenta con una gama de dos acabados (Life y R-Line) y una oferta de motores corta. Para el acabado Life están disponibles un propulsor 1.0 TSI de 95 CV asociado a un cambio manual de cinco velocidades y otro TSI de 110 CV con caja de cambios automática DSG de siete velocidades.

En el caso del acabado R-Line, los motores son el TSI de 110 CV o 1.5 de 150 CV, ambos con cambio automático DSG de siete velocidades.

El Taigo ofrece un generoso equipamiento desde el acabado Life, que incluye de serie tecnologías como el Front Assist, con la función de frenado de emergencia en ciudad, o el asistente de mantenimiento de carril Lane Assist.

El acabado R-Line añade un paquete de equipamiento más deportivo interior y exterior, así como con elementos propios de segmentos superiores como el acceso sin llave, los faros led Matrix, luces ambientales interiores,

Digital Cockpit Pro de 10,25 pulgadas, cámara trasera, o llantas de aleación Valencia de 17 pulgadas. Este equipamiento se puede personalizar con un acabado bicolor negro, que combina la pintura de la carrocería con el techo y las carcasas de los retrovisores en color negro.



abatible, con una capacidad de arrastre de hasta 1.900 kg.

VOLKSWAGEN

GOLF VARIANT R: A PARTIR DE 48.200 €

El Volkswagen Golf Variant R, el séptimo modelo de la potente gama R de la marca, llega al mercado equipado con un motor con 235kW (320 CV), cambio DSG7 y tracción total 4Motion, con lo que acelera de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos.

Un coche que destila deportividad, tanto en el exterior como en el interior, y que puede contar además con dos paquetes opcionales de equipamiento y, por primera vez, con un gancho de remolque

INEOS

Grenadier: comienzan las reservas

Desde finales de septiembre, los potenciales compradores que han mostrado en la web de Ineos su interés por el nuevo Grenadier ya pueden formalizar su reserva a través de Internet (<https://ineos-grenadier.com/es/es/registro>). Las primeras unidades de este todoterreno puro llegarán al mercado español a comienzos de julio de 2022 a un precio de partida que rondará los 60.000 euros. A partir de mediados de octubre, la venta se abre al público en general.

Aunque una parte de la comercialización será online, el fabricante da por hecho que los compradores querrán ver el coche de cerca y probarlo, así que espera contar con 10 centros de venta

en España, que se completarán en materia de postventa con instalaciones de Bosch Car Service,



Desde 60.000 €

compañía con la que Ineos colabora a nivel mundial.

Unas 75.000 personas se han interesado ya en todo el mundo por el Grenadier, un brutal 4x4 que llega de la mano de Jim Ratcliffe,

el hombre más rico de Reino Unido, y cuya historia se inició tras una conversación en un pub. En 2017, Ratcliffe, predidente de Ineos, tenía claro que había un hueco en el mercado de los todoterrenos. Lo comentó con unos amigos en el pub Grenadier de Londres y trazaron un plan para lanzar el vehículo, que ahora ya es una realidad.

Mide 4,92 metros de largo, 1,93 de ancho y 2,03 de alto y de momento dispondrá de una variante de 5 puertas, aunque ya se trabaja en otra de 7 plazas y un pick-up. Para su desarrollo se ha confiado en la reconocida firma austriaca Magna Steyr y BMW es responsable de los motores, dos bloques de seis cilindros, gasolina o diésel de 285 y 250 CV respectivamente, que se asocian a una transmisión ZF de 8 velocidades.



¿Quieres beneficiarte de las nuevas subvenciones destinadas a la movilidad eficiente?

Los residentes de la capital son conocedores de los niveles de contaminación que se respira en sus calles. Solo el transporte en carretera supone el 47% de las emisiones de la ciudad. Un porcentaje excesivo si se compara con ciudades como Barcelona (33,5%) o Valencia (23,7%), las cuales ya tienen en marcha proyectos territoriales que están mejorando la calidad del aire. Como consecuencia de esta contaminación, Madrid desarrolló el polémico proyecto 'Madrid Central', el cual limita la entrada de vehículos a zonas específicas de la ciudad. La idea es concienciar a los ciudadanos para que cambien su vehículo por uno más sostenible hasta 2025, fecha delimitada como plazo final. En la actualidad, como no todas las personas pueden lanzarse a la compra de un vehículo eléctrico, se han desarrollado una serie de ayudas que incentiven este cambio. Por parte del Estado, **los Planes MOVES, que ofrecen hasta 7.000 € a particulares de cualquier lugar de España**. Y, por parte del Ayuntamiento de la Comunidad de Madrid, se ha aprobado una línea de ayudas de hasta 8.500 € denominadas 'Madrid Cambia 360'.

