1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA 17 DE NOVIEMBRE

Nº 1.809 del 3 al 16 de noviembre 2021

Al volante **Audi RS3**

PARA SENTIRTE PILOTO

SUV URBANOS

COMPARAMOS LOS MÁS VENDIDOS

Seat Arona 110 CV

Peugeot 2008 130 CV

Y PROBAMOS LOS MÁS NOVEDOSOS

Prueba **Toyota Yaris Cross**

Al volante **Honda HR-V**

Conducimos los eléctricos más deseados

HYUNDAI IONIQ 5

MERCEDES EQS

FORD MUSTANG MACH-E GT

NOVEDADES DE LUJO

RANGE ROVER

AUDI A8 - MERCEDES SL

CITROËN MADE IN SPAIÑ

EXPORTANDO LO QUE SOMOS DESDE 1958.

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

PACK MADE IN SPAIÑ

OPINIÓN CLIENTES
CITROEN-ADVISOR.ES

NUEVO Ë-C4 ELÉCTRICO. CONSUMO HOMOLOGADO WLTP (WH/KM) 166,2. EMISIONES CO_2 WLTP (GM/KM) 0. AUTONOMÍA WLTP HASTA 350 KM.

Al detalle

PROTEGER A LOS PEATONES

Tiene sentido, porque cada vez es más complicado y peligroso, la campaña de la DGT para cuidar de los peatones y de los espacios por los que transitan: las aceras. Porque con la proliferación en las ciudades de patinetes o bicicletas –que no pueden circular por esta zona– están creciendo de manera importante los accidentes e incidentes con estos vehículos. Por eso, no está de más esta campaña que, con el lema 'No pasa' trata de concienciar y de aclarar las normas para una convivencia sin sobresaltos en la ciudad.

LA PRODUCCIÓN SIGUE CAYENDO

178.055 vehículos se produjeron en las factorías españolas en septiembre, lo que supone una caída del 32,2% respecto al mismo mes del año pasado. Y en el acumulado del año la cosa no va mejor, pues pese a que las 1.592.295 unidades fabricadas son un 3,6% más que en 2020, respecto a 2019 la caída es del 25,1%. La escasez de microchips se ha convertido en un tremendo hándicap para la producción y también las exportaciones, que ya caen un 20% respecto a 2019.

Motor 16

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

DIRECTOR: Javier Montoya - *jmontoya@motor16.com*
Redacción: Gregorio Arroyo - *garroyo@motor16.com*
Fede Asensio - *fasensio@motor16.com*
Álvaro Gª Martins - *amartins@motor16.com*
Julián Garnacho - *jgarnacho@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: M30.247.1983

© 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

El peaje

Cobrar peajes por el uso de unas vías de comunicación de primera necesidad confirma, una vez más, la voracidad recaudatoria del Estado.

Es el anuncio de una medida tan arbitraria como abusiva. Además, indigna saber que te están preparando para lo inevitable y que, una vez más, van a meter la mano en el bolsillo de los conductores por el simple hecho de querer moverte libremente en automóvil. Es evidente que la voracidad recaudatoria del Estado no tiene límites, pero implantar peajes en unas vías de comunicación que son un bien de primera necesidad es pagar de nuevo algo por lo que ya se ha pagado. De hecho, entre impuestos directos, indirectos y diferentes tasas los automovilistas aportan cada año 30.000 millones de euros a las arcas del Estado. Cuestión que parece no tener importancia para un Ejecutivo que ya ha enviado un plan a Bruselas que incluye el pago de peajes por el uso de las vías de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril), a partir de 2024. La excusa de esta medida, aparte de hacer equilibrios con los fondos de recuperación de cara a la Unión Europea, es obtener los recursos necesarios para mantener la conservación de las carreteras en buen estado. Una partida que arrastra un déficit que supera los 7.500 millones de euros, según el último estudio de la Asociación Española de la Carretera (AEC). Situación que viene a demostrar que España no tiene un problema de recaudación sino de forma de emplear los fondos.

Tampoco es de recibo plantear, como hacen los diferentes portavoces gubernamentales, la falacia de que 24 de los 27 países de la Unión Europea ya lo tienen instalado para mantener sus carreteras en buen estado de seguridad. Primero, porque junto a Reino Unido y Alemania hay ocho países (Albania, Estonia, Islandia, Finlandia, Letonia, Lituania, Luxemburgo y Ucrania) en los que su sistema de vías de gran capacidad son gratuitas. En otros países como Dinamarca, Suecia, Bélgica o Países bajos, sucede como en Reino Unido, que solo se paga en determinadas infraestructuras o túneles, si bien hay sistemas obligatorios de peaje para camiones pesados que son los que en realidad machacan la carretera.

> El Gobierno ya ha enviado un plan a Bruselas que incluye el pago de peajes por el uso de las vías de gran capacidad a partir de 2024. Ojalá el clamor surgido haga entender a los 'Robin Hood de despacho y coche oficial' que circular por una autovía no es un privilegio de ricos sino de ciudadanos que pagan sus impuestos y merecen ser tratados como tales.

En segundo lugar, y como bien señala el RACE, si se implantan peajes en todas las vías de gran capacidad, serán muchos los conductores que viajarán por secundaria, que además de estar en peor estado acumulan más de tres de cada cuatro accidentes mortales. En fin, solo queda la esperanza de que el clamor surgido en contra de los peajes, por parte de la mayoría de los partidos políticos, asociaciones de movilidad, conductores o consumidores hagan entender a los 'Robin Hood de despacho y coche oficial' que circular por una autovía no es un privilegio de ricos sino de ciudadanos que pagan sus impuestos y merecen ser tratados como tales.

SUMARIO

Nº 1.809 • 3 al 16 de noviembre de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- EN PORTADA
SEAT ARONA FRENTE A PEUGEOT 2008
Son los dos modelos más vendidos del segmento de más exito del mercado, los SUV urbanos. El recién renovado Arona y el 2008 quieren seguir siendo líderes.

16.- TOYOTA YARIS CROSS HYBRID 120H AWD-I ADVENTURE
La marca japonesa vuelve al segmento SUV urbano con este Yaris musculado, con tecnología híbrida y muchos argumentos de éxito.

22.- HONDA HR-V
La tercera generación del HR-V tiene más presencia física, ofrece un interior más amplio e intuitivo y se rodea de más tecnología.

26.- CUATRO RUEDAS
AUDI A8
Audi renueva su berlina de lujo, con un diseño más elegante, nuevas tecnologías y la misma gama mecánica. En el mercado, en diciembre.

28.- RANGE ROVER
Aunque mantiene gran parte de su estilo, el nuevo Range Rover es completamente nuevo, hecho desde cero. Y tendrá una versión eléctrica.

30.- MERCEDES-BENZ SL AMG
Una nueva entrega de un icono del automóvil, ahora firmado por AMG.

30.- TOYOTA BZ4X
Toyota entra de lleno en la movilidad cien por cien eléctrica con este SUV que ofrecerá hasta 217 CV y hasta 450 km de autonomía.

32.- HYUNDAI IONIQ 5
Inaugura la nueva era eléctrica de Hyundai y ofrece argumentos sobrados para llevar esta movilidad a todo el mundo.

36.- MERCEDES-BENZ EQS
El eléctrico más grande de Mercedes es un compendio de tecnología y exclusividad con hasta 741 kilómetros de autonomía.

40.- AUDI RS3
Un superdeportivos escondido bajo una carrocería compacta... Para sentirte piloto.

44.- FORD MUSTANG MACH-E GT
El eléctrico del óvalo estrena versión deportiva y prestacional.

46.- FORD RANGER
La gama Ranger se completa con tres exclusivas series especiales.

48.- OPEL GRANDLAND
Nueva imagen y más tecnología en el renovado SUV de Opel.

50.- FUERA DE SERIE
PORSCHE 962C
El Museo Porsche añade otra joya a su catálogo, un 962 C de competición restaurado al detalle.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- LA SEMANA

58.- DE CARRERAS
TONI BOU Y LAIA SANZ, PILOTOS DE RÉCORD
Laia Sanz y Toni Bou acumulan decenas de títulos mundiales en sus especialidades. Dos campeones superlativos del mismo país, algo que convierte en único este caso. Y seguirán acumulando títulos.

62.- SABER COMPRAR Y VENDER
LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

50

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE
A PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	26, 40
FORD	44, 46
HONDA	22
HYUNDAI	32
LAND ROVER	28
MERCEDES	30, 36
OPEL	48
PEUGEOT	6
PORSCHE	50
SEAT	6
TOYOTA	16, 30

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

NUEVO TOYOTA YARIS CROSS ELECTRIC HYBRID

DISEÑADO PARA LO QUE TE PROPONGAS

POR 185 € AL MES

48 cuotas. Entrada: 6.079 €.
Última cuota: 11.151,24 €.
T.I.N.: 6,50 %. ***T.A.E.: 7,65 %.**

4 AÑOS DE GARANTÍA
4 AÑOS DE MANTENIMIENTO

Emisiones CO_2 (g/km): 98 – 118 (WLTP). Consumo medio (l/100 km): 4,3 – 5,2 (WLTP).

***Precio correspondiente a Yaris Cross Active Tech. Precio por financiar: 22.000 € (PVP al contado sin servicios: 23.350 €). Entrada: 6.079 €. TIN: 6,50 %. TAE: 7,65 %. 49 meses: 48 cuotas de 185 €/mes y última cuota: 11.151,24 €. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 437,83 €. Importe total del crédito: 16.358,83 €. Importe total adeudado: 20.031,24 €. Precio total a plazos: 26.110,24 €. Coste total del crédito: 4.110,24 €. Importe de los intereses: 3.672,41 €. Sistema de amortización francés.** Oferta financiera con el producto Toyota Easy de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. Capital mínimo a financiar 12.000 €. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Incluido paquete Toyota Easy Plus con 4 años de Garantía, 4 primeros mantenimientos (un mantenimiento cada 15.000 km o un año, lo que antes suceda) y 4 años de asistencia de carretera. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Oferta válida hasta 30/11/2021 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 – Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulta en tu concesionario habitual o en toyota.es Los niveles de consumo de combustible así como de emisiones de CO_2 se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos de la normativa Europea. Para más información o si está interesado en los valores de un vehículo con distinto acabado, por favor contacte con Toyota España, S.L.U. o su concesionario Toyota. El tipo de conducción junto con otros factores (condiciones de carretera y meteorológicas, tráfico, conducción del vehículo, equipo instalado después de la matriculación, carga, número de pasajeros, etc.) juega un papel en el consumo de combustible y emisiones de CO_2. Más información en www.toyota.es o en tu concesionario habitual.

Las caras del éxito

Enfrentamos el Seat Arona y el Peugeot 2008, los dos modelos más vendidos en el exitoso segmento B-SUV. Y lo hacemos con sus mecánicas de gasolina más equilibradas y asociadas a los cada vez más pujantes cambios automáticos. Un duelo entre urbanitas que no renuncian a retos de mayor calado y que han encontrado la fórmula del éxito.

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

El éxito de los denominados B-SUV ha sido tan espectacular como inesperado. Es cierto que han calado hondo entre los usuarios porque al final tienen un formato bien parecido con un tamaño contenido, ideal para moverse por la ciudad, incluso con la familia a cuestas.

Y dentro de este formato hay dos modelos que han triunfado a lo grande, hasta el punto de que dejan en entredicho a los dos utilitarios desde los que se derivan. Y hablamos de modelos del calado del Seat Ibiza y del Peugeot 208. En estas páginas enfrentamos al Seat Arona y al Peugeot 2008, es decir, a los dos modelos que dominan con autoridad las ventas en ese segmento en nuestro mercado. Y no sólo eso, el modelo español es, incluso, el más vendido en valores absolutos, con gran ventaja sobre el resto. Y parece que tendrá cuerda para rato, ya que acaba de someterse a una ligera actualización que le dará alas.

Y con esta puesta al día trae consigo el aparente acabado Xperience, de aspecto más poderoso y campero. Su diseño más robusto y moderno 'choca' con las líneas más agresivas y dinámicas del 2008, pero para gustos los colores.

SEAT ARONA 1.0 TSI 110 CV DSG7

PRECIO 26.760 €

Emisiones oficiales: 134 gr/km

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Tacto general muy agradable y preciso. Rendimiento motor. Dinámica más ágil. Habitabilidad.	- Distancias de frenado más largas. Cambio DSG menos refinado. Maletero más pequeño.

Lo cierto es que el francés es bastante más grande, aunque como veremos luego esa generosidad en centímetros no es directamente proporcional en aspectos como la habitabilidad. Y con la gasolina lanzada, apostamos por sus respectivos bloques tricilíndricos, en este caso de 110 CV en el Arona y de 130 en su rival. Podríamos haber elegido el PureTech de 100 CV en el Peugeot, pero nos privaba del cambio automático, o un TSI de 150 CV en el Seat, pero tiene menos tirón y obliga al acabado FR.

Con las dos versiones más equilibradas comenzamos el pulso. Muchas son las coincidencias, pero cada uno las afronta con su propia personalidad.

MOTORES » Bloques tricilíndricos

El 'downsizing' trajo consigo el recorte de las cilindradas para ganar en eficiencia. Y, en líneas generales, no defrauda en este tándem. Ambos apuestan por bloques tricilíndricos, pero el Arona apura más, con una cilindrada de un litro (1.2 en el 2008).

En ambos casos los 110 CV del primero y los 130 del galo mueven con soltura unos conjuntos que no llegan a los 1.400 kilos. Su naturaleza impar es evidente en ambos, sobre todo a ralentí, con alguna vibración extra y un sonido menos armonioso, que no molesto. Simplemente suenan diferente, y se hace más evidente en fuertes aceleraciones.

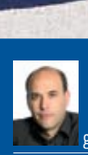
Dicho esto, la mayor potencia, par maximo y la entrega a más bajo régimen permite al 2008 gozar de unas mejores prestaciones. Sin embargo, las diferencias son mínimas, algo que nos ha sorprendido. Nunca superan el segundo en cualquiera de las mediciones realizadas en aceleraciones o recuperaciones, y no parece achacable simplemente a los 50 kilos de diferencia de pesos entre los dos vehículos.

PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 130 CV EAT8

PRECIO 27.200 €

Emisiones oficiales: 134 gr/km

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Imagen poderosa. Calidad de acabados. Maletero más amplio. Dinámica. Cambio más refinado.	- Cuadro digital y pantalla táctil menos intuitivas. Puesto de conducción i-cockpit 'particular'.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Son los dos modelos más vendidos de su segmento, y los son por algo. El Seat Arona basa su éxito en un equilibrio casi perfecto en todos los frentes, mientras que el 2008 también ofrece suculentos argumentos, pero buena parte de su gran acogida se debe a su llamativa estética, exterior e interior.

CAMBIO AUTOMÁTICO » Convertidor de par o doble embrague

Por eso encontramos parte de la explicación en la transmisión automática con doble embrague del Arona, que se muestra más rápida en su funcionamiento que el más confortable convertidor de par de su rival, que además tiene una relación más (ocho) y firma unos desarrollos finales bastante más

CHOQUE FRONTAL

EL PEUGEOT 2008 ES MÁS LARGO, QUEDA MÁS ALEJADO DEL SUELO Y PRESENTA UNA IMAGEN MÁS PODEROSA

▲ El acabado Xperience le da un aspecto más robusto, pero fuera del asfalto es muy limitado.

▲ La firma lumínica delantera y trasera identifica rápidamente al Peugeot 2008.

◀▲ En el paso por curva el Arona se siente algo más ágil, siendo una de las mejoras opciones del segmento en este sentido. El maletero ofrece 400 litros y el piso se puede situar en dos alturas diferentes.

▲▶ El maletero del 2008 es más profundo y menos ancho que el del Arona. Cubica 434 litros, siendo uno de los mejores entre sus rivales. La suspensión provoca mayores balanceos de la carrocería.

largos. Por eso la reacción al pisar el acelerador del 1.0 TSI es más rápida que en el 1.2 PureTech.

Todo esto no tiene mayor importancia en ciudad, donde ambos se mueven de maravilla por su formato contenido y su altura, pero en carretera el rendimiento sí que es un plus en seguridad, por ejemplo, al realizar un adelantamiento. Pues en este sentido no habrá que obsesionarse porque los dos firman dígitos muy similares. Por ejemplo pasar de 70 a 110 km/h en una maniobra de adelantamiento se traduce en 6,1 segundos y 152 metros en el Peugeot, mientras que el español apenas lo cubre con dos décimas de segundo y 10 metros más.

A LA CARTA » Modos de conducción

El conductor gana protagonismo en ambos vehículos porque puede cambiar de manera secuencial en las levas del volante, activar el modo más deportivo en el cambio o seleccionar los perfiles Eco, Normal y Sport en el asistente de conducción. El Arona también añade un modo Individual que permite gestionar parámetros del acelerador, el cambio o la dirección al gusto.

Si analizamos sus respectivos chasis, nada nuevo o inesperado. Su vocación es urbana, pero ya tienen potencia más que suficiente para afrontar largos desplazamientos. La mayor pisada, refinamiento del cambio y mejor insonorización del interior hacen más agradable y confortable el uso del 2008 en autopista o carretera.

El Arona presume de un rodar que engancha porque resulta muy preciso y tiene un mejor equilibrio de suspensiones y chasis que lo convierten en un vehículo tremendamente ágil pese a su formato SUV. La dirección es más comunicativa, que no directa (ambos firman 2,7 vueltas de volante entre topes) y frena dentro de lo esperado, pero lejos de las distancias registradas por su rival, sencillamente fantásticas (34,8 metros para detenerse por completo desde 100 km/h, cuatro metros menos). Y eso que es algo más pesado y los neumáticos del Arona son más deportivos.

En cualquier caso son dos de las opciones dinámicas más solventes y agradables del segmento.

CONSUMO » También muy similar

Sus modestas cilindradas le permiten firmar unos consumos ajustados, pese a no tener aliados en forma de hibridación ligera, impulso a vela... Pero el gasto es un tanto bipolar. Si nos tomamos las cosas con calma las cifras son sumamente atractivas, sobre todo en la gran urbe o en carretera a velocidad constante.

La cosa cambia cuando se fuerza la marcha porque cuando se ponen a trabajar a destajo el consumo se dispara. Ya, pero eso les pasa a todos, te preguntarás. Pues sí, pero el incremento es más evidente en un bloque de un litro que en otro que duplique esa cilindrada.

Dicho esto tampoco las diferencias son como para decantarse por un modelo sin más: 6,4 litros de media en el 2008 por 6,1 del Arona. Y esto dice mucho a favor del Peugeot, más pesado y potente sobre a mesa (estamos seguros que el español da algún CV extra en un banco de potencia). También la mayor delicadeza del cambio, su mayor desarrollo entre marchas y las 8 relaciones que evitan que el régimen de giro apenas caiga al 'saltar' tienen algo que ver.

SEGURIDAD » Vidas paralelas

Los asistentes de conducción enfocados a incrementar la seguridad son suficientes con los acabados Xperience y el Allure Pack que brindan nuestros protagonistas. Hay más si apostáramos por el FR en el Seat o el GT en el Peugeot, respectivamente, aunque mucho de ellos están disponibles en la carta de opciones. En cualquier caso contemplan en su dotación de serie sistemas sumamente avanzados (ver tabla en las páginas finales).

Sí que hay un elemento que pasa un tanto de puntillas en el 2008, como es el denominado Grip Control. No lo lleva nuestra unidad pero consta de un control de tracción inteligente que adapta la motricidad al tipo de superficie, como nieve, arena, hierba, barro... No son modelos enfocados a salir de asfalto, pero con este aliado el 2008 cobra cierta ventaja porque es más eficaz de lo que parece. Eso sí, obliga a montar neumáticos de uso mixto M+S.

INTERIOR AMBOS ESTÁN TOTALMENTE DIGITALIZADOS. EL VO LANTE DEL PEUGEOT QUEDA MÁS BAJO POR LA APUESTA I-COCKPIT

▲▼ El cuadro es digital y la información resulta clara. La pantalla táctil es muy completa y no incluye la climatización.

▲◀ El cambio es automático de siete relaciones con doble embrague, más rápido que el de su rival, pero algo menos refinado. La habitabilidad del Arona es realmente buena si tenemos en cuenta su contenido tamaño exterior. La banqueta trasera es fija, como la de su rival, y ofrece mejor cota de anchura.

▲◀ El cuadro de mandos digital tiene un atractivo efecto tridimensional en las diferentes configuraciones de presentación que contempla. La pantalla táctil del salpicadero asume más protagonismo que la de su rival, y eso le resta algo de intuición. El asistente Drive Mode ofrece los modos Eco, Normal y Sport, y detrás hay algo más de espacio para las piernas.

INTERIOR » Más vistoso en el 2008

Si accedemos al interior del Seat Arona encontramos lo de siempre: rotundidad en los acabados, buena ergonomía e intuición para manejar los diversos mandos y algún guiño extra como la iluminación en las salidas de aire laterales o un cuadro de mandos digital de serie.

El 2008 apuesta por una puesta en escena interior más espectacular y arriesgada. El cuadro es más vistoso porque ofrece un efecto tridimensional, pero la información no llega tan nítida hasta el conductor.

El peculiar puesto de conducción i-Cockpit, que consta de un volante pequeño y achatado en la parte superior e inferior, además de estar situado en un plano muy bajo, es un tanto particular. Aquí las opiniones son dispares. Personalmente me siento 'cómodo' y me gusta, pero conductores altos no opinan lo mismo porque el volante se queda literalmente entre las piernas. Conviene probarlo antes...

▲ Excelente dinámica pese a su formato SUV y un gran rendimiento del propulsor 1.0 TSI 110 CV gestionado por el cambio DSG de 7 relaciones.

▲ Su mayor pisada le brinda una gran estabilidad y también brilla en el aspecto dinámico. El motor es más potente pero el rendimiento es similar.

Además es menos intuitivo el manejo de la pantalla táctil del salpicadero, que incluye la climatización, o de la batería de mandos tipo teclas de piano ubicados bajo las salidas de aire centrales. Eso sí la sensación de calidad es superior

Todo eso delante. Detrás es curioso que, con prácticamente 15 centímetros menos de longitud, el Seat Arona ofrezca casi el mismo espacio para las piernas que el Peugeot 2008. Incluso resulta algo más holgado en cotas de anchura a altura de hombros y de altura, si bien tres adultos en esas plazas son un trámite para una pequeña escapada en ambos.

