

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA 3 DE NOVIEMBRE

Nº 1.808 del 20 de octubre al 2 de noviembre 2021



Aston Martin  
'No time to die'



UN COCHE DE JUGUETE  
DE 106.000 €

## Conducimos dos supereléctricos

### Kia EV6

- ▶ Hasta 585 CV
- ▶ 528 km de autonomía



### Cupra Born

- ▶ Hasta 231 CV
- ▶ 540 km de autonomía

#### ESPECIAL PHEV

## PROBAMOS 6 SUV HÍBRIDOS ENCHUFABLES



HYUNDAI SANTA FE



KIA SORENTO



SEAT TARRACO



TOYOTA RAV4



VW TIGUAN



VOLVO XC60

## Y ANALIZAMOS TODAS LAS ALTERNATIVAS DEL MERCADO

### Ford Focus



### Opel Astra



## DOS COMPACTOS PARA UNA NUEVA ERA



# NUEVO ŠKODA FABIA



ŠKODA  
SIMPLY CLEVER



TU IMAGINACIÓN NO TIENE LÍMITES.  
TU MUNDO TAMPOCO.

Deja volar tu imaginación y descubre un coche más dinámico, más llamativo y mucho más conectado. El nuevo ŠKODA FABIA cuenta con tecnología de última generación para que nunca dejes de moverte. Un coche sin límites, como tu imaginación. Ven a descubrirlo.

Muévete siempre

Escanea para  
descubrir más



skoda.es

Consumo de combustible gama FABIA combinado WLTP (l/100 km): 5,1-6,1 l/100 km, emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 115-138 g/km.

Al detalle



### AUTOMÓVIL Y PERSONAS

La Campaña "Tú Nos Mueves", presentada por Anfac –la asociación de fabricantes– en el Salón de Barcelona, quiere poner el foco en las personas en estos tiempos de profunda transformación de la sociedad y la movilidad y mostrar su compromiso de acompañarlas hacia la movilidad del futuro, sostenible, eléctrica, conectada, inclusiva... Frente a los que tratan de sacar el coche de nuestras vidas, Anfac quiere demostrar que la industria intenta mejorar la vida de las personas y contribuir a su desarrollo y su bienestar. Una buena iniciativa.



### PRIMERA PLANTA DE BATERÍAS

La localidad leonesa de Cubillos del Sil contará, a finales de 2023, con la primera planta de reciclaje de baterías de vehículos eléctricos en la Península Ibérica gracias a una iniciativa de Endesa, en alianza con Urbaser. El paso de la central térmica, que está en proceso de desmantelamiento, a esta de reciclaje que dará empleo a 80 personas y tratará 8.000 toneladas de baterías al año es ejemplo de las oportunidades que brindará la nueva movilidad.

## 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 - fjasensio@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.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Prohibir y multar, una forma de recaudar

El empeño de Navarro de acabar con el margen de 20 km/h al adelantar va contra la seguridad vial... pero, seguro, aumentará la recaudación.

Cuanto más lo pienso, menos entiendo el empecinamiento de Pere Navarro, director general de Tráfico (DGT). Su empeño de prohibir, sin ningún estudio que lo avale, la norma que permite superar en 20 km/h la velocidad cuando se adelanta en carretera convencional, es tan arbitrario como desconcertante. Según su razonamiento, se debe a la teoría de que la velocidad es un factor de riesgo en sí misma y eso va en contra de la seguridad vial. Por eso, no han servido de nada los continuos consejos y asesoramiento de las distintas organizaciones automovilísticas que avisan y razonan sobre lo peligroso que resulta alargar los tiempos en los adelantamientos.

Como tampoco han tenido ningún efecto los informes de expertos calificados, que demuestran cómo la eliminación del margen de 20 km/h hace que la maniobra dure cinco veces mas. Sirva como ejemplo Juan José Alba López, doctor ingeniero industrial e investigador en seguridad vial. En su informe, la eliminación del modelo actual implica, en las mejores condiciones de adelantamiento posible, 5 segundos mas de tiempo y 112 metros más de recorrido en sentido contrario. Esto, lógicamente, incrementa el riesgo de colisión frontal. Además, está el agravante de que dicha modificación alteraría las actuales distancias calculadas de ade-

lantamiento, lo que obliga, como primera medida, a invertir y a cambiar la señalización horizontal y vertical en los más de 100.000 kilómetros de nuestra red de carreteras convencionales, antes de poner en marcha una Ley tan enrevesada como peligrosa. En fin, demos gracias a que la posible equivocación de algún diputado con sentido común, hizo el milagro de que no prosperara la propuesta en el Congreso. Ahora toca el trámite del Senado, donde la mayoría apoya a un Gobierno que está deseoso de multar y amenazar el bolsillo de los conductores.

De hecho, ha sido Óscar Gamazo, portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el que con su

manifestación dejó claro que «esta medida solo está justificada por el afán recaudatorio del Gobierno y su DGT». Un dato que a nadie extrañó si tenemos en cuenta que, según un estudio de la OCU, el 70 por ciento de las sanciones son por velocidad vía radares. Unos radares que, como todo el mundo sabe, no discriminan su acción en los adelantamientos. Sumen a esto, que la mayoría de los automovilistas renuncian a interponer recurso para no correr el riesgo de perder la reducción por pronto pago y tendrán como resultado que prohibir, para después multar, es una buena forma de recaudar.

La DGT está empecinada en que la velocidad es un factor de riesgo en sí misma y por eso no atiende a razones para mantener el margen de poder superar en 20 km/h la velocidad en un adelantamiento. Si ese margen no se mantiene se alargará cinco segundos la maniobra y se recorrerán 112 metros más en sentido contrario, con el riesgo que eso supone.





## CITROËN MADE IN SPAIN

### EXPORTANDO LO QUE SOMOS DESDE 1958.

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

NUEVO E-C4 ELÉCTRICO  
DESDE

**195** €/MES<sup>(1)</sup>

ENTRADA: 1.235,45€, TAE: 4,37%,  
59 CUOTAS, ÚLTIMA CUOTA:  
13.299,57€

PACK  
**MADE  
IN SPAIN**

OPINIÓN CLIENTES  
★★★★★  
CITROEN-ADVISOR.ES

(1) PVP recomendado Nuevo E-C4 Eléctrico 100kW FEEL 22.329,04€ (Impuestos, transportes y oferta incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo para achatarramiento, de más de 7 años de antigüedad con la ITV en vigor a la publicación del Plan MOVES III y siendo titular del mismo durante al menos los últimos 12 meses, y que financien con una permanencia mínima de 36 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A. Incluye 7.000€ de descuento del Plan MOVES III, gestionado por la CC.AA. correspondiente y sujeto a la aprobación y disponibilidad de fondos, así como al cumplimiento de las condiciones del plan. Sujeto a aprobación financiera. Cuota para una duración de contrato de 60 meses y 50.000 kms totales. Capital financiado con comisión de apertura: 21.926,79€. Comisión de apertura: 833,2€. TIN: 3,25%. TAE: 4,37%. Importe total adeudado: 24.804,57€. Precio total a plazos: 26.040,02€. Total intereses: 2.877,78€. Total coste del crédito: 3.710,98€. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. PVP para el cliente que no financie: 22.829,04€. Oferta válida en Península y Baleares hasta el 31/10/2021. El modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. Estación de carga rápida modelo MODO 3 de 7,4kW con cable NO Smart con referencia 9835662880 incluida. La oferta no incluye instalación NUEVO E-C4 ELÉCTRICO. CONSUMO HOMOLOGADO WLTP (WH/KM) 166,2. EMISIONES CO<sub>2</sub> WLTP (GM/KM) 0. AUTONOMÍA WLTP HASTA 350 KM.

## SUMARIO

Nº 1.808 · 20 de octubre al 2 de noviembre de 2021  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- QUÉ PASA

#### BMW SERIE 2 ACTIVE TOURER

BMW lanzará en febrero de 2022 su nuevo Serie 2 Active Tourer, la segunda generación del modelo más familiar de la marca.

### 8.- EN PORTADA

#### FORD FOCUS

Renovación profunda para el Focus, con evidentes cambios estéticos, más tecnología y una amplia gama de motorizaciones electrificadas.

### 12.- OPEL ASTRA

La nueva entrega del compacto alemán llega con dos variantes híbridas y una eléctrica, además de la oferta diésel y gasolina. Y con mucha tecnología.

### 16.- CUATRO RUEDAS

#### CUPRA BORN

El primer eléctrico Cupra es un compacto deportivo eficaz y divertido de conducir y con una puesta a punto que lo distancia rápidamente de su competencia.

### 20.- KIA EV6

Kia entra en su nueva era eléctrica con este crossover de hasta 585 caballos o 528 km de autonomía. Versatilidad, comportamiento y mucha tecnología.

### 24.- PEUGEOT e-2008 Y e-208

Rendimiento y eficiencia brillan en los urbanos eléctricos del león.

### 26.- ESPECIAL SUV HÍBRIDOS ENCHUFABLES

La carrocería de moda con la tecnología de moda. Los SUV PHEV arrasan.

### 28.- HYUNDAI SANTA FE

El buque insignia SUV ofrece 265 caballos y hasta siete plazas.

### 30.- KIA SORENTO

Con la misma tecnología que el Hyundai recorre 57 km en eléctrico.

### 32.- SEAT TARRACO

El SUV grande de Seat cuenta con 245 CV, pero pierde las siete plazas.

### 34.- TOYOTA RAV4



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

## Busca tu marca

ASTON MARTIN	46
AUDI	6
BMW	6
CUPRA	16
DACIA	50
FORD	6,8
HYUNDAI	28
KIA	20,30
OPEL	12
PEUGEOT	24
RENAULT	6
SEAT	32
TOYOTA	34
VOLKSWAGEN	36
VOLVO	38



30



36



50



26



46

306 caballos y 75 km de autonomía para el SUV japonés.

### 36.- VOLKSWAGEN TIGUAN

Un 0 emisiones que desarrolla 245 caballos.

### 38.- VOLVO XC60

El modelo sueco cuenta con 306 caballos bajo el capó y 52 km con 0 emisiones.

### 40.- TODOS LOS SUV PHEV QUE SE VENDEN EN ESPAÑA.

La oferta de modelos SUV propulsados por la tecnología híbrida enchufable no para de crecer. Aquí analizamos los 48 modelos disponibles en España.

### 46.- FUERA DE SERIE ASTON MARTIN DB5 'NO TIME TO DIE'

El último trabajo realizado entre Aston Martin y The Little Car Company celebra el estreno de 'No Time To Die'. Un DB5 a escala, con mecánica eléctrica y 106.000 euros de precio en cada una de sus 125 unidades.

### 50.- LA SEMANA HABLAMOS CON... FRANCISCO HIDALGO, DIRECTOR GENERAL DE DACIA IBÉRICA.

Dacia entra en una nueva etapa de crecimiento y consolidación a cuyo frente se sitúa Francisco Hidalgo, que nos habla de los planes de la firma.

### 52.- LA SEMANA

### 54.- A LA ÚLTIMA

### 56.- DE CARRERAS

ALPINE VUELVE A LE MANS La vuelta de la legendaria marca francesa a la carrera de resistencia la coloca al nivel de Ferrari como único fabricante que compete en Le Mans y en la Fórmula 1.

### 60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

### 64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



**AUDI R8 V10 PERFORMANCE RWD**

El Audi R8 RWD, la variante de propulsión trasera, estará disponible desde principios de 2022, tanto en Coupé como Spyder, en una nueva versión Performance. Aumenta su rendimiento hasta los 570 CV (30 CV más), adoptando mejoras a nivel de chasis. Su precio es de 175.600 € y 190.400 € el Spyder.



**RENAULT TWINGO E-TECH URBAN NIGHT**

Edición especial Urban Night del Twingo eléctrico, que añade una decoración especial y más equipamiento al pequeño cero emisiones de la marca francesa. Estará disponible en enero de 2022.

**AURA CONCEPT**

Ésta es la propuesta del fabricante británico Aura. Un espectacular roadster de dos plazas que funciona con un sistema de propulsión totalmente eléctrico de tracción trasera. Tiene una autonomía de alrededor de 640 km alimentado por dos baterías de 44 kWh (un total de 88 kWh).



**FLYING FORD**

Según un estudio de Ford sobre la futura generación de conductores, realizado con niños de nueve años, los coches del futuro serán como lo han representado en esta imagen: voladores, eléctricos, con cómodos asientos y muy ecológicos.

**BMW Serie 2 Active Tourer**

**Nuevo de arriba a abajo y mucho más avanzado**

BMW lanzará en febrero de 2022 su nuevo Serie 2 Active Tourer, un monovolumen de aspecto y genética más dinámicos que afronta su segunda generación. Mide 4,39 metros de longitud y sigue ofreciendo cinco amplias plazas.

En su renovado exterior, más allá de su nueva parrilla —más grande— y el rediseño de los faros —ahora Full LED de serie—, llama atención que los pilares delanteros están más inclinados para mejorar la aerodinámica y la visibilidad. También monta tiradores en las puertas enrasados y llantas

de aleación de hasta 19 pulgadas.

El interior se inspira en el del iX, el modelo más avanzado tecnológicamente del momento en la marca. Se ha mejorado el confort acústico y la protección de los ocupantes, al incorporar un nuevo airbag entre el conductor y el acompañante. La capacidad del maletero ofrece entre 470 y 1.455 litros.

También actualiza la gama de motores. En el 220i debuta una nueva versión mild hybrid de 48V y 170 CV que, junto al 218i de 136 CV, completan la oferta en gasolina,

con bloques de 1.5 litros tricilíndricos. También ofrece un diésel 218d de 150 CV, un 2.0 de cuatro cilindros. Todos ellos van asociados a una transmisión automática de siete relaciones.

Más adelante llegarán las versiones híbridas enchufables, las únicas que de momento contemplan tracción total.

La carrocería es ahora más ligera, goza de una pisada más generosa que su predecesor y tecnológicamente introduce más asistentes de conducción, así como el nuevo y avanzado sistema operativo iDrive.



▲ El interior se ha rediseñado por completo, apostando por la moderna geometría y el estilo ya vistos en el avanzado BMW iX.



◀ El aspecto es más poderoso, la carrocería es más ligera e introduce variantes PHEV.



**PARA PENSAR**

15

millones de Opel Astra fabricados hasta este momento

Desde su lanzamiento en 1991, se han fabricado 15 millones de Opel Astra, a través de cinco generaciones, que culminan ahora en una nueva, la sexta. El sucesor del Kadett, cuyo modelo original nació en 1936, pero que renació como un compacto más adelante para relanzar a la marca en esta categoría y dio paso al Astra.

**EL PUNTAZO**

21.340 euros, el precio de un Seat León, es lo que cuesta el cambio de aceite del Bugatti Chiron, el superdeportivo de 3,2 millones de euros. Un cambio que debe hacerse cada 14 meses o 16.000 kilómetros. Y es solo un ejemplo...

**Ford Tourneo Connect**

**7 plazas, flexible y polivalente**

Ford lanza un Tourneo Connect, que además de una estética renovada y muchas novedades en equipamiento, varía totalmente su interior. Cuenta con una nueva configuración interior con soluciones que le hacen más versátil para combinar el ocio con el transporte y la flexibilidad de las plazas, con hasta siete ocupantes. Y un nuevo salpicadero digitalizado. La segunda y la tercera fila

de asientos se pueden plegar, abatir o retirar para crear una espaciosa zona de carga para elementos de trabajo o equipamiento deportivo.

También introduce importantes novedades mecánicas, con un sistema de tracción total y una nueva transmisión automática asociada al motor de gasolina de 114 CV. En diésel dos opciones de 102 y 122 CV, cambio manual y automático y opción 4x4.



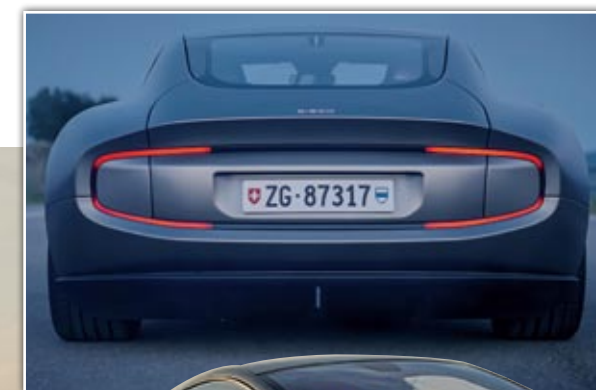
◀ Imagen e interior totalmente renovados en el nuevo Ford Tourneo, ahora con opción 4x4.

**Piëch GT**

**El espectacular coupé será una realidad en 2024**

En 2019 Piëch Automotive, la start-up fundada por Toni y Rea Piëch, hijos de Ferdinand Piëch y bisnietos de Ferdinand Porsche, presentó en el Salón de Ginebra un espectacular concept denominado Mark Zero. Un coupé de 4,43 m de longitud, movido por un motor eléctrico, que es ya casi una realidad y se comercializará en 2024, encontrándose ya en su fase final de desarrollo.

Está animado por un motor delantero y dos traseros de 150 kW (204 CV) cada uno, con una potencia conjunta de 450 kW (612 CV). Es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 3 segundos y hasta 200 km/h en menos de 9 segundos. Anuncia una velocidad máxima limitada a 250 km/h. Tendrá 500 km de autonomía y se cargará hasta el 80% de batería desde 0 en solamente 8 minutos.



▲ El Piëch GT es ya casi una realidad y verá la luz en 2024.





El Focus se renueva 'obligado' al cumplir su ciclo medio de vida. Y lo hace con evidentes cambios estéticos por fuera y por dentro, mejoras en su dotación tecnológica y con una amplia gama de motorizaciones electrificadas que presumen de la etiqueta medioambiental ECO. Sin duda le queda cuerda para mucho rato...



# Otro paso al frente

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En abril de 2018 la firma del óvalo presentaba la cuarta generación de su legendario Ford Focus, un compacto del que por entonces ya había vendido por medio mundo más de 16 millones de unidades. Desde su lanzamiento esta cuarta entrega no ha hecho más que

agrandar esa cifra, que continuará con ese ritmo gracias a esta completa renovación que el Focus recibe en su ciclo medio de vida comercial.

Como salta a la vista, los ingenieros de la firma americana han renovado por completo la parte delantera de este compacto, que mantendrá sus ac-

tuales 4,38 metros de longitud (4,67 metros miden los Sportbreak con carrocería familiar). Nuevo es el capó, de donde desaparece el emblema para posicionarse en la parrilla frontal. Los faros con tecnología LED serán de serie en todos los acabados. Además de tener nuevas formas para sus luces



▶▶ En el interior destaca la nueva pantalla táctil de 13,2 pulgadas que ofrece una interfaz más intuitiva, así como el avanzado sistema de infoentretenimiento SYNC 4.

diurnas, éstas incluyen la funcionalidad de las luces antiniebla, lo que ha permitido despejar el paragolpes que, como sucede ahora, tendrá una identidad diferente dependiendo del acabado elegido: Connected, Titanium, ST-Line, ST o Active.

Otro detalle que también varía ligeramente es su zaga, con la llegada de pilotos rediseñados, mientras que Ford aprovecha la ocasión para lanzar nuevos diseños de llantas, así como inéditos colores. En su gama se mantiene el deportivo ST, con su motor

2.3 EcoBoost que continua ofreciendo 280 CV. Estrena el llamativo color Mean Green, además de los cambios de diseño ya destacados.

La tecnología EcoBoost Hybrid ahora podrá combinarse con el sensacional cambio automático Powershift de doble embrague y siete velocidades, firmando unos consumos de apenas 5,2 l/100 km en ciclo WLTP y emisiones de 117 g/km de CO<sub>2</sub>. Éstos también contarán con un selector de modos de conducción con una función Sport para sacar el máximo partido a estos 'co-



▶ Las butacas deportivas de la versión ST son realmente espectaculares.

razones', que en las versiones ST-Line añadirán levas en el volante. Esta combinación también favorece el ahorro gracias a que permite activar el Auto Start-Stop cuando circulamos por debajo de los 12 km/h.

El consagrado 1.0 EcoBoost Hybrid añadirá la tecnología híbrida ligera de 48 voltios en sus variantes de 125 y 155 CV de potencia, estando disponible también con una transmisión manual de seis velocidades que firma un consumo medio de 5,1 l/100 km y emisiones de 115 g/km de CO<sub>2</sub>.

Sin tecnología de 48V también habrá versiones con 100 y 125 CV, asimismo conectadas a un cambio manual de seis velocidades. Pero estos últimos no conseguirán la etiqueta ECO de la DGT. Quienes valoren el ahorro por encima de todo, el Ford Focus mantendrá su eficiente 1.5 EcoBlue, un motor diésel que proporciona 95 y 120 CV, el cual presume de firmar un consumo medio de apenas 4,0 l/100 km y emi-





**SPORTBREAK OFRECE HASTA 1.653 LITROS DE MALETERO**



▲ El maletero de la carrocería Sportback introduce mejoras, como un divisor vertical para la carga o superficies más fáciles de limpiar.

siones de 106 g/km de CO<sub>2</sub>. Ambas versiones se conectan a un cambio manual de seis velocidades, aunque el más potente podrá asociarse a un cambio automático con ocho relaciones.

Normal, Sport y Eco serán los programas de conducción que ofrecerán estos Focus por medio de su tecnología Drive Mode, que ajustará la respuesta del acelerador, el tacto de la dirección y la gestión de los cambios automáticos. A ellos se suman los modos Slippery y Trail, que optimizan la tracción sobre firme deslizante o con poca adherencia.

De puertas adentro también hay cambios sustanciales. Aunque a simple

vista estos Ford Focus parecen mantener el diseño actual, lo cierto es que cambian bastante. Lo primero que sorprende es que los mandos físicos de la climatización han desaparecido, y hasta que no lo conozcamos en vivo no sabremos si es bueno o malo. Ahora éstos se encuentran en la pantalla central táctil, que estrena el sistema de infoentretenimiento SYNC 4, además de que ofrecerá una enorme con formato de hasta 13,2 pulgadas. Compatible con Apple CarPlay y Android Auto, añade reconocimiento de voz avanzado, capaz de detectar hasta 15 idiomas europeos, además de contar con navegación conectada gracias a TomTom.

También gana puntos en cuanto a tecnología a bordo, ya que los faros full LED incorporan el control automático de luces largas y luz de manobra, mientras que los avanzados LED Dynamic Píxel suman numerosas funciones al estar combinados con la cámara interior.

Por si fuera poco también se han mejorado otros asistentes adicionales, como su sistema de ángulo muerto Blind Spot Asist, que ahora incluso funciona con remolque. Pero todo esto es una pincelada de lo que ofrece el renovado Ford Focus, que sin dudar seguirá siendo uno de los compactos de referencia del mercado.



# Nuevo SEAT Arona

Por 14.500 €.

Sujeto a financiación\*



**5 AÑOS GARANTÍA MANTENIMIENTO**

## Sí a todo.

Empezaste saltando charcos de pequeño. Ahora sales a perseguir tormentas. Tus ganas de hacer cosas nunca han parado y ahora tienes el Nuevo SEAT Arona para decir sí a lo que te propongas, con nuevo diseño de luces Full Led y cuadro de instrumentos digital de 25,4 cm (10"). **Déjate llevar.**

\*Consumo medio combinado 3,7 a 4,0 kg/100km (GNC) y de 5,2 a 6,6 l/100km. Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 101 a 150 g/km. (Valores WLTP). Imagen acabado SEAT Arona X-Perience con opcionales. PVP recomendado en Península y Baleares para un SEAT Arona 1.0l TSI 70 kW (95 cv) St&Sp Reference por 14.500 € para clientes particulares que entreguen un vehículo de ocasión de más de 3 años de antigüedad, y 6 meses de pertenencia, a nombre del comprador del vehículo nuevo o familiar 2º grado o pareja legal. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, concesionario y Volkswagen Financial Services incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/10/2021 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E según condiciones contractuales un capital mínimo de 11.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT incluido en el precio si se financia la compra con Volkswagen Bank GmbH S.E (ver las condiciones contractuales). Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000km (lo que antes suceda) y extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 Km (lo que antes suceda).