¿QUÉ ES 'MADRID CAMBIA 360'? Son las **ayudas a la compra de vehículos eficientes** más ambiciosas del panorama nacional por dos motivos principales: ▶ En primer lugar, porque se ofrecen hasta 5,5 millones de euros repartidos en diferentes subvenciones. ▶ En segundo lugar, porque no excluye a los vehículos diésel y gasolina con etiqueta C, a diferencia de otras ayudas similares.

¿CUÁLES SON LOS REQUISITOS PARA SOLICITAR LA SUBVENCIÓN?

Solo existen tres **requisitos** para poder solicitar tu ayuda correctamente. Estos son:

- ▶ Estar empadronado en la Comunidad de Madrid.
- ▶ Pagar el IVTM en la capital.
- ▶ Adquirir un vehículo nuevo de etiqueta 0, ECO o C.

¿CUÁL ES LA CUANTÍA DE AYUDAS OFERTADA?

Dependiendo del modelo de vehículo que quieras adquirir, la cuantía de la subvención varía. ▶ Puedes obtener hasta 6.000 € de descuento en la compra de vehículos cero emisiones. Incluyendo en este grupo los coches eléctricos de batería y de hidrógeno. ▶ Si quieres adquirir un vehículo con etiqueta ECO, puedes beneficiarte de hasta 3.000 € de descuento. ▶ Ambas cantidades se incrementarán en 2.500€ más si se achatarra un vehículo sin pegatina medioambiental. ▶ Si por el contrario, quieres adquirir un vehículo de etiqueta C, puedes optar a cobrar 2.500 €, siempre y cuando ofrezcas uno a cambio sin etiqueta para achatarrar.

¿CÓMO SOLICITAR ESTAS AYUDAS?

Las subvenciones **se podrán solicitar, a partir de octubre, en cualquier concesionario adherido a 'Cambia 360'**, disponiendo de un mes para optar a la financiación. Si eres un concesionario, debes inscribirte en el programa y enviar tu solicitud a través de la página web **'Madrid Cambia 360'**, tal y como explican fuentes municipales.

Si quieres evitar riesgos innecesarios de una mala tramitación y asegurarte el cobro de las subvenciones, en Dealerbest ¡Nos encargamos de todo por ti! (www.dealerbest.com) **¿Vas a dejar pasar esta oportunidad?**

OPEL

LLEGA EL RENOVADO GRANDLAND

Opel pone a la venta el nuevo Grandland (desde 22.900 €), que actualiza su diseño y su equipamiento incluyendo elementos como el inédito frontal Opel Vizor o el puesto de conducción totalmente digital, Opel Pure Panel.

Se ofrece en tres acabados –Business Edition, GS Line y Ultimate– y desde la versión de acceso cuenta con elementos como sensores de aparcamiento delantero y trasero, asistente de aparcamiento, cámara de marcha atrás y sistema de alerta de ángulo ciego muerto. Ofrece opciones de propulsión gasolina y diésel y dos versiones híbridas enchufables con tracción delantera o eléctrica a las cuatro ruedas.