Y finalmente, pero no menos importante en este caso, la batalla de la capacidad de maletero cae del lado del Peugeot 2008, aunque no por una capacidad mucho mayor. En cualquier caso sus 434 litros lo sitúan en la media alta del segmento SUV-B. Eso sí, su mayor altura respecto al suelo provoca que el umbral de carga quede en un plano ligeramente más elevado.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

	ARONA	2008
MOTOR	**1.0 TSI**	**1.2 PURETECH**
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.199
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV/5.000	130 CV/5.500
Par máximo/rpm	20,4 mkg/2.000-3.000	23,5 mkg/1.750
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 7 marchas	Automática, 8 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	41,9 km/h	52,7 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos
SUSPENSIÓN		
	Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
	Trasera: rueda tirada por eje torsional, con muelles y amortiguadores.	Trasera: rueda tirada por eje torsional, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS		
Neumáticos	215/45 R18	215/60 R17
Marca	7,5J x 18 pulgadas	7,0J x 17 pulgadas
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.233	1.280
Capacidad del depósito (l)	40	44
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,2 kg/CV	9,8 kg/CV
Mantenimiento (km)	Variable según el uso	20.000 kms o 1 año

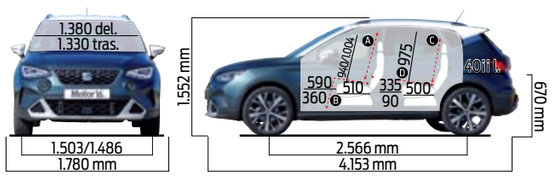
EQUIPAMIENTO

	ARONA SI	ARONA NO	ARONA OP.	2008 SI	2008 NO	2008 OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Relojes digitales configurables	▲			▲		
Cargador inalámbrico del móvil	▲					▶
Pantalla táctil salpicadero	▲			▲		
Ordenador de viaje	▲			▲		
Asistente modos de conducción			▶	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼		▲		
Retrovisores plegables eléctricos	▲			▲		
Sistema de navegación	▲					▶
Carrocería bicolor	▲				▼	
Sensores aparcamiento traseros	▲			▲		
Android Auto y Apple Car Play	▲			▲		
Acceso y arranque sin llave	▲					▶
Climatizador automático	▲			▲		
Suspensión adaptativa		▼			▼	
SEGURIDAD						
Aviso de ángulo muerto	▲				▼	
Reconocimiento de señales			▶	▲		
Asistente de cambio de carril	▲			▲		
Detector de fatiga del conductor	▲			▲		
Llamada de emergencia e-call	▲			▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga		▼			▼	
Control tracción off road		▼				▶
Faros Full Led	▲				▼	
Luces de carretera inteligentes			▶		▼	
Asistente de arranque en pendiente	▲			▲		
Diferencial electrónico delantero	▲				▼	
Aparcamiento asistido	▲				▼	
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲			▲		
Cámara de visión trasera	▲			▲		
Control por voz	▲			▲		
Control de crucero adaptativo	▲					▶
Retrovisor interior anticromático	▲			▲		

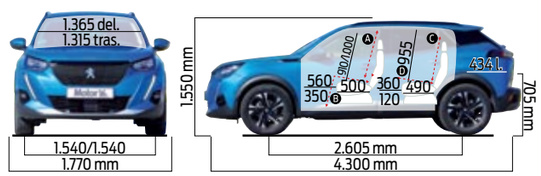
PRINCIPALES OPCIONES

SEAT ARONA	PEUGEOT 2008
Asistente de conducción SEAT Drive Profile: 110 euros. Pack Xperience Confort: 400. Faros antiniebla Led: 100. Beats Audio System y rueda de repuesto 18'': 500. Alarma volumétrica: 250. Winter Pack: 350.	Advanced Grip Control: 400. Pantalla táctil de 10 pulgadas con navegador y función Mirror Screen: 650. Apertura y arranque manos libres: 300. Pack Drive Assist Plus con control de crucero adaptativo con función Stop&Go y mantenimiento de carril: 200.

MEDIDAS



(A) Altura al techo	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura del techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
940 / 1.004 mm	1.100/870 mm	975 mm	835 / 590 mm



(A) Altura al techo	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura del techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
910 / 1.000 mm	1.060 / 850 mm	955 mm	850 / 610 mm

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

BANCO DE PUEBRAS

	ARONA	2008
VELOCIDAD MÁXIMA	190 KM/H	196 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	17,1	16,7
De 0 a 50 km/h	3,4	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,0 (10,1)	9,3 (9,1)
Recorriendo (metros)	167	156
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en D	15,0	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	29,4	28,9
De 80 a 120 km/h en D	7,1	6,8
Recorriendo (metros)	202	193
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h		
	+3%	+1%

CONSUMOS		
EN CIUDAD		
A 23,0 km/h de promedio	7,2	7,5
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	4 ,6	4,8
Conducción dinámica	8,5	8,5
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	6,0	6,3
A 140 km/h de crucero	7,8	8,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,1	6,4
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	655	687
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo bajo / medio	7,2 / 5,8	-
Ciclo alto / muy alto	5,1 / 6,1	-
Ciclo combinado	5,9	5,9
FRENOS		
DISTANCIA DE FRENADO		
A 60 km/h	14,6	12,9
A 100 KM/H	39,0	34,8
A 120 KM/H	55,5	50,6
SONORIDAD		
MEDIDAS (dB)		
Al ralentí	40,1	38,9
A 60 km/h	58,1	57,7
A 90 km/h	62,3	61,5
A 120 km/h	67,9	66,5
A 140 km/h	70.5	69,1
Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios		

BALANCE FINAL

	ARONA	2008
TECNOLOGÍA	**7,5** Buena cobertura en conectividad, cuadro de mandos digital, asistentes de modos de conducción... se echa en falta un freno de estacionamiento eléctrico.	**7,5** Prácticamente la misma oferta, aunque contempla algunos elementos extra, como el freno de estacionamiento eléctrico o el Grip Control en opción.
COMPORTAMIENTO	**8,0** Dinámicamente va de cine, pese a su formato SUV. La carrocería balancea menos, la dirección es algo más comunicativa y frena adecuadamente.	**7,5** Su mayor pisada le brinda un gran confort y estabilidad, y resulta ágil, pero no llega a las cualidades de su rival. Eso sí, frena de lujo.
PRESTACIONES	**7,5** Con 20 CV menos igualamos la nota con su rival porque las diferencias son mínimas, lo que dice mucho del rendimiento del bloque y del cambio DSG7.	**7,5** El propulsor tiene más cilindrada, CV y par máximo y eso se nota porque se impone en todas las mediciones, pero el margen es muy escaso.
SEGURIDAD	**7,5** En líneas generales porta todos los asistentes de conducción imprescindibles, y el resto se pueden adquirir en opción. Y tiene 5 estrellas EuroNCAP.	**7,5** También tiene una más que considerable dotación en materia de seguridad, que se completa en la carga de opciones. Echamos en falta los faros Full Led.
HABITABILIDAD	**7,5** Es increíble que con casi 15 centímetros menos de longitud sea capaz de ofrecer un interior con unas cotas muy similares a las de su rival.	**8,0** Como el Arona la banqueta trasera es fija, aunque ofrece algún centímetro extra para las piernas y más capacidad de maletero.
CONSUMO-PRECIO	**8,0** Consumos algo más ajustados y un precio muy similar, aunque con una dotación de serie a los puntos algo superior.	**7,5** Homologa el mismo consumo que su rival pese a ser más potente y pesado, pero durante la prueba se disparó levemente. Muy buenas cifras.

CONCLUSIÓN

SEAT ARONA

7,7 No es extraño que el Arona sea el vehículo más vendido del mercado español, no sólo en su segmento, también en valores absolutos. Es cierto que resulta superequilibrado en todos los frentes y, sin destacar en nada en concreto, consigue un resultado final muy atractivo. El motor TSI de 110 CV y el cambio DSG7 es un tándem muy eficaz.

PEUGEOT 2008

7,6 Quizás sea el modelo del segmento B-SUV que presume de una imagen más potente y aparente, por sus atractivos rasgos estéticos y por un tamaño superior a la media. La vistosidad se traslada también al interior. Resulta confortable en marcha, ofrece buenas maneras dinámicas y está bien equipado. Por eso es el otro gran triunfador.

moves III Movilidad Eficiente & Sostenible
0 Emisiones DGT
LA SOSTENIBILIDAD NUNCA FUE TAN DIVERTIDA
JEEP® WRANGLER 4xe
JEEP® COMPASS 4xe
JEEP® RENEGADE 4xe
NUEVA GAMA JEEP® 4xe HÍBRIDA ENCHUFABLE
OFERTAS INCREÍBLES EN UNIDADES EN STOCK (100 UDS.)
Jeep Wave® CARING FOR YOUR FREEDOM
2 AÑOS DE MANTENIMIENTO GARANTIZADO
ASISTENCIA DEDICADA A CLIENTES
VENTAJAS EXCLUSIVAS
Gama Jeep® Renegade 4XE Consumo de combustible WLTP: (l/100 km): 2,1- 2,2 l/100km; Emisiones de CO_2 WLTP (g/km): 48-53 g/km. Gama Jeep® Compass Consumo mixto entre: 2,2 y 7 (l/100km). Emisiones de CO_2: de 49 a 161 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO_2 de 45 a 48 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153219. Gama Jeep® Wrangler 4XE Consumo de combustible WLTP: (l/100 km): 3,5; Emisiones de CO_2 WLTP (g/km): 79 g/km. Valores autorizados con el procedimiento WLTP (Reglamento [EU] 2018/1832), actualizado el 1 de enero de 2020. Los valores actualizados estarán disponibles en el concesionario oficial elegido. Los valores de CO_2 y consumo de combustible indicados son para fines de comparación; es posible que los valores autorizados no reflejan los valores reales. Oferta válida hasta el 30 de noviembre de 2021 o fin de existencias. Jeep® es una marca registrada de FCA US LLC.
Jeep®
THERE'S ONLY ONE

Yaris al cuadrado

Su innegable atractivo estético, el emblema de una marca que es sinónimo de SUV y un esquema híbrido más que probado que ofrece hasta tracción integral convierten al nuevo Yaris Cross en un claro candidato a repetir el éxito comercial logrado por su hermano el Yaris, un mito cuya fama no para de crecer tras el lanzamiento de versiones tan halagadas como la deportiva GR.

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

Estamos ante el que está considerado como uno de los lanzamientos de la temporada, tanto por el volumen de ventas previsto como por la importancia del que está llamado a ser uno de los SUV del segmento B, urbanos, más vendidos del mercado. Para ello no le faltan argumentos, pues además de ser descendiente directo de un recientemente proclamado Coche del Año en Europa, el Yaris 'normal', añade exquisiteces mecánicas como la posibilidad de contar con tracción integral, algo único en el segmento.

Aunque si echamos la vista atrás éste no es el primer SUV urbano 4x4 lanzado por Toyota, pues en 2008 puso en el mercado el Urban Cruiser, un verdadero adelantado a su tiempo que no acabó de cuajar por un precio de venta en torno a los 16.000 euros considerado en aquella época desmedido para un vehículo con enfoque demasiado ciudadano.

El Yaris Cross ha sido desarollado sobre la misma plataforma del Yaris, la TNGA-B, aunque en este caso modifica prácticamente todas sus cotas menos la batalla, pues es 24 centímetros más largo (4,18 metros), 20 milímetros más ancho (1,76 metros) y 95 más alto (1,59 metros), con un lógico incremento de la altura al suelo de 25 milímetros que deja la cota en unos más que aprovechables 165 milímetros, todo ello con un incremento de peso que ronda los 100 kilogramos a igualdad de equipamiento. En conjunto a la habitabilidad interior apenas se ve afectada, lo que sí aumenta es el maletero, que cubica 397 litros en las variantes 4x2 y 320 en las 4x4, en este último caso además no contamos con la doble superficie de carga que sí ofrece la variante con tracción delantera, obligando además a sustituir el esquema de amortiguación semi-independiente por uno de paralelogramo deformable, lo que junto con el pequeño motor que mueve el eje trasero restan espacio de carga.

Estéticamente el coche llama la atención, sus proporciones lo posicionan como el miembro más pequeño de la familia SUV de Toyota, por debajo del RAV4 y del C-HR, modelos de los que hereda signos de identidad muy específicos. El frontal nos recuerda mucho a su hermano mayor el RAV, aunque en este caso las ópticas con fondo negro le otorgan una personalidad muy marcada, mientras que la trasera hereda más elementos del C-HR, concesiones al diseño que perjudican ligeramente la habitabilidad posterior, como esas peculiares ventanillas y la luneta de tamaño reducido que afectan a la visibilidad interior.

En conjunto el coche llama la atención y estéticamente es uno de los más cuidados del segmento, especialmente en esta carrocería bicolor, que puede combinar dorado con negro o blanco perlado con negro. Las aptitudes offroad se perciben en la marcada altura de la carrocería, que genera amplios pasos de rueda, así como en las protecciones plásticas que lo protegen y que forman parte del acabado Adventure.

Desde el puesto de conducción descubrimos un interior que calca al del Yaris, con la generosa pantalla central multimedia, de serie en los acabados superiores y de 8 pulgadas en los inferiores, y un cuadro de instrumentación que combina tres relojes analógicos que sirven de potenciómetro, aforador e indicador de temperatura motor, con una pantalla central en color de 7 pulgadas que sirve de velocímetro, trasmitiendo además información de viaje. En esta versión Adventure las butacas

PRECIO	27.600 €

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

EMISIONES DE CO_2: **115** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Comportamiento en ciudad. Suavidad en carretera. Fiabilidad y funcionamiento del conjunto híbrido. Autorrecarga de la batería.	Visibilidad posterior. Sonoridad en aceleración. Empuje con bajo nivel de carga en la batería. Tacto de dirección.

LA CLAVE

imingo@motor16.com

Más de dos décadas de experiencia en matería de híbridos autorrecargables dan a Toyota una ventaja abismal, sobre todo cuando hablamos de aprovechamiento energético, fiabilidad y bajo consumo. Todo ello sólo superado en tacto de conducción, que no en eficacia, por rivales que tienen esquemas híbridos apoyados por cajas de cambio de doble embrague. Además ofrece el innegable atractivo de un coche elegante, proporcionado y muy fiable.

NUESTROS ALIADOS

NO ES PARA EL CAMPO, PERO SU ALTURA Y EL SISTEMA DE AWD-i NOS CONCEDEN ALGUNA LICENCIA OFFROAD.

ESTRENA PANTALLA

DE 9 PULGADAS Y EL SISTEMA MULTIMEDIA SMART CONNECT QUE GANA EN RAPIDEZ Y FACILIDAD DE MANEJO

◀▲▲Desde la ruleta y los tres botones de su izquierda podemos modificar el comportamiento de la tracción integral y el del esquema de motores en modo Power o Eco. Como es habitual las pantallas nos trasmiten información sobre el funcionamiento híbrido de forma visual y muy sencilla.

◀▲Al volante ergonomía; perfecta, con mandos físicos para climatizador y tracción. El banco trasero homologa 3 plazas. Las butacas delanteras son excelentes en sujeción y el maletero tiene protector de goma.

forradas en piel tienen un contorno ligeramente deportivo, aunque también perjudican la habitabilidad al ser muy voluminosas. La configuración trasera es para dos ocupantes, pese a estar homologado para tres, pues además las puertas tienen una forma que resta espacio al banco posterior y ofrecen un ángulo de apertura limitado.

La percepción general de calidad que trasmiten los acabados es buena, sobre todo en las zonas más expuestas visualmente y en las que quedan más a mano, aunque también es cierto que en zonas menos vistas, como en el maletero, los remates y guarnecidos del portón son mejorables. Delante destaca la nueva pantalla flotante de 9 pulgadas que recibe el nuevo sistema operativo Toyota Smart Connect, que mejora en mucho a su predecesor tanto en fluidez como en facilidad de manejo. La climatización merece especial atención por su sencillo manejo, con una zona específica bajo la pantalla multimedia. Contamos además con un botón muy a mano para activar el control de descensos, así como con una ruleta junto al cambio con la que podemos modificar el comportamiento de la tracción integral (Snow y Trail) y con un botón que nos permite variar entre tres modos de conducción (Power, ECO o normal), junto al que permite desconectar el control de tracción y el que activa el sistema 100% eléctrico si disponemos de batería suficiente.

En el apartado mecánico estrena la cuarta generación del sistema motriz híbrido de Toyota, que en este caso combina un motor gasolina tricilíndrico de 1.5 litros con dos propulsores eléctricos, uno en posición delantera con hasta 80 caballos de potencia y otro posterior con 5,3 que se hace cargo de mover los neumáticos traseros cuando es necesario, formando parte del sistema de tracción integral AWD-i. Todo el esquema de asistencia eléctrica está unido a una batería que en esta evolución ya sí es de ion litio.

Generación tras generación este sistema híbrido ha mejorado mucho en su funcionamiento y en su eficacia, reduciendo los consumos hasta unos meritorios 5,1 litros a los 100 que no distan muchos de los que hemos obtenido en tráfico real. En ciudad el Yaris Cross resulta difícilmente batible, nuestra posición elevada y un diámetro de giro brillante lo convierten en un urbanita de pura cepa, apoyado por una aceleración que destaca los primeros metros al salir habitualmente en motor eléctrico. Las sensaciones son muy similares a las que ofrece su hermano el Yaris normal, aunque en este caso con el plus de carrocería que llevamos entre manos, más grande y ligeramente más incómoda a la hora de aparcar. La suavidad es su cualidad dinámica más importante, asistido por el tradicional cambio de marchas de variador continuo que no transmite el menor altibajo en aceleración aunque provoca un ruido peculiar. En carretera su potencia nos permite viajar sin problemas, sólo echamos en falta algo más de 'chicha' en adelantamientos, ganando además muchos enteros gracias a su superior capacidad de regeneración de la batería en frenada y al rodar en modo inercia, gracias a lo que el sistema eléctrico nos asiste de forma mucho más habitual que en anteriores generaciones.

◀◀Perfecto en ciudad, en carreteras de montaña requiere conducción uniforme y sin brusquedades. En autopista sorprende por su comportamiento rutero con un consumo por debajo de los 6 litros a los 100.

En autopista resulta muy agradable siempre que hagamos una conducción uniforme sin brusquedades que exijan aceleraciones puntuales constantes, acompañados por un tren delantero riguroso y que transmite confianza y precisión en su manejo, aunque no demasiada información al conductor, echando de menos un tacto algo más firme. Nos ha gustado mucho la suspensión y la sorprendente capacidad

◀◀Las llantas negras en medida 18 pulgadas son opcionales, cuestan 933 euros pero combinan muy bien con la carrocería bicolor sin afectar negativamente a su comportamiento.

que muestra a la hora de filtrar pavimentos en mal estado o badenes, una de sus principales cualidades, apoyado además por su generoso recorrido de amortiguación que no se traduce en excesivas inclinaciones ni rebotes; de momento es el más rutero de los Yaris que hemos conducido hasta la fecha.

Es en carreteras de montaña donde se encuentra menos cómodo si forzamos cambios de ritmo constantes, con un motor al que le cuesta recuperarse y coger 'fuerza' cuando falta el apoyo eléctrico y una suspensión que no digiere demasiado bien los cambios de apoyo enlazados. Aunque hay que reconocer que incluso forzando el paso por curva no logramos hacerlo deslizar ni encontramos un mal gesto, contando además siempre con el apoyo de la tracción integral que entra en acción de forma muy sutil y casi imperceptible cuando detecta pérdidas de tracción en el eje delantero, y por supuesto sin olvidar la acción del control de estabilidad que permanece siempre latente.

De hecho, la asistencia del sistema 4x4 AWD-i de Toyota muestra toda su eficacia tanto en aceleraciones bruscas como cuando perdemos adherencia en los neumáticos delanteros y sus 5,3 caballos nos devuelven a nuestra senda tras haber superado un charco, barro o nieve, todo ello con total suavidad.

El Toyota Yaris Cross se confirma como uno de los aspirantes más firmes a posicionarse entre los líderes del segmento de los SUV urbanos, con un precio eso sí ligeramente superior, pero ofreciendo la etiqueta ECO de serie junto a la posibilidad de contar con sistemas como la tracción integral eléctrica, opcional que se vende exclusivamente en los acabados Adventure y Premiere Edition, que añaden además una decoración específica todoterreno con molduras específicas y protector frontal y posterior, sin olvidarnos de un equipo de seguridad que incluye todo lo recomendable dentro del paquete Safety Sense, con detector de ángulo muerto, alerta de tráfico cruzado posterior con frenada automática, sistema de mantenimiento de trayectoria...

EN COMPARACIÓN CON...

	FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV	HYUNDAI KONA 1.6 GDI HEV	KIA STONIC 1.0 T-GDI MHEV	RENAULT CAPTUR E-TECH HÍBRIDO
Precio	20.700 euros	25.400 euros	19.200 euros	25.500 euros
Potencia	125 CV	141 CV	120 CV	143 CV
Consumo	5,4 l/100km	4,9 l/100km	5,5 l/100km	5,0 l/100km
Dimensiones	4.180/1.805/1.536 mm.	4.204/1.800/1.565 mm.	4.140/1.760/1.500	4.220/1.797/1.575
Vel. máxima	190 km/h	160 km/h	185 km/h	170 km/h

El Yaris Cross entra a competir en uno de los segmentos más disputados en la actualidad, pues en sus poco más de 4 metros de longitud deben ser un verdadero concentrado de tecnología, con unos esquemas híbridos no enchufables muy sofisticados pero a un precio que no puede dispararse. Cada uno muestra una personalidad diferenciada, el Ford Puma trata de hacer valer su deportividad, reflejo de lo cual nace la exclusiva versión ST que ya levantó pasiones en la redacción cuando lo probamos. Hyundai oferta un esquema híbrido autorrecargable con una sorprendente capacidad de regeneración de energía en frenadas y al circular en modo inercia que le permite agotar hasta el último kw/h en forma de aprovechamiento energético, contando además con el eficaz cambio DCT de doble embrague, su reflejo natural en Kia es el Niro, básicamente son el mismo coche, por lo que hemos preferido optar por el Stonic y su interesante sistema de hibridación ligera y etiqueta ECO, con un precio muy razonable. Por último el Renault Captur E-Tech fue la gran sorpresa cuando llegó por su excelente calidad de acabados y el magnífico comportamiento del esquema híbrido.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR DE COMBUSTIÓN	1.5
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	3 en línea / 12V
Diámetro x carrera	80,5 x 97,6
Cilindrada (c.c.)	1.490
Alimentación	Inyección indirecta sec. multipunto
Compresión	14 a 1
Potencia máxima/rpm	92 CV / 5.500
Par máximo/rpm	12,8 mkg / 3.600
MOTORES ELÉCTRICOS	Síncrono de imán permanente
Posición	Del./Tras.
Voltaje máximo (V)	580
Potencia máxima (kW)	59 (80 CV) + 3,9 (5,3)
Par máximo (Nm)	141 / 14,3 mkg
BATERÍA	Iones de litio
Disposición	Trasera
Fabricante / Voltaje	n.d. / 177,6V
Peso de la batería (kg)	n.d.
Capacidad (kW/h)	0,76
Autonomía en modo EV (km)	Aprox. 4 km
POTENCIA MÁX. CONJUNTA	116 CV
TRANSMISIÓN	
Tracción	Integral
Caja de cambios	Aut. tipo epicicloidal
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. / Discos

SUSPENSIÓN

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

Trasera: Independiente, paralelogramo deformable, eje de torsión, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	215 / 50 R18
Marca	Good Year
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.260
Capacidad del depósito (l)	36
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,8
Mantenimiento (km)	1 año o 30.000 km

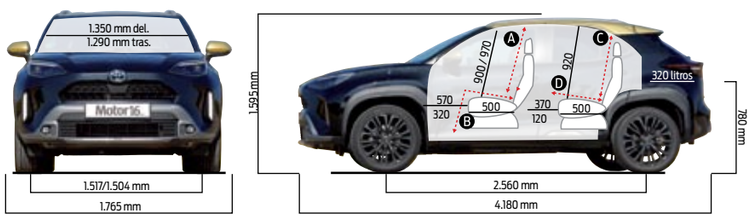
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Pantalla 7 pulgadas en cuadro	▲		
Pantalla táctil de 9,0 pulgadas	▲		
Asientos delanteros eléctricos	▲		
Ordenador de viaje y navegador	▲		
Control por voz y wifi	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Portón eléctrico manos libres			▶
Faros Full LED	▲		
Toyota Smart Connet	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Llantas aleación 18 pulgadas	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador bizona	▲		
Suspensión adaptativa		▼	
SEGURIDAD			
Aviso en el ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Monitorización del conductor	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente de apertura de puertas		▼	
Asistente de centrado de carril	▲		
Luces de carretera inteligentes	▲		
Retrovisor interior electrocrómico	▲		
Control del aire en los neumáticos	▲		
Sonido de alerta a peatones	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga	▲		
Asistente de arranque en rampa	▲		
Asistente precolisión	▲		
Cámara 360 grados		▼	
Cámara de visión trasera	▲		
Control de descensos	▲		
Airbag frontales y laterales	▲		
Airbag cortina y rodilla conductor	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura rojo perlado: desde 160 euros. Estribos laterales: 650 euros. Bola remolque: 360 euros. Caja portaequipajes techo: 560 euros. Portabicis de techo: 140 euros. Tratamiento de carrocería Toyota Protect: 130 euros. Soportes traseros para tablets: 77 euros. Red de carga horizontal para maletero: 45 euros. Molduras hybrid para puertas: 63 euros. Molduras laterales protectoras de carrocería: 85 euros. Llantas aleación negra/plata 18": 933 euros.

