

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16



REFINADO Y TECNOLÓGICO

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 8 DE DICIEMBRE Nº 1.810 del 17 de noviembre al 7 de diciembre 2021



SUV ELÉCTRICOS LLEGA LA REVOLUCIÓN

*Probamos las últimas novedades
Y analizamos los 29 modelos a la venta*



Prueba **Kia EV6**

229 CV

Hyundai Ioniq 5

217 CV

Prueba



Comparativa

Mercedes EQA - Audi Q4 e-tron

190 CV

204 CV



Llega un momento en que todo se conecta.

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



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

Future is an attitude.

Nuevo Audi Q4 Sportback e-tron: Consumo de electricidad combinado*: 20,7-16,7 kWh/100 km. Emisiones combinadas de CO₂*: 0 g/km.
*Datos sobre el consumo eléctrico y las emisiones de CO₂ por tramos en función del equipamiento del vehículo.

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.)



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 CO₂ WLTP (g/km): 48-53 g/km. Gama Jeep. Compass Consumo mixto entre: 2,2 y 7 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 49 a 161 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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

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.)



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 CO₂ WLTP (g/km): 48-53 g/km. Gama Jeep. Compass Consumo mixto entre: 2,2 y 7 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 49 a 161 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂: 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 CO₂ 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 CO₂ 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

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Al detalle



LA CARAVANA DE BIDEN

Son solo gestos, pero muchas veces esas 'anécdotas' calan más que sesudos mensajes. Por ejemplo, que en la reunión del G20 en Roma se debata sobre la emergencia climática y las decisiones a tomar –entre ellas, acabar con los motores de combustión– y en ella aparezca el presidente de Estados Unidos con una caravana de 85 coches no parece muy edificante. Evidentemente los problemas climáticos no los resuelven 85 coches más o menos. Pero sí se envía un mensaje de compromiso –o no– con el planeta.



30 AÑOS DE MONTMELÓ

El Circuit de Catalunya cumple 30 años de vida con una gran fiesta conmemorativa. Tres décadas en las que se ha convertido en todo un referente, un trazado insustituible que todas las grandes escuderías de la Fórmula 1, por ejemplo, ya han hecho suyo y es ahí donde confirman si el trabajo del invierno se refleja en la pista. Con una cierta incertidumbre en los últimos meses, confiamos en que Montmeló siga siendo sede de la F-1 en los próximos años. Felicidades.

Tiempos de V.O.

La crisis de abastecimientos parece que será la mayor en décadas, y se anuncian las dificultades que tendrá Europa. Como consecuencia, nuestra industria del automóvil será de las más afectadas.

Algo se desmorona en el engendro conocido como globalización cuando el comprador de un coche tiene que esperar entre seis meses y un año para recibir su vehículo. Esto, según una mayoría de los gurús económicos, se debe, fundamentalmente, a la pandemia de origen oriental que hemos sufrido. Los mismos que después de sesudos análisis vaticinan que el mundo occidental se enfrenta a la mayor crisis de abastecimiento vivida en décadas. Además, anuncian que España como el resto de Europa lo tiene muy difícil, mientras sigamos dependiendo de países tan poco fiables como China. Por eso, y como consecuencia de este panorama, la industria automovilística es de las más perjudicadas por falta de suministros, especialmente chips. De ahí que, ante esta situación, que está lejos de terminar, se hayan recortado las producciones de coches, los ERTES están a la orden de día en las fábricas y en los concesionarios hay pedidos que se anulan porque los clientes están cansados de esperar. Además, las promociones comerciales están bajo mínimos y la escasez de coches no solo provoca una subida del precio en los nuevos, sino que también está ocurriendo con los vehículos de ocasión. Lo cierto es que, guste o no, toca vivir tiempos de matriculaciones en caída libre por falta de vehículos. En octubre la bajada ha es-

tado por encima de los dos dígitos, lo cual supone, según ANFAC una expectativa anual de ventas de unas 900.000 unidades, dato que significa cerrar el año con un 25 por ciento menos que en 2019.

Cuestión diferente es la expectativa del mercado de segunda mano, que vende casi tres vehículos usados por cada uno nuevo. Y eso que cada vez escasean más los usados que merezcan la pena. La demanda es tan superior a la oferta que adquirir hoy un usado que esté en torno a los 5 años de antigüedad supone que, además de tener suerte hay que estar dispuesto a pagar un 15 por ciento más que el año pasado. De ahí que, según GANVAM, las ventas de vehículos de más de 10 años crecerán un 8 por ciento en 2021, hasta situarse en torno a 1.200.000 unidades, o que el 35 por ciento del mercado de ocasión está compuesto por vehículos con más de 15 años. De hecho, según FACONAUTO y GANVAM la estimación de coches con más de 10 años de antigüedad que están en circulación, suman la friolera de 13 millones y como el que no se consuela es porque no quiere, en octubre las ventas de eléctricos aumentaron un 29 por ciento, hasta 2.700 unidades o lo que es lo mismo un 3,7 por ciento del total.

La expectativa del mercado de segunda mano es muy diferente, se venden casi tres vehículos usados por cada uno nuevo. Y eso que escasean los que merezcan la pena. La demanda es tan superior a la oferta que adquirir hoy un usado en torno a 5 años de antigüedad supone que hay que estar dispuesto a pagar un 15 por ciento más que el año pasado.

Motor 16

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Fede Asensio - fasensio@motor16.com

Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julián Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Iván Mingo - imingo@motor16.com

Álvaro Ruiz - aruiz@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

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

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés, Madrid

Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD
Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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



SUMARIO

Nº 1.810 · 17 a 30 noviembre de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

TOYOTA AYGO X CROSS

La nueva generación del urbano de Toyota llega con un aire de crossover de gran atractivo.

8.- SEMA SHOW

En Las Vegas se han dado cita, un año más, los más espectaculares modelos creados por la industria del tuning y la personalización. Estas son algunas de las locuras allí presentadas.

10.- CUATRO RUEDAS

HYUNDAI IONIQ 5

La marca coreana entra en una nueva era eléctrica de la que este Ioniq 5 es el primer capítulo. Por tecnología, rendimiento y eficiencia, puede ser, ya, el primer coche de la casa.

16.- KIA EV6

Sobre la nueva plataforma E-GMP, el eléctrico de Kia brilla por su versatilidad, la gestión de la energía y un comportamiento deportivo que lo francamente divertido de conducir.

22.- AUDI Q4 E-TRON

FRENTE A MERCEDES EQA

La rivalidad entre Audi y Mercedes llega ahora a un nuevo mundo, el de los SUV eléctricos, que se abre con las versiones más asequibles del Q4 e-tron y EQA.

30.- VOLKSWAGEN ID.5

La familia eléctrica de Volkswagen estrena nueva versión del SUV ID.4. Este ID.5 apuesta por un estilo coupé más deportivo y dinámico.

32.- TODOS LOS SUV ELÉCTRICOS

Los SUV eléctricos empiezan a proliferar en un mercado cada vez más proclive a estos modelos. Analizamos los 24 modelos ya a la venta.

36.- GAMA HÍBRIDA DE SUZUKI

Suzuki cuenta con la gama más verde del mercado: de las 28 versiones que ofrece, 26 lucen la etiqueta ECO. Y otro es '0 emisiones'.

38.- GAMA AUDI TFSI



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	22, 33, 38
BMW	33
DACIA	33
DFSK	33
DS	33, 40
FORD	33
HYUNDAI	33, 10
JAGUAR	34
KIA	16, 34
LEXUS	34, 46
MAZDA	34
MERCEDES	22, 34
MG	34
NISSAN	34
OPEL	35
PEUGEOT	35
SKODA	35
SUZUKI	36
TESLA	35
TOYOTA	6
VOLKSWAGEN	30, 35
VOLVO	35

NUEVO 3008

HÍBRIDO O GASOLINA

CON RENTING TODO INCLUIDO

POR **250€/MES***

PRIMERA CUOTA: 6.718,42€
PLAN MOVES III INCLUIDO
ESTACIÓN DE CARGA INCLUIDA**

Compra online en store.peugeot.es



m8ves III
Movilidad
Eficiente & Sostenible



NUEVO 3008

Time to change

Hasta 59 km de autonomía Full Electric - Nuevo Peugeot i-Cockpit® - Modo 4x4

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

Gama 3008: Valores WLTP: Consumo carburante (l/100 km) mínimo y máximo 1,3-6,4 en ciclo combinado. Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo 30-146 en ciclo combinado. Más información en <http://wltp.peugeot.es>

*Cuota mensual con IVA Pen y Bal para particulares, alquiler a 36 meses y 30.000 km para P.3008 Active Pack PureTech 130SGS 6Vel. man y 3008 Allure HYBRID 225 e-EAT8. 1ra cuota 6.718,42€ (IVA incl). Oferta P.3008 HYBRID incluye ayuda PLAN MOVES III (condicionada a previo cobro de la misma, financiada por el Mº Industria y Comercio). Ambas incluyen mantenimiento, reparaciones, asist. carretera, gestión de multas, impuestos y seguro durante periodo contratado. Oferta de PSA Financial Services Spain, EFC S.A, domic. C/ Eduardo Barreiros, 110, Madrid, condicionada a aceptación financiera. Válida en pedidos cliente particular de 15/10/2021 a 30/11/2021. Condiciones en concesionario. Modelo visualizado puede no coincidir con ofertado. **Ventaja adicional a PVP de 3008 HYBRID, no sujeta a financiación, equivale a estación de carga MODO3, 7,4kw, incluye cable no Smart.

Audi apuesta por la hibridación enchufable de prácticamente toda su gama. Y con un tacto de conducción premium.

40.- FUERA DE SERIE DS 4

DS lleva el lujo francés al segmento de los compactos con este refinadísimo DS 4.

46.- DE VIAJE RUTAS CON SABOR BY LEXUS

Recorremos tierras de Zamora con el Lexus UX 250h en busca del sabor de los garbanzos de Fuentesauco.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- LA SEMANA

56.- DE CARRERAS AÑO DE ADIOS

Rossi, Raikkonen, Tarquini... El adiós de grandes pilotos.

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

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

600 CV PARA EL GHOST

Rolls-Royce aprieta las tuercas del Ghost y lleva su motor V12 biturbo hasta los 600 CV y 900 Nm de par en la nueva variante Black Badge, que además recibe una puesta a punto específica y está disponible con la exclusiva pintura Ultra Black, la más oscura del mercado.



HYPERCAR CON ACENTO GRIEGO

La compañía griega SP Automotive ya tiene listo su primer coche, un espectacular hiperdeportivo que llega con dos versiones, el Project Chaos, que pesa 1.388 kg y tiene un motor V10 4.0 biturbo de 2.077 CV y el Zero Gravity, que incrementa la potencia del V10 hasta los 3.107 CV y pesa 1.272 kg.

DESAFÍO EXTREMO

La aventurera Renee Brinkerhoff se ha propuesto atravesar la Antártida con un Porsche 356A de 1956 especialmente preparado para la ocasión con un sistema de cadenas y esquís, jaula antivuelco y paneles solares. El objetivo es recaudar fondos para acabar con la trata de niños.



DEPORTIVIDAD A LA AMERICANA

Dos años después de ver la luz, la octava generación del Chevrolet Corvette estrena la variante de alto rendimiento Z06. Disponible con carrocería Coupé y Convertible, cuenta con mejoras técnicas y aerodinámicas para sacar el máximo partido de su motor 5.5 V8 atmosférico de 680 CV.

Toyota Aygo X Cross

A la tercera, el urbano **se transformó** en crossover

Toyota estrena la tercera generación del miembro más pequeño de su familia, el Aygo, que pasa a llamarse Aygo X Cross y adopta los rasgos estéticos del formato SUV para convertirse en un pequeño crossover urbano. Además de ofrecer una mayor distancia libre al suelo, cuenta con protecciones de plástico en los paragolpes, los pasos de rueda y los faldones laterales, así como con llantas de entre 17 y 18 pulgadas que contribuyen a alejarlo un poco más del suelo. Lo que no cambia es la posibilidad de escoger un techo de lona retráctil, el portón trasero de cristal, ni las opciones bicolor para el exterior. Más allá de la estética, abandona la plataforma de su predecesor para utilizar la variante GA-B de la arquitectura modular TNGA de la marca japonesa, la misma sobre la que se asientan sus hermanos mayores, los Toyota Yaris y Yaris Cross. Gracias a ello, crece en todas las cotas, alcanzando los 3,7 metros de longitud, 1,74 metros de anchura y 1,51 metros de altura, por lo que resulta 23,5 cm más largo que el Aygo anterior, 12,5 cm más ancho y 5 cm más alto. Las nuevas medidas repercuten directamente

en la habitabilidad interior, que mejora notablemente con más espacio para los pasajeros, pero también para el equipaje, puesto que el maletero llega hasta los 231 litros de capacidad (63 más que antes). El Aygo X Cross también ha dado un paso adelante a nivel tecnológico, incorporando equipamiento de segmentos superiores, como los faros LED, la pantalla táctil central de 9 pulgadas, la carga inalámbrica y una completa dotación de sistemas de asistencia a la conducción, entre los que figura el control de crucero adaptativo. En el plano mecánico, sigue

apostando por un motor gasolina atmosférico de 1.0 litros y tres cilindros que desarrolla 72 CV ligado a un cambio manual de cinco marchas o a uno automático de tipo CVT, homologando 4,7 litros a los 100 kilómetros.

▼ Opcionalmente puede tener faros Full LED, antiniebla frontales y un techo solar de lona con apertura y cierre eléctrico.



▼◀ Añade una X a su apellido para diferenciarse del modelo anterior. Dentro, la pantalla central de 9 pulgadas es la protagonista.

▼◀ Con motivo del lanzamiento Toyota pone a la venta la serie especial Limited Edition, con pintura exterior bitono en verde y negro, detalles de color naranja, llantas de 18 pulgadas, tapicería de cuero y todo el equipamiento posible.



SEMA SHOW 2021

Locura americana

Del 2 al 5 de noviembre se ha celebrado la última edición del SEMA Show de las Vegas, donde especialistas del tuning y fabricantes artesanales han presentado sus últimas y disparatadas locuras un año más.

En el recinto de Las Vegas Convention Center, un año más se ha celebrado este evento, donde se dan cita los principales

especialistas del tuning para mostrar sus últimos productos y donde la imaginación parece no tener límites buscando a los

clientes más radicales. Vehículos modificados y prototipos creados específicamente para la cita del SEMA Show, desde

superdeportivos extremos a semi-monster trucks y clásicos hot rod movidos por motores extremos. Coches de competición

y prototipos, casi todos con olor a gasolina retardando la actual tendencia por la electromovilidad, si bien también había algún vehículo movido por motores eléctricos. El SEMA además ha incluido exhibiciones o talleres donde ver demostraciones de cómo algunos especialistas realizan su trabajo artesanal. Un espectáculo único en el mundo del motor.



▲ **Cadillac Coupe DeVille.** Reconstrucción de este modelo de 1968, con 1.000 horas de trabajo y el sello de este especialista.

► **Chevrolet 'the Best'.** Sobre el chasis del Silverado, propulsado por un motor de 659 CV.



▲ **Corvette C150 Coupe.** Hot rod de este clásico del '57, con 1.000 CV para su V8 turbo.

► **Chevrolet Corvette C1.** Réplica del primer Corvette, con carrocería de fibra de carbono y 670 CV.



▲ **Dodge Challenger 1970.** Una carrocería oxidada se ha convertido en este espectacular modelo sobre el chasis de un Viper y movido por un V8 de 6.2 l.

◀ **Chevy C10.** Reconstrucción del C10 de 1956 por Customs by Lopez.



► **Factory Five F9R.** La compañía con sede en Massachusetts vende este espectacular supercar en un kit para montar, movido por un V12 de 9.5 l y 760 CV.



▲ **Essex.** Espectacular engendro sobre un Essex de 1927, desarrollado por el especialista neozelandés David Jeffrey.



◀ **Ford Thunderbird.** Así es esta customización del Thunderbird de 2002.



◀ **Toyota Supra Concept.** El biplaza japonés se convierte en SUV para el garaje de Batman.



▲ **Hummer EV.** Hasta 200 accesorios para personalizar el eléctrico con el que GMC resurge Hummer.

► **Mustang Ken Block.** Esta es la máquina de Drift extrema del especialista americano, con 1.400 CV.



▲ **Hennessey Venom GT.** Superdeportivo eléctrico con 1.000 CV de potencia del fabricante americano y sólo 1.244 kg de peso.

▼ **Hennessey Venom F5.** V8 biturbo de 6.6 litros para la última criatura de la marca americana, rinde 1.817 CV.



▼ **Local Motors.** Divertida propuesta diseñada con impresora 3D de un buggie de propulsión eléctrica.



► **Jeep Wrangler 6x6.** Evolución sobre el Gladiator, con un V8 de 707 CV, con un precio de 289.900 dólares.



► **Nissan Z.** Espectacular propuesta para el sustituto del 370 Z, dotado de un V6 twin-turbo de 3 litros de cilindrada y 400 CV.



◀ **Dodge Hellephant.** Mopar, el conocido preparador ha creado este remake dotado de un motor V8 Hemi de 1.000 CV y 1.288 Nm.



◀ **Porsche 911 Ruf Rodeo.** Suspensión elevada, protecciones y accesorios creados para esta versión off-road del 911.



► **Ford Truck.** Espectacular reconstrucción de este camión Ford de los 60.



Es la hora

Hyundai lleva años preparando la nueva movilidad eléctrica y con este Ioniq 5 da el paso definitivo. Un modelo capaz de comportarse como primer coche de la familia tanto por habitabilidad, como por rendimiento y eficiencia. Con un avanzado sistema de gestión de energía y tecnologías de vanguardia, incluso por precio empieza ya a cuadrar.



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

¿Y si empezamos esta vez por el final...? Siempre acabamos las pruebas hablando de precio; y mucho más cuando es un eléctrico. Porque es cierto que los 0 emisiones son más caros, un handicap que se une a la red de recarga o a la autonomía para desaparecer de las quinielas de muchos posibles compradores. Pero, ¿qué pasaría si el precio ya no fuera un problema?

Hagamos cuentas. Este Hyundai Ioniq 5 con 217 caballos y acabado Energy –el más completo– cuesta 55.920 euros. Pero si le descontamos Moves III y las ayudas de la marca, se queda en 46.690 euros. Si buscamos rivales en

su casa, podemos encontrar un Santa Fe (13 cm más largo y con siete plazas) híbrido acabado Maxx, con 230 CV por 47.300 euros con todos los descuentos o en versión híbrida enchufable de 265 CV por 54.000 euros. Y en el caso del Tucson (13 cm más corto que el Ioniq) en versión híbrida y el más equipado acabado Style el precio con todos los descuentos es de 41.700 euros o 42.890 euros para el Tucson híbrido enchufable. Con el Tucson pierde, sí, pero la diferencia, cuando hablamos de más de 40.000 euros ya no es escandalosa. Puede que la primera barrera de entrada al eléctrico ya esté derribada.

Y las otras pronto caerán. Porque en Hyundai llevan años viendo cómo hacen en-

trar a los clientes al mundo eléctrico. Cuando los fabricantes convencionales aún estaban definiendo sus estrategias eléctricas, en la firma coreana ya lanzaban un coche –no un concepto– que bajo una sola carrocería escondía tres alternativas limpias de propulsión. El primer Ioniq no fue más que el primer paso para este nuevo mundo eléctrico que ahora se abre; y en el que Hyundai ya tiene mucho ganado.

Su experiencia les ha llevado a crear una plataforma específica para coches eléctricos; una base, conocida como E-GMP, que no solo cuenta con las tecnologías más avanzadas en cuanto a rendimiento o gestión de la energía sino que también cambia la forma de diseñar, desarrollar y cons-



LA CLAVE

jmontoya@motor16.com

Así deberían ser los eléctricos: coches inteligentes con soluciones sencillas pero efectivas. En Hyundai parece que llevan mucho tiempo pensando cómo hacerlo y el resultado convence y mucho. Incluso el precio ya no es un obstáculo. Solo falta que la red de recarga sea lo que debe ser.

truir los coches. Eso se aprecia a simple vista en el Ioniq 5, un modelo que parece un compacto –muy acertado ese diseño que recuerda al legen-

dario Pony– pero que con sus 4,63 metros de longitud esconde un enorme ‘universo interior’. Porque son nada menos que 3 metros la distancia entre ejes –es decir, los voladizos, entre los delanteros y los traseros, se reparten solo los 1,63 metros restantes–, con lo que el interior es de lo más habitable que se puede encontrar –el suelo plano unido a esa batalla dan como resultado un auténtico salón–. Sus cuadradas for-

mas exteriores permiten que en el interior, por anchura y altura se viaje a tope de comodidad atrás y delante hay dos ‘butacones’ –incluso con reposapiés– que forman, junto a la consola central que se desliza adelante y atrás un ambiente acogedor. También se deslizan los asientos traseros para aumentar la capacidad de un maletero que de partida ofrece unos estupendos 531 litros, aunque con poca altura.

Funcional y sencillo es también un interior de colores claros en nuestra unidad que mezcla sabiamente pantallas táctiles y botones clásicos. Cuenta con dos pantallas unidas en horizontal; la central ofrece toda la información sobre el uso del coche, la navegación, el sistema de sonido. Permite que conectemos nuestro smartphone a través de Android Auto o Apple CarPlay –aunque a través de ca-

ble– y se puede controlar de forma táctil, por voz...

La pantalla frente al conductor es un cuadro de instrumentos digital al uso –aunque con un diseño un tanto galáctico– y con dos relojes que, al accionar el intermitente, se convierten en cámaras que nos muestran qué está pasando por detrás de nuestro coche y nos evitan sustos. Además, dispone de un head up display de realidad aumentada que muestra infor-

PRECIO		56.010 €		NUESTRA VALORACIÓN			
		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	COMPORTAMIENTO	*****		+	Confort de marcha. Habitabilidad. Tecnología avanzada. Dinamismo y comportamiento. Modos de conducción.	-	Asistente de carril intrusivo. Altura del maletero. Sin limpiaparabrisas trasero. Posición rodillas en plazas traseras.
	ACABADO	*****					
	PRESTACIONES	*****					
	CONFORT	*****					
	SEGURIDAD	*****					
	CONSUMO	*****					
PRECIO	*****						



▲▼ El cargador tiene leds que indican el estado de carga de la batería. El maletero, con 531 litros se amplía desplazando asientos o abatiendo respaldos.



**DIVERSIÓN ASEGURADA
PROPULSIÓN TRASERA
Y LA ACELERACIÓN
INSTANTÁNEA DAN
COMO RESULTADO
MÁXIMA DIVERSIÓN,
SOBRE TODO AL
QUITAR EL CONTROL DE
TRACCIÓN.**

**INTERIOR
LIMPIO, FUNCIONAL Y
ORDENADO. COMBINA
PANTALLAS Y BOTONES
CLÁSICOS.**



▲▲ El cuadro de instrumentos tiene diferente estilo en función del modo de conducción, el Sport, abajo, es el más llamativo. En la pantalla central, toda la información sobre el funcionamiento del coche.



►► Magnífico el espacio interior que se puede modular moviendo la consola central o adelantando los asientos traseros. En el volante, a la izquierda, la tecla de modos de conducción. Y a la derecha el mando del cambio.



mación muy útil sin apartar la vista de la carretera; y no solo la velocidad o el navegador, también avisa de la presencia de coches a nuestro alrededor a través de los sensores de ángulo muerto.

La tecnología de información brilla, como también lo hace la de la gestión de la energía. Porque la plataforma de Hyundai permite que presuma de lo que solo dos o tres fabricantes—mucho más caros y exclusivos salvo Kia— pueden presumir: la tecnología de recarga de 800 voltios. El Ioniq

5 puede cargar en puntos de hasta 350 kWh con lo que el llenado de la batería hasta el 80 por ciento se hace en solo 18 minutos o para 100 kilómetros en 4,5 minutos. Eso es un argumento más a favor del coreano, pues en esos temidos viajes invertirá mucho menos tiempo que modelos equivalentes de su competencia.