# Genética alemana

Giro estético con genética alemana como rasgo distintivo para el nuevo Astra sobre la plataforma MP2 del Grupo Stellantis. La base sobre la que se electrifica, con dos variantes híbridas y una eléctrica completando la oferta diésel y gasolina. Y mucha tecnología.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

El segmento C, el de los compactos, ha sido históricamente, en las últimas décadas, el de mayor importancia del mercado por ventas en la mayoría de países de Europa. Una categoría en la que todas las marcas generalistas y premium han estado representadas. Sin embargo, la imparable tendencia SUV les ha ido restando protagonismo. Pero realmente para los fabricantes sigue teniendo un valor fundamental, que se plasma en la evolución de los modelos representados. En un momento de transición, no solo hacia la electromovilidad, sino en el concepto en sí, con nuevas propuestas a medio camino entre una berlina y un crossover, como es el caso del Citroën C4 o el nuevo Renault Mégane, Opel sigue fiel a los principios de su tipología de modelo con el Astra. Un compacto, con carrocería hatchback de 5 puertas, que más adelante ampliará su oferta con una variante break y posiblemente coupé. La sexta generación del Astra supone una evolución de la anterior.

Un salto en todos los apartados sobre la tercera generación de la plataforma MP2 del Grupo Stellantis, que permite la implementación de la tecnología más avanzada y la introducción plena en la electrificación de sus motores sobre una

oferta muy completa. Sí, porque dispone de motores diésel y gasolina entre 110 y 130 CV con cambio manual y automático, e híbridos enchufables con 180 y 225 CV de potencia, alimentados por una batería de 12,4 kWh, ambos asociados al cambio automático EAT8. Ofrecerán una autonomía en eléctrico en torno a los 55 km. Y en 2023 la gama crecerá con una versión totalmente eléctrica.

Una importante transición sobre un diseño totalmente renovado, con el ADN más actual de Opel y el frontal 'Opel Vizor' estrenado en el Mokka, que se ha convertido en seña de identidad de los

últimos modelos de la 'marca del rayo'. Una imagen totalmente actualizada pero con ciertos guiños a anteriores generaciones del Astra para crear un hilo conductor con sus más de 30 años de historia desde que apareció la primera generación sustituyendo al Kadett.

Un diseño que ya hemos podido conocer en directo y que no desmerece en absoluto con las imágenes oficiales que Opel nos había mostrado hasta el momento. Con una carrocería que mide 4.374 mm, solo 4 mm más que su antecesor, el nuevo Astra es ahora 59 mm más ancho (1.860 mm). La distan-

cia entre ejes aumenta 13 mm, midiendo 2.675 mm, lo que debe notarse en el espacio interior. Sin hacer nuestras mediciones, la sensación es que las cotas interiores no varían apenas, con un hueco correcto para las rodillas de los pasajeros de la segunda fila, que disfrutan de amplitud hasta el techo y de una anchura también correcta. Delante, sus asientos, con certificado AGR y de dos tipos, Comfort y Sport, pueden estar tapizados con cuero Nappa e incluir climatización, ventilación o masaje. Y tienen más recorrido para el ajuste vertical, con la banqueta colocada 12 mm más cerca del suelo. Donde sí es manifiesta la ganancia es en el maletero, con dos alturas para el suelo compartimentado por debajo, que aumenta su volumen en 52 litros, alcanzando los 422.

Pero la evolución que marcan los nuevos tiempos se plasma sobre todo en el diseño del salpicadero. Ese salto hacia



▶ La versión híbrida enchufable, con dos escalones de potencia: 180 y 220 CV. El conjunto de asistentes avanzados se recogen bajo la denominación Intelli-Drive 2.0. Novedoso es el control de crucero adaptativo con función automática de frenado antes de curva.



El nuevo Astra adopta el frontal 'Opel Vizor', con la parrilla en negro brillante flanqueada por los faros adaptativos que pueden incluir tecnología Pixel Matrix con 84 leds.





**DIGITALIZACIÓN DOBLE PANTALLA INTERIOR OPEL 'PURE PANEL'**



la digitalización que toma forma a través del 'Opel Pure Panel' con sus dos pantallas unidas de 10 pulgadas (instrumentación y sistema de infoentretenimiento) dirigidas hacia el conductor, con formas muy limpias, y con botones recogidos en sendas filas bajo la pantalla para permitir el acceso directo a las funciones principales, lo que es de agradecer para hacer un uso más intuitivo y seguro. Los mate-

riales están bien rematados, con buena percepción de calidad y materiales de última hornada, con la consola central totalmente despejada en las variantes con cambio automático. De serie, toda la gama dispone de conectividad inalámbrica, con Apple CarPlay y Android Auto, y un sistema de reconocimiento vocal.

El conjunto de asistentes avanzados se recogen bajo el nombre Intelli-Drive 2.0.

Para su interacción disponen de cuatro cámaras (frontal, trasera laterales y bajo los retrovisores laterales), cinco sensores de radar y de ultrasonidos delanteros y posteriores. El nuevo Astra estará disponible con cuatro niveles de equipamiento: Edition, Elegance, GS Line y Ultimate. Llegará a los concesionarios en enero de 2022, está ya a la venta desde 22.700 euros, 32.100 en el caso del híbrido de 180 CV.

**4 preguntas a... Agustín López Turconi, Product Manager del Astra**

**"El primer Astra electrificado, con el ADN actual de la marca"**

**—¿Cuándo llega el Astra definitivamente a los concesionarios y con qué motorizaciones?**

—Está previsto que las primeras unidades lleguen a las concesiones en enero-febrero. Y lo hará con casi todas las motorizaciones: gasolina, diésel e híbridas. Gasolina completa con los motores de 110 a 130 CV y transmisiones manual y automática, diésel 130 CV automático y manual. Y el Hybrid con la variante de 180 CV, mientras el más potente llegará unos meses después.

**—¿Hay previstas otras variantes de carrocería? ¿Habrá un coupé?**

—Sí, está previsto que haya otras carrocerías, pero eso será más adelante. Ahora nos centramos en el lanzamiento del cinco puertas.

**—Con el protagonismo que han ido adquiriendo los SUV en detrimento de las berlinas, incluyendo el segmento C donde está el Astra, ¿cuál esperáis que sea su papel? ¿Qué mix esperáis que ocupe dentro de la oferta Opel?**

—Hablar de cifras es muy complicado, porque no solo estás a merced del comportamiento del mercado, también influyen otras connotaciones. Pero esperamos una gran respuesta, de un coche muy importante de la gama, como lo sigue siendo el Corsa. Es el primer Astra como Stellantis, el primer Astra electrificado, con un diseño que creemos muy atractivo con el ADN actual de la marca, que sigue a pies juntillas, estrenado por el Mokka, que ha tenido un gran éxito en este apartado, la gente cuando lo ve dice 'guau'. Las expectativas son realmente muy altas.

**—¿Habéis dado un precio de venta, y ya se pueden hacer pedidos en firme, pero en su lanzamiento contará con campaña de lanzamiento, con qué descuentos?**

—El precio de partida, 22.700 euros, es con impuestos pero sin incluir descuento. Cuando llegue a la red de concesionarios se comunicarán los descuentos que harán todavía más atractivo el precio, que dado el equipamiento creemos que es realmente competitivo.



# Kia EV6 100% Eléctrico.

Hasta 528 km de autonomía y con carga ultra-rápida.



Movement that inspires

Las ideas no nos llegan mientras estamos parados. Vienen a nosotros cuando empezamos a movernos. Cuando nos aventuramos en nuevos caminos y dejamos espacio para nuevas ideas. Por eso creamos un automóvil que te brinda nuevas perspectivas todos los días: presentamos el EV6 totalmente eléctrico.

Emisiones CO<sub>2</sub> combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo Combinado WLTP (kWh/100km): 16,5 - 22,7. Autonomía determinada acorde a la normativa europea según el procedimiento WLTP para la versión con batería Long-range de 77,4 kWh con motorización trasera (RWD) y llantas de 48 cm (19") (versión mostrada con llantas de 51 cm -20"). La autonomía real puede variar en función del modo de conducción, condiciones meteorológicas, climatización, estado de la batería y otros factores. \*Consultar manual de garantía Kia.







# Nace el electroGTi

En su primer modelo 100% eléctrico Cupra ha hecho lo que cabía esperar, poner en el mercado un compacto deportivo eficaz y divertido de conducir con una puesta a punto que lo distancia rápidamente de su competencia directa. Estamos ante el primer compacto eléctrico GTi o ¿GTe...?

Iván Mingo | imingo@motor16.com

En 2018 Luca de Meo decidió separar Cupra de Seat como si fuera la costilla de Adán, entonces muy pocos podían pensar que en unos años aquella simple costilla pasaría a convertirse en parte de la columna vertebral de Seat, respaldada por unas cifras de ventas por encima de lo esperado para una gama compuesta solo por un modelo propio y dos derivados de vehículos Seat ya existentes.

El Born, segundo vehículo 100% Cupra, se posiciona como una apuesta clave para la marca, una reválida que si aprueban con nota, como todo parece indicar, afianzará a Cupra como una marca 100% identificada con la nueva movilidad, algo que muy pocos fabricantes están consiguiendo.

Pero centrándonos en el producto puro y duro, hay que reconocer que el Born es una de las apuestas eléctricas más firmes que han pasado por nuestras manos. Desarrollado sobre la plataforma MBE del grupo germano, la variante 'a la española' del VW ID.3 pone el acento sobre la deportividad, como no podía ser de otra forma en un modelo que luce el tribal de cobre sobre su capo.

Si en su momento el ID.3 fue presentado como el VW Golf del siglo XXI, el Born es algo así como el Golf GTI, una variante más elaborada en materia de acabados y puesta a punto y con un comportamiento propio muy personal y deportivo que nos ha sorprendido gratamente. Nada alejado de lo que cabe esperar de cualquier Cupra.

En Seat, perdón queríamos decir Cupra, han trabajado en profundidad la personalización del modelo. Para ello en la carrocería han huido de colores vivos, apostando por otros más apagados sobre los que destacan con mucha más fuerza las molduras en tono cobre, color corporativo, así como diferentes remates diferenciadores como el difusor trasero o los grupos ópticos unidos.

En el interior más de lo mismo, comparte el diseño con el citado modelo de Volkswagen, pero en este caso el coche recibe de serie unos magníficos bacquets fabricados con plásticos reciclados de fondos marinos, un volante multifuncional deportivo con los tradicionales botones satélite para seleccionar los modos de conducción y un cuidado por los remates que no encon-

tramos en su hermano gemelo, incluyendo costuras vistas de hilo color cobre en el salpicadero y una generosa consola/guantera central con tapa corrediza.

En general nos ha gustado mucho, aunque detalles como la botonería de la izquierda del volante para las luces, los sensores táctiles del volante o los elevallas multifuncionales no nos convencen, fallos que quedan mitigados por la citada calidad general y por unas cotas de habitabilidad brillantes si tenemos en cuenta



▲ La preparación e-Boost 'chuta' 20 kWh más durante 30 segundos e incluye carrocería rebajada, frenos mayores y suspensión regulable.

que nos encontramos ante una carrocería de 4,32 metros de longitud.

La oferta mecánica parte de tres baterías; de 44, 58 y 77 kWh de capacidad que afectan lógicamente a la autonomía del coche, con una horquilla homologada entre 340 y 540 kilómetros. Unas cifras bastante cercanas a la realidad a tenor de lo que pudimos comprobar durante nuestra toma de contacto, realizando una conducción bastante más exigente con el sistema eléctrico de lo que será habitual.

PRECIO		38.610 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 0 GR/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Deportividad, personalización estética y puesta a punto deportiva made in Cupra.	Sensores del salpicadero para climatizador y volumen. Botonería de luces.	







# ADN GTI BAJO NUESTRO PRISMA ASISTIMOS AL NACIMIENTO DE UN NUEVO SEGMENTO ELECTRIFICADO; EL DE LOS COMPACTOS GTE



Después deberemos elegir la potencia del motor entre 3 opciones; 110, 150 y 177 kW, (150, 204 y 231 caballos), este último es un 204 caballos al que se le añade la función e-Boost opcional que incluye además preparación mecánica con suspensión adaptativa, carrocería rebajada en 15 milímetros delante y 10 detrás y pinzas de freno delanteras de mayor tamaño, junto a un extra de potencia de 20 kW durante 30 segundos que podemos activar pulsando el modo Cupra o haciendo kick down en el pedal del acelerador. Opcionalmente estas versiones e-Boost pueden montar neumáticos de

mayor sección, 235/40 R20, que reducen la autonomía hasta en 40 kilómetros.

Hemos conducido tanto la variante de 204 caballos como la de 231 con unas sensaciones muy similares. Es cierto que apreciamos di-

ferencias en la aceleración y recuperación al volante de la opción e-Boost, pero también es cierto que la versión de 150 anda y acelera mucho y no echamos en falta más potencia bajo el acelerador, mientras que sí nos

gustaría algo de reducción de peso para la variante más potente, lo que marcaría distancias de forma definitiva.

A diferencia con otros eléctricos que hemos conducido, en este caso percibimos con toda claridad el

trabajo de puesta a punto del tren de rodaje. De hecho nos llama la atención la firmeza del conjunto amortiguador, que nos hace superar badenes con cierta precaución por la violencia con la que la carrocería vuelve a su posición inicial. También es cierto que este mismo tarado se agradece posteriormente en carreteras en buen estado.

Sorprende un paso por curva rápida en autopista en el que no detectamos la menor insinuación del tren trasero, tan solo a la salida de giros medios y lentos y si forzamos a base de acelerador notamos con claridad derrapadas de los neumáticos posteriores que son neutralizadas con presteza por el control de estabilidad, incluso con el ESP parcialmente desconectado, algo que se produce al activar el modo Cupra disponible en las variantes eBoost.

En el 'debe' algunos peccadillos de juventud; el Born acusa sobremanera asfaltos rotos y en mal estado, pues su sobrepeso (parte de los 1.700 kilos) obliga a los amortiguadores a trabajar con intensidad para evitar que nos encontremos con rebotes de carrocería o similares que pondrían en



▲ La posición de la batería en el piso y la generosa distancia entre ejes le aporta una excelente habitabilidad.

compromiso la precisión de guiado. Mientras que la dirección, de endurecimiento progresivo, ofrece un tacto muy firme pero que apenas transmite información.

En el aspecto positivo mencionar también el tacto de los frenos, punto crítico en la mayor parte de los coches eléctricos, pero en este caso podemos modular la frenada con precisión y con un resultado más que contundente.

Al igual que en el ID.3, el voluminoso pero poco ergómico mando del cambio se ubica tras el volante y a la derecha, contando con una posición B que incrementa el freno motor para recargar la batería. Durante nuestra prueba pudimos constatar un consumo medio de 20 kWh a los 100 kilómetros, nada alejado de lo previsible si tenemos en cuenta nuestra conducción.

En materia de recarga el

Born embarca un cargador de corriente alterna de 7,2 u 11 kW, mientras que en corriente continua podemos conectarnos hasta 125 kilovatios (170 en 2021), lo que nos permite trabajar sobre unos tiempos mínimos de 'repostaje' al 80% de 35 minutos. Por el momento la gama a la venta incluye la versión de 204 caballos, con tres packs de equipamiento e incluye un cargador tipo wallbox de regalo.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	110	150	170
Potencia máxima	110 kW (150 CV)	150 kW (204 CV)	170 kW (231 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delantero/ trasero	Discos 330/Tambor 280	Discos 330/Tambor 280	Discos 330/Tambor 280
Peso en vacío (kg)	n.d.	1.736	n.d.
Lá./An./Al. (mm)	4.322/1.809/1.537	4.322/1.809/1.537	4.322/1.809/1.537
Maletero (l)	385	385	385
Neumáticos	215/55 R18	215/55 R18	215/55 R17
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio	iones de litio
Capac. de la batería (útil)	55/45 kWh	62/58 kWh	62/58 kWh
Peso de la batería (kg)	n.d.	n.d.	n.d.
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	7,3	6,6
Vel. máxima (km/h)	160	160	160
Cons. mixto (kWh/100 km)	12,7	15,5	n.d.
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	349	424	420
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.	n.d.	n.d.
Cargador a bordo CA/CC	7,2/100 kW	11/100 kW	11/100 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	38 minutos (a 100 kW)	38 minutos (a 120 kW)	42 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	<b>N.D.</b>	<b>38.610</b>	<b>N.D.</b>



▲ Dispone de un maletero de 385 kilogramos en ubicación trasera, a diferencia de otros eléctricos no tiene portaequipajes delantero.

## SUS RIVALES ESCASOS PERO PODEROSOS

El Cupra Born llega a un segmento en plena eclosión, el de los compactos 100% eléctricos, en el que se posiciona como la opción más deportiva sin lugar a dudas. El Renault Megane e-Tech es una de las sorpresas de la temporada, con unas cifras de longitud, potencia y autonomía que lo posi-



▲ El Renault Megane E-Tech Electric llegará con 130 y 218 caballos y con hasta 450 kilómetros de autonomía.

cionan de lleno frente al Cupra y a un precio que promete ser competitivo, llega en 2022. Es obligado su enfrentamiento conceptual con el Testa Model 3, aunque por carrocería y precio pertenece a otro segmento es cierto que es la referencia de todos los que quieren acercarse al universo electrificado.



▲ Con un precio de partida de 46.000 euros, Tesla Model 3 es la vara de medir para cualquier eléctrico que llega al mercado.

En casa cuenta con la competencia del VW ID.3, que con más de un año a sus espaldas puede considerarse como un veterano ya, aunque es cierto que cada uno ofrece una personalidad bien diferenciada pero con un precio muy parejo que parte de los 33.000 euros.



▲ Más que rival, el VW ID.3 es su hermano gemelo, menos deportista y más aficionado a la lectura y a los buenos modales.





# Abre el futuro

Kia entra en su nueva era con este EV6, un eléctrico que marca el camino a seguir. Cargado de tecnología, con una eficiencia sobresaliente no deja de lado el apartado dinámico ni las prestaciones. Y la diversión al volante o la versatilidad están garantizadas.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Ya está aquí el Plan S de Kia, cuya primera página la escribe este EV6, el precursor de esa apuesta rotunda por la electrificación que va a dar como resultado 11 nuevos modelos eléctricos en la cartera del fabricante coreano en 2026. La base tecnológica de esta etapa es la nueva plataforma EMG-P de la marca para vehículos eléctricos –la misma de la que nace el Ioniq 5 de Hyundai– y de la que nacerá la nueva gama eléctrica. Pues al EV6 le sucederán otros EV –4, 7...– en los próximos años.

Sobre esta base se ha creado un crossover con cierto aire de familiar coupé que garantiza todo lo que necesita una familia en su primer –y único– coche. Porque esa vocación tiene el Kia EV6, la

de dar respuesta a todas las necesidades. Con 4,68 metros de longitud y 2,9 metros de distancia entre ejes ofrece un interior de gran amplitud, con unas plazas traseras como en la más amplia limusina. Además, su maletero de 490 litros garantiza capacidad suficiente para el equipaje de una familia.

Y en esa carrocería, que también estrena lenguaje de diseño se incorpora todo lo que tiene, en cuanto a tecnología la marca. Por ejemplo en su gama de propulsores que ofrece dos niveles de batería, cuatro de potencia o dos tipos de tracción –que culminará en 2022 con la imponente versión GT de 565 caballos capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en solo 3,5 segundos–. O la tecnología de recarga de 800 voltios que permite que en solo 4

minutos podamos cargar lo suficiente para recorrer 100 kilómetros.

Más allá del rendimiento y la eficiencia, el Kia EV6 se ha pensado para ofrecer una experiencia de conducción sobresaliente, que no haga ‘caer’ en ese comportamiento a veces artificial del que adolecen en ocasiones los coches eléctricos. Su bajo centro de gravedad, gracias a la

ubicación de las baterías, garantiza un aplomo sobresaliente, y mucha confianza al conductor, pero también un espíritu deportivo y de diversión al volante. Cuenta con un reparto de pesos 53:47 para garantizar una óptima distribución de las masas en marcha. Además dispone de unas suspensiones que garantizan confort y estabilidad sobre todo en carreteras



▲ 490 litros de maletero es una cifra respetable. Bajo el suelo un hueco para llevar ordenados los cables. Y bajo el capó delantero un hueco de entre 20 y 50 litros según versión.

viradas. La dirección es rápida y directa para maximizar la agilidad de reacciones del coche, teniendo en cuenta la instantánea respuesta del motor eléctrico.

Y el comportamiento se puede modular con los cuatro modos de conducción –Eco, Normal, Sport o Snow–, que el conductor puede seleccionar con pulsar un botón, en el caso de los tracción total cuenta con un sistema de accionamiento de desconexión (Disconnecter Actuator System DAS) que garantiza siempre una transición suave entre los modos de dos o cuatro ruedas motrices. Y hablando de tecnología, el apartado de los sistemas de seguridad y ayudas a la conducción son de nota. Por poner solo tres ejemplos, en la presen-



▲◀ Eduardo Dívar, director general de Kia Iberia (izda.) y Pedro Vinagre, consejero comercial de EDP, sellan el acuerdo.

## REDES DE CARGA IONITY, red de concesionarios...

Una capacidad de recarga de hasta 350 kW convierte al Kia EV6 en uno de los pocos modelos que puede aprovechar al máximo, la red europea de recarga de Ionity, una empresa de la que Kia forma parte junto a otros fabricantes. Una red paneuropea que ahora va a tener una réplica en España gracias al acuerdo firmado entre Kia España y EDP. Se van a instalar más de 40 puntos de recarga ultrarrápida de 150kW en los principales concesionarios de la marca en España, que podrán utilizarse durante las 24 horas del día, los 7 días de la semana con precios especiales para los clientes de la marca. Con ello se podrán realizar una recarga completa en un máximo de 30 minutos, consiguiendo una autonomía de hasta 528 km. Y en el concesionario de San Sebastián de los Reyes (Madrid) habrá un supercargador de 350 kWh que permitirá cargar el EV6 a 800 voltios, consiguiendo una autonomía de 100 km en menos de 4,5 minutos o una recarga del 10% al 80% de su batería en menos de 18 minutos.



PRECIO		DESDE <b>42.201 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 0 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
<p>+</p> Prestaciones, autonomía. Confort de marcha. Comportamiento dinámico. Tecnología.	<p>-</p> Postura para las piernas en plazas traseras. Precio elevado. Freno un poco artificial.	





**DOBLE PANTALLA EL PANEL DE INSTRUMENTOS ES TOTALMENTE DIGITAL Y CONFIGURABLE**



tación internacional que se está celebrando en Málaga, pudimos comprobar el funcionamiento de tres de estos dispositivos; el Surround View Monitor SVM que permite 'conducir' solo con lo que se ve a través de la cámara de 360 grados en la pantalla de infoentretenimiento. El asistente para evitar colisiones traseras perpendiculares (Rear Cross-Traffic Collision-Avoidance Assist RCCA) y el asistente para evitar colisiones frontales (Forward Collision-Avoidance Assist FCA).

Tras esta primera prueba, toca ponerse en carretera. A nuestra disposición la versión de 229 caballos con tracción trasera. Para empezar, nos acomodamos en el asiento del conductor; frente a nosotros un salpicadero muy funcional con una doble pantalla en la que está

todo lo que se debe saber o se necesita para conducir el EV6. Gran amplitud y gran calidad y un funcionamiento bastante intuitivo. En el volante podemos ir variando la vista del cuadro de instrumentos y con las levas seleccionamos los grados de retención en el sistema de recarga con la energía de la frenada –hasta tres niveles, el mayor de los cuales hace que conduzcamos con un solo pedal–.

Nos ponemos en marcha con total suavidad y, por supuesto, en silencio por una zona urbana de rotondas hasta que salimos a la autovía. Hay tráfico, pero en cuanto vemos oportunidad hundimos el pie en el acelerador y el Kia nos lleva al 'hiperespacio'. Instantáneo, progresivo, inacabable... la aceleración es brutal pe-

▶▶ Bajo la pantalla botones para seleccionar el menú -navegación, ajustes, climatización...- El selector del cambio es una rueda.



▶▶ La habitabilidad es uno de los puntos más destacables de este Kia EV6 que, por tamaño, se sitúa entre el Sportage y el Sorento. En las plazas traseras hay mucho espacio para las piernas y buena altura al techo.



Pero las baterías hacen que el suelo esté elevado y hay que viajar con las rodillas muy levantadas, un posición no muy cómoda con el paso de los kilómetros.



ro absolutamente delicada. En autovía se desliza y en cuanto llegamos a zonas de carreteras del interior, nos sorprende por su agilidad, pese al volumen, tamaño y los 1.875 kilos de peso.