MEDIDAS



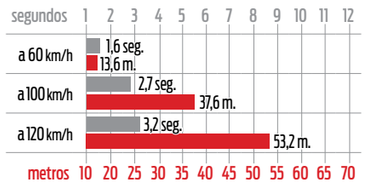
(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
930 / 1.000 mm	1.070/820 mm	920 mm	870/620 mm

BANCO DE PRUEBAS

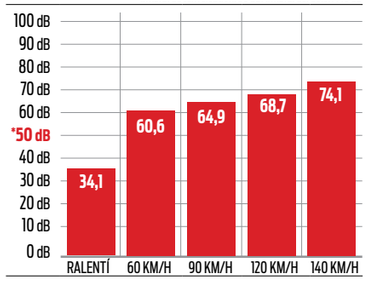
VELOCIDAD MÁXIMA	170 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,3
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,1 (11,8)
Recorriendo (metros)	207
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	16,1
1.000 m desde 40 km/h en D	31,5
De 80 a 120 km/h en D	9,1
Recorriendo (metros)	256
Error de velocímetro a 100 km/h	98

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23 km/h de promedio	4,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,1
En conducción dinámica	11,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	5,6
A 140 km/h de crucero	8,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	724
CONSUMOS OFICIALES	
Consumo ponderado (l/100 km)	5,1

FRENOS



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



IMPULSO BIPOLAR EL MOTOR DE GASOLINA PUEDE IMPULSAR EL HR-V O ACTUAR COMO GENERADOR DE ENERGÍA PARA EL ELÉCTRICO

Cambio de rumbo

▲▶ La tercera generación del HR-V sólo se comercializa con esta variante híbrida de 131 CV y presenta mejoras en el chasis a nivel dinámico. El maletero ofrece 319 litros.

La tercera generación del HR-V tiene más presencia física, ofrece un interior más amplio e intuitivo y se rodea de más tecnología, como es el caso de su eficiente sistema híbrido autorrecargable, heredado del Jazz, pero supervitaminado hasta los 131 CV.

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

El nuevo Honda HR-V cambia de aspecto, nace desde una plataforma totalmente nueva y sólo pone en juego una versión híbrida autorrecargable e:HEV. Ya pasó por el aro el CR-V, posteriormente le tocó al Jazz y en 2022 será el nuevo Civic el que se apunte a esta tendencia. Es algo lógico si tenemos en cuenta que la marca nipona se compromete a fabricar en 2040 sólo vehículos eléctricos.

Más allá de su nueva tecnología, esta tercera generación del HR-V llama la atención por su mayor presencia física. Y eso que apenas varía en sus proporciones. Mide 4,34 metros de longitud (lo mismo que antes), 1,79 de ancho, 1,58 de alto (dos centímetros menos) y clava la distancia entre ejes (2,61 metros) con respecto a la generación anterior. Se han retrasado los pilares delanteros y reubicado los retrovisores exteriores con el fin de mejorar la visibilidad.

En el interior la sensación de espacio también es mayor que antes. Delante vamos sentados 10 milímetros más altos y detrás los pasajeros se benefician de 35 milímetros extra para las piernas.

El cuadro de mandos es digital a medias (el velocímetro es analógico), monta unas salidas de aire muy originales con un 'efecto cortina' por los laterales, y la pantalla táctil presenta 9 pulgadas y no añade sorpresas en cuanto a su manejo, aunque quizás algunos gráficos son mejorables.

Detrás sigue presumiendo de los prácticos asientos 'Magic Seats', ideales para introducir objetos altos. Esta función cobra más relevancia aún si analizamos la capacidad del maletero. No es su principal arma, ya que cubica 319 litros. Eso sí, el portón es eléctrico con función manos libres, tanto de apertura como de cierre.

Sin duda su tecnología híbrida marca el nuevo rumbo del HR-V. Nada nuevo en el horizonte porque hereda en gran parte la empleada en el Jazz, pero 'supervitaminada' hasta los 131 CV. El sistema e:HEV está compuesto por un motor de gasolina de ciclo Atkinson de 1,5 litros que rinde 107 CV, y dos propulsores eléctricos, el más potente de 96 kW (131 CV). La batería también se ha optimizado respecto a la del Jazz. Resultando más pequeña en tamaño se ha conseguido introducir 60 células, en lugar de 48 en su hermano pequeño. Su capacidad es de 1 kWh.

A partir de ahí es el propio vehículo el que gestiona el funcionamiento del sistema e:HEV. A baja velocidad, hasta los 40 km/h, es el modo eléctrico EV el que desplaza prácticamente el HR-V. A diferencia de otros rivales no hay un mando específico para ello, pero no hace falta porque en esas condiciones supera el 90 por ciento de su funcionamien-

PRECIO DESDE	31.140 €
EMISIONES DE CO_2: 122 G/KM	

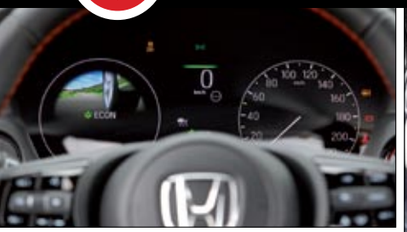
PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Refinado en marcha. Consumos atractivos. Dinámica. Función 'Magic Seats'. Tecnología.	Capacidad del maletero. Agrado del cambio en conducción dinámica. Gama muy corta.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5 i-MMD
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.498
Potencia máx. (CV)/rpm	107/6.000-6.400
Par máximo (mkg)/rpm	13,4/4.500-5.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	96 kW (131 CV)
Par máximo	253 Nm
Potencia máxima total	131 CV
Par máximo total	25,8 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ve./Discos
Peso (kg)	1.380
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.340/1.790/1.582
Maletero (l)	319 / 1.305
Capacidad del depósito (l)	40
Tipo de batería	Ion-litio
Capacidad de la batería	1 kW/h
De 0 a 100 km/h (s.)	10,6
Velocidad máx. (km/h)	170
Vel. máx. en eléctrico	n.d.
Consumo mixto (l/100 km)	5,4
Emisiones CO_2	122 g/km
Alcance en eléctrico (km)	n.d.
Tiempo de recarga	-
Precios desde... (euros)	31.140

INTERIOR AHORA ES MÁS AMPLIO Y LA INFORMACIÓN RESUL TA MÁS INTUITIVA EN SU MANEJO



◀▲ La presentación del interior no rompe precisamente moldes, pero resulta muy limpia e intuitiva. El cambio e:CVT no es un variador continuo, aunque resulta muy similar en su funcionamiento, y las salidas de aire laterales sí que son muy originales, creando una cortina lateral que aísla del exterior.

HONDA SENSING
Seguridad reforzada

El paquete de seguridad activa Honda Sensing se ha mejorado gracias a la incorporación de una nueva cámara frontal de alta definición que mejora el campo de visión, incluso en conducción nocturna. Y ahora, además, reconoce motocicletas. Honda Sensing es de serie en toda la gama y contempla un sistema de prevención y mitigación de impactos, un control de crucero adaptativo con función de atascos, sistema de frenado a baja velocidad, aviso y mantenimiento de cambio de carril, reconocimiento de señales y un limitador inteligente de velocidad.

to en cero emisiones. En la franja entre 40 y 80 km/h el porcentaje se reparte más, entre un 54 por ciento en EV, un 29 en modo híbrido y un 17 por ciento con actuación del motor térmico. Y si nos acercamos a los 120 km/h el motor térmico asume ya casi un 70 por ciento del protagonismo. Con todo esta tecnologíoa se beneficia de la etiqueta medioambiental ECO.

En cualquier caso cuando el HR-V actúa en modo híbrido, el motor de gasolina hace las veces sólo de generador de energía y es el eléctrico principal el que mueve las ruedas delanteras. Cuando salimos a carretera y se fuerza la marcha, el modo 'Engine' provoca que el bloque térmico tome el mando y sea el que impulsa directamente el vehículo.

▲▶ Delante vamos sentados 10 milímetros más altos, detrás hay 35 milímetros más de espacio para las piernas y sigue presumiendo de la práctica función 'Magic Seats' que sube la banqueta contra el respaldo.

El cambio e:CVT se asemeja en el resultado a un variador continuo, pero su principio de funcionamiento nada tiene que ver. Es un sistema de engranajes fijos que tiene varias etapas en su mapa, pero actúa como el mando de un scalextric. El segundo motor eléctrico es el encargado de armonizar el régimen de giro.

Lógicamente no hay función secuencial, aunque sí que se puede regular la intensidad de la frenada regenerativa con cuatro niveles, actuando sobre las levas del volante, o sobre la propia palanca del cambio, que cuenta con una función B (Brake) que también intensifica la acción.

El conductor puede sentirse protagonista gracias al asistente de conducción, que permite gestionar los perfiles ECO, Normal y Sport. También incorpora ahora un control de descensos, más de cara a la galería que otra cosa porque sus cualidades fuera del asfalto son limitadas. Su altura libre al suelo es de 188 milímetros.

Lo cierto es que con tanta complejidad técnica es mejor que el HR-V se gestione por sí mismo. Si nos lo tomamos con calma podemos desplazarnos con un consumo de 5,1 litros cada 100 kilómetros, y se incrementará hasta los 6,5 en el ordenador de viaje si forzamos algo más la marcha. Son unas cifras muy atractivas si tenemos en cuenta que pesa 1.400 kilos.

En una conducción sosegada el HR-V es una delicia por su refinamiento y agrado de conducción. Digamos que esto ocurrirá la mayor parte del tiempo. Pero si nos metemos por carreteras sinuosas, largos repechos o realizamos un tipo de conducción más dinámica, todo recuerda muy mucho a un CVT tradicional, con el consiguiente aumento de decibelios y la característica descoordinación entre el incremento de revoluciones y el de la velocidad real.

Dinámicamente también hay mejoras. El chasis es más rígido, apuesta por un esquema McPherson delante y un eje de torsión detrás, la dirección es más directa (2,4 vueltas entre topes de volante) y la suspensión resulta más confortable, aunque el vehículo sigue siendo bastante aplomado en apoyo.

Por último, destacar su dotación tecnológica en materia de seguridad (ver apoyo) y de infoentretenimiento. En este sentido presume de elementos como punto de acceso wifi, una interfaz más fácil e intuitiva o conexión Android Auto por cable y Apple CarPlay inalámbrica.

Además, la plataforma My Honda+ ofrece servicios como el control remoto del vehículo desde el smartphone y su ubicación, incorporar hasta cinco llaves digitales, recordatorios de revisiones o planificar rutas de manera remota y enviarlas al sistema de navegación, entre otras muchas funciones.

El nuevo HR-V ya se puede adquirir, aunque hasta comienzos de 2022 no llegarán las primeras unidades. Disponible con tres acabados, Elegance, Advance y Advance Plus, está a la venta por 31.140, 33.640 y 36.140 euros, respectivamente.

HONDA HR-V HABRÁ UNA VARIANTE ELÉCTRICA

El nuevo Honda HR-V llega de momento con una sola variante híbrida autorrecargable que acabamos de conducir. Y surge la pregunta: ¿habrá una variante exclusivamente eléctrica? Pues parece que sí, sobre todo si observamos este concept denominado e:NP1 que es realmente el HR-V, o se parece muy mucho, al modelo que acabamos de probar. Se trata del proyecto e:N, una nueva división de Honda que sólo contempla vehículos eléctricos, todos ellos fabricados en China, y que tendrá hasta diez modelos diferentes repartidos por varios segmentos. El E:NP1 utiliza un motor eléctrico de 150 kW (204 CV) y una batería de 69 kWh que garantiza 450 km de autonomía.

El motor eléctrico principal mueve las ruedas delanteras en los modos EV e híbrido. Cuando se requiere máximo rendimiento el bloque térmico es el que impulsa el vehículo.

Igual de **lujoso, más tecnológico**

La berlina estrella de Audi, sinónimo de lujo y ostentación, se actualiza con sutiles cambios estéticos que enfatizan su deportividad así como con nuevos elementos de equipamiento como la visión nocturna o una evolución de sus sofisticados faros Matrix LED y OLED.

Iván Mingo || imingo@motor16.com

Descendiente del Audi V8, el A8 fue lanzado en 1994 como máximo exponente del lujo y la tecnología de una marca que pretendía hacerse un hueco entre las firmas premium del momento, fundamentalmente BMW y Mercedes, algo que logró sobradamente en los albores del Siglo XXI.

El A8 ha sido siempre un modelo marginal en volumen de ventas, lógico por su precio, pero ha sido un verdadero escaparate que la firma ha cuidado con extremo cuidado en sus cuatro generaciones, como así ocurre en este restyling que llega al mercado a final de año.

Su imagen evoluciona ligeramente, no es el mejor segmento para hacer experimentos, y modifica sutilmente la forma de la parrilla delantera Singleframe que ahora es más ancha y está rematada en atractivos cromados. Del mismo modo se altera la silueta de los grupos ópticos, que redefinen su contorno e incluyen nuevas funciones dentro del paquete Matrix Led. La zona posterior, al igual que la frontal, recibe llamativos remates en cromado, un material muy del gusto oriental, especialmente si elegimos el nuevo paquete exterior cromado, que junto al S Line conforma las dos personalizaciones exteriores disponibles; sin olvidar el S8 que se distingue por detalles como sus cuatro salidas de escape circulares.

Estrena también firma lumínica trasera, que por primera vez en Audi es personalizable con tecnología OLED digital, e incluso podemos cambiar la misma al activar el modo de conducción Dynamic. Y es que la iluminación cobra un protagonismo importante en el nuevo A8, siempre basada en las tecnologías Matrix LED y OLED de última generación tanto en el exterior como en el interior.

Como novedad incluye una función de iluminación denominada alfombra de luz que alumbra con especial detalle nuestro carril en zonas de obras o similares, todo ello gracias a que cada faro contiene más de 1,3 millones de microespejos que dispersan el haz en forma de píxeles en función de las necesidades puntuales. La tecnología Matrix llega hasta el interior, pues las butacas traseras cuentan con leds de lectura dotadas de esta innovación.

Sus cotas apenas varían, con 5,19 metros de longitud por 1,95 de ancho y 1,47 de alto, lo que en combinación con la distancia entre ejes de 3 metros le permiten ofrecer un interior sencillamente inmenso, especialmente en la versión alargada L (20 centímetros más) que incluye dos butacas posteriores individuales con reposapiés, masaje y completamente regulables, que estrenan además dos tablet individuales de 10,1 pulgadas. Opcionalmente podemos disponer hasta de una mininevera. Por supuesto está tapizado en el mejor cuero Valetta que ahora además puede ser de color coñac.

El sistema MMI multimedia ha sido actualizado mejorando funciones como el asistente 'Hey Audi', que mejora su comprensión vocal y funcionamiento.

Para Europa estará disponible con cuatro motores; V6 3.0 TDi y V8 4.0 TFSi de 286 y 340 caballos respectivamente, V8 biturbo TFSI de 571 caballos que impulsa al deportivo S8, y una variante híbrida enchufable 60 TFSIe con 462 caballos de potencia. Se pondrá a la venta en el mes de diciembre con un precio de partida de 107.900 euros.

▶▶ La nueva parrilla es ahora más ancha y opcionalmente disponemos de un paquete exterior cromado muy al gusto oriental. Cada grupo óptico delantero incluye hasta 1,3 millones de microespejos para modificar la forma del haz de luz.

▶ La evolución de los faros Matrix Led incluye nuevas funciones como la proyección de imágenes.

CLAVE S SE MANTIENE EL BRUTAL S8 CON 571 CABALLOS DE POTENCIA, QUE CUESTA 164.300 EUROS Y HOMOLOGA 11,5 LITROS A LOS 100

El coeficiente aerodinámico mejora de 0,34 a 0,30 en este nuevo Range Rover, disponible en versiones SWB y LWB con 5,05 y 5,25 metros de largo.

Nueva dimensión del **lujo off-road**

Que no te engañe un diseño en línea con su antecesor, porque la quinta generación del legendario Range Rover es totalmente nueva. Además de ofrecer unos acabados exquisitos, una capacidad off-road fuera de dudas y el máximo confort, ahora brilla en tecnología.

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Más de 50 años acreditan la dilatada carrera del mítico Range Rover, un ilustre todoterreno que ahora estrena quinta generación.

Que no te despisten unas formas exteriores en línea con su antecesor, porque este Range Rover nace de cero y detalles como los tiradores retráctiles, sus llantas de hasta 23 pulgadas o una zaga con un diseño rompedor para lo que nos tiene acostumbrados la firma británica, le delatan. Toda su iluminación corre por cuenta de la tecnología LED, destacando la llegada de unos faros digital LED, que además de iluminar 500 metros por delante de nosotros, son capaces de proyectar señales y avisos en el firme.

MLA-Flex es como se llama la plataforma sobre la que se sustenta. Capaz de duplicar la rigidez estructural respecto a su antecesor, se ofrece con dos distancias entre ejes (SWB y LWB miden 5,05 y 5,25 metros de largo respectivamente) y se ha creado pensando en un futuro libre de humos, porque en 2024 llegará a los concesionarios un Range Rover totalmente eléctrico.

▲▶▼ Se sustenta sobre una plataforma llamada MLA-Flex, que albergará una mecánica eléctrica en 2024. Su zaga es más rompedora.

Pero eso lo dejaremos para más adelante. Ahora te interesará saber que esa plataforma goza de la más avanzada tecnología para ofrecer un confort de marcha propio de una berlina de lujo. Para ello todos los Range Rover equipan suspensión neumática, tracción a las cuatro ruedas, el sistema Dynamic Response Pro –controla el balanceo de la carrocería– y dirección en el eje trasero, detalle que le permite ofrecer un diámetro de giro inferior a los 11 metros, siendo el mejor dato entre todos los Land Rover. Además de que optimiza su dinámica, en colaboración con un diferencial electrónico trasero.

Pero esa capacidad para aislarnos de lo que pasa bajo nuestros pies la combina con unas posibilidades off-road fuera de toda duda. Hablamos de Land Rover, hablamos de aventura, hablamos de Terrain Response 2, un sistema que a base de electrónica permitirá a este exclusivo vehículo avanzar por donde otros ni pensarían pisar. Y a ello ayudan las diferentes cámaras exteriores o las múltiples pantallas off-road que nos informan de lo que sucede fuera. En concreto la pantalla central mide 13,1 pulgadas, mientras que la del cuadro de instrumentación alcanza las 13,7. Y es que la tecnología está a otro nivel en este nuevo Range Rover, que además puede añadir head-up display y otras dos pantallas de 11,4 pulgadas detrás, donde ya cuentan con una central de 8 pulgadas para controlar diferentes funciones del vehículo, como el sistema de audio Meridian con 35 altavoces y 1.600 vatios.

▲◀ Materiales y ajustes son exquisitos. Hasta cinco son las pantallas que puede esconder su amplio habitáculo.

Perfecto para evadirnos del rugido del corazón P530, un 4.4 V8 Biturbo de gasolina y desarrollado junto a BMW (igual te suena del usado por M5 y compañía). Este entrega 530 CV de potencia y le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos. Quienes valoren la eficiencia –el P530 firma un gasto medio de 11,4 l/100 km– verán con buenos ojos los D300 y D350, motores diésel que nacen de un mismo 3.0 Biturbo y seis cilindros en línea con hibridación ligera, detalle que les asegura la etiqueta ECO.

Mención especial tienen los P440e y P510e, dos versiones híbridas enchufables que llegan en 2022 con una batería de 38,2 kWh (31,8 útiles), la cual les permiten firmar una autonomía en modo eléctrico de 100 kilómetros. Y por cierto, admiten recargas a 50 kW.

▲Sigue contando con un portón dividido en dos. El maletero cubica 725 litros en los SWB.

DESDE 143.300 EUROS ES EL PRECIO DE PARTIDA EN ESPAÑA DE ESTE RANGE ROVER CON EL MOTOR DIÉSEL DE 300 CV Y ETIQUETA ECO

Mercedes-AMG SL

El icono descapotable **regresa con el sello de AMG**

Tras un par de años de ausencia, el Mercedes SL está de vuelta añadiendo un enfoque más deportivo a la misma receta de siempre.

Álvaro Ruiz || aruiz@motor16.com

El Mercedes SL ha vuelto y llega con el mismo estilo del que hace gala desde 1952, pero también con importantes novedades, de hecho, ha pasado a ser un modelo exclusivo de la gama AMG, por lo que, a partir de ahora, se llama Mercedes-AMG SL. Tiene, por tanto, un enfoque más deportivo que nunca, aunque eso no significa que deje de ser un perfecto gran turismo creado para viajar con el máximo lujo y confort, de hecho, apunta directamente a los pesos pesados del segmento gran turismo sin techo, es decir, el BMW Serie 8 Cabrio y el Bentley Continental GT Convertible.