Son argumentos de peso y muy bien pensados para romper las barreras. Pero además, es que el coche es sencillo, fácil y muy agradable de conducir; para disfrutar de la conducción



▲ Con un estilo de compacto, inspirado en el Pony, el Ioniq 5 se sitúa a caballo, por tamaño, del Tucson y el Santa Fe.

sin complicaciones. Pulsas el botón de encendido, seleccionas la posición D en el mando tras el volante, junto al de los limpiaparabrisas, aceleras y... listo. Por si esto fuera poco, se puede amoldar a lo que cada conductor busca. Tiene tres modos de conducción que se seleccionan con un botón en el volante—Sport, Normal y Eco—, sin soltar las manos. De la máxima eficiencia del Eco al carácter más concentrado del Sport solo van dos toques en el selector. Pero además, también sin soltar las manos,

podemos ir aprovechando al máximo la capacidad de regeneración de energía a través de la frenada. Las levas en el volante permiten seleccionar hasta cuatro grados de retención—y un quinto que es la función e-Pedal que nos permite conducir con solo el pedal del acelerador, pues en cuanto levantamos el pie, el coche frena— que nos ayudan a aprovechar en cada momento la orografía y el trazado para aquilatar nuestro gasto.

Esa filosofía de sencillez se cumple en cada kilómetro en

el que disfrutamos del silencio, el confort y la suavidad... pero con carácter, pues, como buen eléctrico tiene una aceleración instantánea—ha clavado en nuestro correvit los 7,4 segundos que homologa— que da pie a unos adelantamientos, que salda en un abrir y cerrar de ojos. También brilla por comportamiento, con un aplomo sobresaliente por su bajo centro de gravedad que ofrece confianza desde el primer minuto. Las suspensiones son perfectas por comodidad y firmeza; enlaza curvas con

precisión y a un gran ritmo, con un aplomo tremendo. La dirección transmite a la perfección y los frenos cumplen con nota—aunque hemos llegado a acostumbrarnos a no tocarlos y simplemente manejar las levas para retener en un alto porcentaje de nuestro uso—. Y si buscamos un punto picante, que lo tiene, basta con desconectar el control de tracción para que el eje trasero comience a deslizar—siempre con total seguridad—y nos alegre con un comportamiento de máxima diversión.



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

EL DETALLE

GESTIÓN DE LA ENERGÍA Techo solar para 1.500 km.

La gestión de la energía es uno de los puntos donde brilla Hyundai y no solo por su tecnología de 800 voltios. También ofrece delicatessen como un techo solar que carga la batería incluso cuando el coche está parado y apagado y que puede generar una autonomía anual de 1.500 kilómetros

'por la cara'; la mejor forma de aprovechar cada minuto de luz.

Y no es lo único, pues además Hyundai convierte al Ioniq 5 en una gran batería a la que podemos enchufar cualquier aparato eléctrico, incluso otro coche eléctrico. Es gracias al sistema V2L

que solo necesita acoplar un adaptador al cargador y ya tendremos un enchufe con el que generar la corriente necesaria para cargar lo que se nos ocurra.



El rendimiento es de nota y tampoco están nada mal las cifras de consumo. Con un gasto homologado de 16,8 kWh no hay que conducir de laboratorio para acercarse a esas cifras y eso que los enormes neumáticos que monta no ayudan mucho a ajustar el consumo. En ciudad hemos parado el contador en 13,2 kWh; a 90 km/h gasta 18 y a 120 sube hasta los 26,3. Datos a tener muy en cuenta y que hablan bien de la capacidad de regeneración del Hyundai Ioniq 5.

Aquí, como se dijo, deberíamos hablar del precio... pero a estas alturas ya ni eso nos hace dudar de que Hyundai ya está en la hora eléctrica.

EN COMPARACIÓN CON...

	FORD MUSTANG MACH-E RWD (269 CV) BATERÍA 75,7 KWH	LEXUS UX 300e 150 KW (204 CV) BATERÍA 54,3 KWH	MERCEDES EQA 250 140 KW (190 CV) BATERÍA 66,5 KWH	VOLKSWAGEN ID.4 150 KW (204 CV) BATERÍA 82 KWH
Precio	48.750 euros	49.900 euros	51.225 euros	48.915 euros
Dimensiones	4.712 mm / 1.881 mm / 1.597 mm	4.495 mm / 1.840 mm / 1.545 mm	4.463 mm / 1.834 mm / 1.624 mm	4.584 mm / 1.852 mm / 1.640 mm
Consumos	17,2 kWh / 100 km	16,8 kWh / 100 km	17,9 kWh / 100 km	17,3 kWh / 100 km
Autonomía	440 kilómetros	315 kilómetros	424 kilómetros	512 kilómetros
Vel. máxima	180 km/h	160 km/h	160 km/h	160 km/h

De repente, los SUV eléctricos empiezan a proliferar y lo hacen con un objetivo: convertirse en el primer coche de la familia, no solo en una alternativa como segundo o tercer vehículo. Y ahí el Hyundai Ioniq 5 suma argumentos... aunque no es el único. Los rivales que por precio o potencia rivalizan con esta versión son en general más pequeños –salvo el Kia EV6 que analizamos en esta revista– o

el Ford Mustang Mach-E. Y por potencias, los rivales elegidos para dar la réplica a este Ioniq 5 oscilan entre los 190 caballos del EQA y los 269 del Mustang. Es el Mustang –el más dinámico de los cuatro rivales– el que más se acerca a los 185 km/h de velocidad máxima del Ioniq, mientras los otros tres limitan la velocidad a 160 km/h. Por autonomía, el más interesante es el ID.4, con el

Ioniq 5 en segunda posición y, algo descolgado, el Lexus, con un carácter más urbano. Y en cuanto al precio, la versión tope de la gama Ioniq se va hasta los 55.000 euros de partida, por encima de todos sus rivales, pero la versión básica –46.320 euros– está en la onda. Y en cuanto a gasto homologado, se sitúa en última posición, aunque es el único capaz de recargar a 350 kW. Y eso es un grado.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	SINCRONO
Disposición	Trasero transversal
Potencia máxima/rpm	160 kW (217 CV)
Par máximo	350 Nm (35,7 mkg)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo / Peso	Acumulador de iones de litio / N.d.
Voltaje	800 voltios
Capacidad	72,4 kWh
Tiempo de recarga	18 minutos a 350 kW hasta el 80% en corriente continua y 6 horas y 9 minutos a 11 kW en corriente alterna

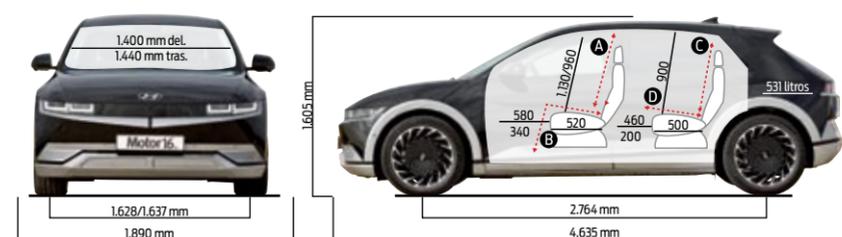
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro	10,98
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados / Discos ventilados

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, McPherson con resortes helicoidales y barra estabilizadora
Trasera:	Independiente, esquema multibrazo, con resortes helicoidales y barra estabilizadora

RUEDAS	
Neumáticos	245/45 R20
Marca	Michelin Pilot Sport EV
PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	1.910
Capacidad de remolque (Kg)	1.600 (con freno)
Número de plazas	5



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.130 / 960 mm	580 / 340 mm	900 mm	460 / 200 mm

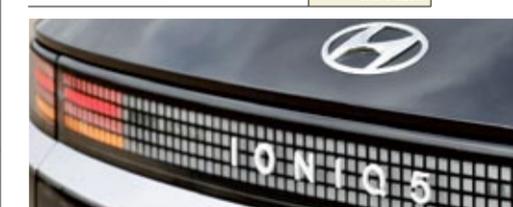
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Equipo de audio con pantalla 12,3"	▲		
Pantalla táctil central 12,3"	▲		
Cámara de aparcamiento trasero	▲		
Head up Display realidad aumentada	▲		
Aparcamiento inteligente	▲		
Cargador inalámbrico móvil	▲		
Cable de carga (10,5 kW)	▲		
Cargador de techo solar			▶
Modos de conducción	▲		
Portón eléctrico manos libres	▲		
Control crucero inteligente	▲		
Levas en el volante	▲		
Climatizador con bomba de calor	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Asientos delanteros calefactables	▲		
Asientos delanteros función relax			▶
SEGURIDAD			
Airbag delanteros, laterales y cortina	▲		
ABS+ESP	▲		
Prevención colisiones traseras	▲		
Frenada emergencia con detección peatones y ciclistas	▲		
Frenada emergencia función cruce	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Detector ángulos muertos	▲		
Cambio involuntario carril	▲		
Sistema seguimiento carril	▲		
Asistente salida segura	▲		
Sistema activo de conducción en carretera	▲		
Control presión neumáticos	▲		
Asistente arranque en pendiente	▲		
Alerta plazas traseras ocupadas	▲		
Cámara de visión 360°			▶
Faros LED	▲		
Sensor luces automáticas	▲		
Llamada emergencia e-Call	▲		
Adaptador carga bidireccional V2L	▲		

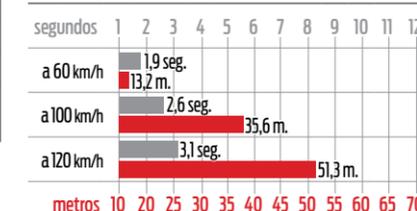
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	185 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,4 (7,4)
Recorriendo (metros)	116
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,5
Velocidad de salida	146
1.000 m desde 40 en D	26,5
Velocidad de salida	179
De 80 a 120 km/h en D	5
Recorriendo (metros)	144
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%

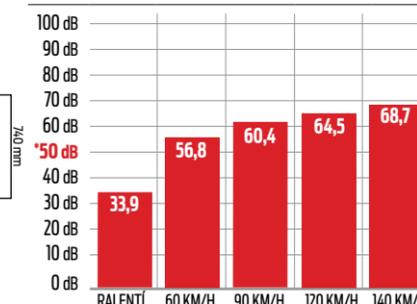
CONSUMOS	kWh/100km
EN CIUDAD	
A 23 km/h de promedio	13,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	18
A 120 km/h de crucero	26,3
CONSUMO MEDIO	
En la prueba (30% urbano, 50% a 120 km/h, 20% a 90 km/h)	21
Consumo medio homologado	17,9
AUTONOMÍA OFICIAL WLTP	
Autonomía en ciclo combinado	451 km
AUTONOMÍA DURANTE LA PRUEBA	
Autonomía media	384 km



FRENOS



SONORIDAD



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

En los más de 14 años que que llevo probando coches en Motor16 jamás me había enfrentado a una prueba tan fácil de afrontar como la de este EV6, la cual podría resumir en 'retrocede seis páginas y lee de nuevo'. Pero este sensacional eléctrico, que en algunos aspectos me ha recordado a otra de las maravillas de la firma coreana como es el Stinger, es más que un Ioniq 5 con un envoltorio distinto, el cual gustará más o menos, pero que a nadie deja indiferente. Como al igual deja su impronta al pisar la calle, hasta el punto de preguntarnos perplejos: ¿es un Kia?

Con todas las de la ley. Pero no es un Kia cualquiera, es el mejor y el más avanzado Kia de toda la historia.

Sorprende que una marca tan 'joven' como Kia tenga el vehículo eléctrico tan por la mano. Sólo hay que ver lo verdaderamente bien que van sus ya conocidos e-Soul y e-Niro. Pero el EV6 va un paso más allá. Mejor dicho, va una maratón por delante de sus hermanos eléctricos, porque para comenzar nace de una sofisticada plataforma E-GMP, la cual será empleada por otros siete de los once nuevos eléctricos que Kia lanzará de aquí a 2026. Eso son palabras mayores, además de una garantía de peso para quienes se planteen su compra a día de hoy.

Esta E-GMP es perfecta porque para comenzar emplea la tecnología de 800 voltios –el doble de la tensión a la que trabajan la mayoría de los eléctricos–, ofreciendo recargas de hasta 350 kW. Y no porque éste sea un GT-Line de batería 'gorda'. Ni mucho menos. Todos los EV6, desde su versión de acceso, son capaces de recargar kilovatios como si lo hubiéramos enchufado directamente a la central de Almaraz. A esa potencia sus baterías pasan del 10 al 80% en 18 minutos; o lo que es igual, cada 270 segundos recupera para viajar 100 kilómetros. Pero claro, todo tiene un pero, que en esta ocasión se llama España. ¿Cuántos puntos de recarga conoces que suministren

esa potencia? Pues toca esperar para sacar el máximo jugo al EV6. Si bien a la hora de viajar supondrá una clara ventaja frente a sus rivales cuando la infraestructura esté al nivel tecnológico del que presume este Kia EV6.

Conocidos parte de sus entrañas nos subimos a este Kia EV6 GT-Line RWD, una versión que tiene un precio de 55.050 euros. Un regalo no es, pero si tienes en cuenta las ayudas del plan MOVES III y

PRECIO		55.050 €		NUESTRA VALORACIÓN			
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
COMPORTAMIENTO		*****		+	Agrado mecánico.		-
ACABADO		*****			Prestaciones. Autonomía real. Capacidad de recarga. Amplitud.		
PRESTACIONES		*****			Calidad. Equipamiento.		
CONFORT		*****					
SEGURIDAD		*****					
CONSUMO		*****					
PRECIO		*****				Altura del maletero y bandeja. Neumáticos excesivos. Sin limpiacristal trasero. Punto de carga sin iluminación.	

los descuentos hablamos de 43.300 euros. En otras palabras, 950 euros por encima del Sorento más asequible. Pero si te decantas por un Air con esta misma mecánica y ya perfectamente equipado, ahorras 4.700 euros –son 38.600

euros–. Para pensarlo, porque dar el salto al eléctrico cada vez tiene menos peros en temas monetarios.

Si por fuera parece una nave espacial, dentro no desentona, con un salpicadero donde presiden dos pantallas de 12,3

pulgadas y donde los botones físicos se reducen a la mínima expresión. Podría abrumar, pero lo cierto es que te aclimas a ese interior en segundos. Destacar la perfecta colocación de sus pocos mandos, así como una barra por debajo de los ai-

LA CLAVE
jgarnacho@motor16.com

Hay bastante de marketing, pero que Rafa Nadal elija un EV6 también tiene su trasfondo personal. Y lo entendemos después de conducirlo, porque no es un eléctrico cualquiera. Atrevido, espacioso, de calidad, prestacional... Lo tiene absolutamente todo para ser tu vehículo definitivo. Hasta por precio.

Kilovatios con cuerpo y alma

En ocasiones conduces eléctricos que 'ni fu ni fa', que no te transmiten absolutamente nada. Insípidos eléctricos que podríamos comparar con electrodomésticos cotidianos para ir del punto A al punto B. En resumidas cuentas, lo que detestamos quienes nos gustan los coches, para quienes Kia ha creado el eléctrico redondo, el que desearás conducir a diario.





▲▼ El maletero tiene 490 litros (480 con el equipo Meridian) y crece hasta los 1.300. Delante hay otro hueco con 52 litros para guardar los cables de carga.



◀ 4,7 SEGUNDOS
TARDA EN RECUPERAR
DE 80 A 120 KM/H,
CUANDO HOMOLOGA
5,0 SEGUNDOS. ES
REALMENTE RÁPIDO.
12,3 PULGADAS X 2
ES EL TAMAÑO QUE
TIENEN SUS DOS
PANTALLAS, LA CENTRAL
TÁCTIL. LUCE UN
ACABADO PERFECTO,
COMO SI FUERA
MONOLÍTICO. ▼



▲ Las gomas 255/40 R20 de los GT-Line son excesivas y elevan el gasto. La tecnología V2L permite cargar equipos externos.



▲ El espacio interior es sensacional en este EV6 con confortables asientos; los delanteros tienen un diseño futurista y los traseros pueden regular su inclinación. Hay cuatro modos de conducción y en la consola central va su selector giratorio, junto al cargador.

readores centrales que con un toque pasa de mostrar los indicadores del climatizador a la navegación y la radio. Ingenio al poder en un habitáculo amplio no, lo siguiente. En él hay 111 botellas de medio litro, pero no las busques, porque están reconvertidas en plásticos para dar el toque 'ecofriendly' y sin ostentar de ello, como hacen algunos rivales, que además muestran poco esmero en sus acabados. Eso no sucede aquí, transmitiendo solidez como si estuviera fabricado de una sola pieza.

La posición de conducción es perfecta. Frente a nosotros tenemos unos relojes digitales cuyos gráficos varían en función del modo de conducción y un head-up display con realidad aumentada, que es de serie. Y yo que mido 1,75 metros de altura, dejo 82 centímetros para las piernas detrás, siete más que en un Audi A8.

Detalles a mejorar serían una bandeja trasera más trabajada que un sencillo estor, que además deja poca altura al maletero: 37 centímetros. Y aquí se acaban los 'peros'.



▲ Su bajo centro de gravedad se traduce en un rápido y preciso paso por curva. El motor en el eje trasero le inyecta deportividad en el modo Sport.

Este EV6 esconde un motor trasero –por ello libera un maletero de 52 litros delante– y unas baterías con 77,4 kWh de capacidad, la opción ideal para devorar kilómetros, porque perfecto sería el Air, que anuncia 24 kilómetros más de autonomía que este GT-Line –528 y 504 kilómetros respectivamente–, sobre todo por el uso de unos neumáticos menos desmesurados que los 255/45 R20 de nuestro protagonista –se conforma con unos 235/55 R19–.

Como todo vehículo eléctrico su suavidad es una de sus cartas de presentación, con un silencio y un agrado que impresionan desde el minuto uno. Tanto el tacto del acelerador, como el del freno, así como su dirección (con 2,7 vueltas entre topes) poco difieren de un vehículo térmico, por lo que la aclimatación a la conducción es inmediata. En ECO esa suavidad se hace más patente porque su acelerador tiene más recorrido y la entrega de sus 168 kW (229 CV) es más progresiva.

Al arrancarlo selecciona el modo de retención 'Level 1', que no le hace pararse en seco cuando quitas gas... o vatios, con tu pie derecho. Con sus levas podemos elegir además los niveles 0 (no hay retención del motor eléctrico), 2, 3, Auto e incluso uno llamado i-Pedal, que permite conducir este EV6 sólo con el acelerador.

Además de ese modo ECO se añade el Normal y el Sport. Este último es una auténtica maravilla, para en primer lugar olvidarte de la autonomía. Sin embargo te permite

pasarle en grande con este EV6 que se comporta como un deportivo. De casi dos toneladas, pero deportivo que sorprende por su agilidad para negociar curvas y curvas a pesar de sus dimensiones –es 9 centímetros más largo que un Ceed Tourer–. Su dirección no es nada lenta, aunque si algo suave, pero ayuda a dirigir su eje delantero con una gran precisión, mientras que el trasero llega a insinuarse con facilidad cuando pisamos el acelerador sin miramientos. Pero en caso de que eso suce-



da, ahí está la electrónica para socorrernos.

Ese comportamiento extraordinario se entiende mejor si ponemos sobre la mesa un reparto de pesos entre sus ejes de 53:47, una batalla de 2.900 milímetros o un bajo centro de gravedad ayudado porque 477 kilos; los que pesa su batería, están a solo 16 centímetros sobre el asfalto.

Mejoraría con unos frenos más resistentes –las distancias

son buenas, pero se agotan rápido si les exigemos–, además de con una suspensión que filtre de forma más natural y que sea menos firme, sobre todo en el modo Sport.

Corre que se las pela para tener ‘sólo’ 229 CV, porque en el 0 a 100 km/h emplea 0,7 segundos menos que un ID.4 con 204 CV, al que también recorta 1,2 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h. Y aunque Kia dice que está limi-

tado a 185 km/h, del kilómetro desde parado ya sale a 188 km/h, recorriéndolo en apenas 28,5 segundos.

Y vamos al consumo. Los 17,2 kWh/100 km que homologa están en línea con sus rivales y son sencillos de rebajar en uso urbano. También a 90 km/h está por debajo de esa barrera, siempre que no usemos el climatizador, porque este elemento al que ahora no prestas atención porque apro-

vecha el calor del motor térmico, aquí gasta en torno a 2,5 kWh/100 km –para una temperatura exterior de 12 grados y una interior de 22–. A velocidad legal por autovía prepara algo más de 20 kWh/100 km, de forma que su batería te permitiría recorrer algo así como unos 368 kilómetros sin parar, lo que seguro no sueles hacer todos los días. Pero cuando abunde la carga a 350 kW se rá otro cantar.

EN COMPARACIÓN CON...

	AUDI Q4 40 e-tron SPORTBACK S line 150 kW (204 CV) 77 kWh	MG MARVEL R ELECTRIC RWD LUXURY 132 kW (180 CV) 70 kWh	TESLA MODEL Y DUAL MOTOR LR 258 kW (351 CV) 75 kWh	VW ID.5 PRO PERFORMANCE 150 kW (204 CV) 77 kWh
Precio	57.510 euros	45.300 euros	64.000 euros	N.D.
Dimensiones	4.635 mm / 1.890 mm / 1.605 mm	4.674 mm / 1.819 mm / 1.613 mm	4.751 mm / 1.921 mm / 1.624 mm	4.599 mm / 1.852 mm / 1.6130 mm
Consumos	17,6 kWh/100 km	19,4 kWh/100 km	16,8 kWh/100 km	N.D.
Autonomía	513 kilómetros	402 kilómetros	507 kilómetros	520 kilómetros
0 a 100 km/h	8,5 segundos	7,9 segundos	5,0 segundos	8,4 segundos

La oferta eléctrica con longitudes que rondan los 4,6 metros es abundante, y todos ponen en jaque al EV6. Cualquiera de los aquí presentes sorprende por su amplitud, destacando el Model Y con futura opción de siete asientos. Por contra el MG si tiene un maletero más comedido con 357 litros, a los que puedes sumar los 150 del delantero en esta versión con un único motor trasero. Eso es común con Audi

y Volkswagen, parientes que nacen de la MEB y que comparten motor, baterías, suspensiones... También un diseño diferenciado de los Q4 ‘a secas’ e ID4; con una silueta más deportiva, en línea con el EV6, pero sin sacrificar la habitabilidad. Cualquiera va sobrado de prestaciones, pero el Model Y despunta con su doble motor y niveles de potencia, lo que también encarece el producto

final sin sacar excesivo rédito en autonomía. Pero atención a su bajo gasto energético homologado. Ninguno es capaz de recargar a 350 kW como el EV6, ofreciendo potencias de 150 kW en Model Y, 135 en ID.5, 125 en Q4 y 90 en MG, por lo que las recargas en viajes son menos rápidas. Sus precios también están en línea con lo que ofrecen. Y no solo nos referimos al equipamiento.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	SÍNCRONO
Disposición	Delantero transversal
Potencia máxima/rpm	168 kW (229 CV)
Par máximo	350 Nm (35,7 mkg)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo / Peso	Acumulador de iones de litio / 477 kilos
Voltaje	800 voltios
Capacidad	72,4 kWh
Tiempo de recarga	18 minutos a 240 kW hasta el 80% en corriente continua y 7,3 horas a 11 kW en corriente alterna

DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro	11,6
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados/ Discos ventilados

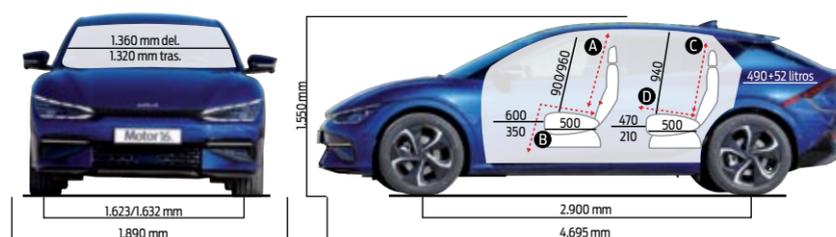
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Independiente, multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS	
Neumáticos	255/45 R20
Marca	Continental

PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	1.985
Capacidad de remolque (Kg)	1.600 (con freno)
Número de plazas	5



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 960 / 900 mm (B) Espacio piernas (máx-mín) 1.100 / 850 mm (C) Altura al techo atrás 940 mm (D) Espacio piernas (máx-mín) 970 / 710 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Equipo de audio con pantalla 12,3"	▲		
Pantalla táctil central 12,3"	▲		
Cámara de aparcamiento trasero	▲		
Head up Display realidad aumentada	▲		
Aparcamiento inteligente	▲		
Cargador inalámbrico móvil	▲		
Cable de carga (11 kW)	▲		
Techo panorámico eléctrico			▶
Modos de conducción	▲		
Portón eléctrico manos libres			▶
Control crucero inteligente	▲		
Levas en el volante	▲		
Climatizador con bomba de calor	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Asientos delanteros calefactables	▲		
Asientos delanteros función relax	▲		
SEGURIDAD			
Airbag delanteros, laterales y cortina	▲		
ABS+ESP	▲		
Prevención colisiones traseras			▶
Frenada emergencia con detección peatones y ciclistas	▲		
Frenada emergencia función cruce	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Detector ángulos muertos	▲		
Cambio involuntario carril	▲		
Sistema seguimiento carril	▲		
Asistente salida segura	▲		
Sistema activo de conducción en carretera	▲		
Control presión neumáticos	▲		
Asistente arranque en pendiente	▲		
Alerta plazas traseras ocupadas	▲		
Cámara de visión 360°			▶
Faros LED	▲		
Sensor luces automáticas	▲		
Llamada emergencia e-Call	▲		
Carga bidireccional V2L	▲		

PRINCIPALES OPCIONES
Pintura metalizada: 500 euros. Pack Premium (monitor ángulo muerto en el cuadro, aviso de colisión marcha atrás, techo solar, tiradores retráctiles, sistema de sonido Meridian, visión 360 grados, portón trasero manos libres y aparcamiento asistido desde la llave): 2.750 euros.