La dirección es precisa, con un grado de dureza perfecto; los frenos, es cierto que son eléctricos, pero no tienen ese tacto tan artificial. Y las suspensiones magníficas, con un gran aplomo y con un gran confort. El rendimiento se va modulando con los modos de conducción, y en busca del mejor aprovechamiento de la energía, vamos cambiando entre los grados de retención en función de la orografía y ese juego también nos ayuda a ajustar el rendimiento, pues en ocasiones no es necesario tocar

el freno, solo con la retención del sistema. No hemos buscado máxima eficiencia pero el resultado final de nuestro recorrido nos deja muy satisfechos, pues el gasto medio es de 20,7 kWh. Una cifra más que notable. Y corrobora que esta será la versión más demandada.

Aún nos queda la oportunidad de probar la versión más potente con sus 325 caballos y su tracción total. Será la elegida por aquellos que siempre quieren el máximo. Pero la realidad en el recorrido es que hay que afinar mucho para encontrar mejoras evidentes en esta versión.

El Kia EV6 está disponible a partir de 42.201 euros con descuento de la marca, pero sin incluir el Moves III, que puede rebajar la factura has-



**BATERÍAS Cargan y se recargan**

La tecnología de 800 voltios permite realizar cargas ultrarrápidas en cargadores de alta potencia. Con un cargador de 350 kW y una carga de alta velocidad de 800 V, la batería puede cargarse del 10 al 80% en solo 18 minutos. Esto supone una importante mejora respecto a la carga habitual de 400 V, que puede tardar entre 30 minutos y una hora en cargar la misma cantidad. Solo 4,5 minutos de carga de alta potencia pueden proporcionar más de 100 kilómetros de autonomía. Además, cuenta con una nueva función de carga desde el vehículo (V2L), con hasta 3,6 kW de potencia. Un adaptador convierte la toma de carga exterior en un enchufe para cargar desde aparatos domésticos externos hasta otros vehículos eléctricos.



▶ Estrena también lenguaje de diseño, con un nuevo frontal.

ta dejarla en 35.000 euros en el caso de la versión de 170 caballos con la batería pequeña. Para el modelo que nos parece más equilibrado,

el de 229 caballos y 528 kilómetros de autonomía, el precio con descuento es de 46.101 euros, que serían 39.000 con el Moves III.

**FICHA TÉCNICA**

MOTOR ELÉCTRICO	EV6 AIR 58	EV6 77	EV6 GT-LINE 77	EV6 GT 77
Potencia máxima	125kW (170 CV)	168 kW (229 CV)	239 kW (325 CV)	430 kW (585 CV)
Par máximo	350 Nm	350 Nm	605 Nm	740 Nm
Tracción	Trasera	Trasera	Total	Total
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Peso en vacío (kg)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
La./An./Al. (mm)	4.680/1.880/1.550	4.680/1.880/1.550	4.695/1.890/1.550	4.695/1.890/1.545
Maletero (l)	520/1.300	520/1.300	520/1.300	520/1.300
Neumáticos	235/55 R19	235/55 R19	255/45 R20	255/40 R21
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	58 kWh	77,4 kWh	77,4 kWh	77,4 kWh
Peso de la batería (kg)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
De 0 a 100 km/h (s)	6,2	n.d.	5,2	3,5
Vel. máxima (km/h)	185	n.d.	n.d.	260
Consumo (kWh/100 km)	16,6	16,9	17,9	21,9
Emisiones CO2	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Alcance máximo medio WLTP (km)	400	510	450	400
Precio sin dto. (euros)	46.950	50.850	59.550	67.250
Precio con dto. (euros)	42.101	46.101	51.685	59.385

**RIVALES SE AVECINA UNA GRAN BATALLA**

Al EV6 no le van a faltar rivales de cuidado. Uno será el Hyundai Ioniq 5, con el que comparte plataforma, desarrollo y características, incluida la carga a 800 voltios. El tridente formado por el Grupo Volkswagen con Volkswagen ID.4, Audi Q4 e-tron y Skoda Enyaq iV –con potencias de hasta 300

caballos, autonomías por encima de los 500 kilómetros...– será otro de los frentes que se encuentre el eléctrico de Kia. Y por otro lado el Ford Mustang Mach-E, que a su aspecto de aire coupé une una gama en la que incluso podrá competir con el Kia GT –aunque con 100 caballos menos, con el

Mach-E GT–. También, aunque con un estilo menos deportivo, el XC40 de Volvo, con 231 o 408 CV. Y siempre en el horizonte, Tesla, que ha marcado el paso en la movilidad eléctrica y cuyo Model Y –hasta 480 CV– es uno de los modelos al que quiere restar protagonismo este Kia EV6.



▶ 170, 218 y 306 CV, tracción trasera o total, hasta 481 km de autonomía y de 42.000 a 57.000€.



▶ Entre 269 y 487 CV, autonomía de hasta 610 km y un precio entre 48.000 y 72.000 euros.



▶ Hasta 518 km de autonomía, de 136 a 300 CV tracción trasera o AWD. De 36.000 a 50.000 €



▶ 213 o 408 CV, hasta 418 km de autonomía y precios de 42.000 a 56.000 euros.



# Eficiencia eléctrica



Las alternativas más sostenibles de la marca del león llegan de la mano de los Peugeot e-208 y e-2008, las versiones cero emisiones de los 208 y 2008. Ambos apuestan por la tecnología y la sostenibilidad para ofrecer más polivalencia, rendimiento y confort.

En los últimos años Peugeot ha conseguido dar forma a una completa gama de vehículos electrificados, pero hay dos modelos que brillan con luz propia por ser todavía más limpios y sostenibles que el resto: los Peugeot e-208 y e-2008. Estos dos cero emisiones lideran la ofensiva eléctrica de la compañía gala y, aunque comparten gran parte de su ADN con los Peugeot 208 y 2008 de motor térmico, esconden en su interior la tecnología más avanzada de la firma del león.

Ambos se asientan sobre la plataforma modular CMP de Peugeot, la misma que emplean los 208 y 2008, por lo que sus dimensiones exteriores son idénticas: el e-208 mide 4,05 metros de largo y el e-2008 llega hasta los 4,30 metros. Por dentro, tampoco cambian, manteniendo ambos el distintivo puesto de conducción i-Cockpit de Peugeot, la instrumentación digital, que también puede ser

3D, el pequeño volante hexagonal o la pantalla táctil central de hasta 10 pulgadas. De la misma manera, su habitáculo es igual de amplio que el de los 208 y 2008, aunque el maletero pierde algo de volumen para dejar sitio a la batería de iones de litio que suministra energía a su motor eléctrico.

Este propulsor está situado bajo el capó y es capaz de mandar 100 kW (el equivalente a 136 CV) y 260 Nm de

▼ La parrilla del mismo color de la carrocería distingue a los Peugeot e-208 y Peugeot e-2008 de sus homónimos con motor de combustión.



par a las ruedas delanteras a través de una transmisión automática y de manera inmediata, por lo que ambos modelos se desenvuelven con la máxima soltura en cualquier escenario, no en vano, aceleran de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos.

El modo de conducción Sport es el que desata todo su potencial, puesto que la respuesta a las órdenes del acelerador es todavía más instantánea que en los pro-

gramas Normal y ECO. Este último permite dar rienda suelta a su faceta más eficiente para aprovechar al máximo los 50 kWh de capacidad de su batería, suficientes para asegurar una autonomía de 352 kilómetros en el e-208 y de 341 kilómetros en el e-2008.

**SIN LÍMITES » Gracias a la etiqueta CERO de la DGT están libres de restricciones**

Esas cifras de autonomía se corresponden con el ciclo combinado, pero en uso urbano los dos son capaces de incrementar el alcance con una carga, en buena medida gracias a la eficiencia de la frenada regenerativa. Esta tecnología permite recuperar energía en las deceleraciones y hace posible conducir con un solo pedal, prácticamente sin necesidad de tocar el freno, lo cual re-



◀▶ La pantalla muestra información del sistema eléctrico, como el flujo de energía entre la batería, el motor y las ruedas.

percute en un mayor agrado de conducción, lo que unido a la respuesta inmediata del motor eléctrico y a la ausencia total de ruidos, se traduce en un confort de marcha extraordinario.

Es por ello que el e-208 y el e-2008 presumen de ser los de las alternativas más

refinadas de su clase, aunque no hay que olvidarse de lo eficaces que resultan dinámicamente, combinando las ventajas de la energía eléctrica con una puesta a punto más eficaz que la de sus hermanos de combustión, puesto que se ha optimizado el reparto de pesos y la batería, situa-

da bajo el piso y entre los dos ejes, lo que permite rebajar el centro de gravedad, dando lugar a reacciones más neutras al volante y a una mayor agilidad del conjunto.

¿Y qué sucede cuando la batería se agota? Hay varias posibilidades para recargar estos dos utilitarios de cero

emisiones. Por supuesto, se pueden conectar a un enchufe doméstico, pero también a un Wallbox de 7,4 kW, en el que son necesarias 7,5 horas para una recarga completa, mientras que en un punto de carga de 100 kW es posible recuperar de 0 al 80% en apenas media hora.



◀▶ El e-208 está a la venta desde 32.550 € y el e-2008 tiene un precio de partida de 35.550 €, sin contar ayudas y descuentos.





**SIN LÍMITES** FUNCIONAMIENTO ELÉCTRICO PARA EL DÍA A DÍA, Y SIN LIMITACIONES DE KILÓMETROS COMO DEMANDA SU CARÁCTER FAMILIAR



# Un amplio abanico de opciones

Equipo de Pruebas  
Fotos || Alvaro G. Martins/Bryan Jiménez

La oferta plug-in no para de crecer, especialmente entre los SUV, más en aquellos de dimensiones medias y grandes, los segmentos superiores. Es lógico que la apuesta de las marcas por esta tecnología sea total en esta fase de transición hacia los eléctricos '0 emisiones'. Porque hoy por

entorno urbano están diseñados para realizar desplazamientos largos. Combinan lo mejor de la combustión con la electrificación para disponer de motores solventes, de gran rendimiento, pero a su vez 'políticamente correctos'. Una alternativa funcional a las exigencias medioambientales, sin restricciones para entrar en el centro de las ciudades. Y sin las limitaciones que a día de hoy todavía encuentran los eléctricos puros para hacer kilómetros. La oferta es muy amplia, siempre con una autonomía homologada por encima de los 40 km, la mayoría por encima de los 50 en ciudad y con algunos modelos que homologan ya 75 como el RAV4, o casi 100 en el Mercedes GLE, tanto en la variante asociada al motor de gasolina como al diésel. Aquí analizamos todos los SUV del mercado movidos por motores híbridos enchufables que están a la venta actualmente. Y también probamos los últimos modelos que han llegado y que ya hemos podido conducir recientemente.

hoy es la fórmula óptima para coches 'etiqueta CER0', con un rango en eléctrico totalmente utilizable en el día a día, pero sin limitaciones de movilidad a la hora de desplazarse en carretera y de viajar. No obstante estamos hablando de coches de carácter familiar y de ocio, que fuera del





# Impulso verde



Hasta 57 kilómetros de autonomía eléctrica nos ha brindado esta versión híbrida enchufable del Santa Fe con una sola carga, lo que da una idea del reducido coste de uso diario que ofrece. Pero hay más, como sus 265 CV, siete plazas, elevado confort o su avanzada dotación.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com  
Fotos: Alvaro Gª Martins

¿Te imaginas desplazarte de lunes a viernes al trabajo por apenas 2,30 euros cada 100 kilómetros en un vehículo con el porte, peso y tamaño del nuevo Santa Fe? Pues es posible siempre y cuando no superemos los 57 kilómetros de autonomía exclusivamente eléctrica que nos brindó esta variante PHEV en un recorrido mixto, y recarguemos su batería con las tarifas valle más ventajosas.

Hyundai es generoso a la hora de ofrecer alternativas, con hasta cinco tecnologías electrificadas diferentes para impulsarse. Y en ese abanico las variantes híbridas enchufables cobran cada día mayor protagonismo. En este caso el tándem formado por un motor de gasolina 1.6 de 180 CV y otro eléctrico de 91 CV suman una potencia conjunta de 265 CV. Y la pila que alimenta el propulsor eléctrico contempla 13,8 kWh de capacidad.

Primer punto: la recarga. En una toma de 3,6 kW necesitó 3 horas y 45 minutos. Es la máxima capacidad del cargador embarcado que porta nuestra unidad, con el acaba-

▶ La tracción total, altura al suelo y diversos perfiles específicos para uso off road le permiten salir del asfalto sin complejos. Y son compatibles con el impulso sólo eléctrico.



do de acceso Maxx (otras opciones admiten 7,4 kW). Nos sirve una económica toma green-up para la operación.

Y cuando se acaba la energía en la pila y pasa a funcionar como un híbrido autorrecargable convencional, lo hace con

un consumo medio durante la prueba de 7,6 litros, brillante para arrastrar un vehículo de 2.080 kilos con lo puesto.

El cambio automático por convertidor de par de seis relaciones es un aliado del confort, y la tracción total ofrece un plus a la hora de estabilizar el conjunto. Los motores actúan sobre las ruedas delanteras y el eje trasero se activa sólo cuando es necesario.

Nunca habíamos conducido un Santa Fe tan refinado, por asfalto con los perfiles Eco, Sport y el equilibrado Smart, o fuera él, con los modos nieve, barro y arena, más un control de descensos, que nos permiten afrontar alguna aventura off road sin complejos (el mayor lí-



▲ La potente puesta en escena del salpicadero apuesta por un cuadro analógico con el acabado Maxx, una pantalla táctil de 10,25 pulgadas y una voluminosa consola central.



◀ Las siete plazas son de serie y la segunda fila contempla regulación longitudinal. A pesar de todo el acceso y acomodo de la tercera fila se orienta hacia los más pequeños.



◀ La tracción total ayuda a mejorar la dinámica y compensar en parte las inercias por su elevado peso. El maletero es generoso en configuración cinco plazas y desde este mando se regulan los perfiles de conducción.

mite lo fijan los neumáticos asfálticos). Su condición campera es compatible con impulso eléctrico, pulsando el mando EV (si hay batería) o actuando como híbrido.

El rendimiento es notable, tanto como el confort de marcha y el agradable tacto general que ofrece. Nos ha llamado la atención la contundencia de los frenos (se detiene en 35,3 metros desde 100 km/h), la dirección no es muy directa y las inercias son ya considerables, aunque resulta más ágil de lo esperado.

Además de calidad, el interior ofrece siete plazas de serie (la segunda con regulación longitudinal por partes) para que nadie se quede en casa.

El equipamiento de serie contempla faros full led y una generosa dotación en seguridad y asistentes de conducción SmartSense. También en materia multimedia. Y todo lo que se ve aquí por 45.190 euros con promociones, financiación y Plan Moves III.



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Se trata del Santa Fe más refinado, avanzado y eficiente de la historia gracias a su sistema híbrido enchufable, que conlleva la etiqueta 0 emisiones gracias a su generosa autonomía exclusivamente eléctrica. Confortable, ofrece siete plazas de serie, una dotación generosa y avanzada, y cierta capacidad campera.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.6 TGDI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	180 CV / 5.500
Par máximo/rpm	27,0 mkg / 1.500-4.500
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia máxima/rpm	66,9 kW (91 CV)
Par máximo/rpm	304 Nm (31,0 mkg)
Autonomía en EV (WLTP)	58 km (69 en ciudad)
<b>BATERÍA</b>	
Tipo - Capacidad	Polímeros de iones de litio - 13,8 kWh
<b>SISTEMA HÍBRIDO</b>	
Potencia conjunta / Par máx.	265 CV / 350 Nm (35,7 mkg)

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, 6 velocidades
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	235/55 R19
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	2.080
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.786/1.900/1.710
Capacidad maletero - depósito (l)	634-831/1.649 - 47

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>187 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	15,8
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,1 (8,8)
Recorriendo (metros)	133
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	13,9
1.000 m desde 40 km/h en D	26,9
De 80 a 120 km/h en D	5,2
<b>FRENADA (en metros)</b>	
Desde 60 / 100 / 120 km/h	12,3/35,3/51,3
<b>SONÓMETRO (en decibelios)</b>	
Al 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	55,5/60,1/65,2

## CONSUMOS

<b>EN CIUDAD</b>	<b>l/100 km</b>
A 25 km/h de promedio	8,3
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,8
En conducción dinámica	10,0
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,5
A 140 km/h de cruceo	8,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovia; 20% carretera)	7,6
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	618
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Consumo medio eléctrico (kWh)	18,1
Consumo combinado (l/100 km)	7,5
Consumo ponderado (l/100 km)	1,6

<b>PRECIO</b>	<b>53.200 €</b>
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 37 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>
<b>COMPORTAMIENTO</b>	*****
<b>ACABADO</b>	*****
<b>PRESTACIONES</b>	*****
<b>CONFORT</b>	*****
<b>SEGURIDAD</b>	*****
<b>CONSUMO</b>	*****
<b>PRECIO</b>	*****

<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
<p>+</p> <p>Autonomía eléctrica. Habitabilidad y siete plazas. Confort de marcha. Aptitudes camperas. Tecnología.</p>	<p>-</p> <p>Peso elevado. Acceso a la tercera fila. Consumo generando energía en marcha. Luz interior halógena.</p>



# Cerca y lejos



El actual Kia Sorento se ha hecho más sostenible que nunca con la electrificación de sus motores, con la referencia de esta versión híbrida enchufable que dispone de etiqueta CERO. Siendo la más potente es también la más eficiente, con un rango en eléctrico de 57 km. Un coche para todos los días.

Fede Asensio | fasedensio@motor16.com  
Alvaro Gª Martins

El Sorento PHEV dispone de un sistema de propulsión con el motor gasolina T-GDi de 1,6 litros que rinde 180 CV, combinado con un motor eléctrico de 90 alimentado por una batería de polímero de iones de litio de 13,8 kWh. Conjuntamente alcanza los 265 CV.

Un coche para todos los días, con un rango homologado de 57 km, 70 en ciclo urbano, y también para viajar sin restricciones en familia, para lo que dispone de hasta siete plazas. La segunda fila deja mucho hueco para las rodillas, pudiendo desplazarse además longitudinalmente para aumentar su capacidad

de carga y, sobre todo si se van a utilizar los dos asientos extras. Dos plazas aptas para tallas medias, con una banqueta baja (como en todos los SUV) que obliga a llevar las rodillas muy flexionadas, pero con espacio suficiente por delante. El maletero no cede demasiado espacio para ubicar la batería

▶ Hasta 140 km/h en eléctrico, con una autonomía por encima de los 60 kilómetros en ciudad. Destacar su capacidad de frenada.

bajo el asiento de la segunda fila (175 litros frente a los 179 del Sorento híbrido), que con los dos asientos auxiliares plegados pasa a 609 y a 809 cuando desplazamos hacia delante la segunda fila. Mucha capacidad y espacio.

En el interior no falta de nada, con un diseño cuanto

menos diría que peculiar para adoptar en línea las dos grandes pantallas digitales (10,2" la central y 12,3 la instrumentación), y muy funcional. Con buenos ajustes, aunque los plásticos duros inferiores quedan demasiado expuestos, especialmente en las plazas traseras. En líneas genera-



◀ El Sorento ofrece un amplio maletero, pudiendo desplazarse la segunda fila y dos asientos extras muy utilizables, aunque el acceso no es sencillo. Amplísimo equipamiento de confort con el acabado Emotion.



◀ Tarado de suspensiones firmes para controlar con eficacia los movimientos de carrocería, pero manteniendo un adecuado confort de marcha.



## LA CLAVE

fasedensio@motor16.com

Entre los SUV grandes híbridos enchufables de 7 plazas, el nuevo Sorento PHEV es sin duda una excelente alternativa a las marcas premium, con un precio mucho más competitivo, sin descolgarse por equipamiento, confort y comportamiento. Y con un rango real en eléctrico que le da su razón de ser.

les un habitáculo bien configurado, con mucho espacio y muy confortable, más con la opción del Pack Luxury en nuestra unidad sobre el acabado Emotion.

No vas a tener ninguna restricción de movilidad con su Etiqueta CERO. Eso sí, tendrás que aprovechar la autonomía disponible, pues no dispone de recarga en marcha. Una autonomía que en trayectos mixto ciudad-carretera, con una conducción racional pero no necesariamente eficiente, nos

ha permitido realizar entre 45 y 52 kilómetros, mientras en ciudad hemos hecho 58 y 64.

En carretera empuja con decisión apoyándose en los dos motores, para desplazarse con cruceros elevados sin esfuerzo y con la seguridad de su respuesta para adelantar. Dinámicamente, Kia ha apostado por unas suspensiones firmes, que sujetan muy bien la carrocería, lo que transmite mucha seguridad. Su tracción 4x4 y el Terrain Mode le llevan muy lejos por pistas.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.6 T-GDI PHEV</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	180 CV / 5.500
Par máximo/rpm	27 mkg / 1.500-4.500
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia máxima/rpm	66,9 kW (91 CV)
Par máximo/rpm	304 Nm (31,0 mkg)
Autonomía en EV WLTP	57 km
<b>BATERÍA</b>	
Tipo - Capacidad	Polímero de ión litio - 13,8 kWh
<b>SISTEMA HÍBRIDO</b>	
Potencia conjunta / Par max.	195 kW (265 CV)/350 Nm (35,7 mkg)

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática 6 velocidades
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	13,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	235/55 R19
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	2.099
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.810/1.900/1.700
Capacidad maletero - depósito (l)	604/809 - 47

<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	193 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	15,9
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,0 (8,7)
Recorriendo (metros)	8,2

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,2
De 80 a 120 km/h en D	5,6

<b>FRENADA (en metros)</b>	
Desde 60 / 100 / 120 km/h	13,3/35,3/52,2
<b>SONÓMETRO (en decibelios)</b>	
Al 60 km/h/A90 km/h/A 120 km/h	55,4/59,2/64,8

<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	7,7
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	7,5
En conducción dinámica	10,2
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	8,4
A 140 km/h de crucero	9,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,9
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	637 km
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Consumo ponderado (l/100 km)	1,6



▶ Para recargar la batería admite hasta 3,3 kW; unas 3,5 horas a esa potencia y 5 horas en un enchufe doméstico.

<b>PRECIO</b>	<b>46.788 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
<p>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: <b>38 G/KM</b></p>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		<b>NOS GUSTA</b>
	<b>COMPORTAMIENTO</b>	*****	<p>Comportamiento dado su peso y dimensiones. Equipamiento de serie. Amplio maletero y 7 plazas. Capacidad frenada.</p>
	<b>ACABADO</b>	*****	
	<b>PRESTACIONES</b>	*****	
	<b>CONFORT</b>	*****	
	<b>SEGURIDAD</b>	*****	
<b>CONSUMO</b>	*****		
<b>PRECIO</b>	*****	<b>DEBE MEJORAR</b>	
		<p>Elevado peso. Plásticos duros a la vista, especialmente en puertas. No dispone de opción de recarga en marcha.</p>	



# Potente y eficiente

Más allá de ser una de las opciones más dinámicas entre los grandes SUV, la versión híbrida enchufable de 245 CV combina un gran rendimiento con un coste de uso diario muy atractivo

gracias a la generosa aportación del sistema eléctrico. La pega: nos quedamos sin las 7 plazas.



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com  
Fotos: Alvaro Gª Martins

Muchas cosas atractivas se pueden decir del Tarraco, pero quizás la más llamativa de esta versión e-Hybrid es que tenemos un SUV amplio, potente, dinámico, muy bien equipado... y con un coste de uso, con mi tarifa doméstica, que oscila entre los 1,99 y los 4,15 euros cada 100 kilómetros.

Para ello tenemos que sacar el máximo partido a su sistema eléctrico, que durante la prueba nos permitió recorrer hasta 47 kilómetros (20 en ciudad y el resto por auto-vía) gracias a la batería de iones de litio de 13 kWh (10,4 útiles) que porta.

Es una capacidad que nos permitió cargarla en una económica toma 'green-up' de 3,7 kW en apenas 3:45 horas. En una doméstica convencional de 220V y 2,3 kW necesitó 5:50 horas. Eso sí, la batería y reubicación del depósito de combustible nos priva de optar a las siete plazas que sí montan otras versiones.