También es el SL más grande de todos los tiempos: mide 4,70 metros de largo, 1,92 metros de ancho y 1,36 metros de alto y, si hablamos de peso, la versión base detiene la báscula en 1.950 kg. A pesar de ser grande y pesado, su interior mantiene la configuración de 2+2 plazas por la que apostaron la mayoría de sus predecesores, por lo que los asientos traseros solo sirven para niños o adultos en trayectos muy cortos. De la misma forma, con 240 litros de capacidad (218 litros con la capota plegada), tampoco puede presumir de maletero, por lo que estamos ante un coche para viajar en pareja y con el equipaje justo, eso sí, con el máximo lujo, un nivel altísimo de confort y, sobre todo, muy rápido gracias a las potentes mecánicas que se esconden bajo su largo capó.

◀▼La pantalla táctil central, de 11,9 pulgadas, puede inclinarse electrónicamente entre 12 y 32 grados para adaptar el ángulo de visión a cada conductor.

▲ La capota de lona necesita 15 segundos para plegarse y desplegarse, en parado o en marcha a velocidades de hasta 60 km/h.

Aunque más adelante estará disponible con conjuntos híbridos enchufables, de momento se estrena con un bloque V8 biturbo gasolina de 4.0 litros que entrega 476 CV en el SL 55 4MATIC+ y 585 CV en el SL 63 4MATIC+, siempre ligado a un sistema de tracción total y a una transmisión automática de nueve relaciones. El primero acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y alcanza los 295 kilómetros/hora y el más capaz pasa de 0 a 100 en 3,3 segundos y llega hasta los 315.

EL PRIMER TOYOTA ELÉCTRICO ES PRÁCTICAMENTE IDÉNTICO AL PROTOTIPO DE MISMO NOMBRE QUE SE PRESENTÓ EN ABRIL

▲ Podrá recargar su batería en unos 30 minutos en puntos de carga rápidos de hasta 150 kW.

Toyota BZ4X

Toyota se adentra en el terreno de las **cero emisiones**

El primer Toyota 100% electrico es un SUV de tamaño medio que llegará a las calles en 2022 con alrededor de 450 km de autonomía.

Álvaro Ruiz || aruiz@motor16.com

A lo largo de los últimos 25 años, Toyota ha acumulado muchísima experiencia en términos de electrificación con sus modelos híbridos y, más recientemente, híbridos enchufables y de hidrógeno, pero los tiempos han cambiado y la marca japonesa acaba de dar el siguiente paso presentado su primer coche completamente eléctrico: el BZ4X.

Como no podía ser de otra manera, se trata de un SUV con dimensiones similares a las del Toyota RAV4, pero con un diseño más futurista y un interior más tecnológico, además de más amplio gracias a su mayor distancia entre ejes y a la ubicación de la batería de iones de litio, situada bajo el suelo y entre ambos ejes. Toyota asegura que cinco adultos podrán viajar cómodamente y el maletero tendrá una capacidad de 452 litros, algo menos que el del RAV4, que varía entre 520 y 580 litros dependiendo de la versión.

▲▶ Además de tener instrumentación digital, cuenta con una enorme pantalla táctil central y controles independientes para el climatizador.

Se pondrá a la venta a lo largo del año que viene y los clientes podrán escoger entre dos variantes, una de tracción delantera con 204 CV y 265 Nm de par máximo y otra con dos motores eléctricos, uno por cada eje, que tendrá tracción total, una potencia combinada de 217 CV y un par de 336 Nm. La primera acelerará de 0 a 100 km/h en 8,4 segundos y la segunda solo necesitará 7,7 segundos para completar el mismo registro. Ambas alcanzarán una velocidad limitada a 160 km/h.

En los dos casos, el BZ4X contará con una batería de iones de litio de 71,4 kWh de capacidad, suficiente para garantizar una autonomía de alrededor de 450 km en el ciclo, WLTP, aunque esta cifra todavía está pendiente de homologación. A la hora de recargarse, podrá hacerlo en enchufes de 11 kW con el cargador de serie y también en puntos de carga públicos de hasta 150 kW.

◀▼ Opcionalmente podrá incorporar un techo con paneles solares que generarán energía para complementar a la batería.

▲▶ Dispone de dos pantallas de 12 pulgadas unidas, la central para el infoentretenimiento y la otra como cuadro de instrumentos. Además, por primera vez ofrecerá un Head-up Display de realidad aumentada.

Segundo capítulo

La electrificación en Hyundai entra en su segunda fase con el nuevo Ioniq 5, un modelo que inaugura una inédita ambición, pasar de que un eléctrico sea segundo coche de la casa a ser el modelo principal... Y tiene todo lo necesario para conseguirlo.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

En 2016 Hyundai sorprendía al mundo del automóvil con el Ioniq, un modelo que eran realidad eran tres sobre una misma carrocería y una plataforma preparada únicamente para sistemas de propulsión electrificados –híbrido convencional, híbrido enchufable y eléctrico–. Eso no era más que el primer paso hacia esa ambición que va a llevar a la marca a la neutralidad de emisiones de carbono en 2045 y que, por ejemplo, en 2035 hará que en Europa solo se vendan coches de 0 emisiones.

Y tras ese primer paso, en el que han 'educado' a los clientes en la movilidad electrificada, el siguiente ha sido convertir Ioniq en una submarca que se centrará en la creación de modelos eléctricos. El primer ejemplar de esa nueva marca, el Ioniq 5, es el encargado de protagonizar el segundo capítulo de esta historia con el objetivo de que el eléctrico pase de ser un 'coche de apoyo' al coche principal de una familia. Para ello la parte fundamental es la nueva Plataforma Modular Global Eléctrica (E-GMP) que cambia la forma de construir los coches y ofrece una mayor libertad para los diseñadores gracias a su suelo plano, o a la ubicación de las baterías. Además, permite ofrecer una distancia entre ejes sobresaliente –3 metros–que maximiza la habitabilidad, y disponer de la máxima tecnología, como la recarga ultrarrápida a 800 voltios –uno de los pocos modelos del mercado que dispone de ella– para 'repostar' hasta el 80 por ciento en solo 18 minutos. Añade otras delicatessen tecnológicas como un techo solar que usa la luz del astro para cargar la batería incluso cuando el coche está parado –puede añadir 1.500 extra de autonomía al año– o el sistema de carga bidireccional VSL para enchufar todo tipo de dispositivos eléctricos.

Si el sistema de gestión de la energía permite pensar en el Ioniq 5 como primer coche, lo mismo se puede decir de los motores, con capacidades suficientemente importantes como para dar ese salto. Alcanza los 481 kilómetros en la versión con batería grande y el motor de 217 caballos; en el de acceso, con la batería pequeña homologa 384 kilómetro (hasta 587 en ciudad). Y la versión más potente, pese a su mayor peso y potencia, logra unos estupendos 460 kilómetros de autonomía (y 646 en consumo urbano).

Cuenta con dos opciones de paquetes de baterías, 58 kWh o 72,6 kWh, y dos configuraciones de motor eléctrico: solo uno, situado en el eje trasero, o dos motores, con uno en cada eje y, por tanto, con tracción total. Con la batería pequeña el motor disponible desarrolla 125 kW (170 CV) y con la grande son 160 kW (217 CV) en la versión de tracción trasera y 225 kW (309 CV) para el tracción total. En todos los casos, la velocidad máxima que alcanza es de 185 km/h.

Si en la parte técnica brilla, su estilo, más allá de gustos estéticos, demuestra que se han aprovechado al máximo las posibilidades que ofrece la nueva plataforma. Mide 4,63 metros de longitud y nada menos que tres metros de distancia entre ejes que se traducen en un interior de enorme amplitud, con unas plazas traseras magníficas y una versatilidad sorprenden-

PRECIO	DESDE **43.620** €
EMISIONES DE CO_2: **0** G/KM	

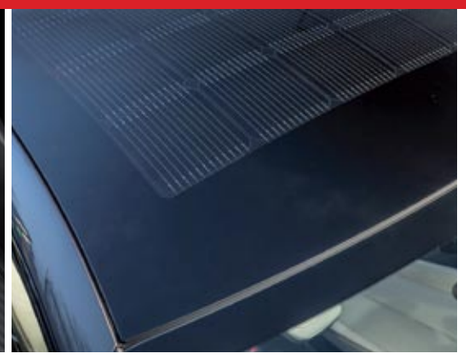
PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Prestaciones, consumo. Confort de marcha. Habitabilidad. Acabados.	Frenada un poco artificial. Maletero con poca altura. Precio elevado. Dirección muy suave.

▲▶ Tres metros de distancia entre ejes que crean un espacio habitable sobresaliente. La consola central se desplaza, como los asientos posteriores. Y los delanteros cuentan con reposapiernas.

DOS NIVELES DE BATERÍA, TRES OPCIONES DE POTENCIA, TRACCIÓN TRASERA O TOTAL Y AUTONOMÍAS HASTA 481 KM Y 686 EN CIUDAD

ENCHUFE, CARGADOR DE MÓVIL, TECHO SOLAR QUE CARGA LA B ATERÍA... SOLUCIONES INTELIGENTES



◀ El sistema de carga de 800 voltios permite recargar hasta el 80 por ciento de batería en solo 18 minutos; o llenar para 100 kilómetros en 4,5 minutos. Y su sistema de carga bidireccional V2L convierte al Ioniq 5 en una batería a la que se pueden enchufar todo tipo de aparatos eléctricos... incluso otro coche.

te: consola central móvil que se desplaza 14 centímetros adelante o atrás, la banqueta trasera también se desliza para ampliar un maletero que oscila entre 581 y 1.587 litros (a los que se suman 57 litros bajo el capó delantero o 24 en el caso del Ioniq de tracción total), los asientos delanteros reducen el grosor un 30 por ciento para dar más espacio a los ocupantes traseros...). El resultado es una gran sensación de amplitud en un espacio de aspecto sostenible, funcional y minimalista donde predominan materiales de origen ECO, como botellas de PET recicladas e hilos de origen vegetal para dar más contenido natural al coche.

Y sin renunciar al estilo tecnológico para una experiencia de usuario digital con ese salpicadero limpio en el que solo hay dos pantallas de 12 pulgadas unidas. La innovación también se ve en la lista de asistentes de conducción, con la última evolución del Hyundai SmartSense. Es el primer Hyundai que ofrece Highway Driving Assist 2 (HDA 2), además de otros sistemas como el asistente de colisión frontal, el asistente de colisiones en punto ciego, la asistencia inteligente de límite de velocidad, la advertencia de atención al conductor o el asistente de luces largas.

En marcha lo prometido sobre el papel se cumple con creces. Confort y suavidad, en un ambiente silencioso es lo primero que llama la atención. La dirección es precisa y suave; los frenos son eléctricos –con ese tacto a veces un poco artificial– pero cumplen muy bien y hay momentos que gracias a la capacidad de regeneración de la frenada –que se modula con solo jugar con las levas en tres niveles de retención– hace que en alguna ocasión olvidemos definitivamente el pedal del freno.

A esa suavidad de marcha no le falta, en absoluto, carácter. El Hyundai Ioniq 5 sale disparado en cuanto aceleremos con decisión y cubre los adelantamientos en un abrir y cerrar de ojos. Dispone de tres modos de conducción –Eco, Normal y Sport– que se seleccionan en un botón en el volante. En carretera el aplomo es sobresaliente y su bajo centro de gravedad ofrece confianza desde el primer minuto; enlaza curvas con precisión y a un gran ritmo.

El resultado de nuestro recorrido se salda con un consumo muy razonable, por encima de los 16,8 kWh que homologa, pero los 20,9 kWh medidos no están nada mal; entre otras cosas porque hemos hecho una conducción normal, sin buscar la máxima eficiencia. Partimos con 398 kilómetros de autonomía y tras recorrer 113 kilometros hemos acabado con 271 kilómetros... Una buena cifra.

Disponible entre 43.620 euros y 59.020 euros a los que se pueden rebajar alrededor de 9.000 euros –Moves III, financiación, promoción, etc...–, incluso el coste ya puede ayudar a verlo como el primer coche de la familia.

▲ Inspirado en el Hyundai Pony, el Ioniq 5 parece más compacto de lo que es en realidad, pues mide 4,63 metros de longitud.

RIVALES: MUCHOS Y CRECIENDO

La oferta de eléctricos de corte SUV y con capacidades para ser primer coche de la casa se multiplica. Y por eso el Hyundai Ioniq 5 se va a encontrar con rivales de cuidado. Ford, con su Mustang Mach-E es el que más destaca por niveles de potencia, prestaciones y autonomía. En Kia, el EV6 –con la misma base del Hyundai– es el 'enemigo en casa' y con una versión top de 585 caballos. MG llega este mes con el Marvel R, mismo concepto que el Hyundai y precios y características parejas. Y el Enyaq iV de Skoda que puede ser el 'tapado' de la estretegia eléctrica del Grupo VW –con la misma base está el Audi Q4 e-tron y el VW ID.4–. Pero hay más, como el sempiterno Tesla y su Model Y, el BMW iX3 con 288 CV, el Jaguar i-Pace (más potente y caro); o los Lexus UX 300e (204 CV), EQA de Mercedes (190 CV) o el Volvo XC40 P8 (408 CV), los tres algo más pequeños y con menos autonomía.

▲ Ford Mustang Mach-E. 610 km de autonomía, de 269 a 487 CV y de 48.000 a 72.000 euros.

▲ Kia EV6. 'Gemelo' del Ioniq 5, con hasta 585 CV, 510 km de autonomía y entre 46.000 y 67.000 euros.

▲ MG Marvel. 180 y 288 CV, de 370 a 402 km de autonomía y de 39.900 a 49.300 euros.

▲ Skoda Enyaq iV. 179 a 306 CV, de 390 a 520 km de autonomía y entre 37.500 y 45.000 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	BATERÍA 58 KWH	BATERIA 77 RWD	BATERÍA 77 AWD
Potencia máxima	125 kW (170 CV)	160 kW (217 CV)	225 kW (305 CV)
Par máximo	350 Nm (35,7 mkg)	350 Nm (35,7 mkg)	605 Nm (61,7 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera	Total
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delantero/ trasero	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso en vacío (kg)	1.830	1.940	2.020
La./An./Al. (mm)	4.635 / 1.890 / 1.605	4.635 / 1.890 / 1.605	4.635 / 1.890 / 1.605
Maletero (l)	531/1.587+57 (delante)	531/1.587+57 (delante)	531/1.587+24 (delante)
Neumáticos	235/55 R19	255/45 R20	255/45 R20
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	58 kWh	72,6 kWh	72,6 kWh
Peso de la batería (kg)	N.D.	N.D.	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	8,5	7,4	5,2
Vel. máxima (km/h)	185	185	185
Consumo mixto (Wh/km)	16,7	16,8	17,7
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	384	481	460
Alcance máximo urbano WLTP (km)	587	686	646
Cargador a bordo	11 kW	11 kW	11 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	18 minutos (a 350 kW)	18 minutos (a 350 kW)	18 minutos (a 350 kW)
Precios desde... (euros)	**43.620**	**46.320**	**59.020**

Hablamos con... Eduardo Ramírez

Responsable de Diseño Exterior de Hyundai Europa

"Gracias a la plataforma E-GMP hemos creado un concepto que tiene poco o nada que ver con un coche convencional de combustión"

–Este Ioniq 5 inaugura una submarca, pero ¿va a tener un diseño diferente al resto de los Hyundai o cada coche va a ser diferente para acabar formando una familia?

–Esto encaja en la filosofía de diseño de Hyundai en la que para cada modelo empezamos de cero, porque pensamos en otro tipo de cliente, otro propósito y por eso esto es más importante que mantener cierto tipo de imagen a seguir de un modelo a otro.

–¿Qué hace diferente al Ioniq 5 de cualquier otro Hyundai, ser el primer eléctrico de esta nueva era o venir de la tradición y de ese diseño del Hyundai Pony que lo coloca a caballo entre el pasado y el futuro?

–Hemos hecho referencia al Hyundai Pony que representa esa actitud atrevida de la marca. Pero lo que hace al Ioniq 5 diferente es que es el primer coche que hemos basado en esta plataforma E-GMP que nos da mucha más libertad y hemos utilizado esa libertad para crear un concepto que tiene poco o nada que ver con un coche convencional de combustión.

–¿Cuál es la gran revolución en el diseño de las nuevas plataformas, los interiores, que tratan de ser más habitables?

–Exactamente, el interior gana mucho con la plataforma de suelo plano. Y el hecho de crear ese interior tan grande también se refleja en el exterior, con unas proporciones diferentes. Con una distancia entre ejes de 3 metros incluso el coche te engaña a la vista, pues aparenta más compacto de lo que es en realidad.

–En estos tiempos de tanta sostenibilidad, de búsqueda de materiales más limpios, ¿cómo os condiciona esto a la hora de diseñar?

–Son retos nuevos que tomamos con mucho optimismo, porque estamos convencidos de que tienen muchos beneficios, no solo para el cliente del coche, sino también para toda la sociedad, si podemos añadir más soluciones sostenibles mejoramos el medio ambiente.

–Supongo que estáis haciendo un máster permanente de los nuevos materiales reutilizables que hay en el mercado.

–Por supuesto, hay mucha investigación, y te puedo decir que el trabajo de un diseñador cambia mucho, se vuelve mucho más abierto a nuevos campos que antes tal vez no tocábamos nosotros pero que son vitales para, de verdad, conseguir progresos en el automóvil.

–¿Cuál es tu parte favorita del Ioniq 5?

–La iluminación de pixeles; en un coche eléctrico no vemos el sentido a mantener ciertos elementos de diseño por cuestión de imagen corporativa. No tenemos la necesidad de mantener lo que era antes una calandra y eso lo hemos reemplazado con la imagen de los faros, que representan de verdad al coche.

Una nueva dimensión

El lujo y la tecnología se unen en la nueva súper berlina de Mercedes, EQS, para elevar un peldaño más la electromovilidad. Estrena plataforma y homologa una autonomía de 741 km; 824 en ciclo urbano. Ya está a la venta desde 117.125 euros.

Fede Asensio || fasensio@motor16.com

Mercedes sigue ampliando su gama cien por cien eléctrica en su camino hacia las 0 emisiones, con la finalidad de abandonar los motores de combustión en 2030 sobre tres nuevas plataformas, que estarán todas listas en 2025. La primera, para el segmento de las berlinas grandes, la estrena el EQS. Un sedán de lujo en línea con el Clase S, pero con propulsión totalmente eléctrica. Mide 5,22 m de longitud, solo 4 cm más que el Clase S, aunque sus formas redondeadas camuflan su tamaño, con un coeficiente aerodinámico de récord según Mercedes (Cx de 0,20). De hecho, desde el puesto de conducción no ves los contornos del capó delantero ni la parte posterior, pero en medio del tráfico no se siente tan grande desde su refinado interior. A la vez muy 'tech' sobre el acabado Electric Art de serie, con la espectacular pantalla Hyperscreen opcional.

Nuestra unidad no disponía de ésta y se conformaba con una pantalla para la instrumentación de 10,25" separada de la central de formato vertical y gran tamaño (12,8"), que controla el sistema multimedia MBUX. Cuenta con un menú muy completo de funciones pero que requiere dedicarle tiempo para poder hacer un uso medianamente intuitivo. Como apoyo cuenta con un head up display, opcional, de enormes dimensiones (750 x 873 mm), con gráficos a color, que resulta excelente para no retirar la vista de delante.

Combina materiales refinados y un equipamiento de confort muy amplio en posibilidades, configurable sobre siete paquetes disponibles. Como el Executive para las plazas traseras que incluye entre otros elementos dos tablets colocadas sobre los reposacabezas de los asientos delanteros y otra central extraíble sobre el apoyabrazos central. El espacio disponible en el habitáculo es muy amplio, sobre todo si vas sentado atrás, con una inmensa cota longitudinal. También el maletero ofrece un gran volumen, con sus 600 litros de capacidad. Mientras que el capó delantero solo lo podrá abrirlo personal especializado por cuestiones de seguridad para acceder a su corazón eléctrico, aunque el propulsor en la versión 450+ va colocado en el eje trasero. Las dos versiones más potentes, el 580 4 MATIC y el AMG 53 4M, sí disponen de un motor eléctrico adicional delante.

Nuestra unidad de pruebas para este primer contacto marca el acceso a la gama, el EQS 450+, que toma vida de forma silenciosa e imperceptible mediante un amplio botón de arranque en el salpicadero. Insertamos la D a través de la palanca habitual de Mercedes (seña de identidad que mantiene inédita) colocada en el lado derecho de la caña de la

▲▶▼ El maletero ofrece una gran capacidad de carga, con 600 litros de volumen, con mayor versatilidad que en el Clase S. Para ello cuenta con un amplio portón de accionamiento eléctrico. Las manillas de apertura se enrasan al cerrarse.

EQS EDITION ONE

▲◀ La cuidada aerodinámica del EQS se refleja en cada detalle externo, para marcar una cifra récord, logrando según Mercedes un Cx20. La versión de lanzamiento cuenta con un equipamiento de base específico.

PRECIO	DESDE 117.125 €
EMISIONES DE CO_2: 0 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Tecnología, refinamiento, comportamiento y una gran autonomía.	Tacto de freno. Hueco para pedalier algo estrecho, más dado el amplio espacio interior.

GRAN AUTONOMÍA EL EQS 450+ HOMOLOGA 741 KILÓMETROS; 824 E N CICLO URBANO. EL 580 4MATIC 668 KM, 722 KM EN CIUDAD

AMG 53 4M EL EQS CONTARÁ CON UNA VERSIÓN AMG, QUE LLEG ARÁ EN UNOS MESES, A LO LARGO DE 2022, CON 761 CV DE POTENCIA

MBUX HYPERSCREEN A LOS MANDOS DEL ENTERPRISE

No hay duda de que el interior del EQC dotado de la pantalla Hyperscreen impacta. Sí, dispone de volante, pero sentados tras él es la sensación más parecida que se puede tener en parado de que estamos sentados a los mandos de la nave Enterprise de Star Trek. Aunque algo abrumados ante tanta información visual, antes de pasar a conducir nuestra unidad de pruebas, hemos 'echado un rato' para intentar ver las posibilidades de este espectacular sistema Hyperscreen, que aúna tres pantallas con imágenes tridimensionales bajo un cristal curvado a 360º. La central es más grande (17,7 pulgadas) y la de enfrente del pasajero, de 12,3 pulgadas, se activa solo cuando éste se coloca en el asiento. Disponen de tecnología OLED, son táctiles y también tienen respuesta háptica. Y el menú para el control del sistema multimedia MBUX abre un mundo de posibilidades de infoentretenimiento. Aunque realmente me resulta complicado asimilar la evolución de estos sistemas de cara a no interferir en la atención del conductor sobre la carretera que es, sin duda, vital. Una cuestión que no depende del tamaño, y la información principal del sistema de Mercedes llega rápida, sin un menú complicado y con la sensacional resolución de sus imágenes para una vista rápida. Otra cosa es sumergirnos para sacar provecho a sus amplias posibilidades de información.