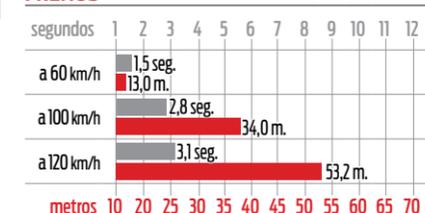
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	185 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	15,6
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,5 (7,3)
Recorriendo (metros)	116
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,4
1.000 m desde 40 km/h en D	26,2
De 80 a 120 km/h en D	4,7
Recorriendo (metros)	134
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

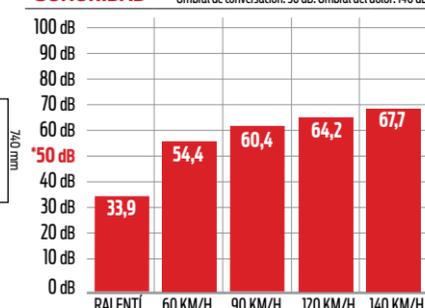
CONSUMOS	kWh/100km
EN CIUDAD	
A 23 km/h de promedio	14,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	16,8
A 120 km/h de crucero	21,0
A 140 km/h de crucero	26,7
CONSUMO MEDIO	
En la prueba (30% urbano, 50% a 120 km/h, 20% a 90 km/h)	18,1
Consumo medio homologado	17,2
AUTONOMÍA OFICIAL WLTP	
Autonomía en ciclo combinado	504 km
AUTONOMÍA DURANTE LA PRUEBA	
Autonomía media	427 km



FRENOS



SONORIDAD



AUDI Q4 40 E-TRON S-LINE	
PRECIO	56.010€
Emissiones oficiales:	0 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> Comportamiento y nivel de confort. Autonomía real. Habitabilidad y maletero. Tecnología. 	<ul style="list-style-type: none"> Frenos de tambor en el eje trasero. Equipamiento de serie con algunas lagunas. Mandos volante. Peso.

MERCEDES EQA 250	
PRECIO	49.900€
Emissiones oficiales:	0 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> Calidad de rodadura. Terminación interior. Confort de marcha. Tecnología. Asistentes. 	<ul style="list-style-type: none"> Volumen maletero. Peso elevado. Dotación de serie, sobre todo mirando su precio. Coste opcionales.



Un nuevo escenario

Audi y Mercedes mantienen su rivalidad en todo lo alto junto al resto de marcas premium. Son los dos más vendidos en nuestro país en su particular nicho y ya han entrado de lleno en un nuevo frente, el de los eléctricos. EQA y Q4 e-tron abren un nuevo capítulo, siendo sus modelos más asequibles.

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

La oferta de modelos cien por cien eléctricos sigue aumentando sin cesar hacia ese horizonte cero emisiones al que apuntan todas las marcas, en una tendencia sin vuelta atrás. Urbanos, SUV, deportivos... una amalgama de modelos para llegar a los clientes más dispares en esta nueva era

en la que ya hemos entrado de lleno de la mano de casi todas las marcas. Dos de los fabricantes más activos se encuentran entre los premium; Audi, que ha sido una de las firmas que, dentro de la estrategia del Grupo Volkswagen, antes ha empezado a caminar en los albores de este nuevo capítulo en la historia del automóvil, y que dispone ya de dos SUV totalmente electrificados, con

cuatro variantes de carrocería diferentes. Y Mercedes-Benz, que ha arrancado algo más tarde pero sigue una senda parecida a la marca de los cuatro aros, con dos SUV integrados en el mismo territorio que su rival.

El Audi Q4 e-tron se convierte en el escalón de entrada a la gama eléctrica, con un precio más asequible que el e-tron y una carrocería más compacta, con sus

4,59 metros. Y la respuesta de Mercedes es el EQA, con 4,46 metros, también el SUV más asequible de la marca de la estrella, por debajo del EQB que está a punto de llegar a nuestro mercado y el EQC con el que abrió la caja de los truenos. Dos SUV compactos que se colocan frente a frente por concepto. El Audi, en este caso, con la motorización de potencia intermedia con sus 204 CV

(170 y 299 CV, las otras dos opciones, también en versión Sportback), y el Mercedes con la más modesta (228 y 292 CV las alternativas EQA).

La unidad del Q4 probada, con el acabado de corte deportivo S Line, pone más músculo a su imagen pero sin romper su tono de distinción, con un diseño más vanguardista y 'eléctrico' que su rival, que a excepción del frontal con la parrilla característica de los nuevos eléctricos de la marca se acerca en su diseño al SUV GLA tradicional.

INTERIOR » Digitalizados

En su interior, cada uno replica el ADN de su marca, en ambos casos con un habitáculo bien rematado, buena calidad de materiales y un ambiente moderno y refinado, muy electrificado. El GLA dispone de numerosos componentes diseñados para acentuar su imagen en este aspecto, pudiendo utilizar elementos retroiluminados o decorativos específicos de color oro rosa en los difusores de ventilación u otras combinaciones en los asien-

tos. Y con las dos llamativas pantallas flotantes digitales Mercedes unidas de 10,25 pulgadas cada una, opcionales (de serie de 7,25"), con un precio dependiendo del paquete al que se asocian, entre 1.800 y 6.500 euros aproximadamente. Muchísima información y posibilidades, por encima de las del Q4, de manejo moderadamente intuitivo para sus posibilidades, con cuatro presentaciones para la instrumentación y el sistema MBUX de infoentretenimiento, con dos niveles, ambos opcionales.



LA CLAVE

fasensio@motor16.com

Los SUV eléctricos compactos de nueva generación, con mucha tecnología y marcas premium. Y con un rango de utilización amplio, que los convierte en un primer coche. El Audi es un modelo más dinámico, polivalente y con mayor habitabilidad y maletero; mientras en el Mercedes prima el confort, es más urbano.

En el Audi, el infotainment (con dos niveles MMI más avanzados opcionales) lo controlamos a través de una pantalla central de



PERFILES DIFERENCIADOS LA IMAGEN DEFINE EL CARÁCTER DE CADA UNO Y SU COMPORTAMIENTO. MÁS DEPORTIVO EN EL AUDI Y MÁS BURGÜÉS EN EL CASO DEL MERCEDES.



◀ El maletero del Audi es muy amplio, con 520 litros y mayor altura, aunque la línea de carga es más alta. Lleva dos tipos de cable, con un compartimento bajo el suelo para guardarlos.



▶ La capacidad de maletero es más limitada en el EQA, con un volumen de 350 litros. El cable de carga, opcional, también tiene sitio bajo el piso.



10,1 pulgadas de serie, mejor colocada para su control y el manejo que requiere su menú, más directo que el de GLA y casi tan completo. Y como el Mercedes, prácticamente solo con el sistema de climatización con mandos directos para no pasar por la pantalla, lo que no favorece para ninguno la atención debida sobre la conducción para su manejo. De serie en el Audi, el cuadro de mandos Virtual Cockpit, de 10,25 pulgadas, con la informa-

ción mejor estructurada. Eso sí, ambos con comando de voz, de mejor respuesta en el GLA, que también ofrece unos mandos de mejor tacto en el volante que los sensores del Q4.

En cuanto a habitabilidad, el Audi ofrece unas cotas superiores, con mejor ergonomía de conducción. Ofrece más espacio en cualquiera de las plazas, además de asientos más confortables detrás, con mayor espacio para las rodillas y altura de la banqueta y una

central más utilizable, aunque calcan la anchura; delante es superior el Q4 que también ofrece más altura. Pero donde la diferencia de tamaño de carrocería se manifiesta claramente es en el volumen del maletero, muy superior en el Audi, con 520 litros, 180 más que el Mercedes.

EN MARCHA » **Silencio total**

Ambos protagonistas toman vida de manera imper-

ceptible desde sus botones metalizados, y ambos seleccionarán la marcha atrás y la de avance desde los mandos característicos de cada marca: con la palanca en la columna de la dirección el de Stuttgart y desde la espaciosa consola central flotante el de Ingolstadt.

Con una potencia semejante –el Mercedes ofrece un par superior– sobre un solo motor, en el EQA va colocado delante para ejercer la tracción sobre este eje, de-

trás en el Audi que dispone de propulsión trasera. La entrega de energía a través de sus modos de conducción, es progresiva y enérgica a la vez, con una aceleración ligeramente superior en el GLA, que se manifiesta también a la hora de adelantar, poco apreciable por sensaciones pero constatable al medir las prestaciones. Los perfiles de conducción están más marcados en el Mercedes, con una mayor diferenciación entre los modos ECO

y Sport a la respuesta del acelerador. Con el primero, los dos limitan la velocidad a 130 km/h, poniendo el umbral máximo también en una cifra semejante, los 160 km/h, si bien el GLA no llega a alcanzarlos del todo.

El de la estrella está alimentado por una batería de 66,5 kWh útiles, homologando una autonomía de hasta 426 km (WLTP). Mientras el de los cuatro aros cuenta con 77 kWh, para homologar 519 km (WLTP). Dos

eléctricos de nueva factura que sobre el papel ya ofrecen un rango que abre enormemente sus posibilidades de uso para poder viajar. Y también en la realidad.

En nuestros datos de consumos con los parámetros fijos habituales, ambos han estado muy parejos; ligeramente mejor el EQA en conducción urbana, cambiando las tornas en carretera en favor del Audi, con puntas entre los 13,1 (urbana el EQA) y los 29,7 kWh/100 km en tramos

sobre los que hemos explotado sus cualidades dinámicas, donde el Mercedes se impone nítidamente a la hora de acelerar. Y con una media de uso, sin restricciones, ligeramente mejor también en el Audi, con unos muy correctos 20,1 kWh/100 km, por los 20,4 del Mercedes. El resultado: 383 y 334 km; es decir, una recarga necesaria para ir de Madrid a Valencia, con clara ventaja para el Audi como se podía esperar de sus cifras homologadas, superando am-

AUTONOMÍA EL AUDI ANUNCIA UN RANGO SUPERIOR, QUE CUMPLE EN LA PRÁCTICA CON 383 KM POR 334 KM DEL MERCEDES



▲▶ Excelentes ajustes y acabados en un diseño vanguardista y funcional, donde llama la atención la consola central flotante que acerca el conmutador del cambio al conductor, con una posición elevada. Buena ergonomía y unas cotas de habitabilidad superiores a las de su rival aprovechando unas dimensiones de carrocería superiores. El menú de las pantallas es más sencillo, pero no echamos en falta información.

▲▶ Nuestra unidad dispone de la doble pantalla unida clásica de Mercedes, de 10,25 pulgadas opcional, en vez de la de 7,25" de serie. Ofrece un amplio menú informativo desde la instrumentación y desde el completísimo sistema de infoentretenimiento MBUX opcional. Cotas amplias de habitabilidad, con una banqueta trasera algo baja que incomoda la posición de las rodillas, pero con buen espacio longitudinal.

bos en ciudad los 400 kilómetros, de forma muy holgada en el Audi. Para controlar los consumos, el EQA aporta mayor información, pero en el Q4 resulta igualmente completa, disponiendo ambos de asistentes de navegación para una conducción predictiva de anticipación y para controlar los puntos de recarga previamente.

Los dos cuentan con levas funcionales en el volante y con cuatro grados de retención, con mayor influencia para detener el coche en el Mercedes. Pero resulta menos progresivo, siendo suave al principio de pulsar la leva

de retención, pero frenando el coche de golpe para reducir de forma acentuada la velocidad. El tiempo para recargar en un punto rápido requiere una inversión de tiempo inferior en el Mercedes, a pesar de que el Audi admite recargas superiores de hasta 125 kW por los 100 kW de su rival. Para alcanzar un 80% de la carga desde vacío necesitará invertir 30 minutos, por los 38 de su contrario.

COMPORTAMIENTO
» **Distintas pulsaciones**

Para viajar o conducir en el

día a día, el EQA resulta más burgués en sus maneras. Muy 'amable' a ritmos tranquilos y en trazados de primer or-

den, con una excelente calidad de pisada, se queja al forzar el paso por curva, con una suspensión poco fir-

me (opcionalmente puede montar amortiguadores regulables). Tiende a abrir la trayectoria desde el eje de-

lantero obligando a intervenir de forma más evidente a la electrónica de control y cabecea ligeramente al frenar y

desacelerar. Mientras el Q4 e-tron, más con este acabado S-Line, con una suspensión más firme de serie, se muestra muy ágil y controla muy bien los cambios de carga, con una pisada firme y un subviraje menos marcado y más progresivo. Y se muestra mejor adaptado para salirse del asfalto y circular por pistas en buen estado.

PERSONALIZACIÓN »
Muchas opciones

Los dos alemanes pueden montar todo tipo de asistentes electrónicos para la conduc-

ción, una gran parte de ellos disponibles como opción, especialmente en el EQA. Y también de opciones de personalización estética y de confort; eso sí, a base de incrementar el precio final, que en el caso de la unidad de pruebas de nuestro Audi incluye ya el sobrepeso del paquete S-Line. Por lo que a igualdad de equipamiento, al final por el Mercedes hay que desembolsar una cantidad superior. Ambos podrán beneficiarse de las ayudas del Plan Moves III actualmente y de otras subvenciones autonómicas para reducir el precio final entre 7.000 y 10.000 euros.



▲ El Q4 e-tron ofrece un comportamiento notable, más en esta versión S-Line con la suspensión deportiva.



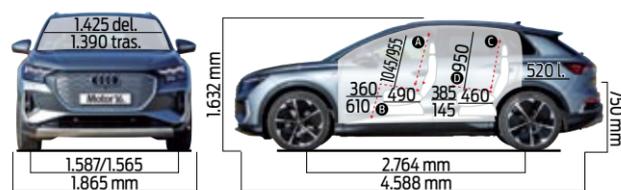
▲ En el Mercedes prima el confort, con una gran calidad de rodadura. Pero su paso por curva es inferior al del Audi.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

	40 E-TRON	EQA 250
MOTOR	SÍNCRONO	SÍNCRONO
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Potencia máxima/rpm	150 kW (204 CV)	140 kW (190 CV)
Potencia continua del sistema	70 kW	66,5 kW
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)	375 Nm (38,3 mkg)
TRANSMISIÓN		
Tracción	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad	Automática, 1 velocidad
BATERÍA Y RECARGA		
Tipo / Peso	Acumulador de iones de litio / 500 kilos	Acumulador de iones de litio / N.D
Voltaje	400 voltios	400 voltios
Capacidad	82 kWh (77 útiles)	N.D (66,5 útiles)
Tiempo de recarga	38 minutos a 125 kW en corriente continua y 7,5 horas a 11 kW en corriente alterna	30 minutos a 100 kW en corriente continua y 5,75 horas a 11 kW en corriente alterna
DIRECCION Y FRENOS		
Sistema	Cremallera asistida electromecánica	Cremallera asistida electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7	3,0
Diámetro de giro	10,2	11,4
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados/Tambores	Discos ventilados/Disco
SUSPENSIÓN		
	Delantera Independiente, McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Delantera Independiente, McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
	Trasera Independiente, esquema multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Trasera de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS		
Neumáticos	235/45 R21 delante y 255/40 R21 detrás	235/55 R18
Marca	Bridgestone	Bridgestone
PESOS Y CAPACIDAD		
En orden de marcha (Kg)	2.125	2.040
Capacidad de remolque (Kg)	1.000 (con freno)	N.D
Número de plazas	5	5

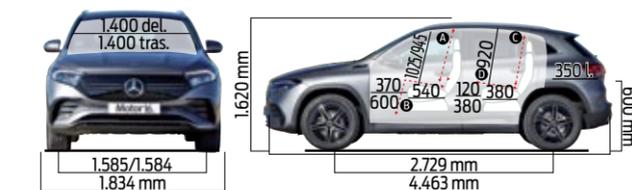
MEDIDAS



(A) Altura al techo	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura del techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.045/955 mm	1.100/910 mm	950 mm	845/605 mm

EQUIPAMIENTO

	40 E-TRON			EQA 250		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Relojes digitales configurables	▲			▲		
Navegador	▲			▲		
Pantalla táctil	▲			▲		
Modos de conducción	▲			▲		
Regulador velocidad	▲			▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲			▲		
Asientos delanteros eléctricos			▶			▶
Cargador inalámbrico móvil	▲					▶
Portón eléctrico	▲			▲		
Cable de carga modo 3 (22kW)	▲					▶
Faros LED	▲					▶
Acceso y arranque sin llave			▶			▶
Climatizador bizona	▲			▲		
Suspensión deportiva o regulable	▲					▶
SEGURIDAD						
Aviso de ángulo muerto	▲					▶
Reconocimiento de señales	▲			▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲			▲		
Alerta por cansancio	▲			▲		
Llamada de emergencia e-call	▲			▲		
Airbag conductor/acompañante	▲			▲		
Airbag rodilla	▲			▲		
Airbag laterales delanteros	▲			▲		
Control crucero adaptativo			▶			▶
Control de estabilidad/tracción	▲			▲		
Cámara visión trasera			▶	▲		
Sensores de aparcamiento	▲					▶
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲			▲		
Cámara de visión trasera			▶	▲		
Head up display	▲					▶
Control de estabilidad/tracción	▲			▲		
Aviso Tráfico Cruzado Trasero			▶			▶
PRINCIPALES OPCIONES						
Q4 E-TRON	EQA 250					
Techo panorámico: 1.480. Pack Seguridad Plus: 1.150. MMI Pro: 1.225. Control Crucero Adaptativo: 620. Faros LED Matrix: 1.275. Respaldo trasero abatible (40/20/40): 285. Llantas aleación 21": 1.680.	Asistente mantenimiento de carril: 1.906. Techo solar: 1.555. Acceso sin llave (en paquete): 2.977. Navegador MBUX: 2.997. Acceso confort: 525. Enganche remolque: 1.065. Tapicería de cuero: 1.331. Amortiguadores regulables: 1.320. Pintura metalizada: 840.					



(A) Altura al techo	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura del techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.020/950 mm	1.140/910 mm	920 mm	760/500 mm

BANCO DE PUEBRAS

	40 E-TRON	EQA 250
VELOCIDAD MÁXIMA	160 KM/H	160 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	16,2	16,1
De 0 a 50 km/h	3,2	3,2
De 0 a 100 km/h	8,4 (8,5)	8,2 (8,9)
Recorriendo (metros)	133	172
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en D	14,0	13,8
1.000 m desde 40 km/h en D	27,9	27,6
De 80 a 120 km/h en D	6,0	5,7
Recorriendo (metros)	169	157
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	95	97
CONSUMOS		
EN CIUDAD		
A 23 km/h de promedio	13,7	13,1
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	14,5	15,2
Conducción dinámica	29,4	29,7
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	21,7	22,3
A 140 km/h de cruceo	27,2	27,7
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	20,1	20,4
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	383	364
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo mixto (WLTP)	17,3	17,9
Autonomía (WLTP)	519	424
FRENOS		
DISTANCIA DE FRENADO		
A 60 km/h	13,8	15,4
A 100 KM/H	37,7	46,1
A 120 KM/H	53,3	58,9
SONORIDAD		
MEDIDAS (dB)		
Al ralentí	33,8	36,9
A 60 km/h	58,8	61,6
A 90 km/h	60,1	61,6
A 120 km/h	64,3	65,7
A 140 km/h	68,7	68,9
Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios		



BALANCE FINAL

	AUDI Q4 40 E-TRON	MERCEDES EQA 250
TECNOLOGÍA	8,5 Aplica los sistemas más avanzados, con una lista interminable de asistentes, pero muchos de ellos opcionales. Mucha información para gestionar la carga.	8,5 Como el Audi, ofrece casi todo en asistentes de seguridad y conectividad, pero como opción una gran mayoría. Su avanzado sistema MBUX, opcional.
COMPORTAMIENTO	8,5 Con la suspensión deportiva del acabado S-Line alcanza un grado más por comportamiento y prestaciones. Notable para sujetar su peso en curva.	7,5 Dispone de una puesta a punto más aburguesada y confortable, con una destacable calidad de rodadura pero con un comportamiento poco dinámico.
PRESTACIONES	8,0 Cumple con nota en los apartados de aceleración y recuperaciones, pero a pesar de su potencia superior, el Mercedes, menos pesado, le supera.	8,5 Acelera y recupera con solvencia, con la rapidez de respuesta que se espera en un eléctrico, superando en ambos apartados netamente al Audi.
SEGURIDAD	8,5 Dispone de hasta nueve airbags de serie, incluyendo el central y como ya hemos comentado, con una larga lista de asistentes implementables.	8,5 También monta de serie hasta nueve airbags. Y sus posibilidades en sistemas ADAS es inacabable, pero a base de pagar para tenerlos disponibles.
HABITABILIDAD	8,5 Muy amplio en todas sus cotas interiores, con unas plazas traseras muy confortables, con la central muy utilizable y mucho espacio para las rodillas.	7,5 A pesar de una carrocería de mayor longitud, el espacio longitudinal es más limitado y la plaza central trasera menos utilizable.
CONSUMO-PRECIO	7,0 Con el Audi logramos una mayor autonomía, con unos consumos netamente inferiores en todos los escenarios excepto en ciudad.	6,5 Cifras acordes a lo esperado, pero con menor autonomía que el Audi. Su precio es inferior hasta que igualamos el equipamiento.