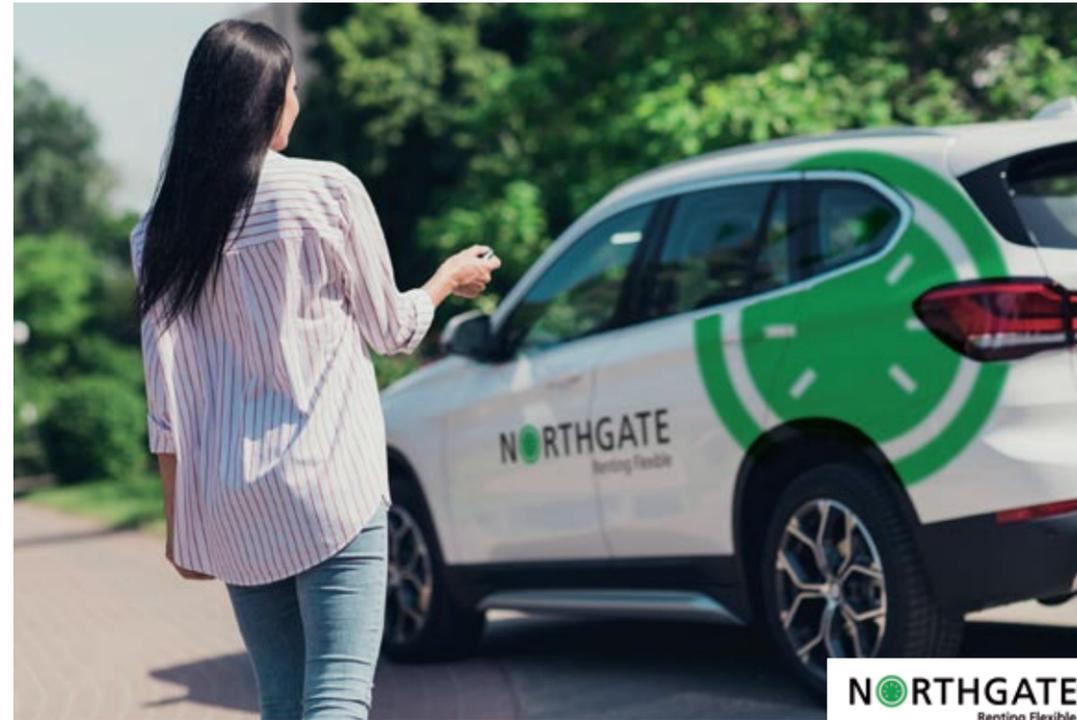


TOYOTA

EL RAV 4 ESTRENA LA VERSIÓN ADVENTURE

La gama del Toyota RAV 4 crecerá a comienzos de año con la llegada al mercado de la variante Adventure, que se distingue por detalles de diseño específicos que rinden tributo al clásico Toyota Land Cruiser FJ40 de los años 70.

Este lanzamiento incorpora ya la nueva imagen del SUV, que se actualiza con faros led, nuevas llantas y mejoras en equipamiento. Solo estará disponible para la versión Electric Hybrid 220H, con la tracción total AWD-i y cambio automático.



Las 4 claves que explican por qué crece el renting de vehículos

Los hábitos de movilidad y consumo de los españoles están cambiando, además de mostrar una mayor preocupación por el medio ambiente.

La actualización en los hábitos de movilidad y la concienciación medioambiental, combinado con el panorama de transformación del sector, está provocando un cambio en el paradigma de la forma en la que los usuarios y las empresas de España tienen de entender el sentido de propiedad de los vehículos, en favor de modelos más flexibles.

Por eso, cada vez más empresas y particulares apuestan por el mercado de los coches de renting, que les permite alquilar vehículos de forma flexible y no tener que preocuparse de gastos imprevistos, como reparaciones, o adicionales, como el seguro. Sin ir más lejos, y según cifras de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), este sector percibió, en el primer

semestre de 2021, un incremento en el número de clientes del 16,77% en comparación con este mismo periodo en 2020.

De esta forma, Northgate, desde su experiencia en el sector, ha analizado las causas del auge de este modelo en nuestro país:

LA ALTERNATIVA AL COCHE EN PROPIEDAD:

El modelo de pago por suscripción está a la orden del día y llega al terreno de la movilidad, tanto para particulares como para empresas en forma de renting flexible. Además, se trata de un servicio que incluye los costes de reparación, impuestos y seguro, que pueden llegar a suponer un gasto anual de 2.700€ en el caso de

un vehículo propio. El consumidor quiere pagar únicamente por lo que utiliza, por eso la industria tiene que adaptarse, como viene haciendo Northgate, compañía que aboga por un modelo que ofrece menos ataduras y gastos adicionales, como es el del renting flexible.

INCERTIDUMBRE LEGISLATIVA Y ELECTRIFICACIÓN:

El Gobierno de España aprobó recientemente la nueva Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que promete que a partir de 2050 no se podrá circular por España con coches que generen emisiones de dióxido de carbono. Esto, unido al plan de la Unión Europea para conseguir ciudades

climáticamente neutras para el período de 2030 ha provocado miedo e incertidumbre en parte de la población y las empresas españolas, que probablemente opten por modelos más flexibles y sostenibles que les permitan adaptarse a los cambios. En este sentido, Northgate ha ampliado en casi un 32% su flota de coches eléctricos para poder satisfacer las necesidades de sus usuarios.

LA MOVILIDAD EMPRESARIAL:

El renting flexible es la mejor opción para empresas gracias a su capacidad para amoldarse a las necesidades de éstas. Este modelo permite centralizar todas las gestiones referentes a la flota en un mismo lugar, no hacerse cargo de revisiones ni averías y hacer frente a un único pago mensual sin gastos adicionales. Las cifras corroboran estos beneficios, pues en lo que llevamos de 2021, el 84% del parque de vehículos de renting en España ya corresponde a Pymes y grandes empresas, según datos de la AER.

LOS ESPAÑOLES APUESTAN POR VEHÍCULOS DE USO PRIVADO:

Tras la pandemia el 74% de los españoles afirma que prefiere utilizar el coche frente al transporte público "por motivos de salud". Disponer de un coche propio les es imprescindible para poder viajar o incluso llevar a sus hijos al colegio, sin olvidarnos de aquéllos que lo necesitan para su actividad laboral. Por eso Northgate pone este servicio al alcance de particulares y empresas sin olvidar las actuales necesidades de estos en términos de flexibilidad.