La autonomía eléctrica cubrirá las necesidades de desplazamiento diario de la gran

▶ La autonomía eléctrica registrada durante la prueba ha sido de 47 kilómetros con una sola carga de la batería. Y a la vez sus 245 CV ofrecen un gran rendimiento.



mayoría de los conductores a un coste mínimo. Y los 115 CV del motor eléctrico nos permitirá circular hasta los 140

km/h. Y en caso de necesidad, basta con pisar el acelerador a fondo y de inmediato desperatará el bloque térmico.

Eso por su vertiente más amable y eficiente, porque si buscas su lado más rebelde, los 245 CV, sumados entre su motor de gasolina de 150 CV y el eléctrico, nos brinda un rendimiento notable si tenemos en cuenta que acaricia los 1.900 kilos con nada.

Y aquí comienza la extensa ecuación de uso y consumos debido a sus múltiples perfiles. Al 'e-Mode' que fuerza el empuje exclusivamente eléctrico, suma el 'e-Boost', que ofrece la máxima potencia y rendimiento, además de un modo Hybrid que nos permitirá conservar el nivel de la batería, o una segunda función que la cargará en marcha con el aporte del bloque de gasolina. Es-

<b>PRECIO</b>		<b>49.960 €</b>
<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>
+	Autonomía eléctrica. Prestaciones. Coste de uso en eléctrico. Confort. Dinámica. Amplitud. Etiqueta 0.	-
		Precio algo elevado. Sin opción a las siete plazas. Peso considerable. Túnel central voluminoso.



◀ El interior es amplio y se remata con calidad. El acabado FR monta unas butacas muy deportivas. El cargador embarcado admite cargas de hasta 3,6 kW.



◀ El acabado FR incorpora detalles deportivos y suspensión adaptativa de serie. Esta versión cubica 610 litros de maletero, pero renuncia a las 7 plazas.

ta última opción nos condena a sufrir consumos de 11,0 litros que no interesan.

Con la batería llena hemos registrados cifras de 3,5 litros y cuando se agota se incrementa hasta los 6,7 de media actuando de modo híbrido. Y esa auténtica noria de números también varía según apostemos por los programas Eco, Normal y Sport del asistente de conducción.

No hay sorpresas en la labor del cambio DSG6, salvo que contempla una función 'Brake' que incrementa la intensidad de la frenada regenerativa, mientras que la tracción es 'simplemente' delantera. A pesar de todo sigue siendo una de las opciones más dinámicas del segmento, por chasis y dirección, más con nuestro acabado FR, que añade una suspensión deportiva y adaptativa DCC de serie.

No hay cambios tampoco en su amplitud interior, aunque el maletero se reduce a unos todavía magníficos 610 litros, el conjunto se remata con rigor y presume de una generosa dotación de serie.

Todo esto tiene un precio, o... varios: 49.960 euros, 46.710 con las promociones de la marca y desde 41.710 euros si nos beneficiamos del Moves III con achatarramiento de un vehículo incluido.



**LA CLAVE**

garroyo@motor16.com

Si nos movemos en un radio de acción de alrededor de 50 kilómetros, su autonomía eléctrica compensará el desembolso de esta variante híbrida enchufable. Por contra, si superamos con creces esa distancia en largos desplazamientos, el diésel sigue siendo imbatible. Por lo demás ofrece la contundencia de todo un Tarraco.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.4 TSI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
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
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia máxima/rpm	85 kW (115 CV)
Par máximo/rpm	330 Nm (33,7 mkg)
Autonomía en EV WLTP	48km
<b>BATERÍA</b>	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 13,0 kWh (10,4 útiles)
<b>SISTEMA HÍBRIDO</b>	
Potencia conjunta / Par máx.	180 kW (245 CV) / 400 Nm (40,8 mkg)

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, DSG 6 velocidades

<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores adaptativos y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores adaptativos y barra estabilizadora	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	255/45 R19

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.868
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.735/1.839/1.658
Capacidad maletero - depósito (l)	610 - 45

<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>205 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	

400 m salida parada	15,7
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,3 (7,5)
Recorriendo (metros)	106

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	13,2
1.000 m desde 40 km/h en D	26,1
De 80 a 120 km/h en D	4,2

<b>FRENADA (en metros)</b>	
Desde 60 km/h / 100 km/h / 120 km/h	13,2/37,9/53,3

<b>SONÓMETRO (en decibelios)</b>	
A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	38,1/63,9/66,5

<b>CONSUMOS</b>	
	<b>l/100 km</b>

<b>EN CIUDAD</b>	
A 24 km/h de promedio	7,4
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,9
En conducción dinámica	11,0

<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,0
A 140 km/h de cruceo	8,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,7

<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	671

<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Consumo ponderado (l/100 km)	1,8
Consumo eléctrico (kWh/100 km)	16,6





# El paso intermedio



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

El año que viene Toyota promete lanzar su primer SUV eléctrico. Pero mientras ese día llega, la opción perfecta para todos aquéllos que no quieran renunciar a nada en un vehículo es este RAV4 Plug-In Hybrid, una versión que para comenzar, requiere un desembolso extra de unos 13.000 euros respecto a un RAV4 con el mismo acabado y mecánica híbrida 'a secas' 4x4.

Hay que reconocer que es una 'pasta'—cierto es que se puede reducir en 5.000 euros gracias al MOVES III—, pero detrás de esa diferencia económica hay mucho más que el pasar del distintivo medioambiental ECO al

Con más de 15 millones de híbridos vendidos en el mundo, Toyota tiene cogido el punto a esta tecnología a la que ahora da una vuelta añadiendo el apellido 'enchufable', y creando un RAV4 perfecto para cualquier necesidad, hasta que lancen un SUV eléctrico en 2022.

Cero. En esa diferencia también hay que tener en cuenta algún que otro detalle en su dotación de serie—este Plug-In además tiene un acabado superior Style Plus—, además de esconder una mecánica mucho más avanzada, potente y eficiente.

El punto clave es una batería de iones de litio con 18,1 kWh—la del híbrido tiene 1,59 kWh y es de níquel—, que admite recargas de hasta 6,6 kW, lo que permite

tenerla al máximo en tres horas. Se agradece esa rapidez y un punto de carga iluminado, además de los 174 kW (236 CV) que erogan sus motores eléctricos, los cuales le permiten ofrecer unas brillantes prestaciones en modo EV, en el que arranca por defecto cuando tenemos energía en su batería. Este modo EV se puede combinar con los programas ECO, Normal y Sport, además de con la posición secuencial

de su cambio e-CVT, que simula seis velocidades. Y esto permite tener un eléctrico que se puede conducir como un híbrido convencional.

Toyota homologa 75 kilómetros de autonomía eléctrica, que incluso pocos parecen. Era habitual ver autonomías superiores a los 80 kilómetros, que en ciudad son sencillos de conseguir, e incluso superar, porque su gasto urbano ha sido de 17,1 kWh/100 km. Como otros híbridos enchufables, a medida que se incrementa el ritmo, la autonomía eléctrica descende a pasos de gigante, pero este RAV4 cumple tus necesidades diarias sin arrancar su 2.5 Dynamic Force. En el caso de suceder tampoco pasa nada, porque en modo



◀ El espacio interior es magnífico. Hay buenos ajustes, materiales y mandos ordenados. Las pantallas de información son algo veteranas. Junto al cambio el completo selector de modos.



◀ Los emblemas delatan a esta versión, cuyo maletero pierde 60 litros frente a cualquier otro RAV4. Pero mantiene su rueda de repuesto.



◀ En total son 306 CV para ofrecer unas sensacionales prestaciones. Es muy confortable para afrontar viajes, pero las curvas no son precisamente su punto fuerte.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>2.5 DYNAMIC FORCE</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	2.487
Alimentación	Inyección mixta (directa e indirecta) de gasolina
Potencia máxima/rpm	185 CV / 6.000
Par máximo/rpm	23,1 mkg / 3.200-3.700
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia máxima del./tras.	134 kW (182 CV) / 40 kW (54 CV)
Par máximo del./tras.	270 Nm (275 mkg) / 121 Nm (12,3 mkg)
Autonomía en EV WLTP	75 km
<b>BATERÍA</b>	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 18,1 kWh
<b>SISTEMA HÍBRIDO</b>	
Potencia conjunta / Par max.	225 kW (306 CV) / N.D.
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, del tipo CVT
<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados

## SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

## RUEDAS

Neumáticos 225/60 R18

## PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.910
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.600/1.855/1.690
Capacidad maletero - depósito (l)	520/1.604 - 55

## PRESTACIONES

**VELOCIDAD MÁXIMA** 180 KM/H

## ACELERACIÓN (en segundos)

400 m salida parada	14,1
De 0 a 50 km/h	2,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,1 (6,0)
Recorriendo (metros)	92

## RECUPERACIÓN (en segundos)

400 m desde 40 km/h en D	13,1
1.000 m desde 40 km/h en D	25,1
De 80 a 120 km/h en D	4,3

## FRENADA (en metros)

Desde 60 / 100 / 120 km/h 13,3/35,3/52,2

## SONÓMETRO (en decibelios)

Al 60 km/h/90 km/h/120 km/h 36,1/63,2/66,3

## CONSUMOS

	l/100 km (kWh)
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	8,2 (17,1)
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,1 (16,8)
En conducción dinámica	17,4
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,4 (21,6)
A 140 km/h de cruceo	7,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,7 (19,3)
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	820 (93)
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Consumo ponderado (l/100 km)	1,0

PRECIO	49.500 €	NUESTRA VALORACIÓN	
	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> <b>22 G/KM</b>	<b>COMPORTAMIENTO</b>	*****	Autonomía eléctrica. Agrado mecánico. Prestaciones. Amplitud. Confort de marcha. Equipamiento de serie.
	<b>ACABADO</b>	*****	
	<b>PRESTACIONES</b>	*****	
	<b>CONFORT</b>	*****	
	<b>SEGURIDAD</b>	*****	
	<b>CONSUMO</b>	*****	
<b>PRECIO</b>	*****	Precio frente al híbrido. Cambio e-CVT mejorable. Pantallas de información de diseño anticuado. Dinámica a ritmo alto.	

híbrido -HEV- se muestra realmente eficiente, sin pulverizar la economía familiar a la hora de afrontar largos desplazamientos. Y es que los 6,7 l/100 km de media obtenidos sin una gota de energía en sus baterías son sensacionales. Y son solo dos décimas más que lo que medimos a un RAV4 Hybrid 220H 4x2, 245 kilos más ligero y con 88 CV menos.

A todos esos modos hay que añadir el Charge que incrementa la carga de la batería en marcha, solo para usar en momentos puntua-

**LA CLAVE**

jgarnacho@motor16.com

*Si puedes permitirte esa diferencia económica con el RAV4 híbrido ésta es la opción perfecta. No solo por sus brillantes prestaciones ni por su etiqueta '0 emisiones', sino porque de lunes a viernes no escucharás su motor térmico. Y es que Toyota ha creado una parte eléctrica que es sencillamente brillante.*

les. Y el Trail, que optimiza la entrega de potencia para conducción off-road, donde sus Dunlop no son su mejor aliado, como en curvas.





# Solvencia VW



Los 245 caballos que suman la parte eléctrica y la de gasolina del nuevo Tiguan tienen una doble personalidad. A la carrera garantizan prestaciones y diversión y si conducimos con tacto rondaremos sin grandes dificultades esos 50 kilómetros que homologa en eléctrico.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Volkswagen siempre ha creado productos solventes; de esos que devuelven en forma de kilómetros de satisfacción cada euro invertido en la compra. Y en este Tiguan e-Hybrid no iba a ser menos. No es barato, porque los 47.280 euros que cuesta con la campaña de financiación pero sin Moves III (51.140 PVP) este modelo no es poco, pero vale cada euro. Tanto desde el punto de vista de la versatilidad, donde su aprovechada carrocería lo convierte en un 'familiar de libro', como desde el de las prestaciones y el rendimiento o desde la eficiencia, momento en el que su combinación gasolina-eléctrico es casi perfecta. Y no digamos si lo analizamos desde el comportamiento dinámico, aspecto en el que el Tiguan sobresale.

Además, esa dualidad entre gasolina y eléctrico se convierte en cierto modo en una doble personalidad, porque los 245 caballos

<b>PRECIO</b>		<b>51.140 €</b>	
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> <b>39 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		
	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>			
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>	
Comportamiento y prestaciones. Consumo ajustado. Versatilidad. Etiqueta 0. Autonomía eléctrica.	Precio y peso elevados. Pérdida de maletero. Túnel central voluminoso.		

—cuando los dos motores trabajan unidos— permiten aceleraciones fulgurantes para un coche de su tamaño, vo-

lumen y peso (en nuestras mediciones mejora en tres décimas los 7,5 segundos que homologa); y los 115

▼ La versión R-Line es la más equipada de la gama. Y tiene un cierto aire deportivo que le sienta muy bien al Tiguan.



caballos del motor eléctrico hacen que nos 'deslicemos' hasta los 140 km/h como en una alfombra mágica, sin ruido y con un consumo más que ajustado. Incluso con la batería descargada y sin los 13 kWh de capacidad, el gasto en gasolina es muy correcto, por debajo de los 7 l/100 km durante nuestra prueba.

Esta doble personalidad hace que a diario podamos gastar 0 euros en gasolina en nuestros recorridos habituales (los 50 kilómetros de autonomía no son imposibles de conseguir, ni mucho menos) y que más allá de las obligaciones domésticas durante la semana, podamos dar rienda suelta al dinamismo en viajes de fin de semana, vacaciones...

En ese momento al Tiguan le sale la vena más marchosa y es capaz de proporcionar grandes momentos. Porque al aplomo y confianza que transmite cualquier Tiguan éste suma aún más gracias a unas baterías que rebajan el centro de gravedad y proporcionan una gran estabilidad. No es



◀ El salpicadero tiene un aspecto funcional y acabados de buena calidad. La pantalla central configurable permite ver, por ejemplo, el funcionamiento en eléctrico del coche. El cuadro es digital. Habitabilidad y confort notables.



◀ Dinámico y muy aplomado gracias a su bajo centro de gravedad. Pese a su peso es ágil y noble de reacciones. El maletero pierde 40 litros, pero sigue siendo de los mejores de su clase.

una pluma pero se mueve con gran agilidad. Y gracias a sus diferentes programas de conducción adaptamos su rendimiento a lo que buscamos en cada momento —Eficiencia en modo Eco, deportividad en modo Sport o el modo Hybrid que busca en cada momento la mejor relación entre eficiencia y consumo—. Además de que podemos actuar sobre la citada eficiencia aumentando la capacidad de regeneración de la batería en la frenada con lo que arañaremos metros de autonomía. También podemos guardar la carga para cuando entremos en la ciudad o cargar la batería en marcha con la energía del motor de combustión, algo poco recomendable pues disparará el consumo.

Pero la sensación durante la semana que hemos pasado con este Tiguan e-Hybrid es que en todas las situaciones se ha comportado con gran solvencia; puede que



no sea el más sobresaliente del segmento en ningún apartado; pero sí es un notable alto en el conjunto. Solvencia Volkswagen.



## LA CLAVE

jmontoya@motor16.com

Un valor seguro este Tiguan e-Hybrid; uno de esos coches de 'fondo de armario' con el que no te equivocas nunca. Versátil, amplio, tecnológico, dinámico y eficiente. Y sobre todo con la sensación de que cada euro invertido merece la pena... Aunque no sean pocos los que hay que invertir.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.4 TSI E-HYBRID</b>
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
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
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia máxima/rpm	85 kW (116 CV)
Par máximo/rpm	330 Nm (33,6 mkg)
Autonomía en EV WLTP	62 km
<b>BATERÍA</b>	
Tipo - Capacidad	iones de litio - 9,2 kWh
<b>SISTEMA HÍBRIDO</b>	
Potencia conjunta / Par max.	180 kW (245 CV) / 400 Nm (40,3 mkg)

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, DSG 7 velocidades
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos (prueba)	235/50 R19 (255/45 R19)
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.810
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.689/1.893/1.609
Capacidad maletero - depósito (l)	455/1.365 - 54

<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	205 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	15,6
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,2 (7,5)
Recorriendo (metros)	104
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	13,1
1.000 m desde 40 km/h en D	25,9
De 80 a 120 km/h en D	4,1
<b>FRENADA (en metros)</b>	
Desde 60 / 100 / 120 km/h	13,06/35,3/52,2
<b>SONÓMETRO (en decibelios)</b>	
Al 60 km/h/A90 km/h/A 120 km/h	56,9/60,0/65,2

<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 24 km/h de promedio	7,4
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruce	5
En conducción dinámica	11
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruce	7
A 140 km/h de cruce	8,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,8
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	794
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Consumo ponderado (l/100 km)	1,8
Consumo eléctrico (kWh/100 km)	16,6





# Potencia con control



Ligeras modificaciones estéticas y un nuevo sistema operativo para la multimedia firmado por Google actualizan al SUV premium híbrido enchufable de Volvo, que se rearma de argumentos para seguir siendo el modelo más vendido del fabricante nórdico.

Iván Mingo | imingo@motor16.com  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Hasta que se complete la renovación de la gama XC60 que incluye nuevas especificaciones mecánicas con una autonomía en torno a los 70 kilómetros, el fabricante sueco comercializa esta variante del T6 que recibe la actualización de estética y equipamiento que acaba de estrenar el modelo pero no así la nueva batería de 18,8 kilovatios, manteniendo la de 11,6 con la que homologa una autonomía de 54 kilómetros, no muy alejada de los 48 kilómetros que hemos alcanzado en conducción real.

En el interior estrena gráficas tanto en el cuadro de instrumentación como en la pantalla central de 9 pul-

gadas, sin olvidarnos del nuevo sistema multimedia Android con el asistente de voz de Google y su excepcional banco de apps. En materia estética estrena paragolpes delantero y trasero rediseñados, así como llantas de inédito diseño, aunque la novedad más importante está en la desaparición de los escapes traseros, dejando los reales escamo-

► Los cambios frontales afectan principalmente a la parrilla, ahora cromada. Se mantiene el tradicional martillo de Thor, su principal seña de identidad.

teados bajo el faldón posterior. Todo un acierto del que esperamos tomen nota otros fabricantes para acabar esta moda de escapes simulados de gran tamaño.

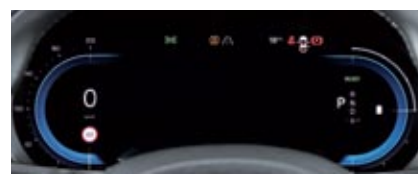
Como es tradición en la marca, su principal cualidad dinámica es la suavidad, que en estas preparaciones firmadas por Polestar se acompaña además de un comportamiento realmen-

te deportivo en materia de prestaciones, con una aceleración y una recuperaciones contundentes gracias a la asistencia del motor eléctrico que actúa sobre el eje trasero.

Al volante tenemos la posibilidad de escoger entre cinco modos de funcionamiento del sistema híbrido, aunque no disponemos de un selector físico, sino que



PRECIO		<b>65.700 €</b>		NUESTRA VALORACIÓN		
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>55 G/KM</b>	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****	+	Elegancia, acabados de primera, comodidad y deportividad se dan la mano en uno de los SUV híbridos más equilibrados.	-	El consumo de combustible sigue siendo su punto débil sino tenemos precaución con el pedal del acelerador.
	ACABADO	*****				
	PRESTACIONES	*****				
	CONFORT	*****				
	SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****					
PRECIO	*****					



► El XC60 estrena el asistente vocal Google de excelente funcionamiento. La habitabilidad sigue siendo una de las señas de identidad de este SUV premiun por méritos propios.



◄ Muy equilibrado en su comportamiento, al límite deja notar el peso, pero la electrónica se hace cargo de la situación. El funcionamiento del sistema híbrido es muy suave, y no es fácil detectar si actúa el motor eléctrico o el gasolina.



**LA CLAVE**  
imingo@motor16.com

◻ El XC60 ha encontrado siempre en la exclusividad su principal palrazón de ser, lo que le ha permitido triunfar entre otros SUV premium con menos personalidad. Es por ello que es el modelo más vendido de la marca nórdica. Ahora además añade uno de los sistemas híbridos más fiables y funcionales de cuantos podemos encontrar en el mercado.

tenemos que hacer uso de la pantalla multimedia, algo no demasiado intuitivo. Así, podemos optar entre Hybrid, Power (toda la potencia disponible), Pure (100% eléctrico), Off road, o AWD.

Durante la prueba y en modo Power, nos llama la atención la capacidad de empuje constante y lineal

que muestra el XC60, todo ello sin ceder un ápice de comodidad, apoyado en una suspensión de tipo neumático que permite variar la altura de la carrocería en determinadas situaciones (modo Off Road), modo que además pone en funcionamiento el control de descensos.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR TÉRMICO</b>	<b>T6</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	1.969
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	253 CV / 5.500-6.000
Par máximo/rpm	35,7 mkg / 1.700-5.000
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia máxima/rpm	65 kW (87 CV)
Par máximo/rpm	240 Nm (24,4 mkg)
Autonomía en EV WLTP	52 km
<b>BATERÍA</b>	
Tipo - Capacidad	iones de litio - 11,6 kWh
<b>SISTEMA HÍBRIDO</b>	
Potencia conjunta / Par max.	253 kW (340 CV) / 350 Nm (60,2 mkg)

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades

<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente de paralelogramo deformable, resorte neumático	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, resorte neumático	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos (prueba)	235/55 R19 (255/45 R20)

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	2.169
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.680/1.902/1.658
Capacidad maletero - depósito (l)	468/1.395

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>180 KM/H</b>
-------------------------	-----------------

<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	14,3
De 0 a 50 km/h	2,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,2 (5,9)
Recorriendo (metros)	98

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	12,6
1.000 m desde 40 km/h en D	24,9
De 80 a 120 km/h en D	3,9

<b>FRENADA (en metros)</b>	
Desde 60 / 100 / 120 km/h	13,6/35,1/50,4

<b>SONÓMETRO (en decibelios)</b>	
Al 60 km/h/A90 km/h/A 120 km/h	57,4/59,3/64,4

## CONSUMOS

<b>EN CIUDAD</b>		<b>l/100 km</b>
A 23 km/h de promedio		5,5

<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo		5,9
En conducción dinámica		12,8

<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo		7,7
A 140 km/h de cruceo		9,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)		7,3

<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos		886

<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Consumo ponderado (l/100 km)		1,9







### AUDI Q3 45 TFSle

El SUV híbrido enchufable más asequible de Audi comparte conjunto mecánico con el Audi A3 PHEV, un sistema formado por un bloque 1.4 turbo de gasolina y un motor eléctrico que mandan 245 CV de manera conjunta a las ruedas delanteras a través de un cambio automático.

- Potencia: 245 CV
- Autonomía eléctrica: 51 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.484/1.849/1.595
- Precios: Desde **47.350 €**

### AUDI Q5 50 Y 55 TFSle

La versión plug in del Q5 está disponible con la carrocería convencional y en versión Sportback, con un estilo más deportivo. En ambos casos se puede escoger entre el 50 TFSle, de 299 CV, y el 55 TFSle, de 367 CV, los dos con tracción total y una autonomía eléctrica de 62 km.



- Potencia: Desde 299 a 367 CV.
- Autonomía: 62 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.682/1.893/1.659
- Precios: Desde **60.210€**



### BMW X5 xDrive45e

El BMW X5 es el SUV híbrido enchufable más grande y potente de la marca de la hélice. Su conjunto híbrido enchufable se acerca a los 400 CV y una batería de iones de litio de 24 kWh le permite recorrer hasta 87 km con una carga, suficiente para cubrir la mayoría de trayectos cotidianos.

- Potencia: 394 CV.
- Autonomía: 87 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.922/2.004/1.745
- Precios: Desde **81.550 €**

### CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID

El primer híbrido enchufable de la marca gala combina el confort de marcha del resto de versiones del C5 Aircross con un eficaz conjunto híbrido de 225 CV y una batería de iones de litio de 13,2 kWh que le permite circular hasta 55 km en modo cero emisiones.