CONCLUSIÓN

AUDI Q4 40 E-TRON

8,5 El Audi gana la comparativa basando su ventaja sobre todo en el plano dinámico. También por habitabilidad y maletero aprovechando sus mayores dimensiones, cediendo en aceleración y recuperaciones ligeramente, pero con mejores cifras de consumo. Su equipamiento de serie está por encima, más en esta versión S-Line.

MERCEDES EQA 250

7,8 El Mercedes es un producto muy equilibrado, claramente más burgués en sensaciones de conducción, pero con un par superior es capaz de acelerar más rápido que el Q4 e-tron. Tecnología equiparable, con una batería enorme de asistentes, pero solo los sistemas imprescindibles de serie. Para completarlo hay que pagar los paquetes.

GAMA EL ID.5 ESTÁ DISPONIBLE CON UNA ÚNICA BATERÍA DE 77 KWH Y TRES ESCALONES DE POTENCIA DE 174, 204 O 299 CABALLOS

Eléctrico a la moda



◀ El interior responde a la arquitectura Lounge de VW, con un gran espacio diáfano disponible para los ocupantes. El maletero es seis litros mayor en esta versión que en el ID.4 del que deriva, la altura posterior es prácticamente igual.



◀ En la nueva silueta destaca la acentuada caída de la zona posterior, así como el spoiler trasero.

potencia; 174, 204 y 299 caballos, siempre en combinación con la batería de 77 kWh, lo que le permite homologar una autonomía máxima de 520 kilómetros. No dispone de la batería de acceso de 52 kWh que sí tiene el ID.4. El control dinámico del conjunto corre de cuenta del Vehicle Dynamics Manager, que interviene en la gestión tanto del sistema eléctrico como del control del chasis adaptativo DCC, ofreciendo tres modos de funcionamiento; Eco, Comfort y Sport.

Llega la variante eléctrica más atractiva de la familia ID de VW. A su estética de SUV coupé añade un magnífico interior que apenas varía en capacidad respecto al ID.4, modelo del que deriva y con el que comparte mecánica y plataforma.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

La estrategia de electrificación de VW pasa por el programa Accelerate, que contempla que el 70% de sus ventas sean eléctricas en 2030, en torno a un millón de coches. Un objetivo ambicioso pero que va tomando forma conforme crece la gama de eléctricos ID (pronúnciese aidi) con modelos como el nuevo ID.5.

El ID.5 marca el tope de gama por ahora. Fabricado a partir de la plataforma MEB del grupo no es otra cosa que la variante coupé del ID.4, a imagen de lo que ha hecho Audi con el Q4 e-tron Sportback y Skoda con el Enyaq Coupé IV. Frente al citado ID.4 mantiene su estética delantera, cambiando tan sólo en la zaga, que ahora está más

inclinada, aunque sin afectar a la habitabilidad posterior pues los pasajeros de esta zona sólo pierden 1,2 centímetros de altura, recibe además un llamativo y atractivo alerón posterior. Con una carrocería 2 centímetros más larga que

la del ID.4, alcanza los 4,6 metros, el ID.5 es capaz de mejorar el coeficiente aerodinámico hasta 0,26, lo que le permite ganar algo de autonomía, aunque sea de forma mínima, y ofrecer un maletero seis litros mayor, contando con 549 litros que se transforman en 1.561 al abatir los asientos posteriores de tipo 40:60. La altura libre en este caso es de 16 centímetros, y VW ofrece llantas de 19, 20 y 21 pulgadas.

Al igual que en el ID.4 el habitáculo responde al concepto Lounge, configurándose un espacio amplio y muy aprovechable gracias a una distancia entre ejes de 2,766 milímetros y a la ausencia de túnel de tras-



▶ Pese a la acentuada caída de la zona trasera los pasajeros de las plazas posteriores apenas pierden un centímetro de altura.



misión. En el salpicadero encontramos el Virtual Cockpit de 5,3 y la gran pantalla central de 12 pulgadas,

que recibe una nueva evolución del sistema operativo, que promete ser más rápido en su funcionamiento y más

preciso en el reconocimiento de las órdenes vocales. La gama de motores queda conformada por 3 escalones de

VW ID.5 GTX MAYOR POTENCIA Y TRACCIÓN INTEGRAL

El ID.5 GTX marca el tope de potencia del SUV coupé. Para ello cuenta con dos motores eléctricos; uno delantero de 109 caballos y otro posterior de 204, cada uno se encarga de uno de los ejes, lo que le permite ofrecer tracción integral sin necesidad de tener eje de transmisión. La potencia conjunta es de 299 caballos mantenida durante 30 segundos, pues la potencia máxima fluctúa en función de variables como la carga de la batería e incluso la temperatura exterior. La autonomía de la batería se reduce ligeramente, hasta los 480 kilómetros, con un 0-100 kilómetros/hora de 6,3 segundos. Normalmente es el motor trasero el que tiene la responsabilidad de impulsar el coche, para acentuar aún más la deportividad,

si bien dispone de dos modos específicos de comportamiento, Sport y Tracción, que ponen en funcionamiento los dos motores simultáneamente. En materia de estética las modificaciones son sutiles y afectan ligeramente a la iluminación delantera y a la trasera, de tipo 3D, contando además con logotipos alusivos tanto fuera como dentro.



◀ La terminación GTX hace referencia a la versión más deportiva de las gamas eléctricas de Volkswagen,

OFERTA ALGUNOS ELÉCTRICOS DERIVAN DE MODELOS TÉRMICOS, PERO LA GRAN MAYORÍA YA CUENTA CON UN DESARROLLO PROPIO



La gran tormenta eléctrica

Las carrocerías SUV están de moda y protagonizan la mayor parte de las ventas. Y la propulsión eléctrica es la gran apuesta de los fabricantes obligados por la acuciante necesidad de cumplir con las restrictivas normativas en materia de emisiones. Si unimos estas dos tendencias obtenemos una amplia gama de vehículos que ya se venden en nuestro mercado, y que se irá completando a lo largo de los próximos meses con nuevos lanzamientos. En cualquier caso la oferta actual ya es considerable, como demuestran estos 24 modelos, que se suman a la comparativa entre el Mercedes EQA y el Audi Q4 e-tron, y a las completas pruebas a fondo realizadas sobre los nuevos Hyundai Ioniq 5 y Kia EV6 que también llevamos en este número. Lo cierto es que este escaparate eléctrico se ajusta a todos los bolsillos y necesidades. Los hay económicos y sencillos, como el Dacia Spring, sofisticados y potentes, como el Tesla Model X y sus 1.020 CV, versiones con hasta siete plazas y unas autonomías que crecen día a día gracias a la efectividad de sus baterías. Aquí os dejamos toda la oferta disponible en nuestro mercado. Y los precios marcados se pueden reducir considerablemente si aplicamos descuentos y el Plan Moves III...

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com



AUDI e-TRON e-TRON SPORTBACK

El buque insignia de la gama SUV eléctrica también contempla una segunda carrocería Sportback de corte más deportivo. Ofrece tres versiones con 313, 408 y 513 CV, dos baterías (71 y 95 kWh) y una generosa autonomía. Toda la gama es quattro.

- Potencia: Entre 313 y 503 CV
- Autonomía: Hasta 404 Km
- Largo (mm): 4.901
- Maletero (litros): 660
- Precios: Desde 72.230 €

BMW iX3

Renovado recientemente a nivel estético y de equipamiento, la versión eléctrica del X3 ofrece 286 CV gracias a un motor que se ubica detrás. La batería de 80 kWh de capacidad le brinda una autonomía de hasta 461 kilómetros. Admite cargas de 150 kW en corriente continua.



- Potencia: 286 CV
- Autonomía: Hasta 461 Km
- Largo (mm): 4.734
- Maletero (litros): 510
- Precios: Desde 74.400 €



BMW iX

Se sitúa como el modelo eléctrico más grande y avanzado de la gama. También es el más pesado con hasta 2.585 kilos. Contempla dos versiones, una con 326 CV y batería de 77 kWh, y otra con 523 CV y 112 kWh. Admite cargas de hasta 200 kW y sólo se ofrece con tracción total.

- Potencia: Entre 326 y 523 CV
- Autonomía: Hasta 630 Km
- Largo (mm): 4.953
- Maletero (litros): 500
- Precios: Desde 87.150 €

DACIA SPRING

Este modelo es el eléctrico más barato del mercado. Su tamaño –homologa cuatro plazas– es ideal para moverse por la gran ciudad, y su batería de 27,4 kWh ofrece una autonomía más que suficiente para el uso diario. Además se recarga en 5 horas a 6,6 kW (admite hasta 30 kW).



- Potencia: 45 CV
- Autonomía: 230 Km
- Largo (mm): 3.734
- Maletero (litros): 270
- Precios: Desde 18.815 €



DFSK SERIES 3

Este modelo chino es otra atractiva opción en el segmento SUV compacto eléctrico. La batería de 53,6 kWh se puede cargar en 30 minutos en una toma rápida y presume de un rodar preciso y confortable. El equipamiento es generoso, pero no demasiado avanzado en cuanto a ADAS.

- Potencia: 163 CV
- Autonomía: 329 Km
- Largo (mm): 4.385
- Maletero (litros): 310
- Precios: Desde 37.495 €

DS 3 CROSSBACK E-TENSE

Original en su diseño y rematado con más esmero que sus rivales generalistas, es una atractiva opción que monta una batería de 50 kWh que ofrece una autonomía correcta. Presenta tres modos de conducción y admite cargas de hasta 100 kW para 'repostar' la batería en 30 minutos.



- Potencia: 136 CV
- Autonomía eléctrica: 320 Km
- Largo (mm): 4.118
- Maletero (litros): 350
- Precios: Desde 32.600 €



FORD MUSTANG MACH-E

A pesar de su aspecto es un vehículo ágil y divertido de conducir. Presenta cinco niveles de potencia, tracción trasera o total y dos capacidades de batería, 76 y 99 kWh. El Mustang Mach-E GT AWD acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos. Admite cargas de hasta 150 kW.

- Potencia: Entre 269 y 487 CV
- Autonomía: Hasta 610 Km
- Largo (mm): 4.712
- Maletero (litros): 402 + 100
- Precios: Desde 48.473 €

HYUNDAI KONA EV

Renovado recientemente con una completa oferta multimedia y más asistentes de conducción, ofrece dos niveles de potencia, dos capacidades de batería (39,2 y 64 kWh), una generosa autonomía y un agradable tacto de conducción. Admite cargas de hasta 100 kW.



- Potencia: 136 y 204 CV
- Autonomía: Hasta 484 Km
- Largo (mm): 4.205
- Maletero (litros): 332
- Precios: Desde 35.750 €



JAGUAR i-PACE

Es una de las opciones más dinámicas gracias a sus dos motores eléctricos, uno en cada eje, que dotan al conjunto de tracción total. La batería tiene 90 kWh de capacidad y admite cargas de 100 kW. Se rodea de una dotación tecnológica muy avanzada en materia de seguridad y conectividad.

- Potencia: 400 CV
- Autonomía: 470 Km
- Largo (mm): 4.682
- Maletero (litros): 505
- Precios: Desde **81.200 €**

KIA e-NIRO

Fue uno de los pioneros en llegar a nuestro mercado y siempre ha conectado con el público por el excelente equilibrio que brinda en habitabilidad, tecnología y agrado de conducción. Presenta dos capacidades de batería (39 y 64 kWh) y dos niveles de potencia. La tracción es siempre delantera.



- Potencia: 136 y 204 CV
- Autonomía: Hasta 455 Km
- Largo (mm): 4.375
- Maletero (litros): 451
- Precios: Desde **36.155 €**



OPEL MOKKA-e

Este práctico y confortable modelo recurre a una batería de 50 kW, que admite cargas de hasta 100 kW, aspecto que permite 'repostarlo' en 30 minutos al 80%. Ofrece tres modos de conducción, una generosa oferta multimedia y detalles como unos faros matriciales.

- Potencia: 136 CV
- Autonomía: 324 Km
- Largo (mm): 4.151
- Maletero (litros): 310
- Precios: Desde **34.900 €**

PEUGEOT e-2008

Comparte con el Opel Mokka-e toda la tecnología eléctrica, pero el interior es más espacioso y presume de un original puesto de conducción i-Cockpit con efecto tridimensional en el cuadro de mandos. También admite cargas de hasta 100 kW y se rodea de un completo equipamiento.



- Potencia: 136 CV
- Autonomía: 320 Km
- Largo (mm): 4.300
- Maletero (litros): 405
- Precios: Desde **36.450 €**



LEXUS UX300e

Es el primer vehículo eléctrico de la marca. Destaca más por su calidad, refinamiento y equipamiento que por la autonomía o la potencia de carga, de sólo 50 kW, aunque permite almacenar un 80 por ciento de la batería (de 54,3 kWh) en 51 minutos. Su dotación tecnológica es muy atractiva.

- Potencia: 204 CV
- Autonomía: Hasta 315 Km
- Largo (mm): 4.495
- Maletero (litros): 367
- Precios: Desde **47.400 €**

MAZDA MX-30

Este modelo tiene un claro enfoque urbano ya que su autonomía homologa 200 km debido a la batería de sólo 35,5 kWh que monta, y que admite una carga máxima de 50 kW. Es un vehículo muy agradable de conducir, la tracción es delantera y las puertas traseras se abren hacia atrás.



- Potencia: 145 CV
- Autonomía: 200 Km
- Largo (mm): 4.395
- Maletero (litros): 366
- Precios: Desde **34.375 €**



SKODA ENYAQ IV

Ofrece un interior y un maletero muy amplios y dispone de dos versiones, la 60 con batería de 58 kWh, y la 80 que la incrementa hasta los 77 kWh. También ofrece varios niveles de potencia, hasta llegar a los 306 CV de la inminente versión RS. La tracción es trasera o total.

- Potencia: Entre 180 y 306 CV
- Autonomía: Hasta 541 Km
- Largo (mm): 4.649
- Maletero (litros): 585
- Precios: Desde **40.500 €**

TESLA MODEL Y

Ofrece un interior con 5 o 7 plazas, variantes con propulsión trasera (llegarán más tarde) o tracción integral, y la batería de iones de litio es de 75 kWh. Admite cargas de hasta 250 kW. El sistema Autopilot es de los más avanzados en materia de conducción autónoma.



- Potencia: Entre 351 y 480 CV
- Autonomía: Hasta 507 Km
- Largo (mm): 4.751
- Maletero (litros): -
- Precios: Desde **64.000 €**

MERCADO DENTRO DEL FORMATO SUV LA OFERTA ES MUY AMPLIA EN CUANTO A POTENCIA, AUTONOMÍA, NÚMEROS DE PLAZAS...



MERCEDES-BENZ EQC

Disponible únicamente con la versión 400 4Matic, arroja 408 CV, tracción total, contempla una batería de 80 kWh de capacidad y una generosa autonomía. Se puede recargar en 40 minutos en una toma de 110 kW. Es una de las opciones más avanzadas del su segmento.

- Potencia: 408 CV
- Autonomía: 432 Km
- Largo (mm): 4.761
- Maletero (litros): 500
- Precios: Desde **83.625 €**

MG MARVEL R

Acaba de llegar con un diseño muy dinámico y un precio muy atractivo si tenemos en cuenta su dotación de serie y tecnología. Ofrece dos versiones, con 179 y 288 CV, propulsión trasera o total y la misma batería de 70 kWh para todos, que admite cargas de hasta 92 kW.



- Potencia: 179 y 288 CV
- Autonomía: Hasta 402 Km
- Largo (mm): 4.674
- Maletero (litros): 357 + 150
- Precios: Desde **39.990 €**



TESLA MODEL X

Su revolucionario interior incluye versiones con 5 o 7 plazas, las puertas traseras se abren hacia arriba, la batería brinda 100 kWh de capacidad útil y la tracción es siempre total. Es el modelo eléctrico más potente del mercado, con hasta 1.020 CV, para firmar un 0-100 km/h en 2,6 segundos.

- Potencia: Entre 670 y 1.020 CV
- Autonomía: 560 Km
- Largo (mm): 5.036
- Maletero (litros): 1.277
- Precios: Desde **114.990 €**

VOLKSWAGEN ID.4

Ofrece una amplia gama de potencia, entre los 150 y los 299 CV de la variante GTX, que presume de tracción total y una batería de 77 kWh (también contempla otra de 52). Admite cargas de hasta 100 kW y asistentes que le permiten presumir de un nivel 2 de conducción autónoma.



- Potencia: Entre 204 y 299 CV
- Autonomía: Hasta 521 Km
- Largo (mm): 4.584
- Maletero (litros): 543
- Precios: Desde **42.934 €**



MG ZSEV

Este modelo acaba de actualizarse en profundidad, a nivel estético y tecnológico. Ahora ofrece dos versiones, una con 177 CV, batería de 70 kWh y 440 km de autonomía, y otra con 204 CV, 50,3 kWh y 330 km, respectivamente. Se ha mejorado la oferta multimedia con nuevas aplicaciones.

- Potencia: 177 y 204 CV
- Autonomía: Hasta 440 Km
- Largo (mm): 4.323
- Maletero (litros): 448
- Precio aprox.: Desde **30.990 €**

NISSAN ARIYA

En las próximas semanas llegará al mercado el Ariya, un atractivo SUV de aspecto coupé que contempla hasta 394 CV de potencia, presenta dos capacidades de batería, 63 y 87 kWh, tracción delantera o total y conducción semiautónoma gracias al sistema ProPILOT.



- Potencia: Entre 218 y 394 CV
- Autonomía: Hasta 500 Km
- Largo (mm): 4.595
- Maletero (litros): Hasta 468
- Precios: N.D.



VOLVO XC40 RECHARGE

Se puede adquirir on line con dos configuraciones, una con 408 CV, tracción total y batería de 78 kWh, y otra con 231 CV, tracción delantera y batería de 69 kWh. Admite cargas de hasta 150 kW. Resulta muy confortable y refinado en marcha y se rodea de una avanzada dotación tecnológica.

- Potencia: Entre 231 y 408 CV
- Autonomía: 422 Km
- Largo (mm): 4.425
- Maletero (litros): 414 + 31
- Precios: Desde **42.880 €**

VOLVO C40 RECHARGE

Deriva del XC 40 Recharge, pero es el primer modelo de la marca desarrollado exclusivamente como eléctrico. Monta dos motores, uno en cada eje, que suman 408 CV de potencia y dotan al conjunto de tracción total. La batería ofrece 78 kWh. Las primeras unidades llegarán en breve.



- Potencia: 408 CV
- Autonomía: 441 Km
- Largo (mm): 4.431
- Maletero (litros): 413 + 31
- Precios: Desde **53.000 €**

HÍBRIDA LIGERA ES LA TECNOLOGÍA MÁS EXTENDIDA ENTRE LOS ACTUALES SUZUKI PARA SER ECO



▲ Salvo el Jimny, todos los Suzuki que a día de hoy conforman su gama, en la que hay otros seis modelos, lucen etiquetas ECO o '0 emisiones'.



Que te quiero verde

Podría parecer mentira si te dijera que Suzuki, una marca 'pequeña' que venderá este 2021 unos 6.000 vehículos en España, ofrece una de las gamas más respetuosas con el medio ambiente. Y es que de las 28 versiones que ofrece, 26 lucen la etiqueta ECO. Y otro es '0 emisiones'.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Suzuki tiene a día de hoy una de las gamas más limpias y respetuosas con el medio ambiente. Muestra de ello es que el 96,4% de los vehículos que actualmente tiene a la venta cuentan con el privilegio de lucir un distin-

tivo medioambiental ECO o '0 emisiones'.

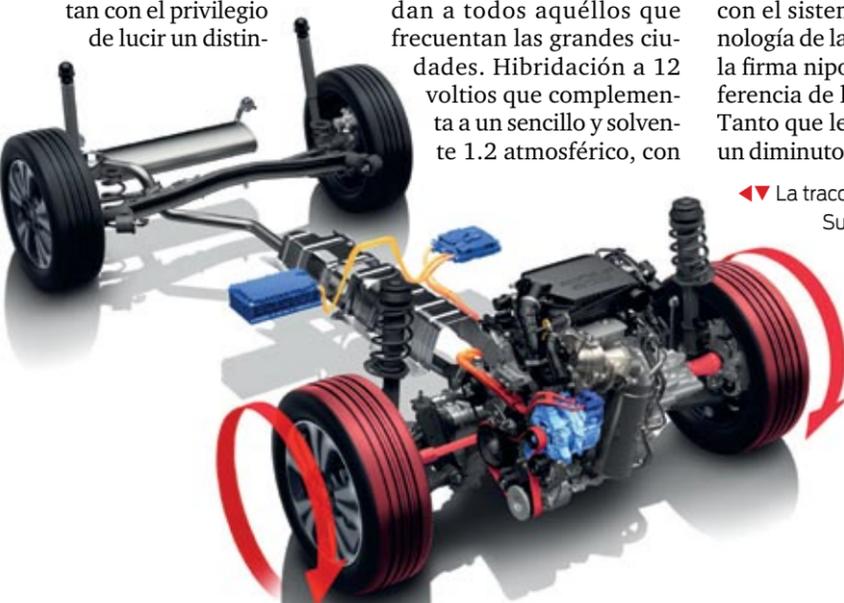
Gran parte de esa responsabilidad recae en la tecnología híbrida suave o ligera. Llámalo como quieras, pero gracias a ello los pequeños de la casa lucen esa etiqueta ECO que tantas alegrías dan a todos aquéllos que frecuentan las grandes ciudades. Hibridación a 12 voltios que complementa a un sencillo y solvente 1.2 atmosférico, con

cuatro cilindros y con 83 CV de potencia, más que suficientes para mover con soltura utilitarios que acarian los 1.000 kilos de peso. Esta tecnología Suzuki la combina también con un cambio automático –es un CVT de variador continuo– e incluso con el sistema AllGrip, tecnología de la que saca pecho la firma nipona y que les diferencia de la competencia. Tanto que les permite tener un diminuto utilitario de 3,7

metros de largo como es el Ignis, con tracción total y un extra aventurero que nadie más ofrece a día de hoy.

Sus hermanos mayores se decantan por un motor 1.4 Turbo que eroga 130 CV de potencia –Suzuki no tiene en su gama ningún propulsor diésel– y que suman un sistema híbrido de 48 voltios. Gracias a ello la capacidad de su batería de iones de litio se multiplica por tres frente a los de 12 voltios, al

◀ La tracción a las cuatro ruedas AllGrip es seña de identidad en Suzuki. Se ofrece desde el diminuto Ignis y es compatible con toda su tecnología híbrida.



▲ El Across, un SUV con 306 CV de potencia y capaz de recorrer 75 kilómetros libres de humos, es el único de la gama '0 emisiones'.



▲ Tanto Ignis como Swift usan un motor 1.2 atmosférico con 83 CV, el cual añade la hibridación suave de 12 voltios. Y los hay 4x4.



▲ El Swace si que apuesta por una mecánica híbrida eléctrica 'pura y dura', por lo que su etiqueta ECO tiene doble reconocimiento.



▲ Vitara, S-Cross y Swift Sport comparten un motor 1.4 Turbo con 130 CV de potencia, en cuyo caso la hibridación ligera es a 48 voltios.



SUZUKI JIMNY PRO Imparable en cualquier terreno

Sin duda alguna el Jimny es un todoterreno de los que quedan pocos. Para cumplir con las normativas que limitan las emisiones en Europa, Suzuki decidió ofrecerlo como vehículo de categoría N1 –industrial ligero–, de forma que ahora es un estricto biplaza, además de que rigen sobre él diferentes límites de velocidad o requisitos como las ITV, si se compara con un turismo. Su tracción total, su reductora o sus ángulos off-road lo hacen imparable.



