

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Arkana, Kangoo,
Mégane E-Tech

Bajo la lupa



RENAULT, FÁBRICA DE
SUPERVENTAS

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 29 DE DICIEMBRE

Nº 1.811 del 8 al 28 de diciembre de 2021



MG EHS *Un híbrido enchufable sorprendente*

- ▶ 52 km de autonomía EV
- ▶ 30.290 euros
- ▶ 258 CV

Prueba



¿Es Tesla el mejor eléctrico?

Probamos el

Prueba **Tesla Model Y**



Al volante

Skoda Fabia *Utilitario de categoría*



Y además... **Prueba:** Seat Ibiza 1.5 TSI 150 **Lo último:** Ford Ranger - Kia Niro - Opel Astra Sports Tourer
Skoda Karoq - Volkswagen T-Roc **Al volante:** Abarth F595 - Ford S-Max Hybrid - Suzuki S-Cross

CITROËN



NUEVO CITROËN ë-C4 ELÉCTRICO

MADE IN SPAIN. EXPORTANDO
LO QUE SOMOS DESDE 1958.

CARGA RÁPIDA: HASTA 100KM EN 10 MIN

OPINIÓN CLIENTES 5/5

CITROEN-ADVISOR.ES

PACK **MADE IN → ËSPAÑA**
Y PUNTO DE CARGA DE REGALO



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



MONEDAS DE COLECCIÓN

HISTORIA DEL FERROCARRIL



La Fábrica Nacional de Moneda y Timbre - Real Casa de la Moneda presenta la colección *Historia del Ferrocarril* compuesta por veinte monedas a color de cuproníquel, quince de ellas emitidas en 2021 y cinco en 2022.

En esta colección se han seleccionado los ferrocarriles más representativos de la historia, apareciendo varios en los que España ha participado en su fabricación.



REVERSO COMÚN

Diámetro: 33 mm
Peso: 15 g
Composición: cuproníquel
Valor facial: 1,5 €
Tirada máxima: 7.000 uds

5 MONEDAS +
LIBRO ÁLBUM
GRATIS
84,70 €
P.V.P.

16,94 €/moneda
P.V.P.



Lamas Bolaño
C/ Gran Vía, 610
08007 - Barcelona
Tel: 93 270 10 44
www.lamasbolano.com

Edifil
C/ de Carvajales, 3
28005 - Madrid
Tel: 91 366 70 30

Julián Llorente
C/ Espoz y Mina, 15
28012 - Madrid
Tel: 659 806 460

También en:
Estancos,
Comercios Numismáticos
y Filatélicos

Visite el Museo la
Real Casa de la Moneda
C/ Dr. Esquerdo, 36

La Tienda del Museo
C/ Dr. Esquerdo, 36
28009 - Madrid
Tel: 91 566 65 42
91 566 67 92
tienda.fnmt.es

*Precios válidos en el momento de la publicación del anuncio, que podrán ser modificados en función de las cotizaciones de los metales o los impuestos aplicables.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Los jóvenes y la movilidad

Los jóvenes huyen de la movilidad clásica –bajan los jóvenes que se sacan el carné de conducir– al mismo tiempo que se inclinan por las nuevas formas: monopatín, bicicleta, microcoches...

¿Sabe usted que durante el ejercicio 2019 la recaudación del Estado por impuestos del automóvil ascendió a 30.888 millones de euros o lo que es lo mismo, según la estadística, cada automovilista cotiza una media de mil euros? ¿Es consciente de que se va a poner un peaje por circular por las autopistas y autovías nacionales, con la excusa de que hay que pagar por un mantenimiento que ya pagamos con creces con los impuestos anteriormente mencionados? ¿Es conocedor de que de aquí a enero de 2023 tendremos que pagar por acceder a las áreas conocidas como Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) de 149 municipios españoles que superan los 50.000 habitantes?

En fin, un panorama cargado de sablazos, que unido a unos tiempos económicamente difíciles echan para atrás 'al mas pin-tao', especialmente si es joven. De ahí, que a nadie extrañe el hecho de que cada vez son más los jóvenes que le dan la espalda al carné de conducir. De hecho, los nuevos conductores han caído un 28 por ciento en la franja de 18 a 20 años; un 37 por ciento en la de 21 a 24 y un 55 por ciento en la de 25 a 34, según los datos de la Dirección General de Tráfico. Con la particularidad de que, en el mismo periodo, la población aumentó en más de un millón de personas. Una cifra que, curiosamen-

te, coincide con las más de 700.000 personas que se han incorporado al uso de la bicicleta, junto con otras 370.000, que se han inclinado por la moda del monopatín. Unos usuarios, que según un reciente estudio del RACC, reconocen, en su mayoría desconocer la normativa de la circulación. Incluso un número importante de ellos, presume de las ventajas de este tipo de transporte en el que pueden circular por donde quieran, no necesitan carné, ni seguro y además no pagan impuestos.