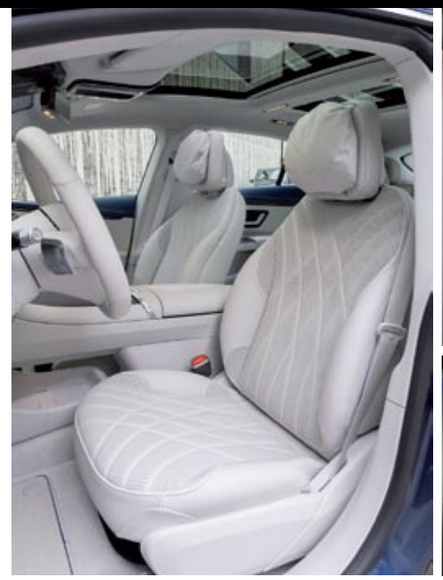
dirección. Dispone de un propulsor que eroga 333 CV de potencia (245 kW) y 58 mkg de par, que transmite sobre las ruedas posteriores de manera inmediata a las órdenes del acelerador. Y lo hace de forma suave y progresiva, especialmente en el modo ECO, y con suma energía en el Sport.

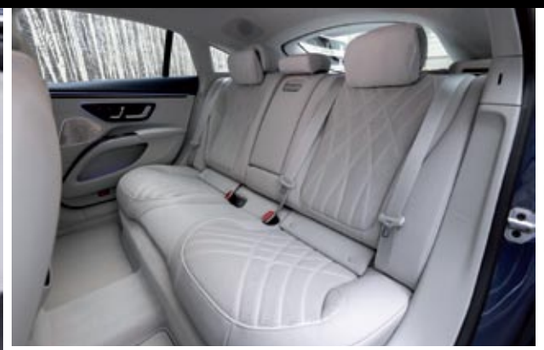
Con la carga máxima, nuestra unidad indicaba 760 km de autonomía al arrancar (homologa hasta 741 km y 824 km en ciclo urbano). Circulamos en medio del tráfico de Madrid, desde el centro, para dirigirnos hacia la N-II, con un consumo en torno a 17 kWh. Mientras ya en carretera éste pasa a algo más de 20 kWh siendo cuidadosos en la conducción y a 22,5 kWh ya sin reticencias para pisar el acelerador a fondo, con puntas de 28 kWh. Cifras que hacen perfectamente verosímil lograr los rangos homologados. La amplia autonomía alcanzada en el EQS, especialmente en esta versión 450+, permite viajar de verdad, sin la necesidad de planificar paradas en un trayecto de hasta 600 km/h y sin tener que realizar todo el trayecto en modo ECO y vigilando constantemente el consumo. Para ello cuenta con una batería de iones de litio de 107,8 kW de capacidad, que admite cargas de 200 kW en puntos rápidos, invirtiendo 31 minutos para una recarga completa. Mientras con el cable de serie para corriente alterna, necesita 5 horas con 22 kW, 10 horas con 11 kW y 15 horas en una de tipo doméstico a 7,4 kW.

El EQS gana velocidad casi sin darte cuenta, sin ruidos aerodinámicos y de forma muy silenciosa. Es capaz de acelerar de 0-100 km/h en 6,2 segundos, con una velocidad máxima limitada a 210 km/h. Para detenerlo te permite apoyarte en las levas del volante, disponiendo de tres etapas de detención/regeneración. Una buena ayuda para unos frenos que se muestran efectivos pero con un tacto regenerativo que complica su óptima dosificación y que muchos de los últimos eléctricos han conseguido equilibrar de manera más exitosa.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	450+	580 4MATIC
Potencia máxima	245 kW (333 CV)	385 kW (523 CV)
Par máximo	568 Nm (58,0 mkg)	855 Nm (87,2 mkg)
Peso en orden de marcha (kg)	2.480	2.585
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.216 / 1.926 / 1.512	5.216 / 1.926 / 1.512
Maletero (l)	610 / 1.770	610 / 1.770
Capacidad útil de la batería	107,8 kWh	107,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,2	4,3
Vel. máxima (km/h)	210	210
Consumo mixto (kWh/100 km)	15,7 - 20,4	17,4 - 21,8
Alcance máximo medio WLTP (km)	770	N.d.
Precios desde... (euros)	117.125	146.625





El interior combina un estilo refinado y vanguardista a la vez, sobre el acabado de serie Electric Art. El espacio longitudinal para las plazas traseras es enorme; la versión alargada, no viene a Europa.

Por otro lado, la lista de asistentes disponibles es inacabable, sobre 350 sensores diferentes para monitorizar todo lo que ocurre alrededor de la berlina y transmitirlo a la unidad de control. De hecho, gracias a los sensores y a las coordenadas que recibe de forma inalámbrica el sistema de navegación, el Drive Pilot permite una conducción automatizada hasta 60 km/h en condiciones idóneas para aquellos países donde la legislación lo autoriza.

El EQS ya se ha puesto a la venta en las versiones 450+, con un precio desde 117.125 €, y el 580 4MATIC desde 146.625 €. Este último rinde 523 CV (385 kW), con una autonomía máxima de 668 km, 722 en ciudad. Pero para quien quiera más potencia y prestaciones, en unos meses, en 2022, tendrá disponible la versión AMG 53 4MATIC de 761 CV, capaz de acelerar de 0-100 km/h en 3,8 s.

Dispone de una batería de iones de litio de 107,8 kW de capacidad, que admite cargas de 200 kW, invirtiendo 31 minutos para un 'repostaje' completo.

7:40,748 MINUTOS ESTE RS 3 LLEGA CON RÉCORD BAJO SUS RUEDAS, PORQUE ES EL COMPACTO MÁS RÁPIDO EN EL 'INFIERNO VERDE'

Te hace sentir piloto

Nunca antes había conducido un compacto como este RS 3, un superdeportivo disfrazado de A3 hormonado y con tecnología a raudales para ofrecer una dinámica fuera de nivel, del mismo modo que su consagrado 2.5 TFSI con 400 CV hace el resto. Así de sencillo. Y es que tú sólo debes ponerlo en marcha y pisar el acelerador para disfrutar de lo lindo. Seas piloto o no.

▲▶ Audi Sport lo ofrece con sus dos siluetas: Sedán y Sportback. Estas llantas de 19 pulgadas cuestan 805 euros y como curiosidad te diré que tienen neumáticos más anchos delante que detrás. 1.345 euros cuesta el sistema de escape deportivo y también hay piezas en carbono.

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Lo más de lo más a día de hoy en términos de deportividad dentro de la firma de Ingolstadt se llama R8. Y en su gama tienes un R8 Spyder V10 FSI performance RWD con 570 CV por el que piden cerca de 200.000 euros. Por casi una tercera parte de esa cuantía con la que muchos decidirían jubilarse, tienes este nuevo Audi RS 3, una criatura que calca los 3,8 segundos que requiere el mencionado R8 para acelerar de 0 a 100 km/h. Eso también son tres décimas menos que su antecesor, con el que comparte el corazón 2.5 TFSI de cinco cilindros, un motor que ha conseguido el galardón de 'Engine of the Year' durante los últimos nueve años en su categoría. Y que han decidido no exprimir por encima de sus 400 CV.

El truco para arañar esas décimas es la magia que Audi Sport ha puesto en el desarrollo de este RS 3, que encierra la más alta tecnología. Muestra de ello es un revisado cambio automático de doble embrague y siete velocidades, mejoras en el 2.5 TFSI para elevar su par motor de 48,9 a 51 mkg, así como dejar de lado el sistema Haldex que anteriormente conectaba el eje delantero y el trasero en los Audi con motor transversal –ahora el sistema quattro es 'permanente'–. Y detrás es donde ahora además se esconde el RS Torque Splitter. La madre de todos los diferenciales activos. A todo ello añade una curiosa disposición de neumáticos entre sus ejes, porque como ya ocurriera en el primer RS 3, delante son más 'gordos' que detrás –265 y 245 respectivamente–. Si además sumamos su launch control... Sube que nos vamos.

◀▶ Por 6.255 euros puedes equiparlo con frenos carbocerámicos, sólo para el eje delantero. Éstos tienen discos de 380 milímetros, pinzas de 6 pistones y son 10 kilos más ligeros que los de acero.

PRECIO DESDE	74.870 €
EMISIONES DE CO_2: DE 203 A 207 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Sensaciones de conducción. Tecnología. Comportamiento. Exclusividad. Acabado.	Ausencias en equipamiento de serie. Precio. Interior demasiado discreto. Maletero.

Ante el ojo inexperto podría parecer un A3 del montón, con carrocería Sportback o Sedán, pero hay detalles que marcan las diferencias, incluso en un interior bastante discreto. Para solucionarlo sólo hay que pasar por la lista de opciones y elegir molduras de carbono o los coloridos paquetes de diseño, disponibles en tonos grises, rojos o verdes. La postura de conducción es perfecta, como sus asientos, creando una atmósfera propicia para disfrutar de la conducción.

◀ De serie hay faros y pilotos Full LED, pero como opción te ofrecen los Matrix LED, más avanzados. 1.020 euros cuesta este color Gris Daytona, lo mismo que Audi pide por el Amarillo Pitón metalizado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.5 TFSI SPORTBACK	2.5 TFSI SEDÁN
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	5, en línea	5, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.480	2.480
Potencia máxima/rpm	400 CV/5.600-7.000	400 CV/5.600-7.000
Par máximo/rpm	51,0 mkg/2.250-5.600	51,0 mkg/2.250-5.600
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	DSG, 7 velocidades	DSG, 7 velocidades
Frenos del./tras.	Dis. vent./Dis. vent.	Dis. vent./Dis. vent.
Neumáticos del./tras.	265/30 R19-245/35 R19	265/30 R19-245/35 R19
Peso (kg)	1.645	1.650
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.389/1.851/1.436	4.542/1.851/1.412
Volumen maletero (l)	282/1.104	321
Capacidad depósito (l)	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	3,8	3,8
Velocidad máxima (km/h)	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	9,0	8,9
Emisiones CO_2 (g/km)	205	203
Precios desde... (euros)	74.870	75.840

Audi mantiene su programa Efficiency, que limita la potencia al 80% –si se pisa a fondo lo da todo–, donde actúa la función 'inercia' y donde los dos embragues que hay en su diferencial trasero se abren para que no llegue energía a las ruedas y minimizar el gasto. También suaviza las suspensiones, al igual que sucede en el programa Comfort, de manera que a ritmo tranquilo este RS 3 rueda como un A3 cualquiera.

Pero nada más lejos de la realidad, porque no es un A3 mondo y lirondo. Es un superdeportivo. Para ello cuenta con el programa Dynamic, donde sus diferentes parámetros controlados por la electrónica se centran en ofrecer la máxima diversión al volante. Y es con el que mejor te lo vas a pasar.

Del 2.5 TFSI sorprende la suavidad que transmite a ritmo relajado, guardando en la recamara su facilidad para coquetear con la barrera de las 7.000 rpm. Su extra de cilindrada mimetiza la acción del turbo a bajo régimen, pero son décimas de segundo. Básicamente lo que tarda en alcanzar las 2.250 rpm, régimen donde desata su poderío y entre-

DISCRETO SI NO APUESTAS POR NINGÚN PAQUETE DE DISEÑO IN TERIOR O POR LAS MOLDURAS DE CARBONO, NO DA SENSACIÓN DE RS 3

◀▲ Sus asientos son una maravilla y son tan espaciosos como cualquier otro A3. Desde esta pantalla se seleccionan los modos de conducción, que son siete. Los RS también desde el volante.

ga su par máximo. De ahí, y hasta cortar inyección, es pura dinamita que se traduce en unas prestaciones fulgurantes, capaces de cortar la respiración.

Pero el RS 3, y da igual la carrocería que hayas elegido, está creado para mucho más que para correr en línea recta. No en vano su velocidad se limita a 250 km/h, que puede llegar a 280 pagando un peaje de 2.020 euros, o a 290 km/h si lo equipamos con el paquete RS Dynamic plus, que cuesta 8.745 euros, pero que además agrega el chasis adaptativo DCC –un elemento que debería ser de serie y por el que piden 1.025 euros– y el equipo de frenos carbocerámicos –de forma individual cuestan 6.255 euros–.

Esto último no es un extra de obligado cumplimiento, porque su equipo de frenos original, con discos delanteros ventilados y perforados de 375 milímetros mordidos por pinzas de seis pistones, cumple con nota. Pero si te das algún que otro homenaje en circuito... Los carbocerámicos son gloria bendita para apurar las frenadas. Pero ojo, porque sólo son de este ligero material que ahorra diez kilos, los del eje delantero –tienen 380 milímetros–. Y ya que hablamos de circuito, que sepas que Audi te permite equiparlo con unos sensacionales Pirelli P Zero Trofeo R como opción, unas gomas homologadas para la calle, pero prácticamente con compuesto de competición.

La facilidad para ir rápido no es normal. A su potencia y a su equipo de frenos se suma una dirección progresiva que tiene sólo 1,8 vueltas entre topes. Es apuntar con el volante y 'para dentro' de la curva, ayudado por un eje delantero cuya caída negativa es mayor que en el resto de los A3. Además tiene componentes específicos, cosa que también sucede en el trasero. Imagino que con la suspensión de serie irá de fábula, pero con el DCC opcional, la diferencia entre Comfort y Dynamic es notable y te permite tener dos coches en uno mismo.

Desde la pantalla central y desde un botón específico en su volante se pueden seleccionar dos programas creados por Audi Sport para este RS 3. Uno de ellos se llama RS performance y ha sido concebido para uso en circuito. Más concretamente para Nürburgring y para Hockenheimring, que nos pilla algo lejos, pero ya puestos a darnos un homenaje. Este programa fue el utilizado por Frank Stippler para dar una vuelta en el 'Infierno Verde' parando el crono en 7 minutos y 40,748 segundos, firmando el récord entre los compactos con este RS 3.

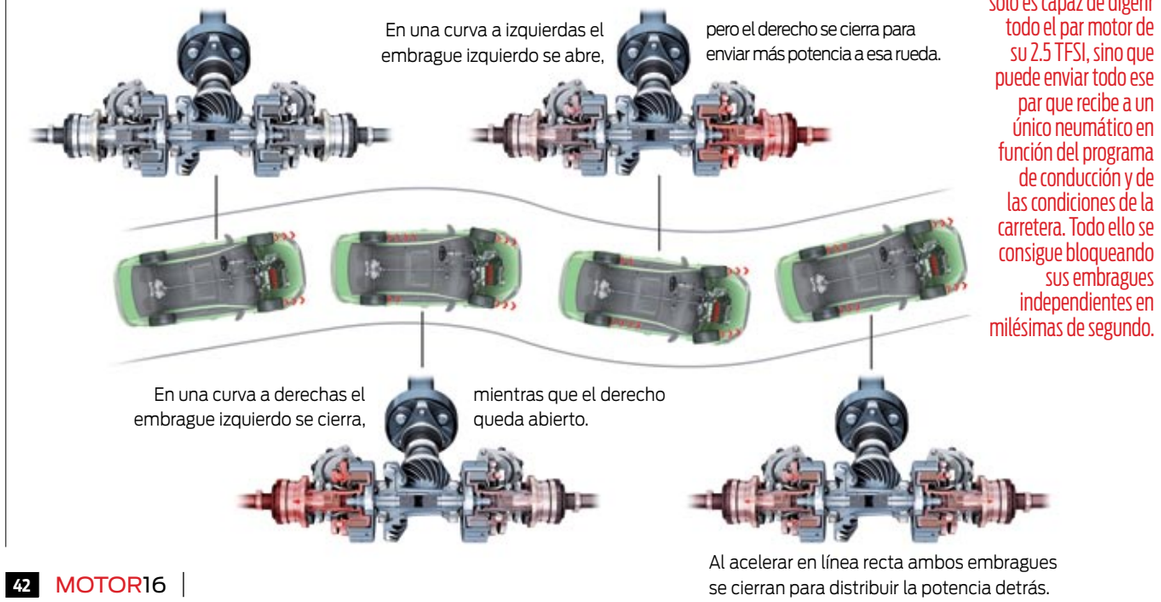
Debajo del capó se mantiene el conocido 2.5 TFSI de cinco cilindros, un motor que mantiene sus 400 CV, pero que eleva su par motor de 48,9 a 51,0 mkg.

El programa RS Torque Rear está pensado para circuito, porque su sistema quattro puede enviar toda la potencia a una única rueda posterior y obsequiarte con derrapadas totalmente controladas.

Otro programa se llama RS Torque Rear y ha sido creado para derrapar, sin más. Para pulverizar sus neumáticos como si de un propulsión se tratase, pero con un control absoluto sobre la dirección, incrementando la diversión con un quattro que jamás ha sido tan divertido... y tan sobrevirador como este.

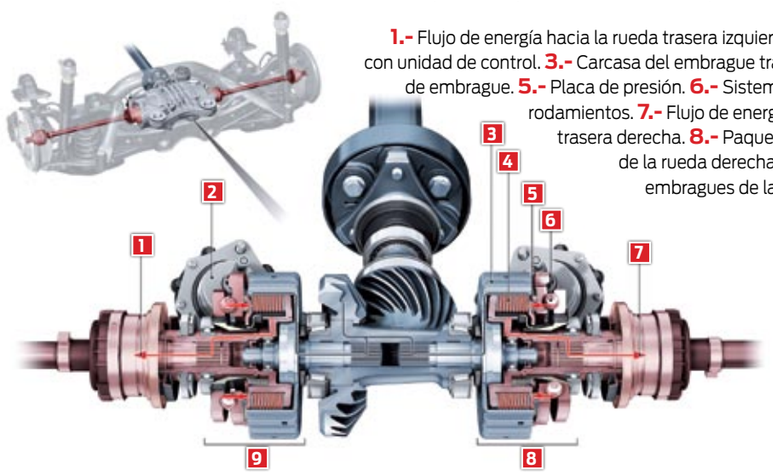
Y es que los ingenieros de Audi Sport han rizado el rizo con un compacto capaz de merendar superdeportivos de dos en dos. No es barato, ni mucho menos, pero es que vale hasta el último céntimo que piden por cada uno de ellos.

RS TORQUE SPLITTER LA MADRE DE TODOS LOS DIFERENCIALES



El diferencial trasero no sólo es capaz de digerir todo el par motor de su 2.5 TFSI, sino que puede enviar todo ese par que recibe a un único neumático en función del programa de conducción y de las condiciones de la carretera. Todo ello se consigue bloqueando sus embragues independientes en milésimas de segundo.

El nuevo Audi RS 3 es el primer vehículo de la firma equipado con esta tecnología. Y es de serie. Su particularidad reside en que el diferencial del eje trasero cuenta con dos embragues multidisco, uno por rueda, que además tienen su propio 'cerebro' individual, el cual recibe información de un sinfín de sensores colocados por el resto del vehículo para decidir si abrir o cerrar ambos embragues a la vez o hacerlo de forma individual. Y además, en qué proporción para conseguir una dinámica excepcional dependiendo de las condiciones de la vía y del modo de conducción elegido por el conductor. Y es que entre ellos está el programa RS Torque Rear, especialmente diseñado para derrapar.



1.- Flujo de energía hacia la rueda trasera izquierda. **2.-** Actuador con unidad de control. **3.-** Carcasa del embrague trasero. **4.-** Discos de embrague. **5.-** Placa de presión. **6.-** Sistema de empuje por rodamientos. **7.-** Flujo de energía hacia la rueda trasera derecha. **8.-** Paquete de embragues de la rueda derecha. **9.-** Paquete de embragues de la rueda izquierda.

PRESTACIONES 3,7 S. EN EL 0-100 KM/H PARA PARAR LA RESPIR ACIÓN. LA VELOCIDAD LIMITADA AUMENTA EN 20 KM/H, HASTA LOS 200.

Directo a los sentidos

Ford incrementa la gama del Mach-E con la variante más deportiva bajo las siglas GT. Con 478 CV es capaz de acelerar de 0-100 km/h en sólo 3,7 segundos, contando con una puesta a punto específica de chasis para aprovechar todo su potencial.

Fede Asensio || fasensio@motor16.com

Ford introduce una nueva versión en la gama Mach-E para subir un peldaño más el nivel dinámico del eléctrico más divertido de conducir del mercado. Esta versión GT aumenta la potencia de los 351 CV del Mach-E más potente hasta los 487, con un inmenso par de 860 Nm (con overboost durante 5 segundos), que se conforma con una cifra de manera constante, también elevada, de 812 Nm. Con ello aumenta las prestaciones y, ahora sí, con la capacidad de aceleración para compararse a los eléctricos más reputados en este apartado sin ceder mucho terreno. Y con la que someter a deportivos de campanillas con motor de combustión, empezando con el actual Mustang Mach 1, que invierte 4,4 seg. empujado por los 460 CV de su V8. Y es que es capaz de acelerar hasta los 100 km/h desde parado en sólo 3,7 seg. Hemos entrado en una nueva era. Pero sin fijarnos en las cifras, son las sensaciones que transmite lo que ponen en valor las siglas GT de esta versión sobre los cuatro modos de conducción de que dispone: Whisper, Active y Untame, poco diferenciados en su respuesta al acelerador, en todas excitante. Y el perfil Untame Plus, que recalibra los diferentes parámetros para sacar el máximo provecho en circuito. Pero centrándonos en la carretera, la distancia entre curva y curva se reduce al máximo. Y, a la hora de adelantar a los numerosos tráiler que nos encontramos en las estrechas vías croatas, donde hemos podido probar el coche, la facilidad es suma y el margen siempre amplio, generando solo dudas al sorprendido coche que circula en dirección contraria. Y vigilando siempre la elevada velocidad con la que terminamos el adelantamiento.

El Mach-E GT se siente firme y muy reactivo a las órdenes de una dirección rápida aunque de tacto mejorable. Para ello cuenta con una puesta a punto de chasis desarrollada para transmitir al suelo todo el potencial de que es capaz, montando muelles de suspensión más cortos y rígidos y reduciendo la altura al suelo en 1,6 cm respecto al resto de la gama (13 cm). Además de montar amortiguadores magnéticos MagneRide y discos de mayores dimensiones (385 mm) con pinzas de freno Brembo de cuatro pistones. Así, sobre la entrega de par de sus dos motores sobre cada eje, el tren delantero siempre traza con solidez, lo mismo que el posterior, pero configurado para permitir abrir su trayectoria de manera controlada cuando aceleramos con decisión, redondeando cada curva.