▲ Una estructura metálica separa la zona de carga. Usa un motor 1.5 con 102 CV y se ofrece por 20.970 euros.

igual que el motor de arranque/generador pasa de 2,3 a 10 kW de potencia –de 3 a 14 CV–. Aún así, este sistema no mueve por sí sólo al vehículo, aunque le otorga un extra de eficiencia. Tanto que el Suzuki más 'derrochón' de la gama híbrida es un S-Cross 1.4 Turbo 4x4 Automático, que se conforma con una media de 6,4 l/100 km en ciclo WLTP y con emisiones de 142 g/km de CO2.

Esta tecnología la usa el mencionado S-Cross (ten en cuenta que presentan una nueva generación el 25 de este mes), además del Vitara, su modelo más exitoso, y la versión Sport del Swift. Este último combinado exclusivamente con un cambio manual de 6 velocidades, porque los otros dos aventureros modelos también ofrecen un cambio de doble embrague y seis velocidades, además de que contemplan como opción el sensacional sistema AllGrip, que les convierte en auténticos vehículos off-road.

Mención aparte merece el Swace, un familiar que llegó a la gama gracias a un acuerdo con Toyota. Sí, en realidad es un Corolla con carrocería familiar que esconde una interesante mecánica híbrida con todas las de la ley, por lo que su etiqueta ECO tiene algo más de mérito. Además ten en cuenta que este práctico vehículo de 4,65 metros de largo y que presume de tener un maletero con 596 litros de capacidad, firma un gasto medio de apenas 4,5 l/100 km.

Pero el modelo más eficiente –también el más caro con sus 53.700 euros– es el Across, un SUV híbrido enchufable que como el Swace, llega de la colaboración con Toyota. Su mecánica ofrece 306 CV, además de la posibilidad de recorrer hasta 75 kilómetros sin poner en marcha su motor térmico. Por ello se asegura la etiqueta '0 emisiones'.

Pero acceder a la gama híbrida se Suzuki es posible desde 14.525 euros.



VIENE DE LEJOS AUDI PRESENTÓ SU PRIMER PROTOTIPO HÍBRID O EN EL SALÓN DE GINEBRA DE 1989

Camino de la obligada electrificación Audi apuesta por la hibridación de prácticamente toda su gama. Una tecnología puente que saca partido del empuje y bajo consumo de los motores eléctricos y de la autonomía que aportan sus motores TFSI. Todo ello sin dejar de lado su tacto de conducción premium.



automóvil, como ellos mismo dicen; una tecnología puente, que no es tan nueva para la marca germana, pues en el hace ya 32 años, en el salón de Ginebra de 1989 presentaba un prototipo híbrido, el 100 Avant Quattro Duo, que combinaba un motor gasolina de 140 caballos con otro eléctrico que no llegaba a los 15. Ya en 2011 vio la luz el prototipo e-tron que combinaba un TFSI de 206 caballos con dos eléctricos que sumaban 126, con una autonomía de 40 kilómetros. Si bien el primer híbrido en llegar a los concesionarios fue el A3 Sportback e-tron de 2014, con un bloque gasolina de 150 caballos y otro eléctrico de 100.

En todos los casos el esquema eléctrico de estas versiones parte de una de estas tres mecánicas gasolina; 1.4 TFSI de 150 caballos, 2.0 TFSI de 265 o 3.0 TFSI de 300 caballos que se combina con un motor eléctrico que entre-



▶▶ Al volante del A3 Sportback 40 TFSIe de 204 caballos y 42.150 euros comprobamos que conserva intacto todo su carácter GTI a pesar de su hibridación.



▶▶ El Q8 60 TFSIe de 462 caballos y 98.660 euros marca uno de los toques de potencia dentro de la gama híbrida de la marca. Al volante es impresionante.

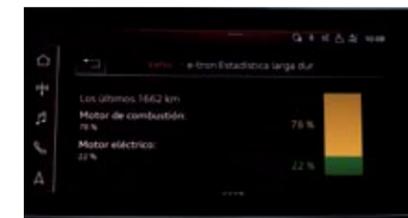


PON UN WALLBOX EN TU VIDA
AUDI TE LO PONE FÁCIL

El plan Audi para la electrificación te ofrece un paquete wallbox para tu domicilio que incluye la instalación de un equipo de hasta 22kW con 200 metros de cableado de alta capacidad por 1.400 euros más IVA, a lo que habría que descontar el 70% de ayuda a la instalación de cargadores domésticos del plan MOVES III, caso de que aún queden fondos disponibles, algo que deberías verificar previamente. Además, al ser propietario de un híbrido enchufable de la marca germana dispondrás de la tarjeta E-tron Charging Service, que da acceso a una red de 3.500 puntos en España y que incluye además importantes descuentos al hacer uso de la red de recarga Ionity de alta velocidad. Todo ventajas en este complicado camino de la electrificación.

meter, o potenciómetro, un reloj que sustituye al tradicional cuentavueeltas en el Virtual Cockpit y nos permite saber si estamos gastando o generando electricidad con el freno motor, hasta 0,3 G en las retenciones, o si hemos arrancado el motor térmico por un requerimiento puntual de potencia, que si además es muy intenso activa la función Boost que nos propulsa con toda la energía disponible en ese momento; eléctrica y térmica.

Pero no obtendremos todo el beneficio hasta hacer uso del asistente de eficiencia, un conjunto de ayudas a la conducción que nos permiten mejorar la eficacia hasta un 15%, para ahorrar combustible y carga. El sistema trabaja en colaboración con la navegación y con el radar que nos precede, de esta forma activa el motor más interesante en cada instante, anticipando las frenadas y adecuando nuestra velocidad a la vía, reteniendo sin necesidad de tocar el freno en caso de que nos acerquemos a una curva, rotonda o embotellamiento. Requiere de cierto aprendizaje, pues el coche parece frenar solo, dando prioridad, eso sí, a nuestras intervenciones sobre los pedales. Recibimos además datos co-



▶ El potenciómetro del Virtual Cockpit es clave para el correcto aprovechamiento de toda la energía disponible.

mo nuestra autonomía real proyectada sobre el mapa de navegación. En paralelo, disponemos del selector de modos de conducción Audi Drive Select; con las opciones efficiency, confort, auto, dynamic e individual.

Puente de plata

Iván Mingo | imingo@motor16.com

Según estudios internos de Audi, la gran mayoría de sus clientes no recorren al día más de 58 kilómetros, lo cual significa que la autonomía que ofrecen la mayor parte de sus modelos híbridos enchufables es más que suficiente para que apenas gasten ni un litro de combustible convencional caso de que opten por recargar su Audi cada noche en un

simple enchufe doméstico. Se trata de una gama compuesta por hasta 20 modelos híbridos enchufables desarrollados a partir de 12 carrocerías. En paralelo a su agrado de utilización y compromiso con el medio ambiente ofrecen el hecho de contar con etiqueta CERO en su luna delantera, una pegatina que nos permite 'saltarnos a la torera' las limitaciones a la circulación vigentes en la mayor parte de

ciudades, aparcar gratis en zonas ORA y circular por carriles restringidos.

Es cierto que se trata de una tecnología más cara, unos 2.500 euros de sobreprecio respecto a su equivalente no híbrido en el caso de Audi, y no exenta de algún inconveniente como su mayor complejidad mecánica y peso elevado, pero se trata del canon a pagar camino de la completa electrificación del

ga entre 80 y 105 kW, motor que va ubicado en el eje anterior en caso de ser tracción delantera o en el trasero en caso de ser un integral.

Un planteamiento a priori complejo pero gestionado por la centralita que simplifica todo muchísimo, de hecho al activar el modo Auto siempre arrancamos movidos por la electricidad y circulamos así mientras tenemos carga o hasta una ve-

locidad máxima de 130/140 kilómetros/hora. En paralelo disponemos de la opción EV que fuerza el funcionamiento eléctrico, Save que 'guarda' parte de la carga para un uso posterior y Charge que fuerza la recar-

ga de la batería con el motor térmico. Todo ello integrado de una forma muy intuitiva en el funcionamiento del automóvil y nada intrusivo en nuestra conducción.

Al volante, el protagonismo lo recibe el indicador Power-



Mide 4,40 metros de longitud y ofrece tres líneas diferentes, DS 4, DS 4 CROSS (foto superior) de corte más SUV, y DS 4 PERFORMANCE LINE, de aspecto más deportivo y dinámico. Además se rodea de una amplia oferta mecánica y de una avanzada dotación, con elementos exclusivos en este segmento.

Diseño y 'glamour' francés

El segmento C Premium tiene un nuevo inquilino con la llegada del nuevo DS 4. Más allá de su elegante diseño y un tamaño compacto, este modelo se comercializa con tres versiones diferenciadas, una tecnología que abrumba, una variada oferta de motorizaciones y una calidad sobresaliente digna del sello más exigente.

El corazón de la gama es el DS 4 'estándar' que ya de por sí presume de una apariencia atlética y dinámica. Los más aventureros se decantarán por el DS 4 Cross, que goza de una imagen más SUV gracias a las protecciones y llantas específicas, además de rodearse de elementos propios, como un control de tracción avanza-

do que contempla varios perfiles de uso, como arena, barro o nieve, y de incorporar un práctico asistente de descensos.

Los más dinámicos tendrán en el DS 4 Performance Line el modelo más atractivo de cara a resaltar la deportividad del conjunto, gracias a un llamativo paquete en negro que salpica a varios

elementos exteriores y del interior.

En todas las versiones disponibles las manillas de las puertas se desplegarán automáticamente cuando nos acerquemos a menos de dos metros de distancia, y volverán a bloquearse cuando nos alejemos. Otro detalle de distinción.

Si por fuera llama la aten-



CALIDAD PREMIUM EL INTERIOR SE REMATA CON ESMERO Y PRESUM E DE MATERIALES NOBLES TERMINADOS DE FORMA ARTESANAL



▶▶ El maletero ofrece 430 litros de capacidad en las versiones térmicas y 390 litros en la E-TENSE. El habitáculo presenta una buena ergonomía y se remata con numerosos elementos, tanto tecnológicos como prácticos.



ción, el interior también ofrece la posibilidad de elegir entre varios ambientes, siempre acabados de una manera artesanal y con gran calidad.

La presentación es totalmente digital, con un completo cuadro de mandos configurable y una pantalla táctil central que acoge el DS Iris System, un asistente sensorial que reconoce órdenes por voz y signos de escritura.

Vinculada a esta pantalla, el DS 4 monta una segunda de 5 pulgadas en la conso-

la central denominada DS Smart Touch, que permite acceder de manera directa a funciones de la navegación, contactos, radio... de manera táctil o por medio de un avanzado control gestual.

ORIGINAL » Salidas de aire invisibles

Destaca, asimismo, el sistema de ventilación invisible DS AIR, que funciona como uno clásico, pero con una apariencia tan discreta que ha permitido que el salpicadero tenga una forma flui-

da y refinada. Y con una sola pulsación la función 'Quick Launch' activa la calefacción o la ventilación del habitáculo y de los asientos de manera automática.

También cuenta con un sistema de purificación del aire y un excelente equipo de sonido Focal Electra de 690 vatios y 14 altavoces repartidos por todo el habitáculo.

Su tamaño exterior es contenido (4,40 metros) pero la nueva evolución de la plataforma EMP2 se traduce en un interior amplio y

confortable en las cinco plazas que brinda. El maletero cubica 430 litros y el portón es eléctrico con función manos libres.

MOTORES » Térmicos y una versión PHEV

Bajo el capó el DS 4 presume de una amplia gama de motorizaciones que contempla un amplio abanico de posibilidades, incluida una versión totalmente eléctrica que llegará en 2024. En su debut, antes de que finalice el año, se puede elegir entre

variantes de gasolina, turbodiésel y un eficiente híbrido enchufable que conlleva la etiqueta medioambiental CERO emisiones.

En gasolina pone en juego una versión de acceso tricilíndrica 1.2 PureTech de 130 CV que ofrece un gran rendimiento y un consumo medio de sólo 6,0 litros. Un escalón por encima el bloque 1.6 PureTech contempla dos niveles de potencia, 180 y 225 CV, mientras que los que prefieran diésel tienen la opción de un 1.5 BlueHDI que rinde 130 CV y presume de un

ajustado consumo de 4,8 litros cada 100 kilómetros.

Más avanzada tecnológicamente es la versión E-TENSE. En este caso se combina el bloque de gasolina 1.6 PureTech de 180 CV con un motor eléctrico de 110 CV que suman una potencia conjunta de 225 CV.

El sistema eléctrico se ali-

ZOOM

El DS 4 brilla como pocos en materia de refinamiento y confort gracias a su dilatada experiencia en técnicas artesanas. La confección Bracelet se ha convertido en el símbolo de calidad de la marca y los tapiceros utilizan una sola pieza de piel, sin costura de relieve, en cada asiento para ofrecer el máximo confort. DS selecciona la parte más noble de cada pieza, de 1,2 milímetros de espesor, para rematar el interior con Nappa, Alcántara, madera de fresno... y con una calidad premium.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH130	PURETECH180	PURETECH225	BLUEHDI130
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.598	1.598	1.499
Potencia máxima (CV)/rpm	130/5.500	180/5.500	225/5.500	130/3.750
Par máximo (mkg)/rpm	23,4/1.750	25,5/1.650	30,6/1.900	30,6/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos
Neumáticos	215/65 R17	205/55 R19	205/55 R19	215/65 R17
Peso (kg)	1.430	1.420	1.420	1.414
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.400/1.856/1.470	4.400/1.856/1.470	4.400/1.856/1.470	4.400/1.856/1.470
Volumen maletero (l)	430/1.240	430/1.240	430/1.240	430/1.240
Capacidad depósito (l)	52	52	52	53
De 0 a 100 km/h (s)	N.D.	8,0	7,9	10,9
Velocidad máx. (km/h)	210	230	235	203
Consumo mixto (l/100 km)	6,0	6,5	6,6	4,8
Emissiones CO2 (g/km)	135	146	149	125
Precios desde... (euros)	28.800	38.500	44.200	31.100



◀ Las llantas del DS 4, de hasta 20 pulgadas y diseñadas para limitar las perturbaciones aerodinámicas, mantienen a la vez un diseño atractivo y muy dinámico.

menta desde una batería de iones de litio que tiene una capacidad de 12,4 kWh, suficiente para homologar una autonomía exclusivamente eléctrica de 55 kilómetros. Además se recarga en una 1 hora y 45 minutos en una toma de carga rápida, y en 3,4 horas en una toma doméstica 'green-up' de sólo 3,7 kW que nos libera de tener que montar una 'Wall-box'. La única pega es que



PERFORMANCE LINE ESTA LÍNEA DE DISEÑO PRESUME DE UN A PUESTA EN ESCENA MÁS DEPORTIVA Y DINÁMICA QUE EL RESTO



esta variante PHEV reduce el volumen del maletero a 390 litros.

Todas las versiones recurren a una transmisión automática de ocho velocidades con convertidor de par, sumamente refinada en su funcionamiento, y que cuenta con función secuencial. El cambio se gestiona por me-

dio del compacto mando DS E-TOOGLE situado en la consola central. Asimismo, toda la gama recurre a la tracción delantera para impulsarse.

Una vez en marcha el DS 4 ofrece un nivel de confort y seguridad, gracias a los avanzados sistemas ADAS, que le permiten presumir de

un nivel 2 de conducción semiautónoma.

ATASCOS » Serán más 'llevaderos'

En su arsenal tecnológico la gama DS 4 contempla elementos como el DS DRIVE ASSIST, un control de cruce que fija la velocidad en

función del tráfico. Además cuenta con una práctica opción de atascos con capacidad para detener y volver a iniciar la marcha de manera automática, manteniendo a la vez la trayectoria dentro de nuestro carril. Sin duda de esta manera se mejora la calidad de vida del conductor.



► La versión E-TENSE es la más eficiente de la gama gracias a su sistema híbrido enchufable, que le permite recorrer hasta 55 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico. La batería se carga en 1:45 horas.

En su dotación también contempla reconocimiento de señales de tráfico, un control del ángulo muerto, una alerta de tráfico cruzado en la zaga y hasta una evolución del DS Drive Assist disponible ya en 2022 que permitirá adelantamientos semiautomáticos, un con-

trol de velocidad inteligente que reconoce los límites de la calzada y un eficaz ajuste de velocidad en curvas.

Por último, un sistema de visión 360° integrado por cuatro cámaras garantiza un perfecto control de todo lo que rodea al vehículo.

Por su parte, el chasis recurre a un esquema de suspensión muy confortable, más aún ante la posibilidad que ofrece la adaptativa y predictiva, tan avanzada que es exclusiva en este segmento. La plataforma EMP2 es compartida con otros mo-

delos de Stellantis, pero en el DS 4 presume de ser algo más rígida y ligera que en el resto.

Además de las tres personalidades ya comentadas al principio, DS 4, DS 4 CROSS y DS PERFORMANCE LINE, este modelo está disponible con los ambientes Bastille, Bastille+ Trocadero, Rivoli y La Première que configuran un interior de lujo.

LA PREMIÈRE » Una edición limitada

La atractiva versión La Première es una edición limitada que se ofrece durante el lanzamiento del DS 4. Está disponible con los dos motores más potentes en gasolina, con 180 y 225 CV, así como con la variante E-TENSE de 225 CV.

Situada en lo más alto de la gama, presume de una estética específica y un equipamiento de serie especial, como el avanzado head-up display con realidad aumentada, los faros matriciales, la suspensión activa pilotada o el asistente DS Drive Assist.

TECNOLOGÍA AL SERVICIO DE LA SEGURIDAD Y EL CONFORT

El DS 4 se desmarca con una avanzada tecnología propia de segmentos superiores. De esta forma contempla un sofisticado sistema de visión nocturna que detecta peatones y animales 200 metros por delante gracias a una cámara de infrarrojos. Otro elemento tremendamente sofisticado es la suspensión predictiva, que prepara el vehículo en tiempo real actuando sobre cada rueda en función de la información que recoge una cámara frontal que analiza las irregularidades del firme. Otro elemento destacable es el head-up display con realidad aumentada y no nos olvidamos de los faros Matrix Led Vision, que combinan iluminación matricial y direccional para lograr el máximo haz de luz sin deslumbrar al resto de los usuarios.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	E-TENSE 225
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máx. (CV)/rpm	180/6.000
Par máximo (mkg)/rpm	25,5/1.750
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	81,2 kW
Par	320 Nm
Potencia máxima total	225 CV
Par máximo total	36,7 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 v.
Frenos delanteros/traseros	Discos ven./Discos
Peso (kg)	1.653
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.400/1.856/1.470
Maletero (l)	390 / 1.240
Capacidad del depósito (l)	40
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	12,4 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	7,7
Velocidad máxima (km/h)	233
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,3
Emisiones CO ₂	28 g/km
Alcance en eléctrico (km)	55
Tiempo de recarga	1,45 h a 7,4 kW
Precios desde... (euros)	38.950





ZAMORA GUARDA TESOROS OCULTOS, QUE VISITAMOS AL VOL ANTE DEL LEXUS UX 250H, EL HÍBRIDO MÁS REFINADO DEL MERCADO

Garbanzo de Fuentesaúco: oro castellano



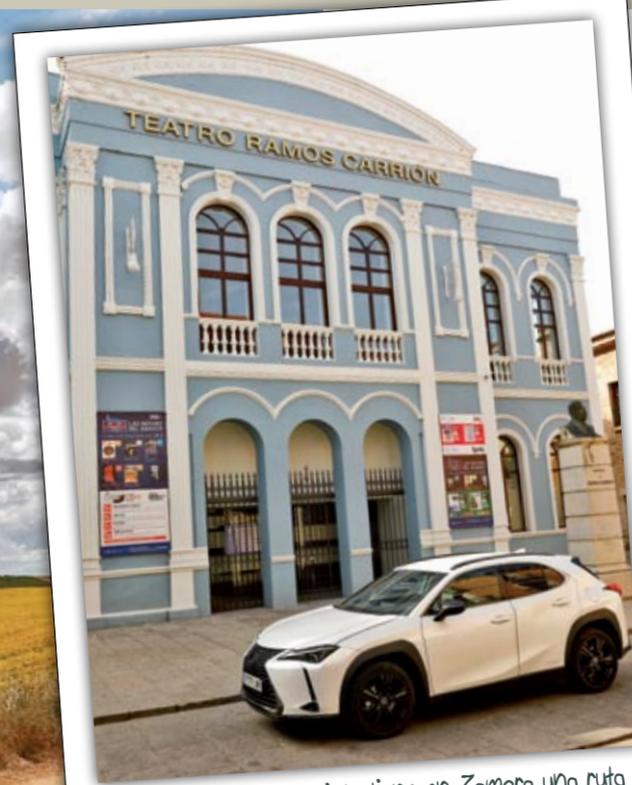
Llega el invierno y, con el frío, apetecen los guisos, en los que las legumbres tienen un papel estelar, protagonistas no solo de sabores sino también de platos saludables con aroma a tradición y a recuerdos, pero también con un aire de modernidad que poco a poco va calando gracias al trabajo de cocineros como los hermanos Torres, embajadores de Lexus, cuyas recetas nos han inspirado para iniciar una serie de rutas con sabor. Con el Lexus UX como protagonista, los productos gastronómicos de nuestra geografía como hilo conductor y el placer por viajar como antes, descubriendo lugares y disfrutando de momentos únicos, iniciamos esta primera ruta, que tiene como protagonistas a los garbanzos de Fuentesaúco, en Zamora, un ingrediente aparentemente humilde de nuestra cocina, pero que guarda la esencia de lo mejor de la dieta mediterránea.

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

La provincia de Zamora es una de las grandes desconocidas, por no decir olvidadas de España. Tierra de paso, camino hacia Portugal, a Zamora hay que ir expresamente. Y cuando la recorres, descubres lugares auténticos, de tradiciones clásicas y arraigadas, muy de Castilla. Zamora es una de las provincias que explica a simple vista, solo con visitar sus pueblos, aquello de la España vaciada. Pero esto no significa vacío de argumentos, ni de lugares ni de encantos.

Por eso, viajar por sus carreteras, con nuestro Lexus UX 250h, en total silencio, disfru-

tando de la suavidad y la delicadeza del SUV más pequeño de la marca, es casi un ejercicio de meditación. En esta zona, los pueblos esconden secretos de los que se enorgullecen sin hacer ostentación de ello. Si hablamos de productos gastronómicos, los 'humildes' garbanzos de Fuentesaúco parecen artistas invitados en el cocido; cuando en realidad son actores principales, pues sin ellos este tradicional plato no existiría. Tampoco los vinos de Toro parecen a la altura—sobre todo mediática—de otros caldos de nuestra geografía. Y sin embargo, gozaban de pri-



La arquitectura modernista tiene en Zamora una ruta imprescindible. El Teatro Ramos Carrión es uno de los edificios más llamativos de este recorrido.

EL LEXUS UX 250H SE MIMETIZA CON LA ZONA. SILENCIO Y SUAVIDAD QUE NOS INVITA A RECORRER KILÓMETROS Y KILÓMETROS EN LAS TIERRAS CASTELLANAS.

villegios reales ya en el siglo XII y fueron pioneros en llegar a América, en el primer viaje de Colón. Hoy, por fortuna, todo eso se está poniendo en valor y así se refleja en el paisaje que recorreremos, con viñedos salpicando la carretera a un lado y a otro a medida que nos vamos acercando a la ciudad que da nombre a estos vinos.

Una ciudad que, por cierto, guarda celosamente monumentos que merecen una visita detenida, como la famosa colegiata de Santa María la Mayor. Iniciada en plena época románica y terminada en estilo gótico es el más famoso de

sus monumentos; pero basta pasear por sus intrincadas calles para descubrir el esplendor de una ciudad que ya tuvo sus propias cortes en 1505, tras la muerte de Isabel la Católica.