Un planteamiento que esperamos empiece a cambiar con la oferta de un importante competidor en la movilidad urbana de los jóvenes. Se trata de

Llega una nueva oferta en movilidad con los microcoches, eléctricos, silenciosos y para dos ocupantes. Nacidos con 'etiqueta cero', para desenvolverse en el tráfico de las grandes ciudades y aparcar fácilmente.

Son muchas las fábricas que apuestan por este tipo de vehículos, que representan el cambio de un parque móvil de combustible fósil por uno de energías limpias. Eso, sin contar con que un nuevo tipo de carné de conducir, a partir de los 16 años, está cada vez mas cerca, como ocurre en otros países de Europa.

Al detalle



NUEVA LEY, PERO CON LAGUNAS

La Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial recién aprobada en el Congreso de los Diputados da un paso adelante en cuestiones relacionadas con los hábitos que más influyen en la accidentalidad. Por ejemplo, que se sancione con más dureza el uso del móvil o tirar objetos que pueden producir incendios o accidentes, o no respetar la distancia de seguridad de 1,5 metros respecto a los ciclistas parece razonable. No tanto el acabar con el margen de 20 km/h para adelantar en vías convencionales, algo que se ha hecho sin un debate serio y profundo, pues en muchas ocasiones ese margen es el que actúa como escudo de seguridad y evita accidentes.



ESTADÍSTICAS NEGATIVAS

Sigue el año en caída libre en materia de ventas –aunque noviembre ha amortiguado la bajada– y la cosa no tiene pinta de mejorar. Las peores previsiones parece que se van a cumplir en un sector asfixiado por la crisis de los semiconductores y con un Gobierno que sigue sin tomarse en serio un apoyo estructural.

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 Gá 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 Turiet - mturiet@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 FIPI.

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 1.811 • 8 a 28 de diciembre de 2021
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA

KIA NIRO

La marca coreana lanza la segunda generación del SUV que sigue apostando por las tecnologías electrificadas para propulsarse.

10.- HYUNDAI SEVEN CONCEPT Y KIA EV9

Las dos marcas coreanas presentan nuevas alternativas de su apuesta eléctrica. Dos grandes crossover de estilo SUV.

12.- VOLKSWAGEN T-ROC

La nueva generación del SUV alemán apuesta por retoques en su diseño para seguir al día.

14.- SKODA KAROQ

Actualización de estilo para el todocamino de Skoda.

15.- FORD RANGER

Máxima tecnología y estilo poderoso en el nuevo pick up de Ford.

16.- EN PORTADA

TESLA MODEL Y DUAL MOTOR

Mezcla de monovolumen y SUV, el modelo de Tesla ofrece un rendimiento y eficiencia muy notables.

20.- TESLA FRENTE A TODOS

La marca americana ha marcado el paso hasta ahora... pero la competencia no está quieta.

24.- CUATRO RUEDAS

MG EHS PHEV

La firma británica vuelve a lo grande con este SUV híbrido enchufable de imbatible relación precio-potencia-eficiencia-equipamiento.

30.- SEAT IBIZA 1.5 TSI 150

La versión más dinámica y deportiva del superventas.

32.- SKODA FABIA

Sube de nivel el utilitario checo en esta nueva generación.

36.- FORD S-MAX HÍBRIDO

Tecnología híbrida para el monovolumen de corte deportivo.

38.- ABARTH F595

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 62

Busca tu marca

ABARTH	38
AUDI	60
BMW	42
FORD	15, 36
HYUNDAI	10
KIA	8, 10
MG	24
OPEL	9
PORSCHE	44
RENAULT	46
SEAT	30
SKODA	14, 32
SMART	52
SUZUKI	40
TESLA	16
VOLKSWAGEN	12

8



44



30



Un auténtico juguete de circuitos, puras sensaciones.

40.- SUZUKI S-CROSS

Más personalidad y un estilo más robusto para el nuevo crossover.

42.- BMW SERIE 4 GRAN COUPÉ

Gran atractivo estético para el coupé alemán.

44.- PORSCHE MACAN

Porsche retoca el Macan.

40



38

46.- BAJO LA LUPA

GAMA RENAULT

Arkana, Kangoo y Mégane E-Tech son los últimos superventas de una marca que encadena éxitos.

52.- ENTREVISTA

ALBERTO OLIVERA, CEO DE SMART ESPAÑA
La nueva Smart está a punto de echar a andar. Su responsable nos habla de su estrategia.

56.- LA SEMANA

58.- BAZAR NAVIDEÑO

Detalles navideños para los

amantes del automóvil.

60.- DE CARRERAS

CARLOS SAINZ CONQUISTA MADRID
El campeón español reúne en Madrid algunos de sus coches más icónicos; y estrena el Audi RS Q e-tron del Dakar.

62.- SABER COMPRAR Y VENDER

66.- EL RETROVISOR

MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

SUV LA REVOLUCIÓN QUE NO CESA

Analizamos toda la oferta del mercado
168 modelos, 44 marcas
Híbridos, eléctricos, PHEV, gasolina...