Sensaciones dinámicas para divertirnos en un eléctrico puro, que dulcifica su carácter cuando queremos bajar las pulsaciones y aprovechar al máximo su autonomía. Homologa 500 km (WLTP), que a partir de 2022 podrá ampliarse con la actualización que prepara Ford y que permitirá llevar la capacidad de la batería de los 88 kWh útiles hasta los 91 kWh. Fijándonos en el consumo que reflejaba la pantalla, la media fue de 25 kWh, con puntas entre 19 kWh y 30 kWh de máxima, con una conducción sin buscar la eficiencia y siempre en carretera. Con lo que superar los 400 kilómetros de autonomía reales parece totalmente asequible sin restringir la forma de conducción. Para recargarlo, permite hacerlo en puntos rápidos de hasta 150 kW de potencia, invirtiendo 45 minutos para pasar del 10 al 80 por ciento de su capacidad.

PRECIO	72.754 €
EMISIONES DE CO_2: 0 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Capacidad de aceleración y comportamiento dinámico sobre su tracción total.	Tacto del freno muy asistido. También el de la rápida dirección, algo artificial.

◀▲ La amplia pantalla de 15,5" sigue concentrando el protagonismo en el salpicadero. Asientos deportivos Perfomance.

▲ Versátil, con 402 litros de capacidad, que completa con un maletero delantero de 100 l.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	MACH-E GT
Potencia máxima	358 kW (487 CV)
Par máximo	860 Nm (87,7 mkg)
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil. 385 mm/Discos vent.
Peso en vacío (kg)	2.273
La./An./Al. (mm)	4.743/1.881/1.586
Maletero (l)	402-100
Neumáticos	245/45 R20
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	98,7 (88 útiles) kWh
Peso de la batería (kg)	N.D
De 0 a 100 km/h (s)	3,7
Vel. máxima (km/h)	200
Consumo mixto (Wh/km)	20,6
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	500
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.
Cargador a bordo	n.d
Tiempo de recarga Ç (del 10 al 80 %)	45 minutos (a 150 kW)
Precios desde... (euros)	72.754

▲ El GT cuenta con una puesta a punto de chasis específica, más dinámica, con una suspensión dura pero confortable.

EXCLUSIVIDAD LAS EDICIONES LIMITADAS STORMTRAK, WO LFTRAK Y RAPTOR SE DESMARCAN CON DETALLES ESPECÍFICOS

La gama Ranger se completa con el lanzamiento de las series especiales Stormtrak, Wolftrak y Raptor SE, las más exclusivas de la familia, cada una con su propia personalidad, pero todas ellas con una capacidad off road sencillamente sobresaliente.

Somos imparables

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

Ford tiene tres modelos icónicos en Europa: el Mustang, la Transit y el Ranger, este último líder indiscutible en ventas desde 2015. Y para consolidar su pick-up, lanza ahora tres series limitadas (sin un número específico de unidades) que refuerzan la gama con más exclusividad, y enlazarán prácticamente con la nueva generación del modelo, prevista para los primeros compases de 2022.

Los recientes inquilinos de la gama Ranger se denominan Raptor Special Edition, Stormtrak y Wolftrak y las novedades van desde simples detalles estéticos a montajes tecnológicos de calado. Por cierto, el resto de la familia se mantiene tal cual.

El Wolftrak está basado en el Ranger XLT y su mayor atractivo es que incorpora de serie un diferencial trasero bloqueable. Destinado a usuarios con un enfoque laboral, pero que quieren desmarcarse con un vehículo más exclusivo, presenta una parrilla en negro mate, llantas de 17 pulgadas, pintura en gris específica, paragolpes y vinilos propios, barras deportivas en negro, una cortina manual para la zona de carga, climatizador bizona, navegador o SYNC 3 con pantalla táctil de 8 pulgadas. El precio de este paquete es de 1.545 euros.

▲ El Raptor Special Edition es el más exclusivo de los tres modelos, está desarrollado por Ford Performance y cuesta 59.600 euros.

Esta versión recurre a un motor diésel turboalimentado de 170 CV y, en nuestro mercado, sólo se comercializa con una caja manual de seis relaciones. Como el resto de la gama la tracción total es seleccionable, con los modos 2H (propulsión trasera), 4H (conecta la tracción total) y 4L (activa el 4x4 en baja con la reductora, lo que obliga a detener el vehículo).

La segunda opción se denomina Stormtrak y se basa en el existente Waltrak. Es la versión más equilibrada entre el uso laboral y recreacional. También se ofrece exclusivamente en Doble Cabina, presume de colores específicos en rojo, blanco o azul y contempla faros LED, revestimiento de la zona de carga, un práctico divisor para compartimentarla de manera ordenada y la persiana de la 'bañera' ya es eléctrica. Las llantas son de 18 pulgadas y el interior se remata con asientos de cuero. El sobreprecio es de 2.345 euros.

PRECIO DESDE	35.900 €
EMISIONES DE CO_2: ENTRE 214 Y 278 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Capacidad off road sobresaliente. Versatilidad de uso. Confort del Raptor SE. Exclusividad.	Vehículos pesados y con grandes inercias. Tamaño. Ausencia de cámara frontal en uso off road.

◀ El Stormtrak se remata con asientos de cuero de alta calidad y, como el resto de las versiones especiales, sólo se comercializa con formato Doble Cabina.

▼◀ A sus excelentes cualidad off road, el Stormtrak añade una persiana eléctrica en la zona de carga. Puede transportar 1.024 kilos y remolcar 3.500.

En este caso el motor diésel biturbo de dos litros entrega 213 CV y el cambio es automático con convertidor de par de 10 relaciones.

Esta misma combinación mecánica se monta en el Raptor Special Edition, que toma como base el Raptor, el pick-up más 'rotundo' que se ofrece en nuestro mercado. Desarrollado por Ford Performance, presenta el mejor chasis del segmento, al incorporar un esquema multibrazo detrás con amortiguadores Fox, en lugar de ballestas.

Como el resto de la gama dispone de diferencial trasero bloqueable, control de descensos y añade seis programas específicos de conducción en asfalto y off road. En este caso sí que se puede cambiar de manera secuencial en las levas del volante. Básicamente se compone de unas franjas decorativas de competición y el coste del paquete es de 930 euros.

En un escenario en el que la oferta de vehículos todoterreno se ha reducido drásticamente, se agradece que marcas como Ford sigan apostando por estos colosos. Tuvimos ocasión de comprobar las buenas maneras y el confort en carretera del Raptor SE, así como las excelentes aptitudes off road de las tres versiones especiales sobre un circuito con todo tipo de obstáculos y trampas, de las que salieron airosos sin despeinarse. Tres opciones exclusivas con una versatilidad de uso sobresaliente.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 D WOLFTRAK	2.0 D STORMT.	2.0 RAPTOR SE
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.996	1.996	1.996
Potencia máxima/rpm	170 CV/3.500	213 CV/3.500	213 CV/3.750
Par máximo/rpm	42,6 mkg/1.750-2.500	51,0 mkg/1.750-2.000	51,0 mkg/1.750-2.000
Tracción	Trasera y total	Trasera y total	Trasera y total
Caja de cambios	Manual, 6 velocidad.	Automática, 10 vel.	Automática, 10 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos. ven./Tambor	Discos ven./Tambor	Discos ven./Discos ven.
Neumáticos	265/65 R17	265/60 R18	285/70 R17
Peso (kg)	2.150	2.246	2.510
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.282/1.867/1.848	5.282/1.867/1.848	5.374/2.028/1.873
Carga útil máxima (kg)	1.179	1.024	545
Capacidad depósito (l)	80	80	80
De 0 a 100 km/h (s)	11,1	9,0	10,5
Velocidad máx. (km/h)	180	180	170
Consumo mixto (l/100 km)	8,1	8,7	10,6
Emisiones CO_2 (g/km)	214	228	278
Precios desde... (euros)	35.900	46.900	59.600

▲ El Ranger Wolftrak incorpora de serie un diferencial trasero bloqueable, el motor diésel rinde 170 CV y se vende por 35.900 euros.

Diseño y algo más

El nuevo Grandland cambia su imagen, digitaliza completamente el interior y se rodea de más tecnología, como la última generación de faros matriciales o un avanzado sistema de visión nocturna. Motores, plataforma, cambio y habitabilidad se mantienen tal cual.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

La apertura de pedidos (desde 23.600 euros con promociones) del nuevo Opel Grandland se abrió el pasado mes de julio, pero es ahora cuando llega y hemos tenido ocasión de conocerlo a fondo. Básicamente son cambios estéticos, muy aparentes, y algunas mejoras tecnológicas, ya que la base del vehículo a nivel de plataforma, motores o transmisiones queda tal cual.

Intensa es la actividad en Opel en las últimas semanas. Al nuevo Astra se suma el atractivo proyecto retro del Manta electrificado, y concluye ahora con nuestro protagonista, un consolidado SUV que mantiene intactas sus dimensiones exteriores, habitabilidad y capacidad del maletero.

Sin embargo, el Grandland (desaparece la X) da un giro radical en su diseño, destacando el sello Vizor, con la característica parrilla en policarbonato negro que ya es una constante identificativa de la marca desde que la estrenó el Mokka.

También el interior es digno de un profundo restyling. Ya es totalmente digital (se denomina Pure Vision), con un cuadro de mandos configurable con seis universos, o una pantalla táctil en el salpicadero que es de 12 pulgadas en el mejor de los casos. Y conserva los confortables asientos avalados por AGR.

El resto de novedades son ya tecnológicas y muy avanzadas. De hecho es el primer Opel que incorpora la última generación de los avanzados faros matriciales Intelli-LUX LED Pixel, con 84 diodos por faro, así como un sistema de visión nocturna. Este último monta una cámara frontal por infrarrojos que detecta peatones o animales por los cambios de temperatura y hasta 100 metros por delante.

Además contempla un control de velocidad adaptativo con función Stop & Go para hacer más llevaderos los atascos, mantenimiento de carril activo, cámara con vista 360º, control del ángulo muerto, aparcamiento asistido, alerta de fatiga, frenada de emergencia en ciudad, reconocimiento de señales, alerta de colisión trasera... La seguridad no será un problema.

No hay sorpresas en la gama de motorizaciones. Hereda las versiones de gasolina y turbodiésel de 130 CV ya conocidas, el primero con transmisión manual o automática, y el segundo sólo con cambio AT8.

Tampoco hay novedades en las dos versiones híbridas enchufables, la de acceso con 225 CV y la más potente, ya con 300 CV y tracción total al incorporar un segundo motor eléctrico en el eje trasero. Se ha mejorado ligeramente la autonomía en ambas variantes (61 kilómetros en el primero y 66 en el Hybrid4) pese a conservar la batería de iones de litio de 13,2 kWh de capacidad, y se puede rodar hasta los 150 km/h sin aporte térmico.

El cargador embarcado en ambas versiones, que presumen del sello medioambiental 0 emisiones, es de 3,7 kW (se carga en 4 horas), y en opción se ofrece otro de 7,4 que reduce a 2 horas la carga completa. Además estas versiones PHEV ya se pueden combinar con el deportivo acabado GS Line.

No hay cambios en cuanto a rendimiento y dinámica con el anterior Grandland X, pese a que sí tuvimos la sensación (compartida con más compañeros) de que el recién llegado tiene un rodar más refinado y silencioso. En cualquier caso es un vehículo confortable, amplio, práctico y hasta ágil para afrontar carreteras sinuosas con garantías.

Disponible con los acabados Business Edition, GS Line y Ultimate, se puede adquirir desde 23.600 euros con promociones (34.600 el PHEV aplicando Moves), o bien con cuotas mensuales de 300 o 270 euros, respectivamente, sin entrada.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 T	1.6 T HYBRID4
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	180 CV/5.500	200 CV/6.000
Par máximo/rpm	30,6 mkg/3.000	30,6 mkg/3.000
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia máxima	81 kW (110 CV)	81 kW + 83 kW
Par máximo	320 Nm	320 Nm + 116 Nm
Potencia máxima total	225 CV	300 CV
Par máximo total	36,7 mkg	53,1 mkg
Tracción	Delantera	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 velocid.	Automática, 8 velocid.
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilad./Discos	Discos ventilad./Discos
Peso (kg)	1.807	1.876
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.477/1.856/1.609	4.477/1.856/1.609
Maletero (l)	390 / 1.528	390 / 1.528
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kWh	13,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	6,1
Velocidad máxima (km/h)	225	235
Velocidad máxima en eléctrico	150	150
Consumo mixto (l/100 km)	1,3	1,3
Emisiones CO2	29 g/km	28 g/km
Alcance en eléctrico (km)	61	66
Tiempo de recarga	4 h a 3,6 kW (2 a 7,4)	4 h a 3,6 kW (2 a 7,4)
Precios desde...	**44.050**	**50.550**

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURETECH	1.5 D
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.499
Potencia máxima/rpm	130 CV/5.500	130 CV/3.750
Par máximo/rpm	23,5 mkg/1.750	30,6 mkg/1.750
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 o AT de 8	Automático 8 relaciones
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	215/65 R17	215/65 R17
Peso (kg)	1.431	n.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.477/1.856/1.609	4.477/1.856/1.609
Volumen maletero (l)	514/1.652	514/1.652
Capacidad depósito (l)	53	53
De 0 a 100 km/h (s)	10,1	11,5
Velocidad máxima (km/h)	188	192
Consumo mixto (l/100 km)	6,1	4,9
Emisiones CO_2 (g/km)	133	128
Precios desde...	**28.073**	**31.634**

PRECIO DESDE	**28.073** €
EMISIONES DE CO_2: ENTRE **28** Y **147** G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Interior más vistoso. Confort de marcha. Habitabilidad. Dinámica. PHEV sello 0 emisiones.	Versión diésel sin caja manual. Rumorosidad motor 1.2 tricilíndrico. Dirección algo lenta.

▲ El interior cambia por completo, apostando ahora por una presentación totalmente digital, acorde con la tendencial actual.

▲▶No hay cambios en las dimensiones del vehículo ni en la oferta mecánica, con cuatro variantes, dos térmicas y dos más híbridas enchufables.

MÁS ATRACTIVO NO HAY VARIACIÓN EN SU TAMAÑO Y EL ACABAD O DEPORTIVO GS LINE SE EXTIENDE AHORA A TODA LA GAMA

Regreso al pasado

El Museo Porsche añade otra joya a su catálogo. Se trata de un Porsche 962 C de competición que ha sido restaurado al detalle para volver al estado en el que se encontraba hace 35 años, cuando se proclamó campeón de la Supercup ADAC Würth de Alemania.

Álvaro Ruiz || aruiz@motor16.com

En los años 80 la resistencia vivió una de sus épocas más doradas gracias a los Grupo C, prototipos con carrocería cerrada que llegaron a rivalizar en popularidad con los Fórmula 1. Modelos como el Mercedes C11, el Mazda 787, el Nissan R92CP, el Peugeot 905 o el Jaguar XJR-9 arrasaron por todo el mundo en competiciones internacionales y campeonatos nacionales, pero por encima de todos ellos destacó un coche que actualmente sigue despertando pasiones, incluso entre el público más joven, y brindando grandes momentos en carreras de clásicos: el Porsche 962 C.

Ahora, una de las unidades del monoplaza alemán ha sido restaurada por completo para vivir una segunda juventud, concretamente una que atesora un gran palmarés, puesto que ganó la Supercup ADAC Würth alemana en 1987 con el piloto Hans-Joachim Stuck a sus mandos y la mítica decoración roja y amarilla de la petrolera Shell y el fabricante de neumáticos Dunlop, encargado de calzarlo cada vez que salía a la pista.

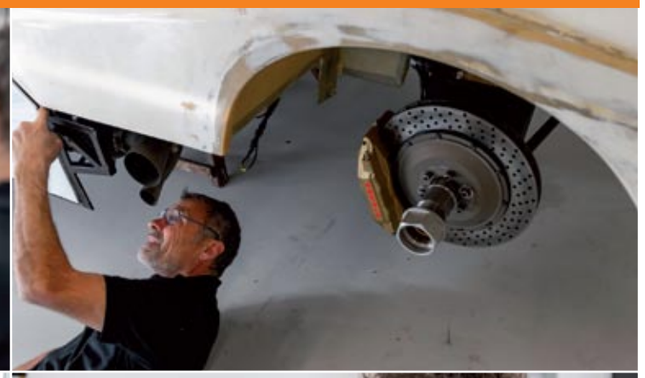
Tras batirse el cobre con sus rivales en la copa germana, Porsche decidió utilizar este 962 C para llevar a cabo pruebas en manos del departamento de Aerodinámica de Weissach y ahora ha sido devuelto a su estado original para descansar en el Museo Porsche y acudir, de vez en cuando, a eventos especiales en los que participa la compañía de Stuttgart, como los que se celebrarán a lo largo del año que viene para conmemorar el 40 aniversario del Grupo C.

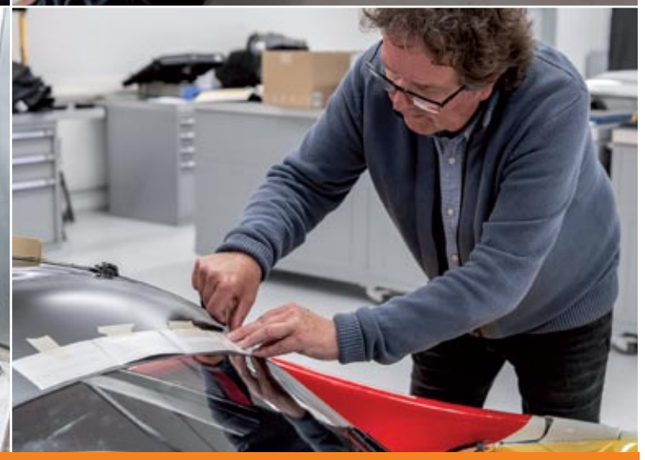
Armin Burger y Taugott Brecht, del departamento Porsche Historic Motorsport, fueron los responsables de la restauración del coche, dirigiendo un proyecto que ha requerido 18 meses de trabajo, reconstruyendo muchos componentes rotos y otros que incluso ya no existían. La cooperación con otros departamentos de Porsche fue clave para lograr que este 962 C recuperase su estado inicial, de hecho, Norbert Singer, encargado de diseñar este Porsche hace casi cuatro décadas, participó en la restauración, de la misma forma que Rob Powell, artífice de su decoración original, aportó varias plantillas y bocetos de la época para reproducir cada detalle con la máxima fidelidad posible.

De esta forma, se reconstruyeron completamente los bajos, se sometió al 962 C a un cambio de disposición de los radiadores y se llevaron a cabo multitud de ajustes, tanto en la carrocería,

EL PORSCHE 962 C FUE UNO DE LOS PRIMEROS GRUPO C QUE USÓ EL EFECTO SUELO Y UN CHASIS MONOCASCO FABRICADO EN ALUMINIO

HIZO FALTA AÑO Y MEDIO PARA DESMONTAR HASTA EL ÚLTIM O TORNILLO DE ESTE PROTOTIPO





EL PILOTO HANS-JOACHIM STUCK VOLVIÓ A SUBIRSE A SU 962 C EN LA PISTA DE WEISSACH

TIEMPOS DE GLORIA
Nada que envidiar a la F1

A sus 70 años, Hans-Joachim Stuck, vencedor de la Supercup ADAC Würth del Grupo C, recuerda con cariño las hazañas vividas con este coche: «el 962 C era uno de los pocos coches que podía pilotar de manera individual, sin compañeros de equipo y con la configuración exacta que yo quería. Nunca olvidas un modelo como éste». El piloto alemán también logró tres victorias en las 24 Horas de Le Mans, ganó tres veces las 24 Horas de Nürburgring, un Campeonato Mundial de Resistencia y el DTM en 1990 al volante de un Audi V8 Quattro. Además, corrió en Fórmula 1 entre 1974 y 1979, justo antes de pasar al mundo de la resistencia y vivir una de las mejores épocas de los sport prototipos, que llegaron a ser prácticamente igual de rápidos que los F1, superando los 400 km/h en Le Mans.

como en el interior y la mecánica. ¿El resultado? Un Porsche 962 C con 35 años a sus espaldas que se encuentra en el mismo estado de forma que en 1987, como demostró Hans-Joachim Stuck después de conducirlo, de nuevo, en el circuito de Weisshach.

El piloto alemán, que ahora tiene 70 años, se enfundó su mono de carreras original y volvió a alabar el rendimiento del 962 C, haciendo hincapié en lo importante que es este coche para la gama actual de Porsche, puesto que estrenó el cambio de doble embrague PDK que utilizan casi todos los Porsche de calle modernos. Al bajarse del recién restaurado 962 C de Shell, Stuck dijo: «Soy un gran admirador de la transmisión de doble embrague de Porsche y estoy orgulloso de haberla probado en el 962. Poder mantener las manos en el volante al cambiar de marcha a toda velocidad me pareció algo genial y me hizo sentir muy cómodo desde el principio». Esta transmisión, muy innovadora en su día, permitió ganar mucho tiempo a la hora de cambiar de marcha, por lo que parte del éxito en competición del 962 C se debe a este sistema, que relevó a las cajas manuales empleadas por su predecesor, el Porsche 956.

Tampoco hay que olvidarse de su trabajada aerodinámica y, por supuesto, de su motor biturbo de seis cilindros y 3.0 litros capaz de desarrollar unos 700 CV, suficiente para catapultar a este prototipo de 900 kilogramos hasta los 350 km/h pilotado por figuras de la talla del propio Hans-Joachim Stuck, Jacky Ixx, Jochen Mass, Dereck Bell o el español Jesús Pareja, en su caso, con la también mítica unidad del equipo Brun decorada con los colores de Repsol.

Montse Turiel || mturiel@motor16.com

VOLKSWAGEN

+ en www.theoriginals.es/

PARA FANS DE LAS **FURGOS**

Con la intención de crear un lugar de encuentro para los amantes de las furgonetas, Volkswagen Vehículos Comerciales ha abierto la plataforma 'The Originals', que ya cuenta con más de 1.100 miembros. A través de esta comunidad virtual, los propietarios de furgos disfrutan de un servicio de atención personalizado y de experiencias exclusivas. Además, pueden consultar toda la información de su vehículo, recibir alertas, participar en sorteos, etc.

ATENTOS A...

+ en www.michelin.es/

HASTA EL 12/12

Michelin es uno de los principales colaboradores de la **Carrera de la Mujer**, cuyo circuito consta de ocho pruebas. Zaragoza (7 nov.), Barcelona (21 nov.), Sevilla (28 nov.) y Gijón (12 dic.) son las carreras que faltan por disputar.

EDICIÓN LIMITADA

+ en www.lexusauto.es/

ESTA GUITARRA TIENE EL ADN DE **LEXUS**

El último lanzamiento de Lexus no es un coche. La marca ha presentado una guitarra Stratocaster realizada en colaboración con Fender Custom Shop y de la que solo se fabricarán cien exclusivas

unidades. Una pieza en la que se ha cuidado el detalle al máximo y que toma su inspiración del Lexus LC 500, del que copia, por ejemplo, la pintura azul.

60 ANIVERSARIO

+ en www.renault.es/

El techo es una placa solar que deja pasar la luz al interior.