Ubicada sobre la vega del Duero, en un promontorio, desde el mirador, situado junto a la colegiata, se aprecia todo el valle, con el río serpenteando en busca de tierras que regar. Y siguiendo el cauce del Duero llegamos a Zamora, la capital. Esa villa, que 'no se ganó en una hora'—aludiendo al cerco de la ciudad ocurrido en 1072, en el que murió asesinado Sancho II de Castilla—aú-



El palacio de los Duques de Alba de Aliste, un señorial edificio del Siglo XV, alberga el Parador de Turismo de la capital castellana, en pleno casco histórico.



Con el Duero bañando la ciudad, la catedral y la muralla de Zamora aparecen al fondo... La urbe castellana nos espera con sus joyas románicas.

na la mayor concentración de templos románicos de Europa—23 en el término municipal y 14 dentro del casco histórico—, pero con su buen carácter castellano, no hace ostentación de este valor.

Tampoco se jacta la ciudad de su pasado modernista (19 edificios), una de las más completas de España y que forma parte de la ruta europea del modernismo. De ese recorrido llama la atención el teatro

Ramos Carrión, situado en el centro histórico, frente al que detenemos nuestro Lexus UX 250h observando el contraste de su espectacular fachada con las personales líneas exteriores de nuestro coche. No nos vamos de Zamora sin realizar las paradas obligadas en la catedral, la muralla o el puente de piedra sobre el Duero, terminado en el siglo XIII y uno de los lugares clásicos de paso de mercancías y personas



EL PERSONAL ESTILO DEL SUV DE LEXUS COMBINA A LA PERFECCIÓN CON LOS ESCENARIOS DEL VIAJE



de la Vía de la Plata. El románico nos sigue acompañando durante el viaje. Camino de Fuentesauço y la comarca de la Guareña buscamos el secreto de esos garbanzos en los campos de tonos dorados y pardos donde, además de la legumbre, son el trigo y la cebada los protagonistas. Carreteras solitarias por tierras de Castilla son el hábitat natural para disfrutar no del viaje, sino del trayecto, con nuestro Lexus. Una orografía muy favorable nos permite sacar el máximo partido a la parte más sostenible y ecológica de esa tecnología híbrida que

GARBANZO DE FUENTESAUÇO: LEGUMBRE CON NOMBRE PROPIO

Aunque el garbanzo pueda parecer la más humilde de nuestras legumbres frente a las orondas fabes, las delicadas verdinas o las contundentes alubias de Tolosa, nuestro protagonista, el garbanzo de Fuentesauço es la legumbre con nombre propio con más historia y reconocimiento de nuestro país. Introducido en esta comarca zamorana con la colonización romana, ya se conocía su cultivo en estas tierras en el siglo XVI. Las primeras referencias escritas sobre la siembra del garbanzo en esta comarca datan de esa fecha, como nos comenta Nicolás Armenteros director técnico de la IGP. Ya en 1569 se promulgaron unas ordenanzas municipales para impedir la llegada de garbanzos de otras zonas, una medida ratificada por el rey Felipe II en 1571. Esto, de hecho, suponía la primera denominación de origen en aquella época.

A pesar de este origen precursor y del prestigio acumulado, en los años 80 del pasado siglo la producción del garbanzo de Fuentesauço estuvo a punto de desaparecer. Solo quedaron unas pocas hectáreas dedicadas a este producto. Fue en ese momento, cuando una serie de productores comenzaron a promover una denominación de origen que a finales de 2002 por fin vio la luz con la consecución de la Indicación Geográfica Protegida. En la actualidad, el cultivo alcanza las 800 hectáreas anuales con producciones variables que oscilan entre los 500 y 1.000 Kg/ha, dependiendo de la climatología.

«Aquí no hay una gran producción, pero sí de alta calidad porque se cultiva en un clima extremo, sometido al calor, la falta de agua... Y cuanto más estrés tiene, mejor y más fino es el garbanzo», nos comenta Julián. Con una textura muy mantecosa y una piel muy fina tiene un sabor exquisito y persistente que combina muy bien con carnes, marisco y ver-

► Los garbanzos de la IGP (Indicación Geográfica Protegida) de Fuentesauço nacen en 22 localidades en la zona sur de Zamora. El cultivo se desarrolla en 800 hectáreas que generan entre 500 y 1.000 kilos por hectárea.



dura. Además se pueden preparar deliciosas cremas, ensaladas, hummus y su harina es también apreciada en la elaboración de dulces, bizcochos, etc. La zona de producción de la IGP del Garbanzo de Fuentesauço está constituida por 22 términos municipales situados en el suroeste de la provincia de Zamora, en la cuenca sur del Duero, pertenecientes en gran parte a la comarca de La Guareña.



La Plaza Mayor de Salamanca, obra cumbre del barroco es de visita obligada al llegar a la capital charra. Lo mismo que pasear por sus calles y sus rincones.



El gótico plateresco de la Casa de las Conchas, en el centro de Salamanca, es una de las fachadas más fotografiadas de la ciudad.

ha convertido a los modelos de la marca japonesa en referencia de la nueva movilidad. Es una delicia 'surcar' en silencio, navegando en eléctrico, los mares de cereales y las tierras sembradas de legumbres. Un recorrido que nos permite disfrutar de un contraste de colores, donde los dorados del suelo combinan con un azul intenso, solo roto por unas algodonosas nubes blancas, que parecen coloca-

das con total precisión. El cielo de Zamora, también de noche, surcado de estrellas como las que se ven desde el observatorio de Sobradillo –un proyecto del astrofísico de Sayago Javier Domínguez, que está empeñado en que esta comarca consiga la certificación de reserva starlight– es otra de esas maravillas ocultas a la vista de todo el mundo y a las que en un viaje como éste podemos dedicar especial atención.



► Los vinos de la denominación de origen de Toro y los quesos zamoranos, como el de La Antigua, en Fuentesauço, se han convertido en productos muy apreciados, parte fundamental de la gran 'despensa' que es la provincia de Zamora.

ZAMORA Despensa de Castilla

Puede que no haya en España en una sola provincia mayor concentración de productos alimenticios de gran calidad. La provincia castellana, una de las de mayor índice de despoblación, cuenta, sin embargo, con un puñado de productos que rozan la excelencia: cinco denominaciones de origen, cinco indicaciones geográficas protegidas y tres marcas de garantía tienen origen en esta provincia. De la ternera de Aliste a la harina de Zamora, pasando por los pimientos de Fresno de Benavente o el aceite de los Arribes. Además, por supuesto, de los garbanzos de Fuentesauço hay otros dos productos en un corto radio de distancia de este pueblo que brillan por encima del resto: el vino de Toro y el queso zamorano. Del vino, realizado con la famosa tinta de Toro, una uva de enorme potencial, baste decir que fue el primer vino que llegó a América, en el viaje del descubrimiento o que con esta uva se hicieron los afamados vinos franceses durante la plaga de la filoxera en el siglo XIX. Eso es el pasado; porque el presente habla de una gran expansión de este caldo que se convirtió en denominación de origen en 1987 y que hoy agrupa a 65 bodegas y 981 viticultores. Y el queso zamorano es punto y aparte. Sus productores han saltado hacia la modernidad sin perder de vista la forma tradicional de hacer queso y están conquistando clientes con nuevos productos que, además, son valorados en todos los concursos nacionales o internacionales. El palmarés de los Global Cheese World Awards siempre cuenta con quesos zamoranos entre sus galardonados. Y si nos vamos a lo más reciente, el salón gourmets de este año ha premiado con el máximo galardón a tres quesos de aquí, el Laurus, en la categoría de oveja semicurado; el Gran Vintage de Queserías de Zamora, en la categoría de oveja añejo, y el queso La Antigua al Tempranillo, de la quesería La Antigua de Fuentesauço, en la categoría de queso con condimentos en su interior.

ARTE RURAL Y COCHE URBANO EN CASTELLANOS DE VILLIQUERA, CON CALLES DECORADAS CON MURALES INSPIRADOS EN LA TRADICIÓN



HERMANOS TORRES: HOMENAJE AL PRODUCTO



Sergio y Javier Torres son una 'rara avis' en el mundo de la gastronomía; hermanos que lo mismo cocinan a dúo, casi como los conciertos de piano a cuatro manos, o que son capaces de retarse para ver cuál de los dos elabora el mejor plato utilizando similares ingredientes. Introducidos en el mundo de la cocina por su abuela Catalina, les une la pasión por el producto, por tratar de poner en valor cada ingrediente, por humilde que pueda parecer su aportación al plato. Esa búsqueda del mejor producto la han llevado hasta la televisión, con su programa 'Cocina2', en el que visitaban productores locales de todo tipo y por toda la geografía en busca no solo de la mejor calidad, sino también del producto de proximidad, más sostenible. Con esas premisas, su restaurante de Barcelona no solo cuenta con dos estrellas Michelin, sino también con la estrella verde de Michelin que resalta el compromiso de sostenibilidad en la apuesta gastronómica. Esos valores de trabajar con los mejores ingredientes, los más sostenibles, cuidando al máximo el detalle y con un equilibrio entre innovación y tradición, que son el hilo conductor de su cocina, son compartidos con Lexus, marca de la que son embajadores desde 2019. Sus platos ya forman parte del libro 'Culinary Perspectives, Vol. 2: A Cross-Cultural Journey In Taste' ('Perspectivas culinarias, vol. 2: un viaje intercultural por el gusto'). Su libro 'De la tierra al cielo', en el que buscaron los 50 mejores ingredientes de nuestra gastronomía con denominación de origen es un homenaje al producto... como el que cada día hacen en sus restaurantes con cada plato que elaboran.

CON DOS ESTRELLAS MICHELIN EN SU RESTAURANTE DE BARCELONA Y UNA ESTRELLA VERDE POR SU GASTRONOMÍA SOSTENIBLE, LOS HERMANOS TORRES SON EMBAJADORES DE LEXUS DESDE 2019

En el camino hacia Fuentesauco merece la pena ir fijándose en los carteles que anuncian en pequeños pueblos la ruta del románico zamorano. Descubriremos iglesias y ermitas fuera de los circuitos habituales que vuelven a demostrar que esta provincia guarda celosamente sus joyas.

Y llegamos a la capital del garbanzo, un pueblo que vive

por y para el campo, donde las tierras dedicadas a la legumbre conviven con las plantaciones de espárragos, otro de los productos estrella de la zona, o la ganadería, el cuidado de las ovejas con cuya leche se hace otro de los grandes valores de la localidad, el queso de oveja zamorano. Un pueblo centrado en que sus encantos se degusten más que se disfru-

ten con la vista, aunque no debemos dejarnos ir sin visitar la plaza mayor, porticada, o la majestuosa iglesia de Santa María del Castillo.

Zamora sigue ofreciéndonos encantos, pero no nos resistimos a dejar esta zona sin pasar por Salamanca, a solo 30 kilómetros de Fuentesauco. La ciudad universitaria, siempre parece haber contado con más

ÑOQUIS DE GARBANZO CON COCIDO MADRILEÑO

Ingredientes (2 personas)

- 100 g de garbanzos
- 1 g de agar
- 500 ml de aceite de girasol
- 1 pechuga de gallina
- 75 g de morcilla
- 75 g de chorizo
- 150 g de punta de jamón
- 1 zanahoria
- 1 patata monalisa
- 4 puntas de perifollo
- 6 minihojas de mizuna
- Sal y pimienta

ELABORACIÓN

- 1.- Poner en una cazuela con agua la pechuga de gallina, el chorizo y la punta de jamón. Levantar el hervor, eliminar la espuma que se genera y añadir los garbanzos, previamente hidratados la víspera, dispuestos dentro de una bolsa de tela.
- 2.- Cocer durante 1 hora y añadir la morcilla.
- 3.- Cocer media hora más y retirar las carnes, dejando los garbanzos solos durante 1 hora más o hasta que queden bien cocidos. Retirarlos y reservar el caldo.
- 4.- Cortar las carnes en dados y reservarlas.
- 5.- Lavar y pelar la zanahoria y la patata.
- 6.- Con ayuda de una cuchara parisina, o un sacabolos, sacar bolitas de estos dos ingredientes del tamaño similar al de los daditos de carne. Cocer las bolitas en el caldo del cocido a fuego muy lento durante unos 10 o 15 minutos.
- 7.- Triturar los garbanzos en un robot de cocina añadiendo un poco de caldo para aligerar bastante la crema. Colar,



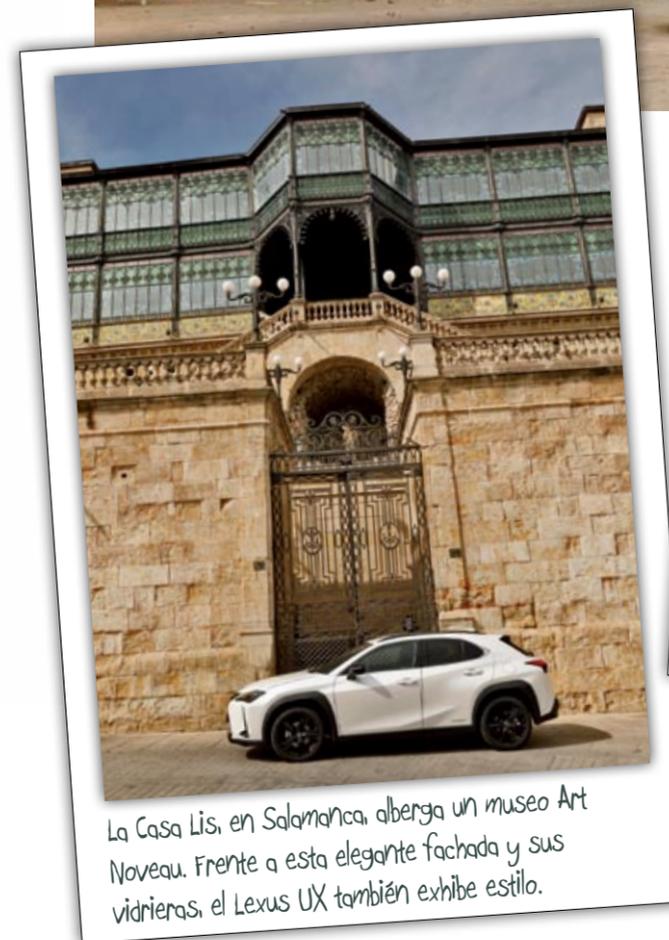
salpimentar, añadir el agar y calentar hasta la ebullición.

8.- Disponer un bol con aceite de girasol y, debajo, otro bol con hielo, creando un baño maría invertido. Con la cuchara parisina o un sacabolos coger pequeñas porciones de crema y dejarlas caer suavemente en el aceite frío, consiguiendo así que el agar gelifique y se vayan formando los ñoquis. Sacar los ñoquis y reservar en frío.

9.- Poner en el fuego tres cazuelas pequeñas con caldo: una para los ñoquis; otra para la carne y otra para las verduras. No elevar la temperatura del caldo a más de 70º C o los ñoquis se desharán.

10.- Disponer en un plato hondo los ingredientes junto a las hojas y las puntas de perifollo, jugando con los colores y las formas. Servir junto a una jarrita llena de caldo clarificado al punto de sal.

Publicada en el libro de los hermanos Torres 'De la tierra al cielo' de Editorial Planeta.



La Casa Lis, en Salamanca, alberga un museo Art Nouveau. Frente a esta elegante fachada y sus vidrieras, el Lexus UX también exhibe estilo.



La plaza mayor de Fuentesauco muestra unos soportales porticados. Es uno de los puntos de interés de la localidad en el que hemos parado con el UX.

tejados para admirar las vistas del Tormes es de obligado cumplimiento o el paseo por el borde del río, de noche, para admirar el 'skyline' salman-

tino a la luz de una iluminación que es una obra de arte.

Y para nosotros, amantes de los coches, no está de más, tampoco, una visita al museo de automoción. Un lugar

que demuestra que automóviles que hace décadas tal vez no eran más que medios de locomoción ahora son obras de arte. Lo mismo que puede ocurrir con este Lexus UX 250h que nos ha acompañado y cuya acusada personalidad bien se merecería en unos años ser parte de la colección permanente de este museo. Pero de momento, su cometido, por mucho tiempo, se-

rá seguir siendo un excelente compañero de viaje, seguro, confortable y con el que volvamos a descubrir que en ocasiones, lo importante no es llegar de un sitio a otro, sino lo que se hace por el camino.



Para saber más...
escanea el código
o entra en
m16.in/20610



+ en www.peugeot.es

PEUGEOT TAMBIÉN EN LA COCINA

Si te apasionan los coches y su historia, seguro que ya sabes que Peugeot comenzó fabricando todo tipo de objetos basados en el acero. Entre ellos, sus famosos molinillos, el primero de sus productos que se hizo famoso



a nivel mundial y que hoy está presente en cocinas de todo el mundo. Si quieres hacerte con uno, la marca acaba de lanzar la colección Bistrorama, con hasta 9 colores diferentes.

PARA REGALAR EL WHISKY DE ASTON MARTIN

Aston Martin y la prestigiosa marca escocesa de whiskies Bowmore han presentado Masters Selection, un malta puro de edición limitada que ya se ha lanzado al mercado al precio de 300 dólares (unos 260 euros). Con un 61,8 % de whisky Bowmore de 21 años, madurado en barricas de Jerez de Pedro Ximénez y de Oloroso, busca el equilibrio perfecto entre sus ingredientes, haciendo un guiño a Aston Martin, que también quiere encontrar las proporciones óptimas en sus coches.

ATENTOS A...

DEL 26 AL 28/11

La feria de Madrid, Ifema, acoge una nueva edición de Retromóvil, el salón internacional del vehículo clásico. Contará con más de 16.000 m² de exposición y celebrará el tradicional 'Concurso de Elegancia'.



+ en <https://www.ifema.es/>

+ en www.toyota.es

TOYOTA YARIS CROSS BY ARENA MARTÍNEZ



▲ La diseñadora Arena Martínez le ha dado su toque personal al Toyota Yaris Cross, el nuevo SUV urbano creado por la marca japonesa.

DISEÑOS DE MODA QUE SON ARTE SOBRE RUEDAS

La diseñadora madrileña Arena Martínez fusiona moda y arte en sus diseños. Y ahora ha trasladado su universo estético a la carrocería del nuevo Toyota Yaris Cross Electric Hybrid, convirtiéndolo a este modelo en un auténtico 'art car'.

La idea para personalizar este modelo surgió de una colección de cerámicas que la artista creó durante el confinamiento

junto a su padre, Paco Celorrio, conocido como 'Papartus'. Los patrones de color empleados para decorar esas piezas han servido también para 'pintar' la carrocería del Yaris Cross y son el motivo principal de una colección cápsula de prendas de vestir diseñada por la artista.

El trabajo de Arena Martínez para personalizar este Yaris Cross pasó por varios bocetos y horas de trabajo y se concretó en un modelo con carrocería blanca y trazos de diferentes colores que lleva la firma de la artista en el portón del maletero y los pasos de rueda delanteros. Además, el interior cuenta con detalles personalizados en la zona del salpicadero y la palanca de cambios y el lema 'You are the canvas' ('Tú eres el lienzo') en los pasos de rueda traseros.

+ en <https://www.lamborghini.com/es-en>

APOYO AL MOVIMIENTO MOVEMBER 1.500 LAMBORGHINI CON BIGOTE

La Fundación Movember trata de concienciar en todo el mundo sobre la importancia de la salud masculina. Su emblema es un bigote (ya que su nombre procede de contracción de los términos del inglés Moustache y November), logotipo

que hemos podido ver sobre el capó de 1.500 Lamborghini, que salieron a las calles de todo el mundo en apoyo de este movimiento, lo que ha convertido a esta reunión en la mayor concentración de la historia de la Casa de Sant'Agata.



RÉCORD

Acaba de salir de la factoría de Palencia la unidad **5 millones del Renault Mégane**, un coche que entró en fabricación en 1995. En concreto se trata de un Mégane Sport Tourer E-Tech enchufable azul cosmos

+ en www.renault.es

+ en <https://www.alpine-rg.com/es>

OBRA DEL ARTISTA FELIPE PANTONE ASÍ ES EL LOGO DE ALPINE CONVERTIDO EN GRAFFITI

Durante el Gran Premio de México, el argentino Felipe Pantone volvió a dejar una muestra de su arte convirtiendo en graffiti el logotipo del equipo Alpine de Fórmula 1. Los paneles del garaje instalado en el paddock sirvieron de lienzo para que Pantone creara en el Autódromo Hermanos Rodríguez una obra inspirada en el arte callejero de Ciudad de México, la bandera el país y los colores de Alpine.

Pantone tardó menos de una hora en crear este logotipo gigante que los pilotos Fernando Alonso y Esteban Ocon, ayudaron a rematar agregando sus propios toques de spray y firmando el trabajo.

No es la primera vez que Pantone, que reside en Valencia, colabora con el equipo Alpine. A comienzos de año personalizó el Alpine A110 con una decoración específica.



▲ Felipe Pantone ya ha colaborado en otras ocasiones con Alpine, personalizando una unidad exclusiva del deportivo a 110.

+ en <https://www.lexus.com/Eternals>

COLECCIÓN PERSONALIZADA DE LEXUS

LOS 'ETERNALS' DE MARVEL YA TIENEN COCHE

La colaboración de Lexus con la película 'Eternals' de Marvel ha llevado a la marca a personalizar diez de sus coches inspirándose en los superhéroes protagonistas.

El nuevo SUV Lexus NX o la berlina ES no solo han robado parte del protagonismo a los superhéroes de 'Eternals', la última película de Marvel, dentro del propio filme sino también fuera de la pantalla. La marca ha personalizado cada uno de los personajes de la cinta y los fans del univer-

so Marvel pudieron disfrutar de tres de ellos en vivo y en directo durante el estreno de la película en Madrid. Todos los vehículos personalizados cuentan con las armaduras, los colores e iconografía propia de los superhéroes, a los que dan vida actores como Angelina Jolie, Salma Hayek o Richard Madden, entre otros.



▲ Lexus animó el estreno de la película en Madrid tres modelos de su gama decorados para la ocasión; un RX, un LC y un ES.

+ en www.hyundai.com/mx/noticias

COLECCIÓN RE:STYLE DE HYUNDAI UNA SEGUNDA VIDA

Impulsar un estilo de vida más sostenible es una de las prácticas en las que se encuentran inmersas la mayoría de las marcas de coches. Y hacerlo no solo desde el propio automóvil, sino a través de proyectos transversales, como Re:Style de Hyundai.

El fabricante coreano ha lanzado por tercer año consecutivo una gama de prendas de vestir realizadas con materiales



desechados de la fabricación de automóviles. La colección de este año está compuesta por doce prendas y se ha lanzado en colaboración con dos marcas de moda, Bontheshop y L'Eclairer de Seúl y París.

Una colección a la que se han añadido compuestos como el Bio PET, que la marca utiliza en el eléctrico Ioniq 5 y que procede de botellas y fibras recicladas.

+ en www.porsche.com/spain

PORSCHE VISITA VIRTUAL AL MUSEO

Los fans de Porsche tienen un nuevo aliciente para conectarse a su museo virtual. La marca ha ampliado el catálogo de exposiciones con la muestra '50 años de desarrollo de Porsche en Weissach' (en inglés y alemán), que ofrece un recorrido por el lugar donde nacen

todos los icónicos deportivos del fabricante. La visita online dura unos 12 minutos y cuenta con un guía especializado.