ENTREVISTA MANUEL HIDALGO, Director de Operaciones de Dacia Iberia
«El Spring va a romper muchas barreras, nos va a colocar muy arriba entre los eléctricos»

8 PRUEBAS
Audi Q4 e-tron, Honda HR-V, Hyundai Ioniq 5, Kia EV6, MG EHS, Nissan Qashqai, Renault Arkana y Toyota Yaris Cross

NOVEDADES
Alfa Romeo Tonale, Audi Q9, Citroën CX-5, Ferrari Purosangue, Renault Mégane E-Tech, Volkswagen Taigo, Toyota bZ4x...

YA EN TU KIOSCO
SOLO 4€

-Analizamos los 168 modelos a la venta

-Entrevista a Francisco Hidalgo, director de Operaciones de Dacia Iberia

-8 pruebas: Audi Q4 e-tron, Honda HR-V, Hyundai Ioniq 5, Kia EV6, MG EHS, Nissan Qashqai, Renault Arkana y Toyota Yaris Cross

-Las últimas novedades

FORD MUSTANG SHELBY GT 500 HERITAGE EDITION

Shelby representa lo máximo en prestaciones del Mustang desde su primera versión en 1967. Y esta versión especial desarrollada por Ford Performance es la más potente del Mustang actual, aunque la marca no ha comunicado los datos.



POLESTAR PRECEPT

Polestar, que ya se vende en algunos mercados y para 2022 pretende hacerlo en 30 países, pero de momento no en España, sigue configurando su gama, con nuevos modelos que lanzará en breve. Entre ellos el espectacular Precept, en fase de desarrollo, pero como muestra la foto, muy avanzado.



ALPINE A110 2022

La nueva gama Alpine A110 se configura en tres variantes, introduciendo mejoras en todas para 2022. La versión de entrada rinde 252 CV, mientras el GT y el S alcanzan ahora los 300 CV. El S es el más radical, con elementos específicos para experiencia en circuito.



GENESIS GV70

La gama Genesis se va diversificando a la vez que introduce nuevos modelos eléctricos. El segundo de ellos es también un SUV, en este caso de 4,71 m. de longitud, con un refinado estilo y dos motores eléctricos que rinden conjuntamente 490 CV (360 kW) y 700 Nm, acelerando de 0-100 km/h en 4,5 s. Homologa 400 km de autonomía.



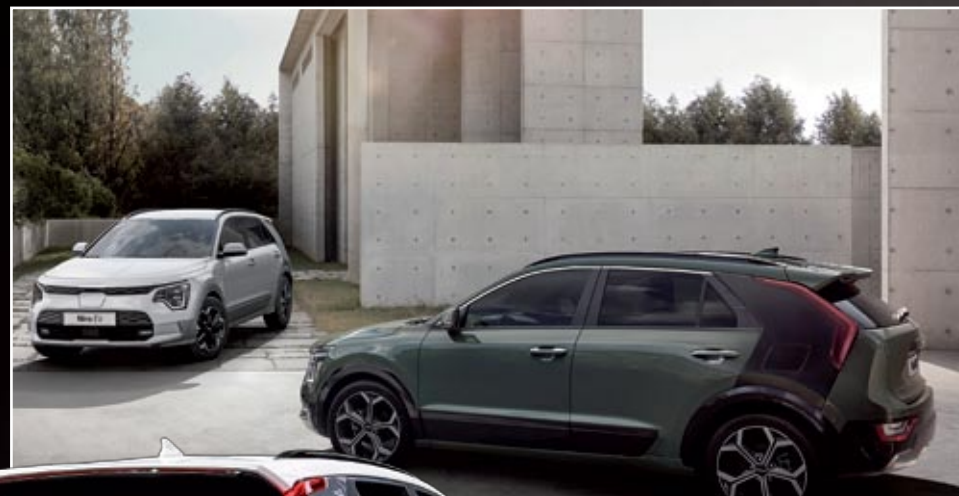
Kia Niro

Ya está lista la segunda generación

La segunda generación del Niro ya está lista y, aunque Kia no comunica ningún dato técnico, ya lo ha mostrado desde todos los ángulos. Sabemos que estará disponible, como el modelo actual, con tres tipos de motor, todos electrificados: híbrido autorrecargable, híbrido enchufable y eléctrico total. Con una interesante tecnología para los dos primeros, el modo de propulsión por zonas verdes (Greenzone Drive Mode), que puede activar automáticamente la propulsión eléctrica basándose en los datos del navegador y en el historial

de las rutas, para cuando se circule en zonas residenciales o cerca de colegios u hospitales. En estas circunstancias el vehículo escoge automáticamente las cero emisiones. Pudiendo también seleccionar como zonas verdes los lugares favoritos que el conductor haya registrado en el navegador, como por ejemplo su casa o su trabajo. Con una imagen enteramente nueva, el Niro se ha desarrollado bajo la filosofía de diseño opuestos unidos, inspirándose en la naturaleza para la elección de colores, materiales y acabados, según explica la marca. Así su estética muestra un equilibrio óptimo entre el medio ambiente y una imagen orientada al futuro. Y plasma la dedicación de la marca por lograr la máxima sostenibilidad, utilizando nuevos materiales reciclados en el interior del habitáculo, como en la tapicería de los asientos de Bio PU (poliuretano de base biológica), con fibras Tencel procedentes de hojas de eucalipto.