EL **RENAULT 4L** SE CONVIERTE EN UNA **SUITE SOBRE RUEDAS**

Del Renault 4L se vendieron más de 8 millones de unidades en 100 países durante 30 años. Este coche, que también tuvo gran éxito en España, donde se fabricaron 800.000 ejemplares, cumple ahora su 60 aniversario entre ecos de 'vuelta a la vida', ya que son muchas las voces que apuntan a que muy pronto la marca presentará un concept eléctrico basado en el popular modelo, tal como ha hecho con el Renault 5 Prototype.

Mientras llega ese momento, la firma ha dado a conocer un concept llamado Suite Nº4, realizado en colaboración con el diseñador Mathieu Lehanneur.

Este Renault 4 reinventado es 100% eléctrico y pretende ser una habitación de hotel a cielo abierto. El portón se ha sustituido por una cristalera de policarbonato y en el techo se ha colocado una rejilla de paneles solares, que deja pasar los rayos del sol y sirve también para recargar la batería.

Se mantienen los clásicos faros y se incluye una calandra de aluminio pulido. Además, la carrocería muestra una aleación de tres capas de pintura que reproducen el aspecto mineral del cemento. Los tejidos el interior han sido realizados por artesanos parisinos, entre ellos, el terciopelo amarillo de los asientos delanteros y el salpicadero o la chenilla de la parte trasera.

HYUNDAI

+ en www.hyundai.com/es

CON **BTS,** PARA CONCIENCIAR SOBRE **SOSTENIBILIDAD**

La banda coreana BTS cuenta con más de 43 millones de seguidores en redes sociales, lo que supone un enorme altavoz para impulsar cualquier campaña. Son embajadores globales de marca de Hyundai, que ha contado con ellos para realizar dos retos y concienciar sobre la neutralidad de carbono.

EN PARÍS

+ en www.dsautomobiles.es

DS es una marca comprometida **con el arte.** Colabora con el museo del Louvre y ahora se ha asociado con la **Feria de Arte Contemporáneo de París**, a cuya organización ha cedido una flota electrificada.

EN LA NUEVA PELÍCULA DE WES ANDERSON

+ en www.citroen.es/

CITROËN, PROTAGONISTA DE CINE

Parece casi imposible que al reparto de la película 'La crónica francesa' –lo último del director Wes Anderson–, haya algo capaz de hacerle sombra. Y es que hablamos de un filme cargado de estrellas: Benicio del Toro, Frances McDormand, Adrien Brody, Tilda Swinton... Pero los amantes de los automóviles disfrutarán no solo de esta historia recién llegada a los cines, sino también de la presencia de algunos de los modelos más icónicos de Citroën como los Traction, Type H, el 2 CV, el Ami 6, el DS o el GS.

Parece que Anderson es un gran admirador de la marca del doble chevrón. En una producción anterior, 'La vida acuática', rindió homenaje al constructor poniendo su nombre a un hotel y también utilizó un Mehari amarillo para una de las persecuciones más emblemáticas del filme, que narra las peripecias de un oceanógrafo que guarda similitudes con Jacques-Yves Costeau.

▲Wes Anderson homenajea a Citroën en su película 'La crónica francesa'

+ en www.spaniagta.com/es/

PROPULSADO POR 15 MOTORES

EL **GTA SPANO** DE LEGO **BATE RÉCORDS**

Con un total de 3.880 piezas de Lego y quince motores, el GTA Spano se ha convertido en el vehículo fabricado con estos ladrillos más rápido hasta la fecha.

Pesa 4,3 kilos, está construido con 3.880 ladrillos de Lego a escala 1: 8 y tiene 10 motores principales más otros cinco adicionales destinados a otras funciones. Éstas son las principales características del GTA Spano de Lego, que se ha convertido en el coche más rápido de Lego al alcanzar una velocidad punta de 36,5 km/h.

El logro ha sido posible gracias a una colaboración de la empresa española con la eslovena BuWizz y supuso seis meses de trabajo y cientos de horas de montaje y pruebas. Solo se construirán 50 unidades de este hipercoche en miniatura que se controla desde el smartphone, un capricho que cuesta 4.999 euros.

▲▶El GTA Spano de Lego, a escala 1:8, ha batido el récord de velocidad al alcanzar los 36,5 km/h.

EN ACABADO GT LINE

+ en www.kia.com/es/

RAFA NADAL YA CONDUCE EL NUEVO **KIA EV6**

Hace unos meses, Kia invitó a Rafa Nadal a ver de cerca una unidad de preserie del nuevo EV6, el primer modelo 100% eléctrico del fabricante. «¡Quiero uno!», fueron sus palabras al finalizar el encuentro. Y la marca ya ha cumplido el deseo del tenista, una de las primeras personas en ponerse al volante de este innovador coche.

Nadal, que es embajador de Kia en España y también a nivel mundial, conduce ya el EV6 en acabado GT-Line, que le fue entregado en un acto celebrado Mallorca, en una pista de tenis, bautizada como 'EV6 Court', cuyo sistema de iluminación fue alimentado eléctricamente por el EV6.

FORD

+ en www.ford.es/

UNA TRANSIT PARA LA ONG DEL CHEF JOSÉ ANDRÉS

La ONG World Central Kitchen, fundada por el chef José Andres, ya dispone en España de una Ford Transit Custom isotermizada para ayudar en el reparto de comidas a familias vulnerables. El presidente de Ford, Jesús Alonso, entregó el vehículo en un acto al que asistieron Javier García, socio de WCK; la chef Pepa Muñoz, responsable de WCK en España, y Erich Broksas, Chief Operating de WCK.

Montse Turiel || mturiel@motor16.com

ÚLTIMOS TEST DE EURO NCAP

Ford Mustang Mach-E, Hyundai Ioniq 5/Tucson y Toyota Yaris Cross se unen a las 5 estrellas

El Ford Mustang Mach-E, el Hyundai Tucson, el Ioniq 5 y el Toyota Yaris Cross han logrado la máxima puntuación en materia de seguridad (cinco estrellas) en las últimas pruebas de EuroNCAP, el organismo europeo que evalúa la protección que ofrecen los vehículos que llegan al mercado. En esta nueva tanda de tests, el crossover Hyundai Bayon se queda con cuatro estrellas.

El SUV totalmente eléctrico de Ford logró una buena puntuación en todas las áreas de evaluación de EuroNCAP, entre ellas la protección a adultos (92% de eficacia). Euro NCAP destaca en su equipamiento el airbag central y un capó que protege a los usuarios vulnerables (peatones y ciclistas), además de las avanzadas tecnologías de asistencia al conductor que incluye de serie el vehículo.

A pesar de que el Hyundai Bayon no redondea su calificación hasta llegar a la máxima nota, Euro NCAP destaca el buen comportamiento de los modelos de la marca testados, entre ellos el eléctrico Ioniq 5 que cuenta, al igual que el Tucson, con airbag central de serie, protección de la que carece el Bayon.

Por su parte, el Toyota Yaris Cross suma otra calificación de cinco estrellas en seguridad a la gama de la marca, que recibió también la máxima nota para el Yaris y el Mirai de hidrógeno, sus últimos modelos analizados. Entre otras cuestiones, el organismo (que ha hecho la prueba de este coche en colaboración con el ANCAP, su homólogo australiano, uno de los mercados importantes de este modelo), destaca el buen comportamiento del Yaris Cross en las pruebas de choque y la inclusión de serie de tecnologías como la llamada de emergencia.

FORD MUSTANG MACH-E

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	86%
PEATONES	69%
S. SEGURIDAD	82%

HYUNDAI BAYON

ESTRELLAS	★★★★
ADULTOS	76%
NIÑOS	82%
PEATONES	76%
S. SEGURIDAD	67%

HYUNDAI IONIQ 5

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	86%
PEATONES	63%
S. SEGURIDAD	88%

HYUNDAI TUCSON

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	86%
NIÑOS	87%
PEATONES	66%
S. SEGURIDAD	70%

TOYOTA YARIS CROSS

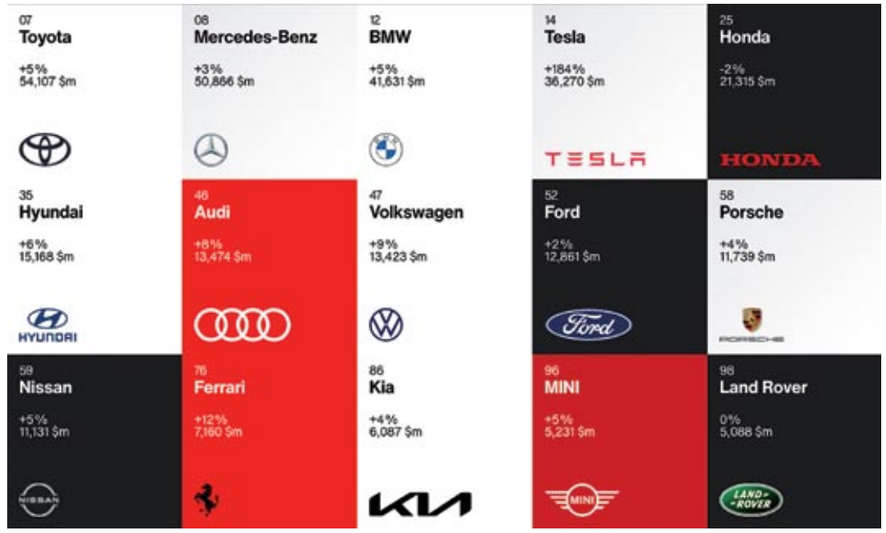
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	86%
NIÑOS	84%
PEATONES	78%
S. SEGURIDAD	81%

MODELO	EMISIONES CALIDAD DEL AIRE	EFICIENCIA ENERGÉTICA	GASES EFECTO INVERNADERO	MOTOR	ESTRELLAS GREEN NCAP
Ford Mustang Mach-E	10/10	9,4/10	10/10	Eléctrico	★★★★★

El Mustang Mach-E también brilla en Green NCAP

Doble reconocimiento para el primer SUV 100% eléctrico de Ford, el Mustang Mach-E, que ha obtenido también la máxima puntuación de Green NCAP, el programa europeo que evalúa el impacto ambiental de los automóviles. Green NCAP mide que los automóviles sean limpios, energéticamente eficientes y no supongan un perjuicio para el medio ambiente. Y el Mach-E se coloca con una de las mejores calificaciones de todos los coches probados, ya que logró un 10 sobre 10 en dos de los tres índices que se miden: aire limpio y emisiones de gases de efecto invernadero – al ser eléctrico sus emisiones son nulas–. Green NCAP coloca a este SUV como un competidor clave del Tesla Model Y y del Audi Q4 e-tron.

LA FOTO



15 marcas de automoción, entre las 100 más valiosas del mundo

Toyota repite, un año más, como la marca del automóvil más valiosa del mundo y se sitúa en el puesto número 7 a nivel mundial dentro del top cien de marcas generalistas. Mercedes-Benz y BMW completan este 2021 el podio de los fabricantes más valiosos y repiten las mismas posiciones que en los últimos dos años, según el ranking 'Best Global Brands 2021', que elabora Interbrand. Por su parte, Tesla, que estuvo entre 2018 y 2020 sin aparecer en este listado, escala muchos puestos, pasando del 40 al 14, y se coloca en el cuarto lugar entre los fabricantes de automoción.

la cifra

1,5

Son los millones de toneladas de CO_2 que se dejarían de emitir cada año a la atmósfera solo sustituyendo el parque de furgonetas de Madrid por vehículos más ecológicos. Esta cifra supone el equivalente a todas las emisiones del sector pesquero español y ha sido revelada en el VII Foro Nissan, en el que se debatió sobre el reparto de última milla.

Estudio

Los jóvenes ya no son los más imprudentes

A pesar de que los jóvenes de entre 18 y 29 años siguen teniendo 'mala fama' como conductores, lo cierto es que la mortalidad en esta franja de edad ha descendido un 41% en la última década y representa solo el 0,5% del total de fallecimientos por accidente de tráfico. Es una de las conclusiones de un estudio elaborado por Línea Directa junto al Centro Zaragoza, que han analizado el comportamiento al volante de los jóvenes y que revela que «en los últimos 10 años han experimentado una mejoría destacable», según ha explicado Mar Garre, directora de la Fundación Línea Directa.

El cambio es evidente, pues se destacan los conductores de 35 a 44 años como los más imprudentes, ya que son los que más alcohol (45%) y drogas (12%) consumen antes de ponerse al volante, los que menos usan el cinturón (8%) y los que menos utilizan el casco (12%). Además, son los que más multas han recibido recientemente (22%) y los que han perdido más puntos (45%).

El estudio reconoce que la franja de 18 a 29 años tiene margen de mejora, pues son los conductores que más admiten cometer excesos de velocidad (72%), los que menos se ponen el cinturón como ocupantes (16%) y los que más usan el móvil sin manos libres (47%).

Nombramientos

IGNASI PRIETO

Es el nuevo director Global de Marketing de Seat y Cupra, cargo en el que sustituye a Jason Lusty, que pasa a ser responsable de Estrategia de Marca y de Marketing del Grupo VW. Prieto tiene 15 años de experiencia en el sector del Marketing y la Publicidad del automóvil. Llegó a Seat en 2015 procedente de Nissan y era el responsable Global de Marketing de Cupra.

Toca pasar por caja

Las autovías serán de pago en 2024

Lo adelantó el Secretario General de Infraestructuras, Sergio Vázquez, y lo confirmó la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez: el Gobierno trabaja para poner en marcha un sistema de pago en las autovías, cuya implantación está prevista para el año 2024.

«Estamos avanzando en los trabajos y en los estudios que nos permitan de aquí a poco tiempo, unos meses, poder plantear un sistema de tarificación para asegurar el correcto mantenimiento de la red de carreteras de alta capacidad». Con estas palabras, la ministra planteaba el pago por uso de las vías de alta capacidad, un sistema que no se denominará 'peaje' sino tarificación, y del que todavía se desconocen detalles cómo cuánto se pagará o qué tipo de método se adoptará para hacerlo efectivo.

En este sentido, la ministra ya adelantó que estará «en la línea de lo que se viene aplicando por la mayoría de estados de la Unión Europea» y recordó que «de los 27 estados miembros, 24 ya tienen implementado un sistema de tarificación». A tenor de estas palabras, parece evidente que el Gobierno maneja aplicar un procedimiento similar a las viñetas que se pagan en algunos países europeos o a un sistema de control con arcos o cámaras que, de forma telemática, leerían la matrícula del vehículo a su paso por la carretera en cuestión.

El pago por uso de las carreteras ya figura en la agenda del Gobierno desde hace tiempo. De hecho, la propuesta se remitió a Bruselas como parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. En aquel momento, fuentes del Ministerio de Transportes apuntaron a que la idea podría ser cobrar un euro por cada 100 kilómetros recorrido, lo que supondría, por ejemplo, pagar unos 6,21 euros por viajar entre Barcelona y Madrid.

LOS MAS PREMIADOS TONI BOU Y LAIA SANZ

▲ La forma física es una de las claves del éxito de ambos pilotos. Laia, además, ha compaginado su participación en dos ruedas con su preparación para formar parte de la Extreme E junto a Carlos Sainz, en buggies, con un Mini 4x4 y hasta en rally cross.

▲ Los dos pilotos coinciden en no haber tenido fáciles carreras en materia de salud, a Toni las caídas le han generado numerosas lesiones, mientras que Laia ha superado recientemente la enfermedad de Lyme que le transmitió una garrapata.

Toni Bou y Laia Sanz, dos estrellas en otra galaxia

No son frecuentes los deportistas que logren títulos mundiales en su disciplina. Menos, que repitan. Que cosechen decenas de títulos ya entra dentro otra galaxia deportiva. Que sean de la misma nacionalidad rompe todos los esquemas. Es el caso de Laia Sanz y Toni Bou.

Javier Rubio|| jrubio@motor16.com

Toni Bou ha convertido en rutinario lo excepcional. Todavía en activo, el mundo del trial ha quedado marcado para siempre por su figura al superar marcas que parecían imposibles en el pasado, como las logradas por Jordi Tarrés (7 títulos) o Dougie Lampkin (12 en total). Porque Bou ha conseguido esta temporada su título mundial número 29, el decimoquinto al aire libre. De las nueve pruebas que necesitó para rematarlo siete fueron victorias a pesar de un comienzo marcado por las lesiones. Desde 2007 no ha tenido rival en la disciplina. En ningún otro deporte se ha producido un fenómeno semejante.

Tal nivel de rendimiento sólo está al alcance de un privilegiado entre los privilegiados. Porque además cuenta con 11 campeonatos de España de Trial, 11 de Trial Indoor, 15 Trial de las Naciones y 14 Indoor. Entre sus grandes logros puntuales el catalán presume también de haber logrado en la temporada 2019 un cero –ninguna penalización– en la prueba de Japón, en casa de Honda. Hace dos años se llevó el título mundial ganando todas las pruebas del campeonato.

«Podría ser campeón del mundo con una moto sacada directamente de la tienda», explicaba sin presunción en una entrevista para destacar la importancia del factor humano y poner en valor la aportación técnica de un piloto en el trial. Obviamente, la condición física es fundamental en un deporte de potencia y fuerza. El propio Bou reconoce sentirse un privilegiado por haber sido naturalmente dotado con un poderío físico inusual que resulta idóneo para su disciplina. Un físico que le ha permitido también soportar el alto nivel de lesiones que ha padecido durante su carrera, ya que las caídas –y en altura– son muy frecuentes en el trial. Sin embargo, no han logrado detener su carrera gracias a su obstinación y perfeccionismo. «Soy un piloto muy agresivo y he tenido muchas lesiones fuertes de las que cuesta recuperarse», explica el propio Bou. A pesar de todo, sigue acumulando títulos a sus 35 años.

El secreto de semejante trayectoria, como el propio Bou reconoce, es la pasión por subir a una moto diariamente, hasta el punto de que sólo en vacaciones se aleja de ella. Una rutina de contacto constante con la máquina, su perseverancia mental y privilegiado físico permiten aventurar que Bou seguirá acumulando títulos, aunque cada año parezca que ha logrado el último. Los 30 pueden caer en 2022. «Es una cifra que siempre he ido esquivando porque hace años que me preguntan y lo veía muy lejos, con lo competitivo que soy, sé que, si el año que viene pese al COVID se pueden disputar los dos campeonatos, será nuestro objetivo, y vamos a intentar luchar para conseguir ese número», vaticinaba en una reciente entrevista.

Por su parte, Laia Sanz sólo es superada en la historia de las dos ruedas y del deporte del motor por… Toni Bou. Sin embargo, también se ha alzado a cotas inusuales en el deporte. Hasta ahora contaba con 13 títulos mundiales en el trial y cinco de enduro. Se añade el mérito de los cosechados en 2021 que llegaron tras años de ausencia en ambas categorías, y en paralelo a su amplio programa en las cuatro ruedas. En 2021 también se ha empleado a fondo en esta disciplina para completar la transición, participando en el Extreme E con Carlos Sainz, en buggies, con un Mini 4x4 y hasta en rallycross para 'hacer manos'.

Recientemente, la catalana anunciaba que desde 2022 participará en la categoría de coches en el Dakar, donde acumula otro impresionante y único palmarés en la

▶ Laia, primera por la izquierda, junto a Bou, segundo por la derecha en sus inicios.

TONI BOU «PODRÍA SER CAMPEÓN CON UNA MOTO SACADA DIRECT AMENTE DE LA TIENDA» EN 2022 PUEDE GANAR SU 30º TÍTULO

DIFÍCIL DE IGUALAR EL PALMARÉS DE LAIA INCLUYE 14 MUNDIALES DE TRIAL Y SEIS DE ENDURO. Y 11 PARTICIPACIONES EN EL DAKAR

moto, al acabar todas sus participaciones (11) siempre como primera mujer, terminando incluso entre los diez primeros en la clasificación absoluta.

La longevidad deportiva de Laia Sanz es realmente extraordinaria. En 2000 ganaba su primer título, abriendo un dominio que solo fue interrumpido en 2007, que luego continuó desde 2008 hasta 2013, cuando compartió trial y enduro hasta 2016 (logrando los dos títulos cada temporada), concentrándose desde esa fecha en los rallie raids. Por ello resulta asombroso que tras tan dilatada ausencia haya logrado en ambas categorías el doblete en paralelo con su intenso programa en coches. En este aspecto, su polivalencia supera a Toni Bou aunque no cuente con el mismo número de títulos. Con los títulos de 2021 ha ganado 14 de trial y seis de enduro.

También como Bou, Sanz tiene su particular mérito al afrontar muchos momentos duros que estuvieron a punto en ocasiones de terminar con su carrera. Si el listado de lesiones de aquél es amplio aunque sin truncar su reinado, la piloto catalana sufrió el pasado año la enfermedad de Lyme, transmitida por una garrapata, que la afectó muscularmente y con una enorme fatiga crónica que casi termina con su carrera deportiva. En el dique seco durante muchos meses, prácticamente perdió la pasada temporada. Pero con 35 años –como Bou– ha confirmado que sus condiciones físicas y mentales son únicas.

Mientras que Toni Bou sigue en condiciones de ampliar su lista y llegar a la treintena en el trial, los títulos logrados por Laia Sanz este año serán los últimos qeu consiga en dos ruedas. En 2021 ha debutado en el Extreme E, un certamen donde compite un piloto masculino y femenino por coche. El extraordinario nivel (Sainz, Loeb, Kristorfersson, los hermanos Hansen) y la gran competencia de sus rivales femeninas han exigido de Sanz a dar un salto cualitativo a su pilotaje para volcarse en las cuatro ruedas. Conociendo su historial, Laia Sainz no tardará mucho en seguir ampliando su palmarés.

◀▲Laia supera a Toni Bou por su polivalencia en distintas disciplinas, aunque no en número total de mundiales.

LOS TURISMOS ELÉCTRICOS SON PARA CUPRA

La pandemia puso contra las cuerdas al primer campeonato de turismos eléctricos en la historia del automovilismo, el PURE ETCR. Sin embargo, sus organizadores lograron sacar adelante el proyecto en 2021 para dar visibilidad a un certamen que estudian varios fabricantes. De momento, abrieron fuego esta temporada: Cupra, Hyundai y Alfa Romeo.

Con el equivalente a 670 CV de potencia (500kw), una aceleración constate de 0 a 240km/h (hasta los 100km/h en 3,2 segundos) y 960 Nm de par, los Cupra, Velospter y Giulieta son los turismos eléctricos más potentes del mundo. Con una base común en batería, unidad de potencia, caja de cambios e inverter, sus espectaculares prestaciones sorprendían incluso a los pilotos, solo condicionadas por la autonomía de la batería. El primer experimento de 2021 ha confirmado que la fórmula contará con más marcas en el futuro.