Peugeot 306-Renault Mégane: duelo de líderes

El Peugeot 306 era líder sólido en el mercado español hace 25 años; un liderazgo que quería poner en duda el nuevo Renault Mégane. Lo mejor, por tanto, enfrentarlos.

Las novedades que iban a llegar en los próximos meses al mercado eran protagonistas de un reportaje con fotos espía y bocetos exclusivos. Ahí veíamos, por ejemplo, el nuevo Land Rover Freelander,

la nueva generación de la Clase S de Mercedes, el Fiat Marea o toda la familia del nuevo Renault Mégane: familiar, sedán y cabrio.

El Mégane, por cierto, protagonizaba nuestra comparati-



va diésel, en la que se enfrentaba al Peugeot 306, líder del mercado. El del león -2,8 millones y 92 caballos- brillaba por prestaciones y consumos y espacio interior; el del rombo -2,7 millones y 95 caballos-, destacaba también por prestaciones y consumos así como por su rendimiento mecánico.

Más pruebas de la semana eran la que analizaba a fondo a la versión más dinámica

del Seat Córdoba, la SX con motor de 100 caballos. Y otra prueba era la protagonizada por el Ford Fiesta 1.4 Techno, una versión deportiva y muy equipada que desarrollaba 90 caballos.

En este número también se desvelaban los ganadores de los premios Válvulas de Motor16. Entre los galardonados, el Peugeot 406 como Coche del Año o el Grupo Fiat como empresa del año.



LA PORTADA

Nº 657

FECHA

22-5-1996

HABLAMOS DE

Peugeot 306 y Renault Mégane, los dos compactos franceses que comparábamos en el interior protagonizaban nuestra portada. Junto a ellos se veía al Seat Córdoba SX. Y también se destacaba la prueba del Ford Fiesta o las fotos espía con las próximas novedades del sector.



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

Audi entra en los compactos: llega el A3

La marca de los aros ampliaba su gama lanzándose al segmento compacto, el primer premium que daba el paso. El A3 era su caballo de batalla. 25 años después el éxito sigue.

El segmento compacto era el principal en cuanto a ventas del mercado, tanto en España como en Europa. Pero ninguna marca premium se había lanzado a conquistarlo... Hasta que Audi de-

ció lanzar el A3. El nuevo modelo de los aros se mostraba por primera vez y comenzaba a construir su leyenda.

Otro superventas, el Peugeot 106, estrenaba imagen y en una



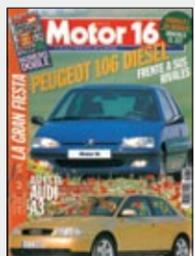
prueba a fondo de su versión diésel comparábamos este coque- to utilitario con todos sus rivales, ocho modelos como el AX, Corsa o Polo.

Había más novedades esta semana. Pensando desde un punto de vista más pasional y atrayente, el Chrysler Stratus Cabrio, un enorme descapotable con el sabor de los clásicos americanos. Desde un punto de vista más práctico, el nue-

vo Rover 200, un utilitario elegante; y aún más popular, otro utilitario, el Fiat Palio, que, fabricado en Brasil, comenzaba a venderse en Europa.

Y en las pruebas, el nuevo Renault Clio con su motor de acceso, un 1.2 de 60 caballos que se ofrecía en dos versiones.

También se analizaba a fondo el Lancia Delta 1.8 GT 16V que con 130 CV brillaba en comportamiento.



LA PORTADA

Nº 658

FECHA

29-5-1996

HABLAMOS DE

Audi con su nuevo A3 y Peugeot, con el renovado 106, que probábamos a fondo y comparábamos con sus rivales, se repartían la portada de esta semana. En ella también había espacio para las novedades del Salón de Barcelona o el previo de un clásico, el GP de Mónaco de Fórmula 1.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



- Mercado: Las empresas tiran de las matriculaciones
- Micropymes y autónomos aumentan su interés por el renting
- Arval entra de lleno en el renting flexible
- Gama Seat TGI: eficiencia económica en tu flota
- Fernando Cogollos, director general de Northgate Renting Flexible: «Hay una gran oportunidad de hacer cosas, el mercado está muy abierto»



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

CITROËN



CITROËN MADE IN SPAIN EXPORTANDO LO QUE SOMOS DESDE 1958.

AUTONOMÍA DE HASTA 350 KM
UNIDADES LIMITADAS
PUNTO DE CARGA DE REGALO

PACK MADE IN SPAIN 

OPINIÓN CLIENTES

CITROEN-ADVISOR.ES