El Niro EV



⚡ Todos los revestimientos y guarnecidos del interior están realizados en nuevos materiales reciclables. Ahora cuenta con una doble pantalla que recogerá toda la información.



Ferrari BR20 y Daytona SP3

Dos modelos muy exclusivos

La firma de Maranello se muestra muy activa y acaba de lanzar dos nuevas criaturas casi al mismo tiempo. El BR20 es un modelo único creado por el Centro Stile Ferrari para cubrir los deseos de uno de sus acaudalados clientes, utilizando la base del GTC4 Lusso. Aunque muestra un diseño totalmente diferenciado de éste, más en línea con el Superfast.

Sí utiliza la misma base mecánica, un V12 atmosférico que rinde 690 CV. Más espectacular si cabe es el SP3, el tercer modelo de la serie ICONA (SP1 y SP2) con el sobrenombre Daytona, denominación de uno

de los iconos de la marca en los años '60 y que sirve como homenaje a un hito mítico deportivo cuando en 1967 logró colocar sus tres coches en el podio de las 24 Horas de Daytona.

El SP3 monta un V12 atmosférico de 840 CV y un par máximo de 697 Nm a 9.500 rpm. Este biplaza targa dispone de un chasis

con materiales ultraligeros tomados de la F-1 y es capaz de acelerar de 0-100 km/h en 2,9 segundos hasta 200 km/h en 7,4 seg.



▲◀ El BR20 ha sido diseñado para un propietario particular. El SP3 es el tercero de la Serie ICONA.

Opel Astra Sports Tourer

Ya está lista la versión familiar del nuevo Astra

El nuevo Astra 5 puertas presentado en septiembre y a punto de llegar a los concesionarios ya tiene disponible la opción familiar de carrocería. Mide 4,64 m de longitud, 6 cm menos que su antecesor, a pesar de contar con una distancia entre ejes superior de 2,73 m, 7 cm mayor, y 7 cm más larga que la variante de 5 puertas. El volumen de maletero que ofrece es de 608 li-

tros (VDA), que con los asientos abatidos llega a los 1.634 litros. Un espacio versátil, con una superficie de carga muy plana y el respaldo abatible por mitades (40:20:40). En el caso de las versiones híbridas enchufables, el volumen es algo más reducido para dar cabida a la batería de iones de litio, rebajándose a 548-1.574 litros. Sí, porque estará disponible en dos versio-

nes plug-in, con 225 CV la más potente, además de las opciones de gasolina y diésel con potencias entre 110 y 130 CV a la venta en su lanzamiento.

▶ El salpicadero es idéntico al 5 puertas. Atrás dispone de un maletero de 508 litros.



Hyundai Seven Concept

Un **salón rodante** que anticipa la personalidad del **futuro IONIQ 7**

Es un concept, pero adelante de manera precisa las formas y las soluciones del que será el nuevo Hyundai IONIQ 7, un gran

SUV que rondará los cinco metros de longitud y que transforma el interior en un impresionante salón

rodante para compartir en familia, trabajar o comunicarnos con el exterior de manera flexible.



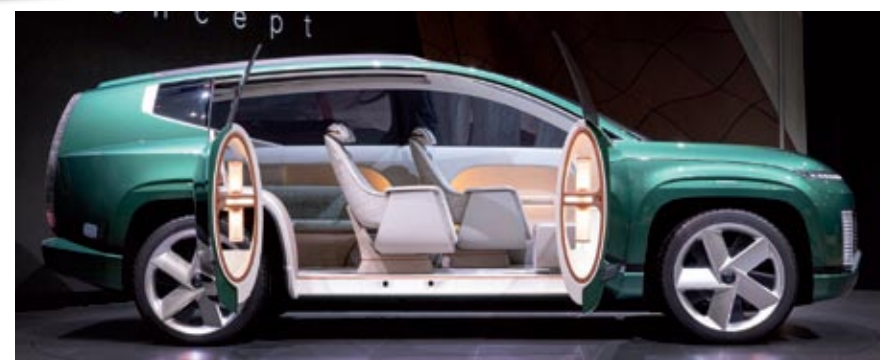
▶▶ El piso plano de la moderna plataforma eléctrica E-GMP permite disfrutar de un suelo liso en las tres filas de asientos y crear un auténtico salón rodante que se desinfecta automáticamente al abandonar el vehículo.