- Potencia: 225 CV.
- Autonomía: 55 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.500/1.840/1.654
- Precios: Desde **43.460 €**



### AUDI Q7 55 Y 60 TFSle

El todocamino más grande de la marca alemana está disponible con dos conjuntos híbridos enchufables: 55 TFSle y 60 TFSle; el primero desarrolla 381 CV y ofrece 43 km de autonomía eléctrica, mientras que y el segundo llega hasta los 455 CV y recorre 42 km con una carga.

- Potencia: Desde 381 a 455 CV.
- Autonomía: 43 y 42 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 5.063/1.970/1.741
- Precios: Desde **79.060€**

### AUDI Q8 55 Y 60 TFSle

De la misma forma que el Q7, el Q8 PHEV está a la venta con dos niveles de potencia. El básico es el 55 TFSle de 381 CV y el más capaz es el 60 TFSle, que entrega 462 CV. Comparten conjunto híbrido formado por un motor de gasolina 3.0 V6, otro eléctrico y una batería de 17,9 kWh.



- Potencia: Desde 381 a 462 CV.
- Autonomía: 45 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.986/1.995/1.701
- Precios: Desde **86.210€**



### CUPRA FORMENTOR e-Hybrid

Como sucede con el Cupra León, la gama híbrida enchufable del Formentor está formada por dos versiones, el e-Hybrid con 204 CV y 59 km de autonomía eléctrica, y el VZ e-Hybrid, todavía más deportivo gracias a sus 245 CV y casi con el mismo alcance eléctrico.

- Potencia: Desde 204 a 245 CV.
- Autonomía: desde 55 a 59 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.450/1.839/1.510
- Precios: Desde **38.640€**

### DS 7 CROSSBACK E-TENSE

El imponente SUV francés se vuelve más refinado, si cabe, con cualquiera de los dos sistemas PHEV con los que está disponible. El menos potente se conforma con 225 CV y por encima se ofrece la versión 4x4, con 300 CV, tracción total y 54 km de autonomía eléctrica, 2 km más que el 225 CV.



- Potencia: Desde 225 a 300 CV.
- Autonomía: desde 52 a 54 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.570/1.895/1.620
- Precios: Desde **46.681€**

## NO TODOS SON 4X4 UNA BUENA PARTE DE LOS SUV HÍBRIDOS ENCHUFABLES QUE SE VENDEN EN ESPAÑA SON TRACCIÓN DELANTERA



### BENTLEY BENTAYGA HYBRID

El Bentley Bentayga más eficiente es también el menos potente de la gama. Pesa más de 2.600 kg y emplea el mismo conjunto híbrido enchufable del Q8 TFSle, en este caso con una potencia máxima de 449 CV y apenas 39 km de autonomía eléctrica.

- Potencia: 449 CV.
- Autonomía: 39 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 5.140/1.998/1.727
- Precios: Desde **225.642 €**

### BMW X1 xDrive25e

El todocamino híbrido enchufable más asequible de BMW combina un motor de gasolina tricilíndrico de 1.5 litros turboalimentado con uno eléctrico; con la ayuda de un cambio automático, el primero mueve el eje delantero y el segundo el tren posterior, por lo que tiene tracción total.



- Potencia: 220 CV.
- Autonomía: 52 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.447/1.821/1.582
- Precios: Desde **47.800 €**



### FORD KUGA PHEV

En la línea con el resto de SUV medianos enchufables, la alternativa PHEV del Kuga cuenta con un conjunto que combina un motor 2.5 gasolina de 152 CV con uno eléctrico de 97 kW para entregar una potencia de 224 CV en modo híbrido. Se ofrece con cuatro niveles de acabado.

- Potencia: 224 CV.
- Autonomía: 56 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.614/1.883/1.675
- Precios: Desde **38.954 €**

### FORD EXPLORER PHEV

Este enorme SUV cargado de ADN americano sólo se comercializa en España con un sistema de propulsión híbrido enchufable formado por un motor V6 de gasolina con otro eléctrico que entregan de forma conjunta 457 CV. Tiene tracción total y cambio automático de diez relaciones.



- Potencia: 457 CV.
- Autonomía: 42 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 5.062/2.004/1.778
- Precios: Desde **79.350 €**



### BMW X2 xDrive25e

Misma receta que el BMW X1 xDrive25e, pero con un planteamiento más deportivo, tanto en lo que respecta al diseño, como a nivel dinámico, de hecho, solo necesita 6,7 segundos para alcanzar los 100 km/h desde parado, eso sí, homologando un consumo medio de 1,7 l/100 km.

- Potencia: 220 CV.
- Autonomía: 53 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.360/1.824/1.512
- Precios: Desde **48.700 €**

### BMW X3 xDrive30e

El hermano mayor de los X1 y X2 híbridos enchufables combina un motor 2.0 turbo gasolina de cuatro cilindros que entrega 184 CV con uno eléctrico de 80 kW para desarrollar una potencia conjunta de 292 CV. Tiene cambio automático por convertidor de par y tracción total.



- Potencia: 292 CV.
- Autonomía: 50 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.708/1.891/1.676
- Precios: Desde **64.300 €**



### HYUNDAI TUCSON PHEV

Además de ofrecerse con mecánicas convencionales, micro híbridas e híbridas, el superventas coreano está disponible con un conjunto PHEV muy eficaz, puesto que permite recorrer hasta 62 km con una carga y desarrolla 265 CV de forma combinada, todo ello con 571 litros de maletero.

- Potencia: 265 CV.
- Autonomía: 62 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.500/1.865/1.650
- Precios: Desde **41.500 €**

### HYUNDAI SANTA FE PHEV

El hermano mayor del Tucson apuesta por el mismo conjunto de 265 CV, asociado a un sistema de tracción total y a un cambio automático de seis marchas. Aunque es bastante más grande que el Tucson, de hecho, tiene siete plazas, homologa una buena autonomía eléctrica: 58 km.



- Potencia: 265 CV.
- Autonomía: 58 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.785/1.900/1.710
- Precios: Desde **53.200 €**





### JAGUAR E-PACE PHEV

Después de lanzar el I-Pace de cero emisiones, la compañía Jaguar sigue electrificando su gama todocamino con el E-Pace híbrido enchufable, un SUV de tamaño medio que se mueve con mucha soltura gracias a un conjunto que desarrolla 309 CV y a un sistema de tracción total.

- Potencia: 309 CV.
- Autonomía: 55.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.395/1.984/1.648
- Precios: Desde **58.000 €**

### JEEP RENEGADE 4xe

El miembro más pequeño de la familia Jeep se convirtió hace unos meses en el primer SUV híbrido enchufable de la marca estadounidense. Es el único Renegade 4x4, está disponible con 190 CV o 240 CV, el primero asociado al acabado Limited y el segundo al Trailhawk y al S.



- Potencia: Desde 190 a 240 CV.
- Autonomía: 43 y 44 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.236/1.805/1.718
- Precios: Desde **39.750 €**



### LAND ROVER RANGE ROVER EVOQUE P300e PHEV

Ser el escalón de entrada a la gama Range Rover no impide al Evoque tener una versión híbrida enchufable. Comparte esquema con el Land Rover Discovery Sport P300e PHEV, pero al ser más pequeño ofrece más autonomía eléctrica.

- Potencia: 309 CV.
- Autonomía: 66 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.371/1.904/1.649
- Precios: Desde **52.800 €**

### LAND ROVER RANGE ROVER VELAR P400e PHEV

El Range Rover más dinámico no se queda atrás y también cuenta con una variante híbrida enchufable, la más potente de su gama. Se trata del mismo sistema de 404 CV que utilizan los Defender y Range Rover Sport P400e.



- Potencia: 404 CV.
- Autonomía: 53 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.803/1.930/1.683
- Precios: Desde **72.950 €**



### JEEP COMPASS 4xe

Siguiendo el camino marcado por su hermano pequeño, el todocamino mediano compacto de Jeep se electrifica con dos conjuntos híbridos enchufables, el menos potente entrega 190 CV y el siguiente 240 CV. Ambos son las únicas versiones del Compass con tracción 4x4.

- Potencia: Desde 190 a 240 CV.
- Autonomía: 52 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.404/1.874/1.649
- Precios: Desde **44.300 €**

### JEEP WRANGLER 4xe

Sin perder sus capacidades todoterreno, el icónico 4x4 americano gana eficiencia y puede circular hasta 44 km en modo 100% eléctrico gracias a un sistema de propulsión híbrido enchufable que entrega 380 CV en modo híbrido y se combina con un cambio automático ZF de ocho marchas.



- Potencia: 380 CV.
- Autonomía: 44 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.882/1.894/1.838
- Precios: Desde **68.900 €**



### LAND ROVER RANGE ROVER SPORT P400e PHEV

Una vez más, la marca británica recurre a un conjunto híbrido enchufable formado por un motor 2.0 gasolina de cuatro cilindros turbo de 300 CV y uno eléctrico de 85 kW que desarrollan 404 CV. Tiene cambio automático de ocho marchas.

- Potencia: 404 CV.
- Autonomía: 41 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.879/1.983/1.803
- Precios: Desde **92.800 €**

### LAND ROVER RANGE ROVER P400e PHEV

El máximo representante de la familia Range Rover no podía ser menos y también tiene su versión plug in. Utiliza el conjunto de 404 CV ligado a un cambio automático por convertidor de par de ocho relaciones y, por supuesto, es 4x4.



- Potencia: 404 CV.
- Autonomía: 40 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 5.000/1.983/1.869
- Precios: Desde **126.800 €**

## CERO EMISIONES TODOS LOS SUV PHEV DE ESTAS PÁGINAS TIENEN LA MISMA ETIQUETA CERO DE LA DGT QUE UN MODELO ELÉCTRICO



### KIA XCEED PHEV

Prácticamente toda la gama Kia está electrificada, en el caso del Xceed con un conjunto híbrido enchufable que ofrece 141 CV al combinar un motor 1.6 GDI de gasolina con otro eléctrico y un cambio automático de seis marchas. Es capaz de recorrer hasta 48 km en modo eléctrico.

- Potencia: 141 CV.
- Autonomía: 48 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.395/1.826/1.495
- Precios: Desde **36.226 €**

### KIA SORENTO PHEV

La versión tope de gama del SUV más grande de Kia emplea un conjunto híbrido enchufable que entrega 265 CV y ofrece una gran autonomía eléctrica, además de un excelente confort de marcha. Es enorme por dentro, cuenta con siete plazas y su maletero es gigante (604 l).



- Potencia: 265 CV.
- Autonomía: 57 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.810/1.900/1.700
- Precios: Desde **56.891 €**



### LEXUS NX 450h+

La segunda generación del SUV japonés llega con una mecánica híbrida enchufable idéntica a la de su primo de Toyota, el RAV4 PHEV, con el que también comparte plataforma. Desarrolla 306 CV, tiene tracción total y una batería de 18,1 kWh para hacer 63 km en modo eléctrico puro.

- Potencia: 306 CV.
- Autonomía: 63 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.660/1.865/1.640
- Precios: Desde **65.200 €**

### MERCEDES-BENZ GLA 250 e

El pequeño de la gama SUV de la marca alemana utiliza el mismo conjunto híbrido enchufable que el resto de compactos PHEV de la estrella. Es tracción delantera, tiene 218 CV, cambio automático de doble embrague y ocho marchas y una batería de 15,6 kWh.



- Potencia: 218.
- Autonomía: 62 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.410/1.834/1.613
- Precios: Desde **48.685 €**



### LAND ROVER DEFENDER P400e PHEV

Al igual que el Jeep Wrangler 4xe, este mito renovado del mundo todoterreno está disponible en versión PHEV. Combina un motor gasolina 2.0 turbo de 300 CV con otro eléctrico de 105 kW para desarrollar 404 CV. Puede tener cinco o seis plazas.

- Potencia: 404 CV.
- Autonomía: 43 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.758/1.996/1.967
- Precios: Desde **76.347 €**

### LAND ROVER DISCOVERY SPORT P300e PHEV

A la venta desde 2020, la versión híbrida enchufable del Discovery Sport es la más potente de la gama. Recurre a un conjunto formado por un bloque tricilíndrico gasolina de 1.5 litros y otro eléctrico que entregan 309 CV cuando trabajan de forma conjunta.



- Potencia: 309 CV.
- Autonomía: 62 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.597/1.894/1.727
- Precios: Desde **53.550 €**



### MERCEDES-BENZ GLC 300 e Y 300 de

El SUV mediano de Mercedes es uno de los pocos enchufables con versión gasolina y diésel. La primera tiene 320 CV y 49 km de autonomía eléctrica, mientras que el 300 de ofrece 306 CV, 45 km de alcance eléctrico. También disponible en versión Coupé.

- Potencia: Desde 306 a 320 CV.
- Autonomía: 49 y 45 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.658/1.890/1.664
- Precios: Desde **62.375 €**

### MERCEDES-BENZ GLE 300 e Y 300 de

De la misma forma que el GLC PHEV, el GLE híbrido enchufable está disponible con dos carrocerías (GLE y GLE Coupé) y conjuntos PHEV diésel y gasolina. El primero llega hasta los 333 CV y el gasolina rinde 320 CV, como el GLC 300 e, pero con una batería más grande.



- Potencia: Desde 320 a 333 CV.
- Autonomía: 99 y 98 km km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.924/1.947/1.795
- Precios: Desde **76.400 €**





**MG EHS PLUG-IN HYBRID**

La firma británica MG ha regresado al mercado español y este SUV mediano es su buque insignia. Solo está disponible con un conjunto híbrido enchufable formado por un motor gasolina y otro eléctrico. Es amplio por dentro, tiene un maletero de 448 litros y viene bien equipado de serie.

- Potencia: 258 CV
- Autonomía eléctrica: 52 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.574/1.876/1.664
- Precios: Desde **32.600 €**

**MINI COUNTRYMAN COOPER SE ALL4**

El crossover de Mini lleva varios años disponible en versión híbrida enchufable. Es el único coche de la marca con una mecánica de este tipo y la comparte con su «pariente» de BMW, el X1 xDrive25e, por lo que tiene 220 CV y tracción a las cuatro ruedas.



- Potencia: 220 CV.
- Autonomía: 55 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.297/1.822/1.559
- Precios: Desde **42.100 €**



**SEAT TARRACO E-HYBRID**

La versión híbrida enchufable del SUV más grande de Seat utiliza el mismo conjunto que el Cupra Formentor VZ e-Hybrid, es decir, un sistema formado por un motor 1.4 turbo gasolina de 150 CV y uno eléctrico de 85 kW. El cambio es automático DSG de seis marchas y es tracción delantera.

- Potencia: 245 CV.
- Autonomía: 48 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.735/1.839/1.658
- Precios: Desde **46.370 €**

**SUZUKI ACROSS**

Aprovechando la alianza con Toyota, Suzuki lanzó este SUV híbrido enchufable que comparte todo, salvo los logos y el diseño de los faros, con el Toyota RAV4 PHEV. Eso incluye el conjunto de 306 CV que lo mueve, el cambio de convertidor de par y el eficaz sistema de tracción total.



- Potencia: 306 CV.
- Autonomía: 75 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.635/1.855/1.690
- Precios: Desde **55.550 €**



**MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV**

El fabricante nipón ha renovado recientemente el Eclipse Cross y ha aprovechado para convertirlo en «enchufable». Su diseño es diferente al del Eclipse Cross de gasolina, tiene tracción total y se comercializa con tres acabados, todos muy bien equipados de serie.

- Potencia: 188 CV.
- Autonomía: 45 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.545/1.805/1.685
- Precios: Desde **41.500 €**

**MITSUBISHI OUTLANDER PHEV**

Llegó en 2013 para ser uno de los primeros plug in del mercado y se ha actualizado en varias ocasiones desde entonces. Pronto dejará paso a su relevo, pero sigue siendo una excelente alternativa, con 224 CV, buena autonomía, espacio interior y mucho equipamiento.



- Potencia: 224 CV.
- Autonomía: 45 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.695/1.800/1.710
- Precios: Desde **46.300 €**



**TOYOTA RAV4 PHEV**

La alternativa híbrida enchufable del RAV4 tiene el mismo aspecto que el RAV4 híbrido convencional, pero es bastante más potente (306 CV) y cuenta con equipamiento específico. Comparte plataforma, mecánica y sistema de tracción total con el Lexus NX 450h y el Suzuki Across.

- Potencia: 306 CV.
- Autonomía: 75 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.600/1.855/1.690
- Precios: Desde **52.500 €**

**VOLKSWAGEN TIGUAN eHYBRID**

El popular todocamino alemán luce la etiqueta CERO tras adoptar el mismo sistema híbrido enchufable que emplean otros modelos del grupo Volkswagen, como el Cupra VZ e-Hybrid y el Seat Tarraco e-Hybrid; desarrolla, por tanto, 245 CV y es tracción delantera.



- Potencia: 245 CV.
- Autonomía: 49 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.509/1.839/1.672
- Precios: Desde **43.850 €**

**MUCHAS OPCIONES EN LOS ÚLTIMOS MESES SE HA DISPARADO LA OFERTA DE SUV PLUG IN Y YA CUBREN CASI TODOS LOS SEGMENTOS**



**OPEL GRANDLAND X PHEV**

Recién renovado con una imagen más moderna y un interior más digitalizado, el SUV medio de la marca alemana mantiene en su catálogo las versiones PHEV. Se trata del Hybrid, con 225 CV y tracción delantera, y del Hybrid4, que es 4x4 y entrega 300 CV.

- Potencia: Desde 225 a 300 CV.
- Autonomía: 57 y 59 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.447/1.856/1.609
- Precios: Desde **39.550 €**

**PEUGEOT 3008 HYBRID**

Tiene un planteamiento más deportivo, pero comparte plataforma y mecánicas con el Opel Grandland X PHEV, por lo que se ofrece con tracción delantera y 225 CV, así como con tracción total y 300 CV. También se ha actualizado hace unos meses para poner al día su diseño exterior.



- Potencia: Desde 225 a 300 CV.
- Autonomía: 56 y 59 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.447/1.841/1.624
- Precios: Desde **44.000 €**



**VOLKSWAGEN TOUAREG eHybrid / R**

El Touareg va un paso más allá del Tiguan eHybrid y, además de estar disponible con un conjunto híbrido de 381 CV, se viste con traje deportivo en su variante R, que también es PHEV y entrega 462 CV con una puesta a punto más radical. Ambas opciones son 4x4.

- Potencia: Desde 381 a 462 CV.
- Autonomía: 47 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.878/1.984/1.717
- Precios: Desde **81.940 €**

**VOLVO XC40 TWIN RECHARGE**

La oferta SUV híbrida enchufable de la marca sueca arranca con el XC40, que se ofrece con dos conjuntos PHEV, el T4 Twin, de 211 CV, y el T5 Twin, que incrementa la potencia hasta los 261 CV. En los dos casos, el SUV compacto tiene tracción delantera.



- Potencia: Desde 211 a 261 CV.
- Autonomía: 46 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.425/1.863/1.652
- Precios: Desde **46.500 €**



**PORSCHE CAYENNE E-HYBRID**

Disponible también con carrocería Coupé, el SUV grande de Porsche cuenta con dos alternativas PHEV en su catálogo: el E-Hybrid, con una potencia total de 462 CV, y el Turbo S E-Hybrid, que llega hasta los 680 CV. Ambos tienen tracción total.

- Potencia: Desde 462 a 680 CV.
- Autonomía: 44 y 40 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.918/1.983/1.673
- Precios: Desde **95.850 €**

**RENAULT CAPTUR E-TECH PHEV**

La versión híbrida enchufable del modelo francés es la más cara de su gama, pero también la más eficiente porque homologa un consumo medio de 1,4 l/100 km y es capaz de recorrer 50 km en modo eléctrico puro. Tiene cambio automático y tracción delantera.



- Potencia: 160 CV.
- Autonomía: 50 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.227/1.797/1.576
- Precios: Desde **32.940 €**



**VOLVO XC60 RECHARGE**

El XC60 es el SUV con más variantes híbridas enchufables del mercado. Son tres: T6, T8 y T8 Polestar; todas combinan un motor eléctrico de 65 kW que mueve el eje trasero con uno de gasolina 2.0 turbo de cuatro cilindros que mueve el delantero y desarrolla tres niveles de potencia.

- Potencia: 340, 392 y 405 CV.
- Autonomía: 52, 52 y 45 km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.688/1.902/1.658
- Precios: Desde **59.750 €**

**VOLVO XC90 TWIN RECHARGE**

A diferencia de sus hermanos menores, el buque insignia de la familia SUV de Volvo solo cuenta con una versión híbrida enchufable: el T8 Twin Recharge, con tracción total, cambio automático de convertidor de par con ocho marchas y una potencia total de 392 CV.



- Potencia: 392 CV.
- Autonomía: 49 Km.
- Largo/Ancho/Alto (mm): 4.953/1.923/1.776
- Precios: Desde **81.500 €**



# El regalo soñado por todo adulto

El agente Q estará realmente orgulloso del último trabajo realizado entre Aston Martin y The Little Car Company. Creado para celebrar el lanzamiento del largometraje 'No Time To Die', la nueva entrega del agente secreto 007, este sensacional DB5 es una exquisita reproducción a escala para el disfrute de niños y mayores. Equipado con una mecánica eléctrica y con algunos de los 'gadgets' que hicieron famoso al DB5 original, sólo se harán 125 unidades.

Julián Garnacho | [jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)

En Bicester Heritage, una antigua base de la RAF durante la Segunda Guerra Mundial tiene, y nunca mejor dicho, su cuartel general The Little Car Company, una empresa que se encarga de diseñar y de fabricar algunas de las más exclusivas reproducciones automovilísticas para el disfrute de grandes y pequeños.

Este último Aston Martin DB5 No Time To Die es clara muestra de lo que son capaces de convertir en realidad.

Y para materializarlo han contado con la ayuda de la firma de Gaydon, así como de EON Productions, quienes precisamente se encuentran detrás de cada uno de los largometrajes de James Bond. El título de la vigesim quinta película de la saga da nombre a este exclusivo DB5, que toma como punto de partida la versión Junior ya ofrecida por The Little Car Company.

15 meses les llevó reducir al 66% el tamaño original de un DB5 Volante —este mide 3 metros de largo, 1,10 metros de ancho y pesa 270 kilos— empleando escáner 3D, planos originales y todo su saber hacer, a lo que hay que añadir los esfuerzos de Chris Corbould, la perso-

na que se esconde detrás de los efectos especiales de 15 películas de 007, y quien ha ayudado a la compañía británica a desarrollar algunos de los 'gadgets' con los que en su día el agente Q equipó el legendario DB5 protagonista de Goldfinger allá por 1964.

Y es que este DB5 No Time To Die ha sido confeccionado para deleitar a todos los entusiastas de 007, porque no solo su color Silver Birch o sus relojes interiores Smiths coinciden a la perfección con el que conducía James Bond en Goldfinger, sino que esta obra de arte cuenta con ingeniosos sistemas que han quedado para la posteridad en la gran pantalla.

Desde un detallado panel ubicado en la puerta del acompañante, su afortunado conductor podrá activar sistemas de evasión como la cortina de humo que emerge

por su terminal de escape. Su depósito le proporciona una hora de duración, que será más que suficiente para ponerte a salvo.

Pero también podrás dar esquinazo a los 'malos' cambiando las matrículas de tu DB5. Y es que éstas en realidad son dos pantallas LCD totalmente personalizables, de forma que puedes plasmar las originales del DB5 de Goldfinger o las de tuyo, así como proyectar vídeos o escribir mensajes.

Si todo esto no te ayuda en su intento de evasión, el último cartucho es activar las ametralladoras del calibre 303 que se encuentran detrás de sus faros delanteros. Desafortunadamente Q olvidó dejar munición en su interior, de forma que te las tendrás que arreglar con los efectos luminosos y sonoros que The Little Car Company ha creado para la ocasión.

Además de todos estos 'gadgets', este DB5 añade el 'Skid Mode', un programa de conducción que se suma a

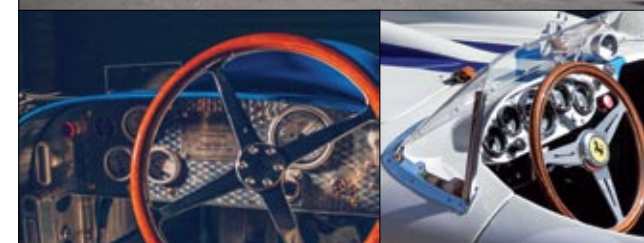




**SMITHS FIRMA SUS RELOJES, COMO LOS DEL DB5 DE GOLDFINGER, AL QUE CALCA EN ACABADOS**



**EL ORGULLO DE Q LOS DIFERENTES 'GADGETS' DEL ORIGINAL SE TRASLADAN A ESTA MARAVILLA**



▲ No son juguetes, son verdaderas obras de arte inspiradas en iconos del automovilismo. Fabricadas con precisión milimétrica y con materiales de alta calidad, lo que se refleja en el precio, porque el Testa Rossa J parte de 93.000 euros sin impuestos.