INFORME RACE

Cinco sillas infantiles que no se recomienda utilizar

De las 27 sillas infantiles que se han sometido a examen en el 'Segundo Informe Europeo de Sistemas de Retención Infantil (SRI)', cinco no superaron la valoración mínima (ver cuadro). Este test está realizado por un consorcio de clubes automovilísticos, liderados por el ADAC alemán, y por asociaciones de consumidores europeos. En el mismo también participa el Real Automóvil Club de España (RACE) y es un excelente indicador para los padres a la hora de saber qué silla elegir para que sus hijos viajen con seguridad en el coche. El test mide cuatro parámetros: seguridad (se simulan pruebas de choque más graves que las



previstas en los requisitos legales), facilidad de uso (las buenas sillas deben ser sencillas de utilizar para reducir el riesgo de errores en su uso), ergonomía (la silla debe ofrecer espacio suficiente tanto a niños altos como a niños robustos) y sustancias

ESTUDIO COMPARATIVO DE SILLAS INFANTILES, NOVIEMBRE 2021							
	NORMA DE HOMOLOGACIÓN	ISOFIX	NOTA FINAL	SEGURIDAD	USO	ERGONOMÍA	SUSTANCIAS TÓXICAS
HASTA 1 AÑO APROX.							
iZi Go Modular X1 i-Size + Base iZi Modular i-Size de Mima	40-75 cm	✓	★★★★	++	+	+	+
Snuggessentials + Base Snugride i-Size de Graco	40-75 cm	✓	★★★★	+	+	+	++
iZi Go Modular X1 i-Size de Mima	40-75 cm		★★★★	++	0	+	+
Snuggessentials de Graco	40-75 cm		★★★★	+	0	+	++
HASTA 1,5 AÑOS APROX.							
Pebble 360 de Maxi-Cosi	40-83 cm		★★★★	++	+	+	++
Pebble 360 + Base FamilyFix 360 de Maxi-Cosi	40-83 cm	✓	★★★★	+	+	+	++
Baby-Safe 3 i-Size de Britax Römer	40-83 cm		★★★★	+	0	+	++
Baby-Safe iSense de Britax Römer	40-83 cm		★★★★	+	0	+	++
Baby-Safe 3 i-Size + Flex Base iSense de Britax Römer	40-83 cm	✓	★★★★	+	0	+	++
Baby-Safe iSense + Flex Base iSense de Britax Römer	40-83 cm	✓	★★★★	+	0	+	++
Select Baby de Hauck	40-85 cm		★★★	+	0	0	++
Select Baby + Base Select de Hauck	40-85 cm	✓	★★★	0	+	0	++
HASTA 4 AÑOS APROX.							
Marie III de Swandoo	40-105 cm	✓	★★★★	+	0	+	++
Sperber-Fix i-Size de Avova	40-105 cm	✓	★★★	0	0	+	+
Wonder i-Size de Migo	40-105 cm	✓	★★★	+	0	+	0
Oreo 360 II de Osann	40-105 cm	✓	★	+	0	+	-
HASTA 12 AÑOS APROX.							
Groovy + Nest i-Size de Jané	40-150 cm	✓	★★★	0	0	+	+
Murphy (916) de Lettas	-36 kg	✓	★★	0	0	0	++
Tres LX de Nuna	40-145 cm	✓	★★	0	0	+	++
Seat4Fix de Chicco	-36 kg	✓	★★	0	0	+	++
Seat4Fix Air de Chicco	-36 kg	✓	★★	0	0	+	++
1 A 4 AÑOS APROX.							
Sirona SX2 i-Size de Cybex	61-105 cm	✓	★★★★	+	+	+	++
Dualfix iSense + Flex Base iSense de Britax Römer	61-105 cm	✓	★★★★	+	0	+	++
1 A 12 AÑOS APROX.							
Aspen i-Size de ABC Design	76-150 cm	✓	★★★	0	0	+	+
Isoplus de Foppapedretti	9-36 kg	✓	★★★	0	0	+	++
Groovy de Jané	60-150 cm	✓	★★★	0	0	+	+
4 A 12 AÑOS APROX.							
i-Trillo LX de Joie	100-150 cm	✓	★★★★	+	+	+	++

"++" equivale a una nota de "cinco estrellas", "+" equivale a una nota de "cuatro estrellas", "0" equivale a una nota de "tres estrellas", "0" equivale a una nota de "dos estrellas", "-" equivale a una nota de "una estrella".

perjudiciales (se vigila el cumplimiento de las normas sobre sustancias nocivas contenidas en juguetes y materiales textiles). Ninguna de las sillas analizadas en este último estudio logró las cinco estrellas, que es la máxima puntuación, pero más de la mitad (14) han alcanzado la segunda mejor nota, y ocho, la tercera, con lo que a juicio de los expertos, superan los

estándares de los test. Al contrario de lo que sucede con las cuatro sillas que obtuvieron la calificación de dos estrellas: los modelos Murphy (916) de Lettas, Tres LX de Nuna, Seat4Fix de Chicco y Seat4Fix Air de Chicco. Y también con el modelo Oreo 360 II de Osann, que no cumple los estrictos criterios sobre sustancias nocivas y, por tanto, su calificación global es de una estrella.

ECOSISTEMA DE MOVILIDAD

Astara, nuevo nombre para Bergé Auto



▲ Jorge Navea, consejero delegado de Astara.

Bergé Automoción ha anunciado un cambio de nombre y se transformará en Astara, marca bajo la que se desarrollará un nuevo ecosistema de movilidad y que pretende ofrecer todo tipo de servicios. En este sentido, Astara integrará empresas como Trive (plataforma de

gestión de vehículo nuevo, usado y renting), Cardive (plataforma de suscripción de vehículos a particulares), Fleet (plataforma de suscripción de vehículos para profesionales) y BotOn (vehículo conectado). Bergé Automoción comenzó sus operaciones en el sector del automóvil en 1979 y hoy en día está presente en 14 países de Europa, entre ellos España, y Latinoamérica. Este grupo distribuye 25 marcas de automoción y

tiene una facturación cercana a los 4.000 millones de euros y unas ventas de unos 200.000 vehículos anuales.

SE USA DESDE 2014

La escasez de AdBlue, un nuevo problema para los diésel

El AdBlue es un compuesto que utilizan los vehículos diésel desde 2014, cuando entró en vigor la normativa Euro 6, para re-

ducir las emisiones que producen los motores. Es un líquido que no contamina, es incoloro e inodoro y está compuesto por agua y urea, un producto sintético fabricado a partir de gas natural.

El problema es que este producto escasea actualmente, debido al incremento de los costes de producción, y sus tres principales productores, entre ellos la española Fertiberia, han cerrado sus plantas. Esto está provocando no solo una subida de precios —hay quien lo cifra en un 500%

de incremento—sino también un gran temor por el desabastecimiento de un aditivo necesario que utilizan, según diversas fuentes, unos dos millones de coches solo en España, a los que hay que sumar los vehículos comerciales, camiones, autobuses, etc.



LA FOTO



El Rey Felipe VI, de visita en la factoría Stellantis de Vigo

El Rey Felipe VI ha visitado la planta de Stellantis en Vigo (Pontevedra), donde se producen seis comerciales ligeros 100% eléctricos: Citroën Berlingo y Berlingo Van, Opel Combo Life y Cargo y Peugeot Partner y Rifter. La visita, que supone un apoyo a la estrategia de electrificación de la fábrica y del grupo, coincide con el 25 aniversario desde que Don Felipe, entonces Príncipe de Asturias, acudiera a estas instalaciones para el lanzamiento de la primera generación de los Citroën Berlingo y Peugeot Partner. En el acto estuvieron presentes el presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo, y la vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, entre otras autoridades y representantes del fabricante.

ESPAÑA, POLO DE ELECTRIFICACIÓN DEL FABRICANTE

Renault dará una segunda vida a los usados en Sevilla

Renault sigue adelante con los proyectos de su plan industrial Renault, que pretende convertir a España en el polo de electrificación del fabricante de aquí a 2024. En este sentido, se acaba de dar luz verde a una de las iniciativas más ambiciosas: convertir la fábrica de Sevilla en una Re-Factory, que permitirá dar una segunda vida a los vehículos usados, que luego saldrán a la venta como vehículos de ocasión de calidad premium a precios competitivos, según ha explicado la marca.

El presidente de la Junta de Andalucía, Juan Manuel Moreno, y el director industrial del grupo Renault y presidente director general de Renault en España,

José Vicente de los Mozos, fueron los encargados de inaugurar este proyecto de economía circular que empezará a reacondicionar vehículos usados a partir del último trimestre de 2022.

Las instalaciones contarán con una extensión de 5.000 m² y tendrán una capacidad de más de 10.000 vehículos/año para 2025 y además podrán reacondicionar hasta 1.000 baterías al año.

La actividad en esta planta se estructurará en torno a cuatro áreas que acompañarán toda la vida útil del vehículo. La primera, denominada Re-Trofit, aglutinará las actividades necesarias para el reacondicionamiento de vehículos usados de particulares y flotas y será la primera en comenzar la actividad.

La siguiente línea, Re-Energy, reparará las baterías de vehículos eléctricos



en uso y dará una segunda vida a los módulos que ya no sean operativos para el vehículo. Re-Cycle se encargará del suministro de piezas y materiales con el objetivo de aumentar la cuota de materiales reciclados o reutilizados.

En esta misma área se integra también la fabricación de piezas para las cajas de velocidades que se montarán en los vehículos eléctricos de la marca y comenzará su actividad en 2022. En concreto, se trata de dos nuevas cajas de velocidades híbridas y una reductora de velocidad para motores eléctricos puros que se fabricarán en Sevilla.

Por último, Re-Start iniciará su actividad en 2024 y se encargará de identificar nuevas actividades que permitan continuar innovando en materia de economía circular y de la formación de nuevas competencias.

COP26

El fin del coche de combustión se acerca

Aunque la fecha —2035— ya se había anunciado anteriormente en otros foros, en la Cumbre del Clima COP26, un total de 31 países, entre los que no se encuentra España, y 11 fabricantes de automóviles han ratificado el compromiso ZEV ('Zero-Emissions Vehicle') que pondrá fin a la fabricación de vehículos de combustión a partir de la próxima década. Entre los países firmantes sí están Reino Unido, Países Bajos, India, Canadá o Nueva Zelanda y faltan, además de España, Alemania o Francia. Tampoco se han adherido Estados Unidos, China y Japón, los tres mercados



más importantes, que suman dos tercios de las ventas mundiales.

El pacto ha sido firmado además por algunos gobiernos regionales y ciudades, entre ellos Barcelona y Cataluña, en España, y Buenos Aires, California, Washington o Nueva York, entre otros.

Y entre los fabricantes que se han sumado figuran seis grandes grupos: Ford, General Motors, Jaguar Land Rover, Mercedes-Benz, Volvo y el chino BYD.

Los firmantes se congratularon de la adhesión al compromiso de dos fabricantes indios pero destacaron «las notables ausencias» de Toyota, Stellantis (Fiat Chrysler y Grupo PSA), Volkswagen y BMW. No se menciona, sin embargo, al Grupo Renault, aunque tampoco ha firmado.



ADIÓS VALENTINO ROSSI Y KIMI RAIKKONEN HAN HECHO HISTORIA DENTRO Y FUERA DE LOS CIRCUITOS POR SU PERSONALIDAD



Al finalizar 2021 se retiran un grupo de pilotos a los que distinguen sus títulos y éxitos, pero también una dilatadísima trayectoria deportiva caracterizada por su pasión por el pilotaje. Entre ellos, Valentino Rossi y Kimi Raikkonen...

▲ Rossi ha sido el único piloto capaz de ganar títulos en todas las categorías en las que ha participado.



▲ Además de la Fórmula 1, el mundial del rallys e incluso la Nascar han visto correr a Raikkonen.

Cuando la pasión te da la vida al volante

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

Moto GP y la Fórmula 1 comparten esta temporada un rasgo común: se despiden dos de las figuras más carismáticas de su historia, ambas con una dilatadísima trayectoria en sus respectivas disciplinas. Dos pilotos que en su día se distinguieron por su gran precocidad y un talento natural... mejor dicho, sobrenatural.

Valentino Rossi ha aguantado en activo hasta que los resultados le han forzado a afrontar el paso del tiempo. En este sentido, ha superado por poco a Raikkonen —la de 2021 es su vigesimosexta temporada en activo—. Por el camino se ha convertido en la leyenda indiscutible de las dos ruedas, superando a otras grandes figuras del pasado. Tal era su pasión, ambición y espíritu competitivo que solo los resultados han

determinado la retirada. Pero solo a los mandos de su montura, porque seguirá con su propio equipo en competición en Moto GP.

Nueve campeonatos del mundo, con 115 victorias y 235 podios, ha sido el único piloto capaz en ganar títulos en todas las categorías, incluyendo 500 c.c. y Moto GP. En 1996 logró su primer podio y su última victoria fue en 2017. Desde entonces ha subido siempre al

cajón, aunque de forma decreciente en estos últimos años y ninguna vez en 2021. La evidencia se ha impuesto. Pero ningún piloto ha exhibido semejante atractivo y carisma para los aficionados a las dos ruedas y hasta para quienes no lo eran.

Kimi Raikkonen es el polo opuesto a 'Il Dottore' en lo que a personalidad se refiere. Aparentemente introvertido ante los medios y la opinión pública, ha evitado

ser arrastrado por ellos en su parcela privada, aunque cosechando el efecto contrario al convertirse en una personalidad de culto dentro y fuera de la Fórmula 1.

Como Rossi, el finlandés también fue prodigio de precocidad, pasando directamente desde la Fórmula Renault a la Fórmula 1, hasta el punto de que se dudó inicialmente en concederle la superlicencia para su debut con Sauber en 2001. Al año siguiente ya era piloto de McLaren. Cuando se retire, habrá sumado 351 premios —récord en la historia de la Fórmula 1—, con 21 victorias y 103 podios. La mayoría de sus triunfos llegaron en la década pasada con McLaren y Ferrari, incluido su único título mundial.

Se apeó momentáneamente de la Fórmula 1 cuando el equipo italiano rescindió su último año de contrato para dar entrada a Fernando Alonso, iniciando un singular periplo personal que confirmaba esa pasión por pilotar. Pocos pilotos se han atrevido a dar el salto al Mundial de Rallys desde la Fórmula 1, como fue su caso, e incluso intentó la aventura de la Nascar. Pero Lotus le recuperó después de dos años y su éxito —con dos victorias— le llevó nuevamente a Ferrari con Fernando Alonso y luego con Sebastian Vettel. A pesar de ser batido regularmente por ambos, pasó a Alfa Romeo y se despedirá como el piloto de más edad de la parrilla. Quién sabe si un mundial de

resistencia en plena eclosión y las 24 Horas de Le Mans le tentarán en el futuro, aunque no parece ser el caso por el momento.

Pero no son los únicos, Gabriele Tarquini incluso supera la longevidad deportiva de los dos anteriores. Porque el italiano se retira esta temporada a punto de cumplir los 60 años. Como los anteriores, solo una pasión singular y genuina puede alimentar tan dilatada trayectoria. Resulta imposible condensarla. A finales de los 80 y primeros 90 Tarquini compitió en 38 grandes premios de Fórmula 1 en Osella, Coloni, AGS y Fondmetal, pero fue en los turismos donde concentró su trayectoria deportiva hasta su retirada.

De la Fórmula 1 pasó con Alfa Romeo al campeonato italiano de turismos, para dar el salto a Gran Bretaña en la edad de oro del BTCC. Tras ganar el título en 1994, compitió en el famoso ITC con la marca italiana, en el antecesor del DTM en Alemania, luego alternando de nuevo con el BTCC. A continuación, se integró en el nuevo europeo de turismos, que ganaría en 2003. Siempre vinculado a Alfa Romeo desembarcaba a continuación en su sucesor, el WTCC. Con Seat lograba el título mundial en 2009 con la marca española, el que consideraba su mayor éxito. A pesar de la retirada de ésta, Tarquini no quería retirarse, aunque se acercara a la cincuentena. Tras repetir con Honda



EL MAÑANA CUALQUIERA DE ELLOS ESTÁ CAPACITADO PARA VO LVER A INTEGRARSE EN UN EQUIPO, COMPTIENDO O COMO MANAGER



◀ Anthony Davidson deja de competir sin el palmarés de victorias que debería tener. Su trabajo como piloto probador es muy apreciado; por ejemplo trabaja en el simulador del equipo Mercedes de Fórmula 1 desde 2014.

ma logró el triunfo en dos ocasiones en Le Mans junto a Sebastian Buemi –que aun sigue en activo– y Fernando Alonso, así como el título mundial de 2018. Aunque no han trascendido las razones, Toyota quiere subir a bordo a una de las jóvenes promesas niponas, Ryo Hirakawa, pero ha ofrecido a Nakajima integrarse en su estructura, aunque no ya con el volante en las manos. El japonés reconocía que deseaba correr con algunos de los fabricantes que llegarán al WEC a partir de 2023, por lo que su retirada aún debe confirmarse definitivamente.

y competir con Lada, se incorporaba al nuevo WTCR con Hyundai, desarrollando todos los coches de la marca en circuitos, incluyendo el Elantra del Pure ETCC. Y como no podía ser menos, también logró el título con la marca coreana en 2018.

«Estoy seguro de que voy a echar de menos las carreras, porque la adrenalina que tienes es completamente diferente a la de la vida normal», declaraba al competir por última vez en su país hace dos semanas, en el circuito de Adria. «Estoy seguro que echaré de menos las carreras, pero no quiero parar de conducir. No tengo planes por el momento, quiero seguir desarrollando coches de carreras. Me encantan las carreras. Siempre tengo una sonrisa enorme cuando

do estoy detrás de un volante, en carrera, entrenando o probando. Este ha sido el secreto de haber tenido una carrera tan larga». Palabras que podrían firmar todos los que aparecen en este artículo.

El mundial de resistencia también pierde a finales de 2021 a dos de sus protagonistas de esta última década, ambos unidos por una trayectoria en común, compartida hasta extremos singularmente duros y excepcionales. Se retiran Kazuki Nakajima y Anthony Davidson, ambos a bordo del Toyota número 8 que perdió dramáticamente la victoria a solo cinco minutos de terminar las 24 Horas de Le Mans de 2016, con aquel famoso 'no power' que gritara el japonés cuando su montura se paraba con la bandera a cuadros a la vista.

El británico reconocía estos días que aún no ha superado aquella jornada.

Nakajima también fue uno de los compañeros de Fernando Alonso en sendas victorias del español en la carrera francesa y el título mundial en el WEC. Hijo de Satoru Nakajima, piloto de Fórmula 1 en los 80, tras emigrar a Europa en su juventud y foguearse en la Fórmula 3 y GP2 entró en Williams como probador para pasar dos años con el primer equipo en la Fórmula 1. Después volvió a Japón, donde se concentró en los monoplazas y turismos hasta que fue llamado por Toyota, integrándose totalmente en su estructura en 2015 hasta su retirada como piloto en las pasadas 8 Horas de Bahrein.

Tras la dura decepción de 2016, sin embargo, Nakaji-

Por su parte, Anthony Davidson dice también adiós después de una magnífica trayectoria quizás no recompensada con todos los éxitos que merece, porque podría calificarse como el campeón del mundo de los pilotos de pruebas y simulador, dada su trayectoria durante 25 años. Como Raikkonen, su paso a la Fórmula 1 fue fulminante tras ganar el Festival Ford de 1999. Captado inmediatamente por BAR/Honda, no debutó inmediatamente en grandes premios, dedicándose durante casi seis años a trabajar como piloto de pruebas.

Una vez surgió la oportunidad de participar en grandes premios, no tuvo suerte con los equipos. Minardi le ofreció tres carreras y luego corrió con Super Aguri en



◀ Nakajima será recordado por dejarse el triunfo de las 24 Horas de Le Mans en 2016 a sólo cinco minutos del final.



2007. Con la desaparición del equipo japonés probó con éxito el Peugeot 908 LMP1 en 2008, y se concentró desde entonces en el mundo de la resistencia. Fichado por Toyota, en 2013 sufrió un accidente en Le



▶ Gabriele Tarquini deja de correr a punto de cumplir los 60 años, todo un mito dentro de los campeonatos de turismos.

Mans que pudo haber terminado con su carrera. Sin embargo, al año siguiente logró el mayor éxito de su carrera al proclamarse campeón del mundo con Sebastian Buemi.

Pero se escapó su gran objetivo, la victoria absoluta en las 24 Horas de Le Mans. Paradójicamente, fue sustituido por Fernando Alonso en Toyota y el español logró sus dos triunfos con quien –Buemi y

Nakajima– perdió aquella victoria de 2016. A partir de entonces fue un piloto cotizado para la categoría LMP2, hasta su retirada esta temporada. Sin embargo, durante todos estos años también ha forma-

do parte de los éxitos de Mercedes en la Fórmula 1, ya que desde 2014 trabaja en el simulador del equipo alemán, labor que seguirá ejerciendo en el futuro. En este apartado, títulos no le faltan.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

EL MERCADO DE ELECTRIFICADOS CRECIÓ UN 76% HASTA OCTUBRE

A la caída en las matriculaciones de automóviles derivada de la pandemia se ha sumado el desabastecimiento de chips, que está provocando esperas de hasta seis y ocho meses para la entrega de coches nuevos. Una 'tormenta perfecta' que está lastrando las ventas de automóviles y todoterrenos, que el pasado mes de octubre cerraron con 59.044 unidades, lo que supone un retroceso del 20,5% respecto al mismo periodo del año anterior.

Según las principales asociaciones del sector -Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)- esta cifra nos deja el acumulado anual en 706.998 unidades, lo que supone un 5,6% más que en los diez primeros meses de 2020 pero un 33% menos que en el mismo periodo de 2019. Es decir, el mercado ha perdido este año un tercio de las ventas respecto a antes de la pandemia y se aleja definitivamente del hito del millón de unidades.

Si nos fijamos en el tipo de coches que compran los españoles, parece que los planes que priman la adquisición de modelos menos contaminantes están dando sus frutos y a lo largo del año se han vendido 238.104 turismos eléctricos, lo que supone un crecimiento del 76,3% hasta octubre. El pasado mes, uno de cada 10 turismos vendidos era un eléctrico, con una cuota del 11% entre eléctricos de baterías e híbridos enchufables. Los híbridos no enchufables son los que registraron mayor número de ventas en el mes con 17.641 unidades, representando el 24,4% del total del mercado.

Por fabricantes, aunque la española Seat y el Arona siguen liderando las ventas anuales, Hyundai fue la marca más demandada en octubre y el SUV Tucson se coloca en segunda posición entre los preferidos por los compradores tanto en el mes de octubre como en el acumulado anual.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Octubre	Enero-Octubre
HYUNDAI 5.844	SEAT 61.731
PEUGEOT 5.547	PEUGEOT 54.059
KIA 5.254	VW 53.259
TOYOTA 3.603	TOYOTA 50.812
RENAULT 3.434	KIA 46.894
VW 3.379	HYUNDAI 45.272
CITROËN 3.080	RENAULT 41.352
SEAT 3.058	CITROËN 38.465
DACIA 2.488	BMW 28.894
MERCEDES 2.342	AUDI 28.859

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Octubre	Enero-Octubre
ARONA 18.725	ARONA 18.725
TUCSON 16.730	TUCSON 16.730
SANDERO 15.988	SANDERO 15.988
3008 15.167	3008 15.167
LEÓN 14.624	LEÓN 14.624
C4 14.176	C4 14.176
IBIZA 13.688	IBIZA 13.688
COROLLA 13.688	COROLLA 13.688
ARONA 13.463	ARONA 13.463
C3 13.423	C3 13.423
Z08 1.057	Z08 1.057
QASHQAI 1.092	QASHQAI 1.092
IZO 1.139	IZO 1.139
C4 1.254	C4 1.254
COROLLA 1.262	COROLLA 1.262
3008 1.434	3008 1.434
SANDERO 1.525	SANDERO 1.525
TUCSON 1.856	TUCSON 1.856
Z08 2.232	Z08 2.232

MERCEDES-BENZ El nuevo eléctrico EQS ya está aquí

La berlina eléctrica Mercedes-Benz EQS aterriza en los concesionarios españoles en versiones 450+ y 580 4MATIC con precios que van desde 117.125 euros y hasta los 146.625 euros. La 'flagship store' de la marca en Madrid (Alcalá, 728) fue el lugar elegido para convocar a clientes y amigos y celebrar la llegada a las instalaciones de este modelo, que ya cuenta en el concesionario con cargadores de 22 kW disponibles gratuitamente para clientes y también con un nuevo



punto de carga, de uso exclusivo por parte del servicio postventa, con un punto de corriente continua a 50 kW, que permite recargar el EQS de 0 a 100% en poco más de 2 horas.