Nace desde la innovadora Plataforma Modular Eléctrica (E-GMP) que apuesta por una eficiente mecánica eléctrica con tecnología de 800V y una

autonomía que rondará los 500 kilómetros. Esta arquitectura también permite crear un interior sumamente espacioso, con una distancia entre

ejes de 3,2 metros y un piso totalmente plano que se extiende hasta la tercera fila de asientos, con el fin de perfilar un habitáculo con múltiples posibilidades de configuración. De hecho los asientos se adaptan en función del modo de conducción, incluido uno autónomo. Las puertas del lado del acompañante cuentan con apertura inversa, sin columna, para facilitar el acceso, y contempla un techo con una pantalla OLED panorámica que cambia la atmósfera en

función de nuestro estado de ánimo. En la noche este vehículo será totalmente reconocible gracias a sus exclusivas luces de píxel paramétricas. Además presume de materiales ecológicos en el habitáculo, un sistema de climatización y recirculación del aire en el interior inspirado en los aviones y cuando todos los ocupantes salen del vehículo se activa automáticamente una función que esteriliza y desinfecta el habitáculo.



Kia Concept EV9

Eléctrico, sostenible, amplio, modulable y de aspecto **imponente**

Tras el lanzamiento del atractivo EV6, Kia anticipa con el Concept EV9 presentado en Los Ángeles su futuro gran SUV eléctrico. Está desarrollado igualmente sobre la avanzada plataforma E-GPM (la misma que el Hyundai Seven Concept). Su espectacular diseño alcanza los 4,93 metros de longitud (3,1 de distancia entre ejes). Se ha reinterpretado la icónica parrilla Tiger Face de Kia, puesto que no requiere tantas exigencias de refrigeración debido a su naturaleza eléctrica. Este aspecto también permite instalar sobre el capó paneles solares con el fin de incrementar la auto-

mía eléctrica, y el techo cuenta con unas barras retráctiles que se 'esconden', con sólo pulsar un mando, si no se utilizan para mejorar la aerodinámica. Por su parte, el espacioso interior monta una pantalla interactiva de 27 pulgadas que sirve de nexo entre el mundo real y virtual, además de convertirse en el centro neurálgico de las funciones del vehículo. El EV9 incluye un modo Activo que se conecta con el vehículo en marcha, otro Pausa que convierte el habitáculo en una sala de reunión ya en parado, y un último Enjoy que transforma el interior en un espacio de

descanso, invirtiendo la posición de los asientos y abriendo el portón trasero. Inspirado en el agua, el



▶ El avanzado interior contempla tres filas de asientos y varias configuraciones, convirtiendo ese escenario en una sala de reunión o en un espacio de descanso.

color exterior combina los tonos del océano y el cielo para transmitir serenidad, mientras que el habitáculo

se remata con materiales reciclables, como redes de pesca, botellas de plástico o fibras de lana.

El sistema eléctrico deriva del EV6, con carga de 800 V y más de 480 kilómetros de autonomía.



◀◀ El Kia Concept EV9 mide 4,93 metros y avanza las formas y soluciones de un SUV totalmente eléctrico que se situará en la parte más alta de la gama de la firma coreana.

Volkswagen

El nuevo **T-Roc** gana en personalidad y **calidad interior**

Tras casi un lustro a la venta y tras poner en la calle un millón de unidades, ve la luz el primer restyling del T-Roc, un modelo que ha pasado a

convertirse en uno de los pilares más importantes para VW. El restyling más va allá de lo puramente estético, pues también afecta al interior, que ga-

na en calidad general de materiales empleados y a la mecánica, con una reorganización completa de la oferta de motores y nuevos equipamientos.

Estéticamente las principales modificaciones afectan a su firma lumínica, completamente redefinida, al incorporar de serie faros de led y opcionalmente el sistema matricial IQ.Light que además añade una línea horizontal sobre la parrilla y una fila vertical de diodos en la parte inferior en el caso del T-Roc R. La iluminación trasera también cambia su forma y oscurece los grupos ópticos.

Dentro mejora el salpicadero con una pieza de plástico mullido que integra la pantalla multimedia, que mejora su funcionamiento de ma-

nera importante al actualizarse con el sistema MIB3, además ahora puede ser de 9,2 pulgadas. El Digital Cockpit Pro, ahora de serie, opcionalmente puede ser de hasta 10,25 pulgadas.

La gama de motores queda compuesta por tres ver-

siones gasolina de 110, 150 ó 190 caballos y dos turbodiésel de 115 o 150 caballos, disponiendo

◀▶▶ La nueva iluminación redefine por completo la mirada del T-Roc, que se pone a la venta en primavera.

evolución de su sistema de conducción semiautónoma, IQ.Drive, con Travel Assist y Control de Cruce Adaptativo que permiten la dirección, la frenada



▶ Los plásticos del salpicadero son ahora más mullidos y la pantalla central de 8 pulgadas, opcionalmente 9,2, pasa a estar integrada en el mismo.

Salón de los Ángeles / Fisker **Ocean**, el exclusivo SUV made in USA se hace al fin realidad

Al fin ve la luz la versión definitiva del SUV norteamericano que prometía excepcionales prestaciones y un precio de venta de lo más razonable, y la verdad es que no nos ha defraudado. Para comenzar su precio de venta en los EE.UU. está por debajo de los 38.000 dólares, unos 33.000 euros, aunque habrá que esperar a su llegada a Europa para confirmar su precio real aquí.