**BUGATI Y FERRARI**  
**Volver a ser un niño. O adulto**

Además de Aston Martin, The Little Car Company trabaja con Bugatti y Ferrari para ofrecer a día de hoy en su catálogo increíbles reproducciones de sus legendarios Type 35 y Testa Rossa J. Creados con pasión y con una minuciosidad impropia de un 'juguete', estas joyas esconden diferentes mecánicas eléctricas en el caso del Type 35, que está disponible en acabados 'Novato', Vittesse y Pur Sang, en los cuales también varían sus terminaciones o materiales, donde no falta el suave cuero, la madera natural, el aluminio e incluso la fibra de carbono. Solo harán 500 unidades con un precio de partida que supera los 30.000 euros. Por su parte de este 'cavallino rampante' ensamblarán las mismas 299 unidades que se hicieron del original, todas ellas con un motor de 12 kW (16 CV) que le permite superar los 60 km/h. Pero lo más sorprendente es su catálogo de personalización, creado junto a Tailor Made.

los Novice, Expert y Competition, que permite bloquear sus ruedas delanteras para literalmente quemar goma. Y claro que es posible, porque debajo de esa detallada carrocería fabricada en aluminio se esconde un motor eléctrico que es capaz de generar 16 kW de potencia (22 CV), enviados a sus ruedas traseras, donde también hay un diferencial de deslizamiento limitado. Gracias a todo ello este DB5 No Time To Die presume de superar las 45 millas por hora (72 km/h), no en vano está reco-

mendado para niños de más de 14 años. Y para más inri sus baterías acumulan 7,2 kWh de capacidad, lo que se traduce en una autonomía que supera las 30 millas (50 kilómetros).

Como te podrás imaginar, cumplir los sueños de los grandes y pequeños amantes del espía más famoso de todos los tiempos no sale barato. Tanto es así que The Little Car Company pide por cada uno de estos DB5 la friolera de 90.000 libras sin impuestos (casi 106.000 euros). Y solo hará 125 unidades.



# «Ha comenzado una nueva era para Dacia»

Dacia es actualmente una marca con plena autonomía respecto al Grupo Renault en España, y el responsable de dirigirla en esta nueva etapa es Francisco Hidalgo. El nuevo Director General de Dacia en España ha desarrollado casi toda su carrera en el Grupo Renault, en el extranjero, durante más de 20 años.

Fede Asensio II Fotos: Dacia/F.A

Un importante bagaje que le ha llevado al frente de la marca. Aprovechando su presencia en Automobile Barcelona, pudimos sentarnos a charlar con él y preguntarle cómo afronta esta revolución de la marca, cuáles son sus planes de futuro de Dacia y la clave de su éxito.

**–Podemos hablar de revolución en Dacia. Este año habéis renovado toda la gama, con los restyling de Sandero, Logan, Duster y enriquecido la oferta con el Jogger y el Spring. Un impulso total, con una reestructuración de la oferta.**

–Sí, así es. Hemos renovado y racionalizado toda nuestra oferta, aprovechando el cambio que supone que ahora somos una marca totalmente autónoma dentro del grupo. Hemos racionalizado los segmentos y nuestras inversiones al máximo para ir ahí donde hay sitio. Hemos renovado nuestros dos grandes pilares, Sandero y Duster y hemos ampliado la gama con dos nuevos productos, lo que supone prácticamente duplicar la oferta. Spring y Jogger se convierten en nuestros tercer y cuarto pilar a falta de la llegada del Bigster en unos años. Y en esa reestructuración abandonamos los comerciales, a pesar de que el Dokker fue un modelo de gran éxito.

**–El Bigster va a ser un SUV C, ¿pero no se solapará comercialmente con el Duster?**

“EL JOGGER SERÁ EL PRIMER DACIA EN INCORPORAR TECNOLOGÍA HÍBRIDA, UNOS MESES DESPUÉS DE SU LANZAMIENTO. LUEGO SE EXTENDERÁ AL RESTO DE LA GAMA”

–Consideramos que el Duster es un modelo entre dos aguas, SUV B y C, con dimensiones compactas, lo que suma en su excelente acogida. El segmento SUV ha cambiado tanto y se ha ampliado tanto su oferta que es difícil segmentarlo. El Bigster estará por encima del Duster por tamaño, precio y equipamiento.

**–Y el Spring, ¿qué esperáis de vuestro primer eléctrico y cómo afrontáis el desarrollo de las infraestructuras para su carga? Cuéntanos también cómo fue la evolución o, mejor dicho su transformación.**

–Sí, detrás del modelo definitivo hay una curiosa historia, ya que nació como un coche destinado a los mercados indio y brasileño. Pero luego decidimos que con su formato SUV-A y con su diseño sugerente, era el modelo perfecto para adaptarlo como vehículo eléctrico, con un propulsor pequeño y un peso reducido. Un motor de dimensiones compactas, que nos permitirá además ganar espacio para el interior. Así hemos realizado un producto idóneo para el segmento A, calibrado para adaptarse perfectamente a las exigencias de un coche eléctrico urbano, con buena autonomía. Manejable, barato, ágil de conducir y perfecto en el día a día.

**–El Jogger, ¿Dado su tamaño y configuración siete plazas, va a moverse bien con las motorizaciones de que dispone, que no son muy potentes?**

–Estamos acostumbrados a que un coche de estas características sea muy pesado por su configuración y equipamiento, por lo tanto necesitado de un motor potente, pesado y con un consumo elevado. Un peso que aumenta notablemente al crear además versiones híbridadas. Y con un precio en respuesta a todos estos requerimientos, por encima de 40.000

euros. El Jogger es nuestra respuesta, un coche que nace desde el planteamiento contrario: siete plazas, con bajos consumos y barato. Por lo tanto un coche ligero, con un consumo reducido (pesa en torno a 400 kilos menos que sus equivalentes de otras marcas), porque se ha elegido prescindir de ciertos elementos en su dotación. Dispone de un motor más pequeño pero que le permite moverse con buenas prestaciones y ofrecer una buena respuesta. Un coche al que le hemos dotado de GLP, y por lo tanto con etiqueta ECO. Es decir, un proceso inverso, en el que cada decisión se ha racionalizado al máximo.

**–¿Qué destacarías del Spring, en qué debe basar su éxito?**

–Primero, porque para mí es el primer eléctrico del mercado que tiene todo el sentido. Sentido desde un punto de vista de precio, utilización y tiempo. Tiempo porque estamos viendo que la tecnología está yendo a un ritmo superior al cliente y nosotros queremos ir en paralelo. Con ello utilizamos tecnología ya muy probada y amortizada, con 3-4 años, y llegamos en un momento en que el cliente está preparado, además de ajustar los costes. Está preparado para que su segundo coche sea eléctrico. Para ese paso todavía es pronto, más cuando el 70% de los coches duermen en la calle y hay poca infraestructura. El Spring es un coche que en su uso previsto puede aguantar dos semanas sin cargar, y se adapta perfectamente a una carga doméstica. Creemos que va a romper muchas barreras, que nos va a colocar muy arriba entre los eléctricos. Hasta ahora solo había una demanda de los principales núcleos de población, pero ya tenemos pedidos para el Spring desde los puntos más diversos de nuestra geografía.

**–¿A día de hoy basáis vuestra eficiencia, vuestros modelos ECO, en el GLP?**

–Sí, nuestra movilidad está basada en el GLP y así seguirá siendo en los próximos años como respuesta a lo que demanda nuestro público. Una demanda que se ha duplicado, más dado que nos hemos quedado solos en el mercado para dar respuesta.

“NUESTROS PRODUCTOS ESTÁN BIEN POSICIONADOS, BIEN CONSEGUIDOS, CON UNA ESTRATEGIA INDUSTRIAL QUE NOS PERMITE MANTENER UN PRECIO DE VENTA MUY AJUSTADO Y UNA REPUESTA EFICIENTE A LA DEMANDA”

**–¿Y la hibridación no la valoráis de momento?**

–Sí, porque empezamos a ver que existe una demanda real. Por ello, el Jogger será el primer modelo en incorporar esta tecnología y lo hará solo unos meses después de su lanzamiento. Será el primer Dacia híbrido. Y luego se extenderá al resto de la gama. Atendemos la demanda para dar la respuesta acertada. El GLP ofrece un precio supercompetitivo, solo cuesta 300 euros más que el gasolina, pero te lo damos realmente al mismo precio pues regalamos un cheque Repsol para repostar combustible por esos 300 euros. Un híbrido enchufable implica un extra de 4.000 euros.

**–¿Cómo os está afectando el tema de los superconductores?**

–Pues como a la mayoría de las marcas. Nos ralentiza nuestra producción y no nos permite responder como querríamos. Creo que estamos como el resto, pero realmente con nuestra renovada gama existe ahora mucha demanda y no podemos dar la respuesta necesaria. En momentos así Dacia siempre ha sacado ventaja,

por lo que puedo decir que estamos teniendo que decir no más que otras marcas. Y lo siento especialmente por los concesionarios.

**–¿Dónde está el secreto de Dacia para mantener sus precios tan competitivos?**

–Ajá. Ese es el secreto que todos quieren copiarnos pero que no han conseguido. Una fórmula que está basada en tres pilares. Y solo funciona cuando implementas los tres a la vez: Primero, ‘design to cost’. Cada coche debe tener estrictamente lo necesario, conteniendo los costes. Una implementación racional, lo que implica tener que elegir, como por ejemplo el botón eléctrico de regulación del asiento. Motor, cables, adaptar la plataforma, peso... para usarlo una vez al año, por lo que lo descartamos. Que alguna vez nos equivocamos y nos lo demanda el cliente, pues corregimos. No debe faltar nada esencial, pero que tampoco sobre. Segundo, estrategia industrial. Maximizar al máximo la productividad. Existe una sobrecapacidad, especialmente evidente en época de crisis. Y

una fábrica que no aprovecha al máximo su productividad, pierde dinero. Nosotros tenemos una estrategia que nos permite aprovechar al máximo la capacidad de nuestras factorías, con tres turnos continuados. Y eso no impide que en determinadas circunstancias el cliente tenga que esperar tres meses cuando existe un pico de demanda, más con la crisis de componentes. Pero incluso en condiciones complicadas nuestras fábricas tienen un alto rendimiento. Además están colocadas cerca de donde se venden los coches, en países con un coste salarial bajo, como Rumanía o Marruecos. Tercero, nuestro modelo de negocio. Los fabricantes empiezan a hacer descuentos para vender, flotas con más subvenciones, automatriculaciones y, entras en un círculo en el que nuestro valor residual baja. Nosotros nos concentramos en ventas a particulares y no hacemos descuento. El descuento ya está incluido en el competitivo precio que ofrecemos.

**–¿Cuándo introducís el nuevo logo y el renovado color institucional?**

–Estamos haciendo una fase pedagógica, mostrando ya los nuevos colores y el logo. En 2022 comenzaremos con los concesionarios a cambiar su imagen. Y los coches incorporarán la nueva firma a partir del verano.

“EL DÍA QUE DACIA DEJE DE SER DIFERENTE PERDERÁ SU RAZÓN DE SER”





la frase

Luca de Meo. CEO del Grupo Renault durante la entrega del premio Protagonista del Motor del diario 'El Mundo'

«Nosotros apostamos por España, donde hemos creado un polo de fabricación de híbridos. Le pedimos al Gobierno que apoye nuestra postura ante la Comisión Europea. Hace falta una transición y proponer a la Comisión que siga incluyendo los híbridos, que ayudan a la descarbonización, más allá de 2035»



# Según la OCU Recargar un eléctrico hoy es 257 euros más caro al año que en 2020

Con el precio de la luz de récord en récord son muchas las dudas que se plantean sobre el gasto del coche eléctrico frente a los combustibles tradicionales. Un estudio de la OCU (Organización de Consumidores y Usuarios) concluye que cargar un vehículo eléctrico es este año 257 euros más caro que en 2020. Pero, pese a la escalada de la luz, el coche eléctrico «si-

gue compensando», dice la OCU, aunque su coste por 10.000 kilómetros pasaría de 190 a 447 euros si los precios actuales se mantienen, y su amortización frente a un coche similar de gasolina (7.500 euros más barato) pasaría de dos años y medio a cuatro años. El estudio se realizó con los precios de finales de septiembre (más bajos que los actuales) y se

comparó con lo que costaba hace un año, cuando la gasolina también era más barata, ya que su coste se ha incrementado un 22 por ciento en los últimos doce meses.

Se tomó como base un usuario que realiza unos 10.000 km/año con un vehículo de gama media, para lo que necesitaría unos 2.000 kWh de electricidad para el coche eléctrico recargando en casa por la noche durante el horario valle y con la tarifa regulada.

En el caso de los modelos de gasolina y gasoil, la OCU ha estimado un consumo medio de 6 l/100 km para diésel y 7 l/100 para gasolina, lo que supone unos consumos de 600 y 700 litros respectivamente para 10.000 kilómetros.

La recarga del coche eléctrico también hubiera resultado más cara si se hubiera realizado en una red pública como Ionity, en la que se hubiera pagado hasta tres veces más. Aunque por el momento, las redes de recarga pública han mantenido sus precios pese al alza de las tarifas.

gasolina es de 181 euros y para el diésel de 131 euros. Pese a esto, concluyen que aún «con unos precios de electricidad elevadísimos, el coste de conducir un coche alimentado por electricidad sigue siendo menos de la mitad de lo que cuesta uno de gasolina: 447 euros frente a 1.006 euros por cada 10.000 kilómetros».

El estudio muestra que el coste de recargar el eléctrico ha subido casi 260 euros, mientras que el incremento para los de

CON LOS PRECIOS EN...	RECARGA ELÉCTRICA EN HORARIO VALLE	GASOLINA	DIÉSEL
	COSTE 10.000 KM	COSTE 10.000 KM	COSTE 10.000 KM
2020, media anual	190	825	644
Septiembre 2021, media anual	302	994	759
Semana del 24-30/09	447	1.006	775

## Peligro, ángulo muerto. Esta es la nueva señal para proteger a ciclistas y peatones

La DGT ha dado a conocer una nueva señal de advertencia de peligro de ángulos muertos, que deberían llevar instalada los vehículos de transporte de viajeros de más de 9 plazas, de mercancías y de transporte de

residuos para advertir a los usuarios vulnerables –peatones y vehículos de dos ruedas– del riesgo que corren al situarse en esas zonas no visibles cuando se aproximan a este tipo de vehículos.

La señal es de colocación voluntaria y con ella la DGT se suma a una serie de iniciativas similares que se están poniendo en marcha en la Unión Europea (en paí-



ses como Francia, Reino Unido o Alemania) para frenar la siniestralidad de vehículos de reparto, autobuses y camiones hasta que los sistemas

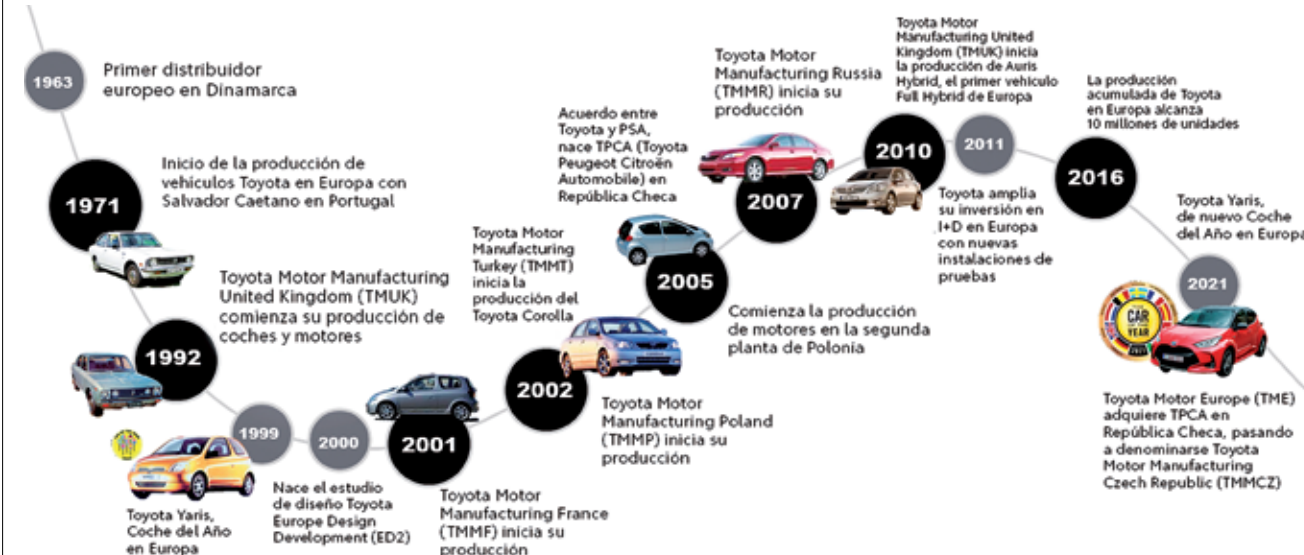
avanzados de conducción ADAS estén incorporados de pleno.

La justificación del uso de esta señal viene avalada por las cifras de accidentalidad. Solo en 2020 fallecieron en vías urbanas 153 peatones, 134 motoristas, 21 ciclistas y 7 usuarios de vehículos de movilidad personal, y un porcentaje elevado de los mismos murió en accidentes en los que se vieron implicados vehículos comerciales y pesados.

## Fundación Mapfre Utilizar el móvil al volante duplica los riesgos

Conducir e interactuar con el móvil, ya sea para atender una llamada con el manos libres o para enviar un mensaje de WhatsApp, duplica las posibilidades de cometer errores graves, como sufrir una salida de la vía, colisionar con otro vehículo o atropellar a un peatón.

## LA FOTO



### Toyota cumple 50 años de producción en Europa

La japonesa Toyota comenzó a escribir su historia en el viejo continente en el año 1971, con el establecimiento de una pequeña planta de ensamblaje en Portugal junto a Salvador Caetano. Hoy en día, la marca ha fabricado ya más de 13 millones de vehículos y ha invertido 10.000 millones de euros en sus factorías europeas. Cuenta con nueve plantas, que dan trabajo directo a unas 22.000 personas y sigue fiel a su lema de 'Fabrica donde vendas', por lo que todos sus modelos más vendidos en nuestro continente –Aygo, Yaris, C-HR y RAV4– se montan aquí.



Y es una causa importante de distracción, ya que atender una 'llamada relajada', disminuye la atención un 36 por ciento, porcentaje que sube al 40 por ciento cuando la conversación es 'estresante', y al 53 por ciento, cuando el conductor está ocupado leyendo y respondiendo mensajes de WhatsApp. Situaciones como estas hacen que aumente hasta 45 el número de infracciones que se pueden llegar a cometer en una hora; por ejemplo, saltarse un semáforo.

Estas son algunas de las conclusiones que se exponen en el informe 'Teléfono móvil, cansancio y somnolencia y distracciones al volante', realizado por Fundación Mapfre, analizando las conductas de 24 conductores en un simulador y en el que se incide en que utilizar el móvil durante la conducción es causa de distracciones y que es-

tas están detrás de 300 muertes en accidentes cada año. Respecto a conducir cansado y somnoliento, el informe revela que ambas conductas tienen un gran impacto y reducen en más de la mitad (52 por ciento) el nivel de atención sobre la conducción.

### ITV No tenerla al día no es sancionable si el coche está aparcado

Una reciente sentencia dictada en Madrid anula una multa de 200 euros impuesta a un vehículo que no había pasado la ITV porque no circulaba; es decir, estaba estacionado. El recurso, que podría sentar precedente, fue interpuesto por los abogados de Automovilistas Europeos Asociados, quienes argumentaron que «en la

vigente Ley de Seguridad Vial no está tipificado como infracción el hecho de no someter un vehículo a la ITV en el plazo debido, sino circular sin ella».

Solo en los dos últimos años, la DGT ha impuesto más de un millón de multas por no pasar la ITV, por un importe de unos doscientos millones de euros.

### Parque móvil La renovación, a debate en el Congreso

La renovación del parque móvil será debatida en el Congreso de los Diputados a través de una proposición no de Ley presentada en septiembre. Esta propuesta está impulsada por Diego Gago, miembro de la Mesa de la Comisión de Seguridad Vial a raíz de las conclusiones de una Mesa Redonda impulsada por la Alianza por la Seguridad Vial, en la que él fue uno de los par-

ticipantes. En dicha mesa –inaugurada por el director general de Tráfico y clausurada por el director general de Transporte Terrestre– participaron miembros de la Comisión de Seguridad Vial de Congreso de los Diputados además de representantes de las asociaciones, empresas y entidades de la Alianza. Y en sus conclusiones se hizo evidente que la antigüedad de los coches que circulan por nuestro país es un claro hándicap para la seguridad vial y se hace necesario impulsar un programa de renovación del parque para sustituir los vehículos más antiguos. Un programa que no penalizaría ningún tipo de motorización, que debería incorporar a vehículos de flota o usados de menos de siete años de antigüedad siempre que se ajusten a la normativa comunitaria contra la contaminación.

El estudio muestra que el coste de recargar el eléctrico ha subido casi 260 euros, mientras que el incremento para los de

### Nombramientos RENAULT

Beatriz Navarro acaba de ser nombrada directora de Marketing de la marca Renault en España y Portugal. En su nuevo cargo, Navarro tendrá el objetivo de im-

pulsar la marca del rombo en España, donde se vive una gran transformación en el marco del nuevo Plan Estratégico 'Renaulution'.

Ainoa Rey es la nueva directora de Operaciones en nuestro país y se encargará de coordinar las áreas de planificación comercial e industrial, así como la función logística para el Grupo.

Eduardo Urbina ha asumido el puesto de director de Posventa y Calidad de la marca Renault en España y Portugal, y estará encargado de optimizar la experiencia de los clientes en su red de talleres.

### STELLANTIS

Susana Remacha es la nueva directora del Centro de Madrid de Stellantis. Remacha es Ingeniera Superior Mecánica y acumula casi 20 años de experiencia en la compañía. Hasta este momento era directora de Montaje de la Planta de Zaragoza de Stellantis.



▲ Beatriz Navarro



▲ Ainoa Rey



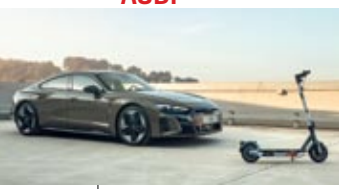
▲ Eduardo Urbina



▲ Susana Remacha



AUDI



NUEVA TIENDA VIRTUAL

Comprar el nuevo patinete eléctrico de Audi -Electric Kick Scooter powered by Segway- es ahora mucho más fácil. Ya no hay que desplazarse a un concesionario para hacerlo, ya que Audi acaba de abrir nueva tienda virtual, en la que ya está disponible esta solución de micromovilidad y también toda una gama de productos relacionados con el patinete: casco, mochila, bandolera o funda protectora. El patinete se entrega a domicilio de forma gratuita.

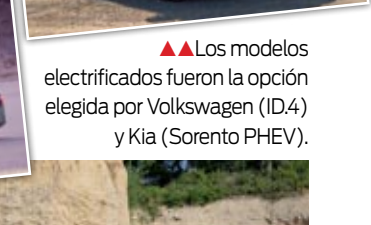
MONTESA  
UNA HISTORIA DE PELÍCULA  
Montesa cierra los actos de su 75 aniversario con la proyección en salas de cine de un documental, titulado 'VIVA Montesa', en el que se repasa la historia de la emblemática marca. El filme, que se podrá ver en diferentes salas de Madrid



y Barcelona, cuenta con imágenes inéditas y testimonios de personas muy cercanas a Pere Permanyer, el fundador de la icónica marca española.

REBELLE RALLY

Nissan y Honda apostaron por los pick-up para esta carrera.



El nuevo Ford Bronco fue el vehículo de competición de tres de los equipos.