Para Eduardo García-Oliveros, presidente de Mercedes-Benz Retail, «el EQS es el mejor representante de nuestra gama y ejemplifica a la perfección nuestro objetivo de preservar los recursos

naturales. Junto con los futuros EQE y las versiones SUV del EQS y el EQE, nos acercamos a nuestro objetivo de ofrecer una flota completa de automóviles nuevos con balance neutro de CO2».



Desde 107.900 €

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

AUDI

A8: más tecnología y diseño renovado para el buque insignia

El A8, la gran berlina de Audi, llega al mercado el próximo mes de diciembre con novedades, que afectan sobre todo al apartado estético y al tecnológico. Los precios para el buque insignia de la marca de los cuatro aros parten de los 107.900 euros que cuesta el más básico, A8 50 TDI quattro, y hasta los 164.300 euros de la versión más deportiva, el S8.

Entre las novedades, el A8 incorpora una parrilla delantera

Singleframe más ancha y se remata con cromados, que también aparecen en la parte trasera. Los grupos ópticos se redefinen y las tecnologías Matrix LED y OLED de última generación cobran importancia tanto en el exterior como dentro del habitáculo.

En materia de seguridad y ayudas, el nuevo A8 dispone de hasta 40 sistemas de asistencia al conductor. Algunos de ellos, como los de seguridad Audi

pre-sense basic y Audi pre-sense front, son de serie y otros se organizan en los paquetes Park, City y Tour, que agrupan las diferentes tecnologías.

En el apartado de motores estará disponible con cuatro propulsores: V6 3.0 TDI y V8 4.0 TFSI de 286 y 340 CV respectivamente; V8 biturbo TFSI de 571 CV para el S8, y una variante híbrida enchufable 60 TFSIe con 462 caballos de potencia. Los propulsores se

combinan con un cambio tiptronic de ocho velocidades y la tracción

permanente quattro con el diferencial central autobloqueante de serie.

La paleta de colores del A8 incluye once tonos a elegir, cuatro de ellos nuevos. También estrena cinco colores mate. En el interior, el A8 se puede equipar con elementos que elevan el lujo y el bienestar, como el paquete de asientos de relajación, que incluye una función de masaje para la espalda con 18 cojines neumáticos, reposacabezas ajustables eléctricamente, aire acondicionado automático de cuatro zonas, pantallas traseras, etc.

LAND ROVER

Nuevo Range Rover: exclusividad en formato SUV

La quinta generación del Range Rover ya está en el mercado con una oferta que se articula en torno a dos longitudes de carrocería y tres niveles de equipamiento: SE, HSE y Autobiography. A esto se añade la variante First Edition, que estará disponible durante el primer año de producción y que está basado en el Autobiography. Cuenta con especificaciones diferenciadoras, el exclusivo acabado Sunset Gold Satin y otros cinco colores exteriores.

Además, también se ofrece la personalización del nuevo Range Rover a través del departamento SV de la marca (Special Vehicle Operations), que monta los estilos de diseño exclusivos SV Serenity y SV Intrepid y una configuración especial de cuatro asientos SV Signature Suite.

El nuevo modelo destila, como es habitual, lujo y refina-

miento y también cuenta con un gran equipamiento tecnológico en los apartados de seguridad, conectividad y bienestar. Ofrece una gran pantalla central de 13,1 pulgadas, que dispone del sistema Pivi Pro y el asistente Alexa de Amazon integrado y un cuadro de instrumentos digital, totalmente configurable de 13,7 pulgadas. También tiene

un sistema de entretenimiento que incluye pantallas táctiles ajustables de 11,4 pulgadas y alta definición integradas en la parte trasera y otra táctil de 8 desde donde se pueden controlar diferentes funciones del vehículo. También, es el primer Land Rover que equipa asistencia eléctrica de apertura y cierre de puertas con las funciones de seguridad anticompresión y detección de obstáculos integrada.

En la gama de motores ofrece un diésel con 300 y 350 CV de potencia con tecnología híbrida ligera de 48 voltios, con la que logra la etiqueta ECO de la DGT. Y el P530, con un 4.4 V8 biturbo de gasolina con 530 CV de potencia.

Sus dos opciones híbridas enchufables llegarán en 2022 y en 2024 lo hará la variante 100% eléctrica.



PRECIOS

Batalla corta	
3.0D 16 300 CV AWD Auto MHEV	desde 143.300 €
3.0D 16 350 CV AWD Auto MHEV	desde 147.250 €
4.4 V8 530 CV AWD Auto	desde 157.650 €
Batalla larga	
3.0D 16 350 CV AWD Auto MHEV	desde 151.250 €
4.4 V8 530 CV AWD Auto	desde 161.650 €
Batalla larga (7 plazas)	
3.0D 16 350 CV AWD Auto MHEV	desde 154.350 €
4.4 V8 530 CV AWD Auto	desde 164.700 €





Ha llegado el nuevo entorno digital para tu concesionario: **Papel Cero Web**

En Dealerbest, avanzamos al ritmo que lo hacen las nuevas tendencias, ofreciendo siempre una solución adaptada y efectiva que cubra las necesidades de nuestro sector. Como consecuencia, y para brindarte siempre los mejores resultados, ¡hemos desarrollado Papel Cero Web! Un nuevo entorno digital que va a facilitar el día a día de tu concesionario. Pero... ¿Qué sería este nuevo proyecto sin un logo que lo encabece y lo identifique al 100%? Te presentamos la cara visible de nuestra aplicación.

Con esta nueva imagen queremos recoger todas las áreas de negocio en las que nos movemos. Por ello, sus cinco hojas representan:

- ▶ Vehículos nuevos
- ▶ Vehículos de ocasión
- ▶ Posventa
- ▶ Administración
- ▶ Movilidad

¿CUÁLES SON LOS BENEFICIOS PRINCIPALES DE PAPEL CERO WEB?

Si ya nos conoces, *te preguntarás cuáles son las diferencias de Papel Cero* con esta nueva versión. Pues bien, *Papel Cero Web te permite generar un ecosistema digital de tu concesionario, agilizando el trabajo y ahorrando tiempo en gestiones e invirtiéndolo en ventas, lo que se traduce en una mayor rentabilidad de tu negocio.*

Sus beneficios son los siguientes:
▶ (H3) **Conectividad** desde cualquier dispositivo: ¡ya no necesitas un

ordenador! Vas a poder conocer el estado de tus expedientes a tiempo real desde cualquier dispositivo móvil o tablet.

▶ (H3) **Todos tus módulos en una misma página web:** olvídate de usar diferentes plataformas para conocer toda la información. Con Papel Cero Web, todos los módulos de tu concesionario están recogidos bajo una misma URL.

▶ (H3) **Gestión rápida y eficiente del trabajo:** al tener la información de todos los departamentos en un solo vistazo, se agilizan los trámites, ahorrando tiempo y facilitando tu trabajo diario.

▶ (H3) **Versión de escritorio sincronizada con la web al segundo:** no importa desde qué dispositivo modifiques tus expedientes, tu versión de escritorio se actualizará de forma simultánea.

▶ (H3) **Acceso privado para el cliente final:** una de las grandes ventajas de esta aplicación es precisamente esta. El cliente final va a poseer una cuenta y unas claves para poder subir la documentación personal pertinente sin necesidad de que el trabajador del concesionario actúe de intermediario invirtiendo tiempo en esta actividad.

▶ (H3) **Envío múltiple de expedientes entre departamentos:** ¡no pierdas más tiempo yendo y viniendo! Envía todos los expedientes del tirón a los departamentos que decidas.

Y, si no nos conoces aún, tienes que saber que en Dealerbest queremos hacer tu vida más fácil. Por eso, trabajamos constantemente en nuestros proyectos incrementando mejoras que permitan resolver tus problemas. Por qué, aunque sabemos que cada concesionario trabaja de forma distinta, Papel Cero Web consigue una solución adaptada a todas vuestras exigencias.

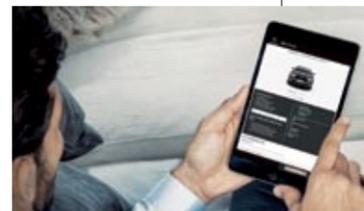
Si tú también quieres disfrutar de todas estas ventajas en tu concesionario... ¿A qué esperas? ¡Llámanos!

DS STORE

CONDICIONES ESPECIALES PARA TODA LA GAMA

Si quieres comprar un coche de DS sin moverte de casa tienes que saber que la marca oferta condiciones especiales para unidades limitadas de sus modelos a través de su DS Store: <https://store.dsautomobiles.es>. Este mes, por ejemplo, se puede conseguir un ahorro de hasta 2.000 euros respecto a los precios de catálogo.

Entre los modelos que actualmente se benefician de estas ventajas están el SUV 100% eléctrico DS 3 Crossback E-Tense Grand Chic, DS 3 Crossback Blue Hdi 130 Inés de la Fressange, DS 4 PureTech 130 gasolina Bastille + o las series especiales de DS 7 Crossback E-Tense Louvre y Ligne Noire de 225 CV y 300 CV.



ASISTENCIA

MG SE ALÍA CON EL RACE

La marca MG ha firmado un acuerdo de colaboración con el RACE para proporcionar el servicio de asistencia en carretera a todos los vehículos de la marca vendidos en nuestro país.

La asistencia ofrece cobertura inmediata a los vehículos inmovilizados por una avería técnica o mecánica independientemente de quién sea el conductor y proporciona servicios como ayuda telefónica, grúa, reparaciones in situ, traslados, coche de cortesía, alojamiento, repatriación, etc.



COCKPIT

NKM4514M10

NKM4514M05M

SUMERGIBLE 100M
CRISTAL ZAFIRO CT
ACERO INOX. 316
DIAL LUMINISCENTE

Neckmarine



¿HYUNDAI TUCSON O TOYOTA RAV4?

Santiago P.H.

Vivo en Madrid y mi intención es comprar en breve un SUV con etiqueta ECO. Tengo claro que será un híbrido convencional porque no quiero tener que depender de enchufarlo a una toma eléctrica. Tengo dos candidatos: el Hyundai Tucson y el Toyota RAV4. Este último me da más confianza por su larga trayectoria con esta tecnología, pero veo muy buenas referencias sobre el Tucson. Me gustaría saber su opinión al respecto. Gracias.

RESPUESTA

Sin duda tienes buen gusto porque se trata de dos de los mejores vehículos de su segmento. Y como bien dices la trayectoria de Toyota en el campo de la hibridación autorrecargable es enorme, aunque en los últimos años se han subido a ese 'carro' muchos otros rivales. Entre ellos el Hyundai Tucson.

El modelo japonés es más largo (4,60 metros), aunque los 10 centímetros de ventaja no repercuten de una manera directa en el interior, ya que el espacio en las plazas traseras es muy similar en ambos. La presentación del interior es más vistosa en el Tucson puesto que los acabados superiores recurren a una puesta en escena totalmente digital, con dos pantallas de 12,5 pulgadas y elementos sofisticados, como un monitor del ángulo muerto que refleja imágenes en el cuadro en tiempo real al activar el intermitente.

El sistema híbrido autorrecargable también arroja algunas diferencias. El Hyundai combina un motor de gasolina de 1.6 litros y 180 CV con otro eléctrico de 60 CV que suman una potencia conjunta de 230 CV. Los dos actúan sobre el eje delantero. También contempla una opción con tracción total con los mismos componentes y una conexión física entre ambos ejes que permite un bloqueo del diferencial central al 50 por ciento para retos off road de mayor calado.

El Toyota RAV4 apuesta por un bloque de gasolina de 2.5 litros y 177 CV y otro eléctrico de 120 CV que suman 218 CV y mueven las ruedas delanteras. Aquí también hay opción a la tracción total, pero en este caso se añade un segundo



CARTA DE LA SEMANA

motor eléctrico de 54 CV en el eje trasero. Por lo tanto no hay una unión física y es este eléctrico el que mueve las ruedas de la zaga.

También hay diferencias en sus respectivas transmisiones automáticas. El japonés monta el clásico engranaje planetario con múltiples velocidades y fija seis etapas de una manera muy artificial. Su rival sí que tiene 6 velocidades bien diferenciadas en su convertidor de par. ¿Cuál es mejor? Pues depende del uso. En ciudad o en un tipo de conducción tranquila el refinamiento del RAV4 es superior. Si salimos a carretera, adelantamos, subimos un puerto... el cambio del Tucson es más eficiente y confortable que el de Toyota, que tiende a provocar un efecto 'patinamiento'

no muy agradable al incrementar seriamente la sonoridad.

Los dos son muy confortables, el rendimiento es muy similar y el Tucson es algo más ágil y frena mejor. El RAV4 juega la carta del consumo, ya que firma una media real de 6,5 litros cada 100 kilómetros, por los 7,0 de su rival. Esto se debe entre otras cosas al mayor aporte del sistema eléctrico del nipón.

También la igualdad es la nota predominante en sus respectivas dotaciones tecnológicas, con elementos muy similares, y hasta el precio, ya que puedes acceder a esta tecnología en el RAV4 desde 35.458 euros, mientras que el Tucson parte desde 36.075 euros, ambos sin descuentos...

CONSULTAS RÁPIDAS

AUTONOMÍA ELÉCTRICA EN UN 'PLUG-IN'

P.J.S.

Conseguir la etiqueta 0 emisiones de la DGT en un vehículo con tecnología híbrida enchufable conlleva homologar una autonomía exclusivamente eléctrica superior a los 40 kilómetros. Dicho esto prácticamente todos los modelos que se comercializan en el mercado superan esa barrera. Y a partir de ahí las diferencias son significativas. En respuesta

a tu curiosidad, el vehículo que más autonomía eléctrica ofrece, que tengamos constancia, es el Mercedes S 580e, que homologa hasta 111 kilómetros gracias a la generosa capacidad de su batería de 28,6 kWh, superior a la de algunos eléctricos puros. Y eso que presume de una potencia de 510 CV y tiene que mover un mínimo de 2.400 kilos en orden de marcha. En cualquier caso hay modelos de otras marcas que firman ya 90 kilómetros de autonomía.

LA CRISIS TAMBIÉN AFECTA A LOS REPUESTOS

A.P.Hernández

Pues mucho nos tememos que la tardanza en la entrega de un vehículo nuevo, en ocasiones supera los 8 meses, también se traslada a los diferentes componentes y repuestos en los concesionarios. Las dotaciones cada vez son más tecnológicas y necesitan de semiconductores para su funcionamiento. Cuando se agota el 'stock' hay que pedirlos y llegan con cuentagotas.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

¿QUISIERA SABER SI PUEDO CANJEAR EL CARNÉ DE CONDUCIR BRITÁNICO POR EL ESPAÑOL?

A partir del 31 de diciembre de 2020, el Reino Unido dejó de pertenecer a la Unión Europea, por tanto, dejó de ser aplicable la normativa que permitía conducir en España con el carné de su país. Por ello, han dejado de tener validez y de ser aplicables todos los acuerdos existentes en materia de tráfico y que amparan a los estados miembros de la Unión Europea. En consecuencia, desde el 1 de enero de 2021, los permisos de conducción expedidos en el Reino Unido sólo habilitan para conducir en España hasta el 31 de diciembre de 2021, no siendo válidos a partir de esa fecha.

En este sentido, los conductores con un permiso de conducir británico tenían la posibilidad de haber solicitado el canje antes del 31 de diciembre de 2020 y aquéllos que no lo hubieran hecho ya no podrían hacerlo.

Por tanto, mientras no exista un nuevo acuerdo o convenio específico con el Reino Unido, todas aquellas personas cuyo carné de conducir sea británico no podrán canjear su permiso de conducir, y, en consecuencia, deberán obtener un nuevo permiso de conducir español, sometiéndose a los requisitos y a las pruebas que se establecen para la obtención del carné de cualquier ciudadano de España.

Hay que recordar que conducir sin el carné válido supone la comisión de una infracción considerada grave, que sería sancionada con multa por importe de 200 euros y la pérdida de 4 puntos, que quedaría anotada en el Registro de Conductores de la DGT.

BUENA PREGUNTA

NO ES NECESARIO SI ESTÁ CORRECTAMENTE INDICADO CON UNA SEÑAL VERTICAL

¿Es obligatorio que un estacionamiento reservado a personas con discapacidad tenga pintado en el suelo el dibujo que simboliza dicha reserva?

RESPUESTA

Para responder a esta pregunta hay que recordar, una vez más, la regulación que existe sobre el orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación. En este sentido se debe tener en cuenta que para señalar un estacionamiento o una reserva de estacionamiento, no es necesario que se produzca con señales verticales o marcas viales; bastaría con que exista una de ellas.

Del mismo modo, conviene indicar que en el orden de prioridad establecido, siempre hay que atender primero a las señales verticales, antes que a las marcas viales y que, en el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden establecido, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo.

Por ello, si la reserva del estacionamiento para personas con movilidad reducida está señalizada con una señal vertical no es necesario que, además, exista una marca vial que también lo establezca.

Y si se diera el caso que la plaza reservada para estas personas estuviese señalizada con la correspondiente señal vertical, y en el suelo existiesen otras marcas viales contradictorias (por ejemplo, líneas azules de zona ORA), no hay que olvidar que la señal que prevalece es la vertical, y en consecuencia dicha plaza estaría únicamente reservada a los vehículos que transportasen a personas con movilidad reducida y tuviesen colocada, correctamente en el salpicadero del vehículo, la correspondiente tarjeta de estacionamiento autorizado.

Por último hay que recordar que el estacionamiento indebido en las plazas reservadas a personas con movilidad reducida, sin tener derecho a ello y sin tener correctamente colocada la tarjeta correspondiente, supone una infracción catalogada como grave y cuya sanción supondría una cuantía económica de 200 euros. Además, la autoridad encargada de la gestión del tráfico podría proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar designado al efecto.



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com



LEGALITAS.COM

Especial descapotables 1995... para soñar

No hay un tipo de coches que atraigan más miradas a su paso. Desde el pequeño Renault Twingo al imponente Ferrari F50, un repaso a los más deseados del mercado.

Para empezar, con el verano recién comenzado –y con él los desplazamientos vacacionales– una serie de consejos –nada menos que 100– de conducción para tener un estupendo viaje de

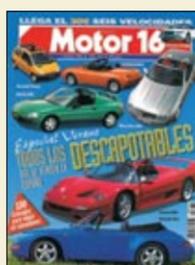
vacaciones. Además, contábamos con unas páginas especiales dedicadas al verano, con toma de contacto de motos de agua, análisis de gafas de sol o la prueba de un aventurero singular, el Mit-



subishi Space Gear, un monovolumen 4x4 para el disfrute de toda la familia. Pero lo más llamativo, sin duda, de estas páginas especiales eran el repaso a todos los descapotables del mercado. 36 modelos desde el urbano Renault Twingo con su versión cabrio hasta el Ferrari F50 o el lujosísimo Bentley Azure había un descapotable para todos los públicos... aun-

que no para todos los bolsillos. Además, probábamos dos, el Chrysler Stratus Cabrio y el Volkswagen Polo Open Air.

Además, la prueba a fondo se centraba en la versión más potente del nuevo Renault Mégane, el RT de 115 caballos. El compacto francés, con un precio de 2,7 millones de pesetas, destacaba por sus elevadas prestaciones y su silencio de marcha.



LA PORTADA

Nº 663

FECHA

1-7-1996

HABLAMOS DE

Una selección de algunos de los descapotables que protagonizaban las páginas interiores también lo hacían con nuestra portada: Porsche 911, Ferrari F50, Fiat Barchetta, Mercedes SLK, Renault Twingo... También una mención al Peugeot 306 de seis velocidades y a los 100 consejos para viajar en verano.



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

Audi A3, a la conquista de los compactos

La marca alemana abría el segmento de los compactos premium con este A3 que llegaba dispuesto a revolucionar el mercado... Y así ha sido con la perspectiva de estos 25 años.

Se daban cita en las páginas de esta revista interesantes lanzamientos. Por un lado, el inédito Subaru Impreza, con estilo renovado. También nuevos integrantes de la familia del Renault

Mégane –en este caso el sedán– además de anunciarse las versiones venideras, como un llamativo cabrio. Y de BMW llegaba la variante más radical del Z3, firmada por la división M.



Pero la gran novedad era, sin duda, el Audi A3. El compacto de los aros se adentraba en el segmento premium con una gama de cuatro motores, tres de gasolina de entre 100 y 150 CV y un TDI con 110 CV. El comienzo de una historia de éxito.

La prueba a fondo analizaba el Nissan Terrano II 2.7 TDi, que nos gustaba por comportamiento y calidad de acabado.

Y dos pick-up japoneses en comparativa. El Mitsubishi L200 brillaba por motor y capacidad de carga y el Toyota Hilux por comportamiento TT y espacio interior.

Otra comparativa medía a dos genuinos americanos: Cobra 427 Replica y Chrysler Viper. Dos descapotables de carreras –300 y 395 caballos respectivamente– que alcanzaban los 225 km/h el Cobra y 266 el Viper.



LA PORTADA

Nº 664

FECHA

8-7-1996

HABLAMOS DE

Duelo salvaje titulábamos la comparativa de estas dos 'serpientes'. Cobra y Viper –víbora– eran la primera imagen de una portada en la que también tenía mucha marcha el BMW Z3 M Roadster –326 caballos– y marcha, pero 'off road', el Nissan Terrano II, que probábamos en versión turbodiésel.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

YA EN TU KIOSCO SOLO 4€

HÍBRIDOS ENCHUFABLES LOS ELÉCTRICOS SIN LIMITACIONES

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



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

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

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

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

- 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

CITROËN



CITROËN MADE IN SPAIN

EXPORTANDO LO QUE SOMOS DESDE 1958.

AUTONOMÍA DE HASTA 350 KM
UNIDADES LIMITADAS
PUNTO DE CARGA DE REGALO
Y ADEMÁS TIENES EL PLAN MOVES III

**NUEVO E-C4 ELÉCTRICO
DESDE**

195 €/MES⁽¹⁾

ENTRADA: 8.235,29€, TAE: 4,37%,
59 CUOTAS, ÚLTIMA CUOTA:
13.299,57€

PACK

**MADE
IN SPAIN** 

OPINIÓN CLIENTES



CITROEN-ADVISOR.ES

(1) PVP recomendado nuevo E-C4 Eléctrico 100KW FEEL 29.329,04€ (Impuestos, transportes y oferta incluidos), para clientes particulares que financien con una permanencia mínima de 36 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A. Sujeto a aprobación financiera. Cuota para una duración de contrato de 60 meses y 50.000 kms totales. Capital financiado con comisión de apertura: 21.926,95€. Comisión de apertura (3,95%) 833,2€. TIN: 3,25% TAE: 4,37% Importe total adeudado: 24.804,57€ Precio total a plazos: 33.039,86€. Total intereses: 2.877,62€. Total coste del crédito: 3.710,82€. Sistema de amortización francés. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. PVP para el cliente que no financie: 29.829,04€. Oferta válida en Península y Baleares hasta el 30/11/2021. El modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. Estación de carga rápida modelo MODO 3 de 7,4kW con cable NO Smart con referencia 9835662880 incluida. La oferta no incluye instalación.

NUEVO E-C4 ELÉCTRICO. CONSUMO HOMOLOGADO WLTP (WH/KM) 166,2. EMISIONES CO₂ WLTP (GM/KM) 0. AUTONOMÍA WLTP HASTA 350 KM.