Está disponible en tres versiones de potencia y autonomía, empezando por el Sport que ofrece un único motor eléctrico de 205 kW (279 CV) y 402 kilómetros de autonomía. Por encima está el acabado Ultra de dos motores, con 403 kW (548 CV) y 547 kilómetros de autonomía, y para cerrar la gama en materia de prestaciones el Extreme, con un tercer motor eléctrico que le permiten llegar a los

410 kW (558 CV) con 563 kilómetros de autonomía. Dispone de techo solar para recargar la batería.

▶ El acabado One desarrollado sobre la versión Extreme supone el tope de equipo.



Salón de los Ángeles / Porsche **Inédito desafío para el 718 Cayman GT4 RS**

El Porsche Cayman alcanza un nivel de deportividad y prestaciones nunca vistas hasta el momento en esta espectacular versión presentada en el Salón de los Ángeles. Digno heredero de los apellidos GT4 y RS, recibe un motor de seis cilindros Boxer con 500 caballos de potencia, 80 más que antes. Su estética evoluciona con un gran alerón trasero, que parece inspirado en el del

RS3 y con nuevas tomas de aire, como las de las ventanillas traseras, soluciones que prometen

▶ El paquete Weissach lo hace más ligero al usar fibra de carbono en el capó y otras partes, el escape es de titanio.

incrementar la carga aerodinámica en un 25% respecto al GT4 convencional, siempre en configuración de circuito. Casi 40 kilos más ligero que el citado Cayman GT4, promete hacer el 0-100 kilómetros/hora en 3,4 se-

gundos, frente a los 3,9 homologados por el GT4, con una velocidad punta de 315 kilómetros/hora. Para reducir su peso se ha empleado fibras plásticas en combinación con fibra de carbono en diferentes partes de la carrocería y se han

aligerado los guarnecidos interiores de las puertas. Cuesta 163.000 euros. En el mismo certamen norteamericano también hicieron su debut el Taycan Sport Turismo y el GTS, con más de 500 kilómetros de autonomía.



OPEL MOKKA-E Y CORSA-E

Los Corsa-e y Mokka-e han aumentado su autonomía un 7%, alcanzando los 359 y 338 km respectivamente (WLTP1). Para ello ha optimizado el funcionamiento de la bomba de calor y la transmisión, adoptando además neumáticos más eficientes.



SKODA SLAVIA

Skoda cree como marca en el mercado indio y lanza una berlina compacta, el Slavia (nombre de uno de los primeros vehículos de la marca), el segundo modelo del Proyecto India 2.0, tras el Kushaq. Está disponible con dos motores TSI de 115 y 150 CV.

PEUGEOT E-208 Y E-2008

Al igual que Opel, Peugeot aumenta la autonomía de sus eléctricos e-208 y e-2008. El primero en 22 km, hasta 362 km, y el pequeño SUV en 25 km, hasta 345 km (WLTP). Las soluciones, similares; una nueva bomba de calor y mejora la caja de cambios además de montar neumáticos específicos.



DACIA JOGGER

El pasado 1 de diciembre ha comenzado a venderse el Jogger con la apertura de pedidos, estando previsto que las primeras unidades comiencen a entregarse en el mes de abril. Un modelo versátil y familiar, con hasta 7 plazas, desde 14.990€.

Skoda Karoq

Puesta al día para el Karoq, que rejuvenece

Tras cuatro años desde su lanzamiento, el segundo SUV de la marca, el Karoq, es objeto de una actualización para mantener su buena línea de ventas, siendo el modelo de la marca más vendido internacionalmente tras el Octavia.

El nuevo Karoq introduce ligeros retoques estéticos y de interior, donde incorpora nuevos materiales sostenibles, además de revisar su oferta de motores EVO para hacerlos más sostenibles. Adopta una parrilla más ancha, ahora hexagonal, faros delante y detrás más estilizados y nuevas llantas de aleación Aero, como elementos estéticos diferenciales. Introduce mejoras aerodinámicas, incorporando aletas en la

ventana trasera y un nuevo alerón posterior.

En el interior dispone de una nueva tapicería que, opcionalmente, puede ser fabricada con materiales sostenibles. Implementa nueva tecnología, como los faros delanteros full-LED Matrix, ampliando las opciones de sistemas de asistencia.

Los cinco motores EVO del Grupo VW se han revisado para reducir sus emisiones manteniendo su rendimiento, sobre la oferta de dos diésel y tres gasolina, que entregan una potencia que va desde los 110 hasta los 190 CV, este último siempre asociado a la tracción total. También el 2.0 TDI de 150 CV está disponible opcionalmente con tracción total.



Pequeños cambios estéticos: nuevas ópticas delante y detrás y una parrilla más ancha definen los cambios de diseño.