UN RALLY DE AVENTURERAS A LA ANTIGUA USANZA

2.500 kilómetros por desérticos parajes entre Nevada y California, en EE.UU., es lo que han recorrido las participantes en una nueva edición del Rebelle Rally, una prueba off road exclusiva para mujeres, en la que no están permitidos elementos modernos de orientación (GPS, móviles...), solo brújula, mapa y rutómetro.

A esta competición, que cumple su sexta edición, se van sumando año a año nuevos fabricantes, que

no solo quieren correr, sino hacerlo de la manera más sostenible. El recorrido es por pistas que respetan el entorno del desierto y, en cuanto a los vehículos utilizados, hay de todo tipo. Por ejemplo, Volkswagen ha puesto en manos de Mercedes Lilienthal y Emily Winslow su SUV eléctrico ID.4 con tracción total y preparado por Tanner Foust Racing y Rhys Millen Racing.

Kia, por su parte, contó con dos Sorento PHEV

decorados con el estilo de dos concept -Rugged Zion y Yosemite Sorento X-Line- presentados en 2020. Ford puso en liza tres equipos con el nuevo Bronco como vehículo de competición. No menos poderoso era el pick up Frontier de Nissan -la única marca que ha participado en todas las ediciones de esta prueba- preparado por Nismo. Y otra marca que apostó por los pick up fue Honda, que preparó su Ridgeline para la prueba.

RENAULT CON LOS JÓVENES DEPORTISTAS

Los miembros de la Fundación Deporte Joven (FDJ) del Consejo Superior de Deportes, podrán desplazarse de forma sostenible gracias a la cesión de tres coches de la gama eléctrica de Renault rea-

lizada por la Fundación Renault para la Inclusión y la Movilidad Sostenible. En concreto, disfrutarán de un Arkana, un Captur y un Clio, todos ellos E-Tech híbridos.



A DOS RUEDAS

La Titan Desert, una de las carreras de MTB más duras del mundo, contó con el Skoda Enyaq iV como vehículo oficial. Este eléctrico fue el encargado de abrir cada etapa de la prueba disputada en Marruecos.

1.360 KILÓMETROS SIN REPOSTAR  
TOYOTA MIRAI, UN COCHE DE RÉCORD

El Toyota Mirai acaba de escribir su nombre en el Guinness de los Récordeos como el coche de pila de combustible de hidrógeno que ha superado la mayor distancia sin repostar. En concreto, el Mirai logró recorrer 845 millas (1.360 kilómetros) con un solo tanque en un viaje de ida y vuelta por el sur de California. Y todo ello con cero emisiones, ya que este modelo solo emite vapor de agua por su tubo de escape (se ha calculado que un coche

de combustión hubiera emitido en ese trayecto e equivalente a 301 kilos de CO<sub>2</sub>). El récord fue logrado el pasado agosto por dos especialistas en este tipo de pruebas, Wayne Gerdes y Bob Winger. A lo largo del viaje, el Mirai consumió 152 millas por galón, es decir unos 1,8 l/100 km y el gasto total de hidrógeno fue de 5,65 kilos. El modelo pasó por un total de 12 hidrogeneras a lo largo de la ruta de conducción sin repostar.



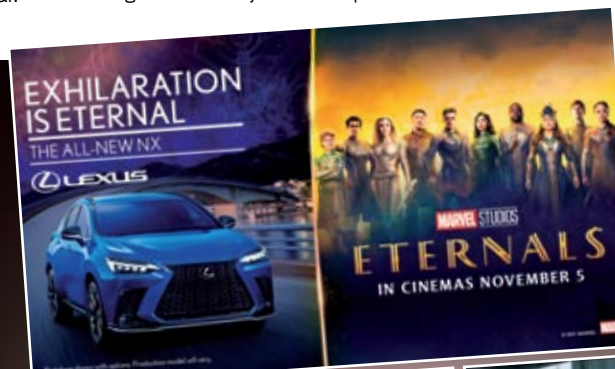
El Toyota Mirai logró recorrer 1.360 kilómetros sin llenar el tanque de hidrógeno en un viaje realizado por el sur de California.

'ETERNALS' LLEGA A LOS CINES EN NOVIEMBRE  
UN LEXUS NX EN EL UNIVERSO MARVEL

'Eternals', la nueva película de Marvel, llegará a los cines el 5 de noviembre con un gran protagonismo de la marca Lexus, que ya ha rodado un spot con el NX 450h+ F Sport para calentar motores.

La marca Lexus es socio de automoción de 'Eternals', la nueva película del universo Marvel, que llegará a los cines en noviembre con actores tan conocidos como Angelina Jolie, Salma Hayek o Kumail Nanjiani. En la cinta tendrán protagonismo modelos como el sedán insignia LS o el nue-

vo crossover NX, con el que la marca ha rodado un corto en el que presenta su colaboración en la película. El anuncio, titulado 'Parking Spot', está protagonizado por Kingo (el actor Kumail Nanjiani), que, en una ciudad asolada, tiene que encontrar un lugar seguro para aparcar su nuevo coche.



El crossover NX 450h+ protagoniza el spot en el que Lexus anuncia su colaboración con Marvel en la película 'Eternals', que llega a los cines en noviembre.



HECHO CON MATERIAL SOSTENIBLE  
ESTE BOLSO SE INSPIRA EN LOS ELÉCTRICOS DE VOLVO

Volvo se ha asociado con la cotizada firma estadounidense de moda 3.1 Phillip Lim para el lanzamiento de un bolso realizado con un nuevo material que la marca utilizará en sus futuros vehículos eléctricos. Este tejido, llamado Nordico, se fabrica a partir de botellas de plástico

PET, compuestos procedentes de bosques sostenibles y corcho reciclado de la industria del vino.



Esta iniciativa es una de las acciones que Volvo ha puesto en marcha para demostrar su compromiso con la sostenibilidad y la conservación medioambiental. La marca anunció hace solo unas semanas que, a partir del lanzamiento del nuevo C40 Recharge, no utilizará cuero en ninguno de sus modelos eléctricos.

HONDA EN LA ÉLITE DEL PÁDEL

El Honda HR-V e:HEV, que llegará al mercado en febrero de 2022, se estrena como coche oficial del Campeonato de España de Pádel (del 24 al 31 de octubre, Wizink Center, Madrid). Este evento está considerado el más importante de esta disciplina, ya que en el mismo se proclaman los campeones nacionales

en categorías masculina y femenina. Honda también mostrará durante el torneo el resto de su gama híbrida y eléctrica: CR-V, Jazz, Crosstar y Honda e.



ATENTOS A...  
24 DE OCTUBRE  
El Hyundai Ioniq 5 será el encargado de abrir el recorrido del Medio Maratón y el Maratón Valencia Trinidad Alfonso EDP. La marca ha puesto a disposición del evento una flota electrificada compuesta, además, por unidades del Santa Fe, el Tucson y el Kona 100% eléctrico.







**ALPINE ANUNCIÓ SU VUELTA A LAS 24 HORAS DE LE MANS CON LA NUEVA REGLAMENTACIÓN A PARTIR DE 2024. Y SEGUIRÁ EN F-1**



«Ferrari y Alpine serán los dos únicos fabricantes que mantendrán equipos oficiales tanto en Fórmula 1 como en el WEC, con la nueva categoría LMDh y los hypercar. Ahí estarán también Peugeot o Toyota.»



# Alpine, a por Ferrari en las 24 horas de Le Mans y en la F-1

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

Era la crónica de un anuncio esperado, referido en esta ocasión al nuevo proyecto de Alpine más allá de la Fórmula 1. Se trataba del último fabricante que unido —o confirmado— a la larga lista que participará en el Mundial de Resistencia y las 24 Horas de

Alpine será una de las pocas marcas que esté presente tanto en el Mundial de Fórmula 1 como en el de resistencia, toda una proeza económica y tecnológica.

Le Mans a partir de 2022. Durante los últimos años Alpine ha lanzado suficientes señales para pensar que no faltaría a la nueva etapa de esta disci-

plina. Era el único fabricante oficial que se ha enfrentado a Toyota en la nueva era hypercar. También, porque Alpine ha estado vinculado a la mí-

tica carrera francesa durante gran parte de su historia como marca, profundamente vinculada al deporte del motor. Pero la presencia en la Fórmula 1 hacía también dudar, aunque ahora Alpine se unirá a Ferrari, las dos únicas marcas que afrontan el doble desafío en ambas disciplinas.

La intensa vocación deportiva de su fundador, Jean Ra-

delec, pronto le llevó a las 24 Horas de Le Mans, consciente de ser el escenario último para cuajar definitivamente la aureola deportiva con la que pretendía rodear sus monturas. Antes había participado en el Rally de Montecarlo y la Mille Miglia. Para un francés y una marca gala, Radelec buscaba el espaldarazo definitivo para posicionar a la in-

cipiente Alpine. José Rosinski fue el primer piloto que rodó con el M63 en el circuito de La Sarthe, el primer coche de Alpine en Le Mans. Fue en la jornada de entrenamientos previos a la edición de 1963. Al mes siguiente estaba presente con tres unidades en su debut, aunque ninguno de los coches pudo completar la carrera. Desde entonces Redelec

y sus monturas azules fueron fieles a la carrera francesa en busca de una victoria absoluta que en los primeros años no era posible por sus motorizaciones. Sí consiguió triunfos parciales en diferentes categorías de la prueba.

En 1965 logró la victoria en la categoría 1.300 un triunfo que Radelec aprovechó para publicitarse como «el litro de

combustible más rápido del mundo».

Renault tutelaba Alpine pero todavía no controlaba su destino como lo haría en la década siguiente. El fabricante francés financió motores más potentes para que Alpine pudiera aspirar al triunfo absoluto. Desde 1967 llegaron los propulsores de Gordini, un V8 para plantar cara a Ferra-

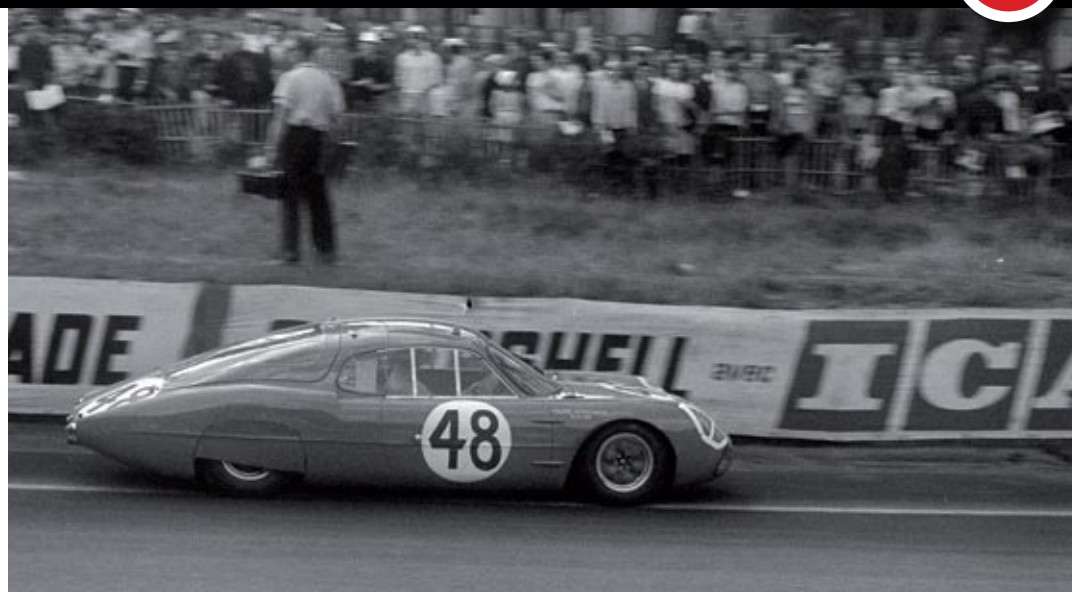


# UNA MARCA HISTÓRICA ALPINE PARTICIPÓ POR PRIMERA VEZ EN LE MANS EN 1963. Y EN 1978 LLEGÓ SU PRIMERA VICTORIA ABSOLUTA

ri o Ford. A201, A210, A211, A220... Ya conocidos bajo la denominación Alpine Renault siguieron compitiendo en años sucesivos, aunque sin llegar esa ansiada victoria absoluta. Entre 1963 y 1969 lograron siete victorias de categoría, pero a partir de este último año Radelec decidió concentrarse en los rallys. Aunque no por muchos años.

Renault finalmente tomó el control de la marca a principios de los 70, y se planteó el objetivo de ganar de una vez por todas las 24 Horas de Le Mans. En 1973 apareció el A441, ya sin los colores azules tradicionales en favor de los de la casa matriz. Incluso llegó a contar con el equipo femenino de Marie Claude Beaumont y Lella Lombardi en la edición de 1975. Al año siguiente el Alpine Renault 442 logró su primera pole con Patrick Tambay y Jean Pierre Jabouille, aunque no pudieron terminar la prueba.

Renault empezó a desarrollar la tecnología turbo que también serviría para la Fórmula 1, y que revolucionaría el mundo de la competición desde entonces. En 1977 la marca francesa se presentó con cuatro coches en las 24 Horas. Superaban los 350 km/h en la recta de Les Hunaudières. Su extraordinaria potencia permitió que en los entrenamientos todos se clasificaron entre los cinco primeros, incluyendo la pole. Pero Renault sufría con la fiabilidad de una tecnología todavía cruda, y en aquella edición todas las unidades abandonaron por un problema con un pistón. Finalmente, y a pesar de perder dos de los cuatro coches, en 1978 llegó la ansiada victoria absoluta con Jean-Pierre Jaussaud y Didier Pironi. Un triunfo histórico también para la tecnología turbo. Renault Sport decidió poner el punto final a la aventura en la carrera francesa una vez logrado el objetivo. Entonces sí que pasaron décadas hasta que el nombre de Alpine volviera a las 24 Horas de Le Mans.



◀◀◀ Jean Rosinski, arriba, fue el primer piloto en correr en Le Mans con Alpine. Abajo, el coche de 1978, ganador con Jean-Pierre Jaussaud y Didier Pironi. A la izquierda, su vuelta en 2013 asociada al equipo Signatech.

ma, Alpine ha alcanzado un mayor protagonismo como abanderado del grupo en el mundo de la competición. Di Meo ha querido repetir el mismo esquema que en su día con Fiat (Abarth) y Seat (Cupra) para potenciar una marca deportiva tanto en las carreras como en el mercado. Amanante de la competición automo-

vilística, decidió que Alpine se convierta en la imagen deportiva del Grupo Renault y en la catapulta de una gama de vehículos que será desarrollada en los próximos años.

De aquí la presencia de la marca francesa en 2021 tanto en el WEC como en Le Mans con un inteligente proyecto de marketing. De hecho, con un



▲▼▼ Luca de Meo, abajo a la izquierda, es el gran valedor de la vuelta de Alpine a las competiciones más prestigiosas. A la derecha, Laurent Rossi, el CEO de Alpine.



solo prototipo está disputando toda la temporada frente a Toyota y su nuevo Hypercar, reconvirtiendo los chasis usados por el equipo Rebellion de la época de los LMP1. De aquí que su continuidad oficial fuera el siguiente paso natural para los próximos años. Solo se trataba de conocer cuándo, y cómo.

La primera pregunta tiene una respuesta: 2024. La marca francesa no estará así presente en el centenario de las 24 Horas de Le Mans bajo el nuevo reglamento. Se incorporará en la categoría LMDh, rival de la Hypercar en la que se inscriben Ferrari, Peugeot y Toyota. Dicha categoría tiene como parámetros básicos el uso de uno de los chasis homologados de cuatro fabricantes (Dallara, Ligier, Oreca y Multimatic), con un sistema híbri-

do homologado y común para todos los fabricantes presentes en la categoría. Alpine ha elegido, lógicamente, a Oreca, el constructor francés con el que ha estado largamente vinculado a través de Signatech. Como el resto de los fabricantes podrá desarrollar su propio motor. Durante estos dos años y los cuatro anunciados bajo el reglamento LMDh, Alpine seguirá representada por Signatech.

Este proyecto encaja en el esquema financiero de una marca debido a su presencia en la Fórmula 1. El CEO de Alpine, Laurent Rossi, explicaba el razonamiento detrás de la decisión: «La categoría Hypercar tiene gran interés en la libertad técnica y busca el máximo rendimiento. Esto ya lo tenemos en la Fórmula 1. Un proyecto Hypercar

requiere más recursos financieros, mientras que la categoría LMDh hace posible que se puedan amortizar las inversiones. Sin esta categoría, no habríamos podido continuar con la aventura porque no hubiera sido posible gastar centenares de millones de euros». A partir de 2024 la marca francesa contará con dos unidades para el WEC y Le Mans. Hasta entonces, Alpine pretende seguir dos temporadas más con el prototipo actual y participar en las 24 Horas de Le Mans del centenario con la unidad que compite hoy en el WEC.

Alpine se une así a Audi, Porsche, BMW, Acura y Cadillac en la categoría LMDh, y también competirá contra Toyota, Ferrari y Peugeot en la Hypercar, como ya se mencionó anteriormente. El reciente

acuerdo del IMSA americano y del ACO (organizador de Le Mans) permitirá competir tanto en Estados Unidos como en el Mundial de Resistencia y Le Mans, ya que tanto los Hypercar como los LMDh contarán con un sistema de equilibrio de prestaciones, el conocido como BoP. Además, el nuevo reglamento permite que equipos privados se conviertan en clientes de la marca y compitan con sus monturas tanto en Estados Unidos como en Europa y el WEC.

El proyecto de la resistencia y Le Mans ofrece a Alpine la posibilidad de amplificar la



**MATRICULACIONES EN EUROPA**

**SEPTIEMBRE: EL MES CON MENOS COCHES VENDIDOS DESDE 1995**

Hay que remontarse más de 26 años atrás, hasta 1995, para encontrar un mes de septiembre con una cifra de matriculaciones tan baja en la Unión Europea. Según ACEA, la asociación europea de fabricantes, el pasado mes se vendieron 718.598 coches nuevos, lo que supone un 23,1% de caída.

Los principales mercados de la UE registraron caídas de dos dígitos -Italia (-32,7%), Alemania (-25,7%), Francia (-20,5%) y España (-15,7%), que fue el que menos sufrió el descenso en septiembre. Una bajada que no solo es producto de la crisis que atraviesan la mayoría de los países como consecuencia de la pandemia, sino que también responde a la falta de suministro de vehículos provocada por la escasez de semiconductores, que ha hecho parar o ralentizar la producción en muchas fábricas.

A pesar de los malos datos de septiembre, el acumulado del año registra un positivo del 6,6%, con 7,5 millones de coches matriculados. Un dato que hay que seguir 'mirando' con cierta cautela, ya que estamos comparando estas cifras con

las de 2020, en que los concesionarios estuvieron cerrados largo tiempo debido al coronavirus. A lo largo de 2021, Italia es el mercado que mejor se ha comportado, con un +20,6% de subida, seguido por España (+8,8%) y Francia (+8,0%). Por el contrario, el mercado alemán cae hasta ahora un -1,2%.

Por fabricantes, Volkswagen, Renault y Toyota lideran el top tres del mercado, siendo esta última una de las marcas que más ha crecido en lo que va de año (+20,4). También registran un gran incremento anual Kia (+22,9%) y Hyundai (+22,3%), ambas pertenecientes al mismo grupo, que ha hecho grandes avances en la democratización de la movilidad eléctrica.

Entre las marcas del top diez solo Renault y Mercedes han perdido cuota de mercado este año, mientras que el resto tienen números al alza, con incrementos que van desde el +11,3% de BMW hasta el +0,6% de Skoda, pasando por el +7,7% de crecimiento el caso de Volkswagen, el 5,1% de Peugeot o el +4,2% de Dacia, que sigue escalando posiciones entre las firmas preferidas por los europeos.

**LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE**

	Septiembre	%21/20	Ene/Sept	%21/20
VW	71.192	-24,9%	874.556	+7,7
RENAULT	52.535	-27,3	475.659	-11,9
TOYOTA	41.147	-21,0	456.775	+20,4
PEUGEOT	41.004	-36,3	501.074	+5,1
BMW	39.042	-12,9	415.432	+11,3
KIA	38.247	+6,0	305.007	+22,9
HYUNDAI	37.991	+4,5	317.982	+22,3
DACIA	33.269	-12,0	281.577	+4,2
MERCEDES	31.972	-45,5	381.860	-8,3
SKODA	30.489	-40,8	406.119	+0,6

**LOS MAYORES MERCADOS**

	Septiembre	%21/20	Ene/Sept	%21/20
ALEMANIA	196.972	-25,7	2.017.561	-1,2
FRANCIA	133.830	-20,5	1.260.373	+8,0
ITALIA	105.175	-32,7	1.165.491	+20,6
ESPAÑA	59.641	-15,7	647.955	+8,8
POLONIA	33.085	-13,3	347.275	+17,7
BÉLGICA	26.554	-26,4	313.567	-6,0
HOLANDA	24.663	-15,8	235.977	-4,9
SUECIA	22.634	-21,2	232.383	+14,7
EU	718.598	-23,1	7.526.613	+14,7
EFTA	38.813	+2,1	318.691	+19,7
REINO UNIDO	215.312	-34,4	1.316.614	+5,9
EU + EFTA + R.UNIDO	972.723	-25,2	9.161.918	+6,9

**ABB**

**Terra 360: el cargador más rápido del mercado**

ABB lanzará a final de año en Europa Terra 360, un cargador para vehículos eléctricos (VE), que proporciona la carga más rápida del mercado. Este modelo puede cargar simultáneamente hasta cuatro vehículos con distribución dinámica de la energía, lo que significa que los conductores no tienen que esperar si hay alguien ya cargando delante de ellos. Además, tiene una potencia máxima de 360 kW, por lo que puede cargar completamente cualquier coche eléctrico en 15 minutos o menos.

El cargador Terra 360 cuenta con un sistema de iluminación que guía al usuario durante el

proceso de llenado y muestra el estado de la recarga y el tiempo restante para finalizar. Entre sus ventajas, también es accesible para usuarios de sillas de ruedas y cuenta con un sistema ergonómico de gestión de los cables.

Además, los cargadores Terra 360 son totalmente personalizables, de modo que los clientes pueden poner su marca, y también existe la opción de incluir una pantalla publicitaria para mostrar vídeos y fotografías de la misma.



**PRECIOS**  
Volvo C40 Recharge First Edition 56.100 €



**VOLVO C40: el nuevo modelo eléctrico se pone a la venta**

Volvo ha comenzado las reservas del C40, su segundo modelo cien por cien eléctrico y el primero que solo se va a vender con este tipo de propulsión. La producción del C40 ha comenzado ya en la factoría belga de Gante y las primeras entregas se efectuarán a principios de 2022.

El C40 comparte muchas características con el XC40. Por ejemplo, su configuración mecánica, con dos motores eléctricos, uno en cada eje, para sumar 408 caballos, gracias a lo que acelera de 0 a 100 km/h

en solo 4,7 segundos, con una velocidad máxima de 180 km/h. Su batería de 78 kWh le permite ofrecer una autonomía de 420 kilómetros. En cuanto a su carrocería, es de aspecto más dinámico, pero sin perder versatilidad - mide siete centímetros menos de alto, con lo que mejora su aerodinámica y el consumo, que es de 22 kWh- y su maletero ofrece 431 litros de capacidad, solo uno menos que el XC40.

El C40 está disponible con una versión de lanzamiento, denominada First Edition,

que cuenta con un equipamiento exhaustivo: advertencia de cambio de carril

(LDW), aviso de carretera resbaladiza o/y frenado de emergencia, aviso de colisión frontal con auto frenado (City Safety), panel de instrumentos digital de 12,3", ayuda para permanencia de carril (Lane Kepp Assist), City Safety, detección de peatones y ciclistas o el sistema Google Automotive Service (Google Maps, Asistente de voz Google, Google Play store) con 4 años de datos. Además, en esta versión First Edition se incluyen tres años de seguro y tres años de mantenimiento incluidos - ambas opciones se pueden eliminar si así se desea- y su precio es de 56.100 euros.

Y cuenta con una garantía de 3 años o 100.000 kilómetros y de 8 años o 160.000 kilómetros para la batería.