Cinco pruebas han integrado el calendario de esta primera temporada, incluida una en Motorland, en España. Cupra ha sido la gran triunfadora al lograr sus pilotos tres victorias, dos para Mikel Azcona y una para Mattias Ekstrom. Junto con Jordi Gené, terminaron entre los cuatro primeros de la clasificación general. El Pure ETCR comprende un singular formado adaptado a los condicionantes de la tecnología eléctrica. Dividido en dos días, con un coche a compartir por dos pilotos de la misma marca, los doce participantes se reparten en dos grupos de seis, distribuidos y enfrentados en sucesivas mangas cortas que proporcionaban una trepidante acción.

Junto a los entrenamientos clasificatorios y una final para cada grupo se conformaba una clasificación absoluta que determinaba el "Rey del Fin de Semana".

Mattias Ekstrom tan solo debía llevar el coche a la meta en quinta posición para asegurar el título en la última superfinal, pero un toque con otro rival en la salida casi arruina toda la temporada en la que, con Azcona, ha sido el piloto que más mangas ha ganado. Tras un agónico recorrido hasta la meta logró el campeonato para Cupra, la marca que ha estado desarrollando en silencio la tecnología base para el certamen. Ekstrom ha logrado así los títulos en todos los campeonatos en los que ha participado en su carrera, incluido el DTM y el Mundial de Rallicross. Ahora le espera el Extreme E y el próximo Dakar con Audi.

▶▶Cupra ha sido la gran vencedora del campeonato, con un victorioso Ekstrom que ha logrado así los títulos en todos los campeonatos en los que ha participado, incluido el DTM y el Mundial de Rallicross.

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE dealerBest personas que quieren lo que hacen

PRECIOS

Proace City Van	desde **13.866 €**
Proace City Combi	desde **14.092 €**
Proace City Verso Family	desde **22.227 €**
Proace Electric Van	desde **26.980 €**
Proace Electric Combi	desde **29.959 €**
Proace Electric Shuttle	desde **31.983 €**
Proace Verso Family	desde **45.000 €**

TOYOTA ACTUALIZA LA GAMA

Llegan los nuevos **Proace, Proace Electric y Proace City**

La familia Proace de Toyota se renueva con cambios que afectan a los equipamientos, los motores, las transmisiones o la seguridad, entre otras cuestiones. En este sentido, el Proace City, que se fabrica en la planta de Stellantis en Vigo (Pontevedra) mantiene las tres variantes existentes, dos enfocadas al cliente profesional (City Van y City Combi), y uno al particular (City Verso Family).

El City Van estrena un nuevo acabado, GX PLUS, que se encuentra entre los dos ya existentes, GX y VX. Está disponible para los motores 1.5D de 100 CV y 130 CV, en dos longitudes: media (L1) y larga (L2). En su equipamiento, añade a la versión GX los sensores delanteros y traseros de aparcamiento, faros antiniebla, pantalla multimedia Toyota Touch 2 de 8", conexión Apple CarPlay y Android Auto, retrovisor interior, sensor de lluvia y mandos de control integrados en el volante.

El Proace City Combi y Proace City Family mantienen sus carrocerías y acabados y toda la gama incluye ahora de serie airbags laterales.

También se renuevan la gama de comerciales de tamaño medio de la marca, Proace, Proace Verso y sus versiones eléctricas, con mejoras en el equipamiento de serie de todos los acabados. Esta familia dispone de varias opciones, dos enfocadas a profesionales, tanto para el transporte de mercancías -Van- como el de mercancías y personas -Combi- o para personas -Shuttle- y dos versiones destinadas al cliente particular -Verso Family y Verso Vip-, que se pueden camperizar.

Para cumplir con la normativa de emisiones Euro 6.3, la versión Van incorpora un nuevo motor 2.0D de 145 CV. Además, la gama estrena equipamientos de serie en todas sus variantes, como las luces de lectura para el interior -Van (GX) y Combi (GX)-, nuevos controles de audio detrás del volante -Van (GX/VX) y Combi (GX)- o sensores traseros de aparcamiento -Van (VX) y Shuttle (VX)-. Esta última versión -Shuttle (VX y VX Plus)-, estrena retrovisores exteriores plegables eléctricamente. La variante Van GX cuenta con soporte lumbar y regulación de altura en el asiento del conductor y en los modelos de Doble Cabina, la segunda fila de asientos será completamente abatible.

PROGRAMA URBAN

Renault llevará **la movilidad sostenible y segura** a 15 ciudades

Renault ha puesto en marcha en colaboración con la DGT el programa Urban, una iniciativa de carácter educativo que pretende mostrar cómo es la nueva e-movilidad y que recorrerá un total de 15 ciudades hasta 2022. En los espacios reservados en cada lugar, los interesados podrán aprender a través de realidad virtual y realidad aumentada los retos a los que se enfrentan las ciudades y los dispositivos de seguridad que incorporan los nuevos vehículos (ADAS). También tendrán la oportunidad de conducir la inédita gama de vehículos E-Tech de Renault, tanto híbridos como híbridos enchufables y eléctricos.

El evento ya ha visitado Zaragoza y Oviedo y, hasta finales de este 2021, pasará por A Coruña (4-7 de noviembre) y Valladolid (11-14 de noviembre). El próximo año 2022 recalará en Málaga, Córdoba, Murcia, Alicante, Mallorca, Vitoria, Santander, Guadalajara, Salamanca, Tenerife y Las Palmas.

▲ El director general de Tráfico, Pere Navarro, conversa con el director general de Renault y Alpine Iberia, Sébastien Guigues.

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

OPEL

Astra: un compacto de éxito que se renueva

La sexta generación del Opel Astra llega a los concesionarios el próximo mes de enero, pero ya se puede reservar a un precio que parte de 22.700 euros sin descuentos promocionales. De momento, se ofrece en carrocería de cinco puertas, aunque la opción familiar, Sports Tourer, llegará más adelante y no se descarta una alternativa coupé.

El nuevo Astra se sustenta sobre la tercera generación de la plataforma EMP2 del Grupo Stellantis, lo que le permite integrar tecnologías avanzadas y la electrificación de sus motores. En este apartado, la gama cuenta con propulsores diésel y gasolina, con un rango de potencias de entre 110 y 130 CV, y opciones de cambio manual y automático. También hay híbridos enchufables con 180 y 220 CV de potencia, alimentados por una batería de 12,4 kWh y asociados al cambio automático EAT8, cuya autonomía en eléctrico ronda los 60 kilómetros. En 2023 llegará una versión totalmente eléctrica. El Astra estará disponible con cuatro niveles de equipamiento: Edition, Elegance, GS Line y Ultimate. Incluye un gran equipamiento y también un buen despliegue de tecnologías de asistencia a la conducción y seguridad, como la alerta de colisión frontal con frenado automático de emergencia con detección de peatones, el aviso de salida de carril, el lector de señales de velocidad o la alerta por fatiga del conductor.

PRECIOS

OPEL ASTRA	
Edition 1.2T XHL MT6 S/S 110 CV (81kW)	**22.700 €**
Edition 1.2T XHT MT6 S/S 130 CV (96kW)	**23.700 €**
Edition 1.5D DTH MT6 S/S 130 CV (96kW)	**25.300 €**
Elegance 1.2T XHT MT6 S/S 130 CV (96kW)	**25.200 €**
Elegance 1.2T XHT AT8 S/S 130 CV (96kW)	**26.900 €**
Elegance 1.5D DTH MT6 S/S 130 CV (96kW)	**26.800 €**
Elegance 1.5D DTH AT8 S/S 130 CV (96kW)	**28.500 €**
GS-Line 1.2T XHT MT6 S/S 130 CV (96kW)	**26.600 €**
GS-Line 1.2T XHT AT8 S/S 130 CV (96kW)	**28.300 €**
GS-Line 1.5D DTH MT6 S/S 130 CV (96kW)	**28.200 €**
GS-Line 1.5D DTH AT8 S/S 130 CV (96kW)	**29.900 €**
Ultimate 1.2T XHT AT8 S/S 130 CV (96kW)	**32.000 €**
Ultimate 1.5D DTH AT8 S/S 130 CV (96kW)	**33.600 €**
OPEL ASTRA PHEV	
Edition 1.6T PHEV AT8 S/S 180 CV (132kW)	**32.100 €**
Elegance 1.6T PHEV AT8 S/S 180 CV (132kW)	**33.600 €**
GS-Line 1.6T PHEV AT8 S/S 180 CV (132kW)	**35.000 €**
Ultimate 1.6T PHEV AT8 S/S 180 CV (132kW)	**38.700 €**

ALFA ROMEO

El **Stelvio** estrena la edición especial **GT Junior**

Alfa Romeo rinde un homenaje a su historia con el lanzamiento del Stelvio GT Junior, inspirado en el GT 1.300, un icono de la década de 1960. Este nuevo Stelvio llegará en noviembre desde 72.750 € y se basa en la especificación Veloce, la más deportiva. Se distingue por el color Ocre Lipari de la carrocería y las llantas de aleación ligera de 21" con cinco orificios. En el interior encontramos asientos de cuero ajustables eléctricamente con bordado GT Junior en los reposacabezas delanteros y costuras específicas. En el tablero hay un bordado y silueta del GT 1.300 Junior de los años 60.

En cuanto al motor, equipa un 2.2 Turbodiésel de 210 CV, combinado con la transmisión automática de 8 velocidades y tracción total.

LAND ROVER

Discovery Metropolitan: tecnología y diseño

La nueva edición Metropolitan del Land Rover Discovery se coloca en lo más alto de la gama y ofrece una combinación de detalles de diseño exclusivos y tecnologías. En el apartado de motores cuenta con el potente Ingenium de gasolina P360 o los eficientes Ingenium diésel D300 con la certificación RDE2o que cumplen la Euro 6d-Final, ambos con tecnología eléctrica Mild Hybrid (MHEV) de 48 V. En el exterior incorpora un techo en contraste en Gloss Black de serie, detalles en Bright Atlas en la parrilla, las letras Discovery en el frontal, inserciones del paragolpes inferior en Hakuba Silver, llantas de aleación de 22 pulgadas con pulido a espejo con detalles en Gloss Grey, pinzas de freno en Black Land Rover, etc.

Una **gestoría a la vanguardia** de las nuevas tendencias en movilidad

En Dealerbest nos caracterizamos por ser altamente innovadores. Creemos firmemente que no hay mejor servicio que ofrecer que aquél que mejora la calidad de vida de los trabajadores. Y por ello, todos nuestros productos persiguen esta finalidad. Sin embargo, si hay uno que destaca por encima del resto es nuestra querida gestoría, el ojito derecho de nuestra empresa.

¿EN QUÉ SE DIFERENCIA NUESTRA GESTORÍA?

En primer lugar, cabe resaltar que comenzamos nuestra andadura en 1987, que se dice pronto. Nos avalan más de 30 años en el sector. Y, en todo este tiempo, hemos ido adaptando nuestra forma de trabajar a las nuevas tecnologías tan presentes en la actualidad.

Gracias a ello, hoy contamos con *un servicio de gestión documental digital y 100% online, donde fusionamos experiencia y tecnología.*

Si tuviésemos que definir nuestro servicio en tres palabras, indudablemente serían:

Digitalizada: desde el momento de la venta del vehículo hasta la entrega final al cliente, nuestra gestoría gestiona y controla todo el proceso de forma digital y online sin necesidad de documentación física.

Automatizada: automatiza la extracción y carga de los datos, procesos y tareas.

Conectada: conectamos nuestra tecnología con la tuya para agilizar y facilitar todos los trámites, ahorrando tiempo. Se puede conocer en tiempo real el estado del trámite.

¿QUÉ TRÁMITES REALIZAMOS?

Ofrecemos un servicio personalizado, adaptándonos a tus necesidades. Las gestiones principales que llevamos a cabo son:

Matriculación: entregamos la documentación original en solo ¡2 días! Y por supuesto, mientras tanto te ofreceremos la documentación provisional con la entrega del vehículo para poder circular.

Preparación del kit de matriculación: ponemos a tu disposición la maquinaria necesaria para la fabricación de las matrículas y distintivos ambientales.

Transferencias, notificaciones y bajas: realizamos la tramitación telemáticamente y en un plazo de 24h tienes la documentación original.

¡Pero hay mucho más que podemos hacer por ti!

Cada año gestionamos *la campaña del IVTM, garantizándote un ahorro de hasta el 75% de descuento en cada vehículo.*

Y, este año, también tramitamos *las ayudas 'Madrid Cambia 360' destinadas a la compra de vehículos eficientes con etiqueta 0, ECO o C,* donde puedes conseguir hasta 8.000€ de descuento.

Tenemos una cosa clara y es que *¡Trabajamos para generar el ahorro de nuestros clientes!* Y, te garantizamos que cumpliendo los requisitos de las ayudas a las que accedes, Dealerbest asegura el cobro del 100% de las mismas.

Si quieres ahorrar tiempo, modernizar tu negocio, solicitar subvenciones o conocer nuevas formas de rentabilizar tu concesionario, ¡estaremos encantados de ayudarte!

¡No pierdas más tiempo, el momento es ahora!

PEUGEOT

EL 508 SPORT ENGINEERED PRESUME DE POTENCIA

Desarrollado por el departamento de Peugeot Sport, el 508 Sport Engineered (desde 64.300 euros) y su versión familiar SW (desde 65.500 euros) es el modelo más potente de la marca. Equipa une mecánica Plug-In Hybrid que combina un motor gasolina PureTech 200 y dos propulsores eléctricos, situados en el eje delantero y trasero, con lo que logra una potencia total de 360 CV. Dispone de tracción total y ofrece cuatro modos de conducción: Sport, Electric, Confort, Hybrid y 4WD.

El Peugeot de calle más potente de la historia tiene una autonomía de 42 kilómetros en eléctrico y etiqueta Cero de la DGT.

JEEP

RENTING DIGITAL PARA EL COMPASS

El Jeep Compass ya se puede disfrutar en renting sin tener que acercarse a un concesionario. La marca lanza un renting digital de este modelo, que parte de 365 €/mes para el Compass 1.3 GSE y asciende a los 499 €/mes para el Compass 4xe. El contrato se cierra completamente online a través de Leasys e incluye mantenimiento, asistencia en carretera 24h/7d, seguro a todo riesgo sin franquicia, neumáticos ilimitados, gestión de multas y el impuesto de circulación.

MG

Marvel R Electric: el buque insignia ya está aquí

MG ya comercializa en España el nuevo Marvel R Electric, su buque insignia, que se puede adquirir por un precio de partida de 39.990 € sin incluir las ayudas del Plan Moves III, que pueden comenzar en 4.500 € y llegar a los 7.000 € en caso de que el comprador entregue un vehículo de más de siete años de antigüedad.

Este SUV 100% eléctrico esta disponible en tres acabados: Comfort y Luxury para la versión de tracción trasera, y el acabado Performance para la variante de tracción total. La versión de tracción trasera cuenta con dos motores eléctricos y ofrece una potencia de 132 kW (180 CV) y una autonomía de 402 kilómetros (WLTP).

La variante de tracción a las cuatro ruedas es la más prestacional y emplea un sistema de propulsión compuesto por tres motores que consiguen una potencia máxima combinada de 212 kW (288 CV) y una autonomía de 370 kilómetros (en ciclo WLTP).

Todas las variantes del nuevo SUV equipan una batería de 70 kWh, que se puede 'rellenar' en una estación de carga rápida en solo 30 minutos para una carga del 30 al 80% y en 43 minutos para pasar del 5 al 80%.

PRECIOS

Marvel R Electric Comfort	39.990 €
Marvel R Electric Luxury	45.300 €
Marvel R Electric Perfomance	49.300 €

En su equipamiento de serie ofrece el sistema MG Pilot, que incorpora numerosos equipos de asistencia a la conducción (ADAS). Además de las tecnologías de última generación, cuenta entre otros, con faros delanteros y traseros LED, climatizador bizona, llantas de aleación de 18" o 19", asistente de aparcamiento delante y detrás, retrovisores calefactables y ajustables eléctricamente, techo panorámico practicable o volante multifunción de cuero.

De serie, el modelo se entrega en color azul Prism Blue, el resto de colores disponibles para la carrocería tienen un sobrecoste de 1.000 €.

CITROËN

Ë-Berlingo Van y ë-Jumper: completan la gama eléctrica

Con la llegada al mercado de las variantes eléctricas ë-Jumper. y e-Berlingo Van, Citroën completa la electrificación de su gama de vehículos comerciales.

El ë-Jumper, el furgón grande de la familia, está disponible desde 70.990 €. Al igual que su homólogo de combustión cuenta con una gama que se estructura alrededor de 20 carrocerías, con una gran variedad de longitudes, batallas, alturas y siluetas, lo que le permite responder a todo tipo de necesidades profesionales, además de ofrecer posibilidades de transformación: ambulancias, isotermos, minibuses, transporte de materiales, etc.

Se ofrece en dos niveles de autonomía y batería. Para tamaños hasta L2, una batería de 37 kWh con una autonomía de 117 Km WLTP, y para tamaños desde L3 en Furgón y L25 en Chasis, la alternativa es una batería de 70 kWh, con hasta 224 Km WLTP. Estas baterías tienen una garantía de 8 años o 160.000 Km por el 70% de su capacidad de carga.

El Citroën ë-Berlingo Van se fabrica en la planta de Stellantis en Vigo (Pontevedra) y equipa un motor eléctrico que desarrolla 100 kW (136 CV). Su batería de iones de litio de 50 kWh le permite ofrecer una autonomía de hasta 275 Km WLTP.

Se comercializa en dos tallas, M y XL, y dos acabados. La versión Control cuenta con aire acondicionado, faros de encendido automático, ayuda al arranque en pendiente, Citroën Connect Box, guantera Top Box y retrovisores calefactados. El acabado Club añade sensores de aparcamiento traseros, control de crucero con limitador de velocidad, detección de la presión de los neumáticos y faros antiniebla.

Ofrece tres modos de conducción: Power, Normal y Eco. Además, cuenta con 19 funciones de ayuda a la conducción, como la ayuda al arranque en pendiente, la cámara de marcha atrás Top Rear Vision, el paso automático de luces de carretera a luces de cruce, el park assist, el active safety brake o la alerta de cambio involuntario de carril. Este modelo está disponible desde 30.590 €.

PRECIOS

Citroën ë-Berlingo Van	desde 30.590 €
Citroën ë-Jumper	desde 70.990 €

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

El Peugeot 406 a los 30.000 kilómetros...

Nada mejor para valorar las posibilidades del Peugeot 406 que someterlo a una prueba de larga duración. Tras recorrer 30.000 kilómetros se podía asegurar su éxito.

Hace 25 años anunciábamos que Skoda iba a lanzar el proyecto más ambicioso de su historia; el Octavia. Aunque pudiera parecer grandilocuente, no nos equivocábamos. El Octavia es, sin duda, el modelo clave en la historia de la marca checa... Y lo que le queda por delante.

Entre las novedades de esta semana, nada menos que un Ferrari, el elegante y deportivo –sin ser radical– 456 GTA, que estrenaba cambio automático en la firma del Cavallino.

Pero gran parte del contenido de esta revista estaba copado por los familiares, que crecían pero sin despegar. Además había dos comparativas: el Ford Mondeo SW se medía al Volvo V40, el del óvalo –136 CV y 3,6 millones– brillaba por la relación precio-confort; el sueco –137 CV y 3,7 millones– por su seguridad.

Otra comparativa se fijaba en cuatro familiares compactos: Skoda Felicia, Citroën ZX, Ford Escort y Opel Astra. Significaba la llegada de la marca checa a un segmento potente con un modelo atractivo y muy barato.

Por último, con el Peugeot 406 llegábamos al final de nuestra prueba de larga duración, 30.000 kilómetros tras los que el veredicto lo resumía nuestro titular: 'Misión cumplida'.

LA PORTADA
Nº 661
FECHA
17-6-1996
HABLAMOS DE
Los familiares de la comparativa entre el Skoda Felicia, el Citroën ZX, el Ford Escort y el Opel Astra compartían la portada con el elegante Ferrari 456 GTA, que estrenaba cambio automático. Y junto a ellos, el cara a cara entre el Ford Mondeo y el Volvo V40 y la prueba de larga duración con el Peugeot 406.

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

... Y también el Renault Mégane

No menos importante que el 406, el Renault Mégane también se atrevía con una prueba express de larga duración; 30.000 kilómetros que corroboraban la calidad del francés.

Un análisis sobre la evolución de la publicidad del automóvil mostraba los cambios profundos de las páginas de publicidad a los efectos especiales... Y aún no existía internet.

Cuatro pruebas eran el principal argumento de esta semana. Y entre ellas, sin duda, los 30.000 kilómetros con el Renault Mégane. El sucesor del mítico R-19 sacaba nota por su fiabilidad, su mecánica robusta y sus bajos consumos. Además de merecer el aplauso de todos los probadores por su confort de marcha.

Había tres pruebas más que suponían el grueso de la revista de esta semana. Para empezar, de menor a mayor tamaño, el Renault Twingo Wind, una versión más equipada que ofrecía, por ejemplo, la dirección asistida, por 1,5 millones de pesetas.

En un término medio, un sedán compacto de Rover, el 420, que junto al 414 y al 416 conformaban una gama distinguida –toda de gasolina– que brillaba por su equipamiento y confort.

Y el más grande y lujoso era el BMW 740i Steptronic, con cambio secuencial automático que estrenaba un motor V8 de 286 caballos. Por 11 millones de pesetas, destacaba por su cambio.

LA PORTADA
Nº 662
FECHA
24-6-1996
HABLAMOS DE
La icónica foto del desmontaje del coche, ya clásica en nuestras pruebas de larga duración, era la imagen de la portada. En este caso con el Renault Mégane como protagonista tras recorrer 30.000 kilómetros. Junto al francés la prueba del Rover 420 y también espacio para el BMW 740i con cambio Steptronic.

GRAN AUTO
INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

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

Gama híbrida enchufable

Find your hybrid

El coche que te gusta ya no es un sueño. Descubre la gama híbrida enchufable de Volkswagen con una autonomía en modo 100% eléctrico de 46km a 72km, o si prefieres el modo combinado, con toda la autonomía que ya conoces y hasta 462CV de potencia.
Gama híbrida enchufable de Volkswagen: Golf, Tiguan, Passat, Arteon y Touareg.

Consumo medio gama híbrida enchufable de Volkswagen (l/100 km) de 0,9 a 2,8; emisión de CO_2 (g/km) de 21 hasta 63. Potencia combinada de 150kW (204 CV) y autonomía de 72km en modo 100% eléctrico para un Golf eHybrid y hasta 340 kw (462 CV) y autonomía de 46km en modo 100% eléctrico para un Touareg R. El equipamiento opcional puede afectar a valores relevantes de los vehículos, como el peso, la resistencia y la aerodinámica. Estos factores, junto con la climatología, las condiciones del tráfico y la forma de conducción, pueden afectar el consumo de combustible, el consumo de electricidad y su autonomía, las emisiones CO_2 y las prestaciones del vehículo. Modelos visualizados: Volkswagen Passat Variant GTE con opcionales, nuevo Arteon eHybrid Elegance con opcionales, nuevo Touareg R con opcionales.