Ford Ranger

Mejores cualidades dinámicas y motores V6

En 2022 Ford lanzará la quinta generación del Ranger, que ya ha presentado para ir abriendo boca entre los usuarios de los pick-up. No solo para su mercado doméstico, también con el foco puesto en otros países, incluyendo el nuestro. El nuevo Ranger dispone de una nueva plataforma, que desplaza las ruedas delanteras 50 milímetros hacia adelante para conseguir un mayor ángulo de ataque y mejorar sus capacidades off-road. También han 'movido' los amortiguadores de la suspensión trasera hacia el exterior del bastidor para poder ofrecer un mejor comportamiento y confort tanto en carretera como fuera de ella, independientemente de la

carga puntual que lleve en cada momento. Dispone de dos tipos de tracción integral: un sistema de cambio electrónico sobre la marcha, o uno nuevo de tracción a las cuatro ruedas constante. La oferta mecánica se articula sobre cuatro motores diésel de cuatro cilindros y dos litros de cilindrada y un nuevo V6 3.0, asociados a un cambio de marchas manual de seis relaciones o automático de seis o de diez velocidades. Las opciones de equipamiento crecen para adaptarse a las diferentes exigencias de los clientes como vehículo de trabajo, ocio o familiar, con nuevas tecnologías y opciones de confort y personalización.



Estéticamente el nuevo Range muestra un nuevo frontal y puede montar faros matriciales LED.

BMW CONCEPT XM

El M más potente en la historia de la marca

El BMW Concept XM muestra los rasgos esenciales de lo que será el modelo de BMW M más potente que jamás se haya fabricado en serie, y que está previsto que llegue a finales de 2022, fabricándose en la planta BMW de Spartanburg (Estados Unidos). El BMW Concept XM tam-

bién define cómo será el nuevo diseño del frontal de los próximos modelos más lujosos de BMW. Y los rasgos estéticos principales que definirán la futura gama X. El amplio interior utiliza materiales refinados, como el cuero de color Warm Brown para los asientos y



Moderno, sin estridencias, con cuidados materiales para un ambiente refinado.

guarnecidos, combinándose con terciopelo. La moqueta es de pelo fino y muestra un patrón de rombos para imprimir un sello de exclusividad. En



el techo monta una serie de luces led diseñadas para crear un efecto tridimensional. El salpicadero, como es habitual en BMW, en este caso con una doble pantalla digital unida y los diferentes mandos, está dirigido hacia el conductor para una ergonomía óptima. Bajo el capó delantero esconde el nuevo sistema de propulsión M Hybrid que combina un motor V8 con un motor eléctrico de altas prestaciones para desarro-

llar una potencia conjunta de 750 CV (550 kW) y un par máximo de 1.000 Nm. Prestaciones brutales pero a la vez con una autonomía en modo eléctrico de 80 kilómetros.

Los faros traseros, muy finos, tienen forma de L, extendiéndose a lo ancho de la vista posterior.



Quien da primero...

Parece mentira que un eléctrico pueda ser el único vehículo de tu hogar. Pero de serlo, mejor este Tesla Model Y, un sensacional combinado entre SUV y monovolumen que tiene brillantes prestaciones y una autonomía real que sus rivales envidian. Son las ventajas de tener cogido el punto exacto a esta tecnología, que te hará convertirte en un ‘millennial’ para llevarte bien con él.



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

Romper con la barrera de los 500 kilómetros de autonomía parece una frontera psicológica para los vehículos eléctricos. En la teoría es pan comido, porque en la gama Tesla salvo el Model 3 de acceso, todos superan esa marca, incluido este Model Y Dual Motor. Lo consigue gracias a unas baterías con 75 kWh de capacidad, pero sobre todo al firmar un gasto energético medio muy bajo. ¿Pero real? Y es que cabe recordar que hablamos de un vehículo con 4,75 metros de largo (mide como

un Mercedes EQC), que pesa 2.140 kilos y que tiene dos motores que entregan 258 kW, el equivalente a 351 CV. 16,8 kWh/100 km es un gasto ridículo para lo que ofrece, porque lo lógico sería rondar los 22 kWh/100 km que homologan los EQC o I-Pace. Y si me apuras, hasta los 18,2 que anuncia un ID.4 GTX me parecen razonables para este Model Y, que en estos días de frío, en los que se abusa más de lo habitual de la calefacción ha registrado un consumo medio real en nuestro recorrido de 17,1 kWh/100 km. Impresionante. Eso lo podemos traducir en 438 kilómetros de autonomía media real, pe-

ro también en 395 kilómetros sin parar si viajamos a 120 km/h. Son cifras tan brillantes que te permiten viajar de Madrid a Córdoba sin detenerte, pero que sobre todo evitan ciertas situaciones de estrés hasta ahora habituales en la mayoría de eléctricos. Aunque es cierto que en Tesla ese estrés se reduce a cero si tienes en cuenta su extensa red de los famosos ‘supercargadores’, hoy en día hay en España (44 estaciones), donde cargar las baterías de este Model Y entre el 10 y el 80% nos llevará sólo 13 minutos. Y es que admite recargas de hasta 250 kW. No solo las admite, sino que esos mencionados ‘supercargado-

res’ las suministran y, para mas inri, ni que decir tiene que también se puede recargar en cualquier otro punto que encontremos en la vía pública. Además de llegar muy lejos con este Model Y Dual Motor, llegarás como si nada, porque ofrece un sensacional confort de marcha. Tesla ha trabajado duro para optimizar la insonorización y evadirnos del exterior introduciendo mejoras como un nuevo sellado para el capó. Aún así, peca de ofrecer unas suspensiones firmes que transmiten las imperfecciones del asfalto al habitáculo, además de que a estas alturas de la película es curioso que no haya una amortiguación de dureza variable. Ahora bien, esto se agradece cuando aparecen las primeras curvas, porque consiguen minimizar las oscilaciones de su carrocería, ofreciendo un paso por curva realmente sorprendente para este mix entre SUV y monovolumen con 1,62 metros de estatura. A ello también ayuda su rápida dirección, con solo dos vueltas entre topes, o un po-