**LEXUS**

**El ES 300h se actualiza**

Lexus pone al día su berlina ES 300h, uno de los modelos de mayor éxito, ya que acumula unas ventas a nivel mundial de 2,75 millones de unidades. Este vehículo, que se vende en más de 80 países y regiones, llegó a su séptima generación en 2018, la que ahora se actualiza con nueva imagen basada en la plataforma de Arquitectura global de la marca, lo que permite, por ejemplo, un capó más bajo y un techo más coupé o mayor distancia entre ejes.

Los cambios en el exterior afectan a la parrilla, que ahora tiene menos barras verticales, incluye faros de inédito diseño, nuevas llantas de 17 y 18 pulgadas y de 19 para la versión F Sport. Además, estrena colores para la carrocería: Gris Sonic e Iridio Sonic.

En el interior recibe una nue-

va pantalla táctil multimedia de 12,3 pulgadas, un reloj analógico adoptado de la berlina LS y cuadro de mandos. Además, se han reubicado y rediseñado los controles para mejorar el manejo y hay nuevos colores. En materia de conectividad, incluye ahora la aplicación Lexus Link, de gran ayuda para flotas, ya que ofe-

ce estadísticas de tiempo invertido, distancia, velocidades medias y máximas, eficiencia, etc.

En el apartado dinámico también se suman mejoras en el control de los frenos y en el pedal y en la suspensión trasera, entre otras. Y en lo que se refiere a seguridad también se han revisado y mejorado diversas tecnologías del Lexus Safety System + como el Sistema de seguridad precolisión, la dirección asistida de emergen-

cia, el Sistema de mantenimiento de trayectoria, el Control de cruce adaptativo mejorado, el Control adaptativo de luces de carretera AHS BladeScan o los Retrovisores digitales.

**PRECIOS**

Lexus ES 300 h ECO	48.500 €
Lexus ES 300 h PREMIUM	51.400 €
Lexus ES 300 h F SPORT	64.000 €
Lexus ES 300 h LUXURY	72.000 €







## Cómo ahorrar hasta 100€ en la gestión del IVTM

No, no es una broma ni un titular engañoso para llamar tu atención. Si nos conoces, sabrás que en Dealerbest trabajamos para hacerte la vida más fácil y que si tú ganas, nosotros también.

**¡Te ofrecemos la posibilidad de ahorrar hasta un 75% de descuento en el denominado 'numerito'!**

Sabemos de lo que hablamos, acumulamos años de experiencia desde que en 2014 comenzamos esta labor y, solamente en el año 2020, hemos tramitado el IVTM de 14.000 vehículos, lo que se traduce en un ahorro de alrededor de un millón de euros para sus propietarios –marcas y concesionarios–.

### ¿CÓMO CONSEGUIR EL AHORRO?

¡Es muy sencillo! Dealerbest mantiene acuerdos de colaboración con ayuntamientos bonificados en Madrid. Esto significa que, si das de alta tu stock en uno de estos lugares, **podrás obtener entre 80€ y 100€ de descuento por cada vehículo en la gestión del IVTM.**

Contamos con un espacio físico para que

la empresa que vaya a dar de alta su flota esté establecida físicamente aquí, obteniendo así una segunda sede. Esto lo convierte en una operación completamente legal.

Además, nuestro personal de atención al cliente se encargará, en horario de oficina, de comunicar cualquier notificación a las empresas domiciliadas de forma inmediata.

### ¿CÓMO SOLICITAR LA GESTIÓN DEL IVTM?

No te preocupes, ¡No necesitamos grandes cosas! Solo tienes que:

#### Darte de alta en la sede adicional:

- La empresa debe estar inscrita en el IAE, epígrafe 654.1

- El DNI del titular o apoderado de la sociedad.

#### Dar de alta la flota:

- Se debe entregar una plantilla donde se incluyan todos los vehículos a adherir

- La ficha técnica por ambas caras
- El permiso de circulación de estos.

¡Ya lo ves! es una operación sencilla que te va a permitir ahorrar miles de euros en tu concesionario.

Pero dejando en nuestras manos este trámite no solo vas a ahorrar dinero, también tiempo ya que con nosotros se acortan los periodos de tramitación.

**Si necesitas más información sobre la campaña del IVTM 21/22, puedes contactar con nosotros en [www.dealerbest.com](http://www.dealerbest.com)**

Eso sí, no te lo pienses demasiado, pues el plazo de presentación de la documentación termina el día 17 de diciembre de 2021.

¿Te lo vas a perder?

### ACUERDO CON EDP

#### KIA INSTALARÁ MÁS DE 40 CARGADORES ULTRARRÁPIDOS

Kia ha llegado a un acuerdo con la energética EDP para poner en funcionamiento más de 40 puntos de recarga ultrarrápida de 150kW en sus principales concesionarios en España. Estos cargadores estarán operativos las 24 horas, los 7 días de la semana y permitirán, por ejemplo, que un usuario de un modelo eléctrico como el e-Niro o el nuevo EV6 (llega al mercado este mes), pueda realizar una recarga completa en un máximo de 30 minutos, consiguiendo una autonomía de hasta 528 km.

Además, la marca también inaugurará un supercargador de 350kW en su concesionario más emblemático, en San Sebastián de los Reyes (Madrid), que permitirá cargar a los clientes del nuevo eléctrico EV6 a 800 voltios, consiguiendo una autonomía de 100 km en menos de 4,5 minutos o una recarga del 10% al 80% de su batería en menos de 18 minutos.



### JAGUAR

#### 5 AÑOS DE GARANTÍA EN TODA SU GAMA

Jaguar ha ampliado la garantía de sus vehículos nuevos hasta los cinco años o 150.000 kilómetros, sin limitación de kilometraje durante los tres primeros años. Esta garantía incluye a todos los clientes europeos y supone la cobertura integral de reparaciones y recambios. Además, también cubre el Jaguar InControl, un conjunto de servicios y aplicaciones que incluyen los coches de la marca y que permiten al usuario estar permanentemente conectado con su vehículo.

### LIGNE NOIRE Y LOUVRE

## DS 7 Crossback: dos versiones exclusivas

El DS 7 Crossback, el SUV grande de la marca premium, estrena dos exclusivas versiones: Ligne Noire y Louvre. Ambas cuentan con un gran equipamiento y detalles distintivos que las convierten casi en ediciones de coleccionista. El DS 7 Crossback Ligne Noire –del que llegarán 100 unidades a España con versiones E-Tense de 225 y 300 CV– se distingue por su decoración Negra Brillante en el exterior y en el interior se apuesta por dos ambientes en cuero. Y en cuanto a su equipamiento incluye faros DS ACTIVE LED VISION, asistencia de estacionamiento delantera

y trasera con cámara de marcha atrás, pedales y reposapiés de aluminio, llantas de aleación ROMA de 19" y amortiguación controlada por la cámara DS ACTIVE SCAN SUSPENSION. En cuanto al DS 7 Crossback Louvre –limitado a 50 unidades con la motorización E-Tense de 300 CV–, tiene detalles exclusivos en su decoración como el grabado láser de la Pirámide del Louvre en las coquillas de los retrovisores negros o en los aireadores del interior o logotipos exclusivos. Pero lo principal de esta versión es que se invita a los pasajeros a descubrir las 182 obras más emblemáticas del museo en la gran pantalla central de 12 pulgadas de alta definición. Además ofrece un podcast de unos cuatro minutos que revela todos los secretos de estas obras.



PRECIOS	
DS 7 Crossback E-Tense 225 Ligne Noire	52.950 €
DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 Ligne Noire	57.950 €
DS 7 Crossback E-Tense 300 4x4 Louvre	64.850 €

### SUZUKI

## Ignis Red&White: solo 100 unidades

Suzuki lanza al mercado una edición especial de su modelo Ignis, de la que sólo se fabricarán 100 unidades. Se llama Red&White y se convierte en el escalón de entrada de la gama, con un precio de 14.525 euros para la versión de tracción delantera y 16.015 euros para la de tracción total AllGrip.

Esta variante se distingue en el exterior por una combinación del color Blanco Perlado con elementos en rojo o Rojo Fervent con detalles en blanco. En contraste encontramos elementos como la parrilla delantera, los detalles de las llantas, los retrovisores y las branquias laterales. En el interior incorpora detalles en rojo en la parte baja de la consola central, las salidas de aireación o los apoyabrazos.

Esta edición limitada cuenta con un completo equipamiento y monta un bloque 1.2i Dualjet Mild Hybrid de 61 kW (83 CV), que se asocia al sistema híbrido ligero SHVS (Smart Hybrid Vehicle by Suzuki), con lo que obtiene la etiqueta ECO de la DGT.



Desde 14.525 €

### AUDI

## EL RS 3, ya a la venta

El compacto deportivo de Audi, el último modelo en incorporar el motor de cinco cilindros, un clásico de la marca que cumple 45 años, ya está en el mercado. Con sus dos versiones, Sportback y Sedán, los precios para España parten de 74.870 euros para el primero y 75.840 euros para el Sedán.

Un deportivo de raza que eleva la potencia de su 2.5 TFSI –propulsor que ha ganado nueve veces consecutivas el premio 'Motor Internacional del Año'– hasta los 400 caballos, con 500 Nm de par y una presta-

ción que le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en tan solo 3,8 segundos y alcanzar los 250 km/h (limitada electrónicamente). Con el paquete Dynamic, la velocidad punta llega hasta 290 km/h. El cambio es el S Tronic de doble embrague

con siete velocidades y cuenta con tracción total quattro.

Con un marcado estilo deportivo, cuenta con llantas de 19 pulgadas o un sistema de frenos de acero con pinzas de seis pistones de fábrica. Y en el interior ofrece Audi Virtual Cockpit de

12,3 pulgadas y la pantalla central de 10,1 pulgadas, además de los asientos deportivos RS, el volante específico, las molduras en fibra de carbono y las costuras en contraste.

PRECIOS	
RS 3 Sportback	74.870 €
RS 3 Sedán	75.840 €



**¿BUSCAS EMPLEO?**  
Encuétralo en el mundo del motor.

Mádanos tu CV a: [seleccion@dealerbest.com](mailto:seleccion@dealerbest.com)  
O entra en: [dealerbest.com/ofertas-de-empleo](http://dealerbest.com/ofertas-de-empleo)

f in | dealerBest



DUDAS ENTRE FIAT TIPO  
SEDÁN O DACIA LOGANCARTA  
DE LA SEMANA

Israel Herranz

Tengo que cambiar de coche este mismo año y mi presupuesto máximo es de 14.000 euros. Mis opciones pasan por el Fiat Tipo con carrocería sedán y el motor 1.0 de gasolina de 100 CV, y el Dacia Logan también de 100 CV ECO-G. Me gustaría saber qué me recomendáis para un conductor medio, que utiliza el vehículo como una herramienta de trabajo y sin grandes pretensiones en cuanto a placer de conducir o aspectos similares. Muchas gracias.

## RESPUESTA

Con el presupuesto que tienes puedes acceder a una generosa oferta de vehículos, principalmente del segmento utilitario, con opciones tan atractivas como un Renault Clio, un Peugeot 208 o un Hyundai i20, eso sí, con acabados básicos y motorizaciones de entrada menos potentes que la de los modelos por los que te interesas. Dicho esto, también es cierto que en carrocería sedán tanto el Fiat Tipo como el Dacia Logan son las opciones más económicas del mercado, y ofrecen una habitabilidad y una capacidad de maletero muy generosas (532 y 520 litros, respectivamente).

No entraremos en su aspecto físico, para gustos los colores, pero sí que conviene destacar que el Tipo es algo más grande (4,54 metros frente a 4,40), aunque esa mayor generosidad luego no se traslade de una manera tan contundente a su habitabilidad trasera, donde el espacio para las piernas es muy similar y bastante generoso en ambos casos.

El Logan ha ido evolucionando a lo largo de los años, hasta el punto de que se remata ya con cierto rigor y prácticamente con la misma calidad que su rival. El Tipo cuenta con detalles algo más llamativos, como un cuadro de mandos digital en las versiones más completas, y un equipamiento algo más sofisticado en general.

En cuanto a las motorizaciones, ambas son muy similares. Los dos modelos apuestan por un bloque tricilíndrico de un litro y erogando la misma



potencia: 100 CV. La diferencia estriba en que el Tipo presume de un valor más generoso de par máximo, y eso favorece la recuperación desde bajo régimen, y la alimentación es por inyección directa. Por su parte, el Logan apuesta por un cambio manual de seis relaciones (cinco su rival) que gestiona de una manera más adecuada el trabajo del motor y favorece el consumo.

Pero el gran atractivo del Logan es que esta motorización se asocia a un sistema bifuel que también funciona con GLP (Gas Licuado del Petróleo). Dos son las ventajas: la economía de uso debido a que el precio de este combustible es muy inferior al de la gasolina, y la adquisición de la etiqueta medioambiental ECO, con claros beneficios a la hora de acceder o estacionar en las zonas de aparcamiento regulado en el centro de las ciudades, cada día con normas más restrictivas.

El único inconveniente es que no hay opción de montar la rueda de repuesto, ya que ese

hueco lo ocupa el depósito de GLP. Y podrás alternar la conducción con gasolina o GLP con sólo accionar un mando, sin que apenas notes nada en cuanto a rendimiento o sonoridad. Nos comentas que el coche es una mera herramienta para ti. Perfecto porque no hay grandes diferencias en cuanto a prestaciones e incluso dinámica. Sí que te interesará más el consumo, el Tipo homologa 5,3 litros de media, mientras que el Logan anuncia 6,8 litros. No hay que alarmarse porque esa última cifra corresponde al gasto con GLP, superior, pero salen las cuentas ya que cuesta 0,79 euros el litro, por 1,45 de la gasolina de 95 octanos.

En cuanto al precio, aplicando descuentos es muy similar en ambos (desde 11.540 euros el Logan y desde 12.084 el Tipo), aunque nos decantaríamos por el segundo nivel de acabado en ambos (están todavía dentro de tu presupuesto) para disfrutar de algo más de equipamiento de serie.

## CONSULTAS RÁPIDAS

TURBOS REPARADOS  
¿SON FIABLES?

A.G.

La reparación de un turbo no tiene por qué dar problemas si se realiza en un taller homologado y con garantías, aunque lógicamente la tranquilidad de montar uno nuevo no será la misma. Pero también la diferencia de precio es apreciable. Sustituir uno nuevo es complicado que baje de los 1.000 euros (depende lógicamente del modelo en

cuestión), mientras que repararlo o reconstruirlo puede abaratar la operación a menos de la mitad. En cualquier caso tiene que contar con una garantía de tres meses. En un vehículo con 23 años de antigüedad como el tuyo, quizás sea la mejor opción.

INSTALAR GLP PARA  
OBTENER EL SELLO ECO

Pedro Pertierra

Muchas son las consultas recibidas para transformar vehículos de gasolina con opción

a GLP, con la clara intención de poder acceder al centro de ciudades como Madrid. Primer punto: se puede realizar la transformación, que tiene un coste aproximado de 1.700-2.000 euros, si el vehículo está matriculado a partir de 2001 (homologación Euro 3) y deberás pasar por la ITV para formalizarlo legalmente. Y obtendrás la etiqueta medioambiental ECO si el vehículo transformado está matriculado desde 2006 (mínimo normativa ya Euro 4).

## CONSULTAS RÁPIDAS

ME GUSTARÍA SABER  
CÓMO DEBEN VIAJAR  
LOS PASAJEROS EN UNA  
AUTOCARAVANA

Lo primero que hay que considerar es el límite máximo de pasajeros que permite cada tipo de vehículo, que debe constar en el permiso de circulación, y que en cualquier caso, no se podrá superar el citado límite.

En cuanto a la posición que deben ocupar los pasajeros mientras el vehículo esté circulando, señalar que todos los pasajeros tienen que viajar ocupando un asiento homologado, con su correspondiente cinturón de seguridad o su sistema de retención infantil, sin que puedan en ningún caso utilizar las camas o literas mientras se está circulando.

El conductor cuenta, entre sus obligaciones, con el deber de comprobar que el resto de los pasajeros mantengan la posición adecuada.

Por último hay que señalar que, además de las infracciones por las que podría ser denunciado el pasajero, también el conductor podría ser denunciado por la comisión de una infracción leve por cada pasajero que no mantuviese la posición correcta, lo que supondría una multa de hasta 100 euros por cada ocupante; también podría ser denunciado si el pasajero necesitase el uso de un sistema de retención infantil, en cuyo caso la infracción sería grave y el importe de la sanción alcanzaría los 200 euros y la pérdida de 3 puntos.

## BUENA PREGUNTA

EL CARRIL ADICIONAL EN SENTIDO CONTRARIO SÓLO  
ES UTILIZABLE POR TURISMOS Y MOTOCICLETAS

En días de mucho tráfico, cuando se habilita un carril del sentido contrario como opción adicional para evitar atascos en las entradas o salidas de las grandes ciudades, ¿lo pueden utilizar todo tipo de vehículos?

## RESPUESTA

La normativa establece que cuando las calzadas dispongan de más de un carril de circulación en cada sentido de la marcha, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar, por razones de fluidez de la circulación, carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, debidamente señalizados.

Pero la utilización de los citados carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual, queda limitada únicamente a las motocicletas y turismos, y está prohibida, por lo tanto, al resto de los vehículos, incluidos los turismos con remolque.

Además, hay que recordar que los usuarios de este tipo de carriles circularán siempre, al menos, con la luz de corto alcance o de cruce encendida, tanto

de día como de noche, a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60 km/h, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado.

También hay que destacar que los vehículos que hagan uso de estos carriles adicionales no podrán desplazarse lateralmente invadiendo el carril o carriles destinados al sentido normal de la circulación, ni siquiera para adelantar.

En este sentido se debe recordar que la utilización indebida de un carril adicional es una infracción catalogada como grave y, por ello supondría una sanción de 200 euros.

EXISTE OBLIGACIÓN DE  
SOMETERSE A LA PRUEBA

Si circulando con mi vehículo un agente me para, ¿me puede obligar a realizar la prueba de emisión de gases o basta con que le muestre el informe de la ITV donde indica los resultados?

## RESPUESTA

En primer lugar hay que destacar la prohibición que existe respecto a que ningún vehículo pueda circular por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, si emiten gases o humos en valores superiores a los límites establecidos.

En este sentido, también hay que mencionar que está prohibida la circulación de vehículos a motor y ciclomotores con el llamado escape libre, sin el preceptivo dispositivo silenciador de las explosiones.

Igualmente está prohibida la circulación cuando en lugar de atravesar un silenciador eficaz, los gases expulsados por los motores salgan desde el motor a través de uno incompleto, inadecuado, deteriora-

do o a través de tubos resonadores. También está prohibida la circulación cuando se trate de vehículos con motores de combustión interna que circulen sin hallarse dotados de un dispositivo que evite la proyección descendente al exterior de combustible no quemado, o lancen humos que puedan dificultar la visibilidad a los conductores de otros vehículos o resulten nocivos.

Además, expresamente, se establece la obligación de todos los conductores de vehículos de colaborar en las pruebas de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas; en consecuencia, no sirve con mostrar el informe de la ITV, sino que es obligatorio permitir que en cada momento se realicen las pruebas correspondientes.

Por último, hay que recordar que las infracciones por la emisión de gases son consideradas graves y conllevan una sanción de 200 euros; además, los agentes de la autoridad podrán inmovilizar el vehículo en el caso de que supere los niveles de gases o humos permitidos reglamentariamente.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO  
902 090 351  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)

LEGALITAS.COM



## Renault estrena el Mégane Sedán

La gama del compacto francés se enriquecía con la versión sedán. Un modelo de corte familiar que se iba a presentar en el primer Salón del Automóvil de Madrid.

Madrid estrenaba un Salón del Automóvil que nacía con vocación internacional. Y para esta primera edición, la gran novedad era la presentación mundial del Renault Mégane Classic, la ver-

sión sedán del compacto francés.

Pero esta semana la revista estaba plagada de novedades con carrocería familiar. Así, por ejemplo, conducíamos por primera vez el Lancia Kappa



LA PORTADA

Nº 659

FECHA

3-6-1996

HABLAMOS DE

El Renault Mégane Classic, la versión sedán del compacto francés era la imagen más llamativa de nuestra portada. Junto a él se podían ver dos pruebas a fondo, con el Audi A4 Avant 1.9 TDI y con el Rover 214, que analizábamos y comparábamos con sus rivales en el competido segmento de los compactos.

SW, o el Skoda Combi. También se mostraba el nuevo Fiat Marea, con una muy atractiva versión familiar denominada Weekend.

Y una de nuestras pruebas era la protagonizada por el Audi A4 Avant 1.9 TDI. Aunque lo titulábamos 'No es un familiar' la carrocería delataba a un modelo que brillaba por un consumo mínimo y por una versatilidad excelente.

Pero había más pruebas. Por un lado el Mazda 323 F, con una peculiar carrocería sedán con aires de coupé que destacaba por comportamiento y calidad.

Por otro lado, el Rover 214, un compacto ilustrado que analizábamos -nos gustaba de él su precio y equipamiento- y enfrentábamos a un temible equipo de rivales: 146, ZX, Brava, Delta, Astra, 306, Mégane y el incombustible Golf.



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

## Mitsubishi Carisma, Opel Vectra, Peugeot 406 y Volvo S40

La llegada del modelo desarrollado entre Volvo y Mitsubishi ponía de moda las berlinas. Y esta comparativa analizaba las más modernas.

Nissan actualizaba el mítico 4x4 Terrano II, con nueva imagen y más capacidades offroad. El todoterreno escribía así, una página inédita en la historia de éxito de la familia Terrano.

Entre las tomas de contacto con otros modelos podíamos conducir el imponente Bentley Turbo R Sport -la versión más deportiva con 389 caballos- o el no menos poderoso -en otro es-



LA PORTADA

Nº 660

FECHA

10-6-1996

HABLAMOS DE

Mitsubishi, Opel, Peugeot y Volvo copaban la portada de esta semana con sus berlinas, que enfrentábamos a fondo. También destacaba el nuevo Nissan Terrano II y los primeros 15.000 kilómetros con el peculiar Daewoo Aranos. Y la toma de contacto con el Bentley Turbo R Sport.

tilo mucho menos refinado- Toyota Hilux Doble Cabina.

Con el Daewoo Aranos estábamos realizando una prueba de larga duración que llegaba a los primeros 15.000 kilómetros... Y sin novedad.

Y como test a fondo el Alfa 145 2.0i 16V Quadrifoglio que abandonaba el motor bóxer y optaba por un cuatro cilindros en línea de origen Fiat.

Pero el gran tema era la comparativa con las berlinas más modernas. El proyecto NedCar había dado como resultado el Carisma en Mitsubishi y el S40 en Volvo. Los enfrentábamos a Vectra y 406. Del Carisma -3,6 millones- nos gustaba su suavidad; del Vectra -3,3 millones- la relación precio/equipamiento. En el 406 -3,8 millones- la estética y del S40 -3,6 millones- la seguridad.



# GRAN AUTO

## INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

# GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

## HÍBRIDOS ENCHUFABLES LOS ELÉCTRICOS SIN LIMITACIONES

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



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

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

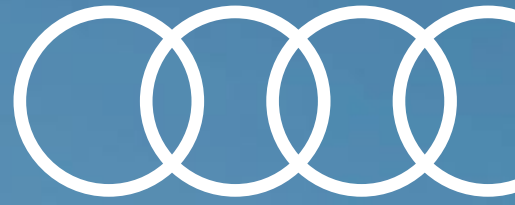
NOVEDADES  
Aston Martin, Bentley, Ferrari, Koenigsegg, McLaren, Porsche... Supercoches enchufados

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

YA EN TU KIOSCO  
**SOLO 4€**

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





# Llega un momento en que todo se conecta.

Nuevo Audi Q4 Sportback e-tron.  
100% eléctrico.



Nuevo Audi Q4 Sportback e-tron. 100% eléctrico con tecnología de asistencia al conductor Head-Up display con realidad aumentada y Audi connect con servicio online de planificación de rutas e-tron. Siempre has creído que todo estaba conectado. Y estabas en lo cierto. [audi.es/q4sbetron](https://www.audi.es/q4sbetron)

**Future is an attitude.**

Nuevo Audi Q4 Sportback e-tron: Consumo de electricidad combinado\*: 20,7-16,7 kWh/100 km. Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub>\*: 0 g/km.  
\*Datos sobre el consumo eléctrico y las emisiones de CO<sub>2</sub> por tramos en función del equipamiento del vehículo.