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Hay que reconocer que todo aquel que quiera un eléctrico como coche único debe pensar en Tesla. Hay rivales que le pisan los talones, pero aquí sorprende el bajo gasto a pesar de su tamaño, potencia o prestaciones. Y si le sumas su propia red de supercargadores, es definitivo. Hay que ser apasionado de la tecnología y pasar por alto algunos detalles impropios de un ‘coche’.

LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR DELANTERO	ELÉCTRICO
Potencia máxima	147 kW (200 CV)
MOTOR TRASERO	ELÉCTRICO
Potencia máxima	188 kW (256 CV)
Potencia máxima total	258 kW (351 CV)
Par máximo total	53,7 mkg (527 Nm)
BATERÍA	
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería (útil)	75 kWh
Peso de la batería (kg)	N.D.
Tiempo de carga (a 2,3 kW)	40 horas
Tiempo de carga (a 11 kW)	8,6 horas
Tiempo de carga (a 250 kW)	13 minutos (del 10 al 80 %)
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
Modos de conducción	N.D.
DIRECCIÓN	
Sistema	De cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,0
Diámetro de giro (m)	12,1
FRENOS	
Delanteros	Discos ventilados (355 mm)
Traseros	Discos ventilados (335 mm)
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Marca	255/45 R19 - Hankook
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.140
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.751 / 1.921 / 1.624
Capacidad maletero (l)	854 + 117
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	217 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	12,8
De 0 a 50 km/h	2,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,9 (5,0)
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,2
1.000 m desde 40 km/h en D	22,7
De 80 a 120 km/h en D	2,6
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%
FRENADA (en metros)	
Desde 60 km/h - 100 km/h	13,1 - 35,7 - 54,2
SONORIDAD (en dB)	
A 60 km/h - 90 km/h - 120 km/h	57,1 - 62,6 - 64,7
CONSUMOS	
	kWh/100 km
EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	15,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	14,4
En conducción dinámica	28,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	19,0
A 140 km/h de cruce	23,7
Consumo medio (Porcentaje de uso: 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	17,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos (oficial)	438 (507)
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo combinado WLTP	16,8

PRECIO		64.000 €		NUESTRA VALORACIÓN		
 EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****		Autonomía real. Potencia y prestaciones. Capacidad de recarga. Amplitud interior. Tecnología. Equipamiento de serie.		Suspensión muy firme. Sin selector de modos. No se acoge al Plan MOVES III. Detalles de acabado. Aprendizaje uso pantalla.
	ACABADO	*****				
	PRESTACIONES	*****				
	CONFORT	*****				
	SEGURIDAD	*****				
	CONSUMO	*****				
	PRECIO	*****				

tente equipo de frenos, que proporciona distancias de detención decentes (el día de las prestaciones el asfalto estaba húmedo) y un convincente tacto. Es curioso que ofrezca tres modos de retención a la hora de dejar de acelerar, pero tampoco es que haya una gran diferencia entre los mismos, sin pasar por alto la traducción de algunas de sus fun-





▲ A Tesla se le ha 'olvidado' hacer una bandeja para su Model Y. El maletero delantero tiene 117 litros y el trasero 854.



▲ Estas llantas son de serie, pero las hay de 20". Cuestan 2.100 euros y restan autonomía.



◀◀ Sus asientos son realmente cómodos. El cuero o el techo panorámico son de serie. Llegará una opción de siete asientos y éste es su selector del cambio.



◀◀ El diseño interior no puede ser más sencillo. Su pantalla de 15 pulgadas preside el salpicadero y desde ella se controla absolutamente todo. Todo es todo, porque no hay mandos para las luces ni para el limpiaparabrisas. Algunos plásticos, ajustes y detalles son mejorables si tienes en cuenta el precio.

ciones, todas ellas operativas desde la gran pantalla central de 15 pulgadas. Y es que los botones físicos se reducen a la mínima expresión, hasta el punto de que

tienes que activar las luces, los limpiaparabrisas, abrir la guantera o regular las salidas de ventilación desde la tablet que preside su minimalista salpicadero, solu-

ciones que a los más analógicos les costará asimilar. Sin embargo, en cuestión de días te sorprende su sencillez y facilidad de uso. ¡Cuánto daño ha hecho Apple!

SUS RIVALES



AUDI Q4 50 E-TRON QUATTRO
Esconde dos motores y es muy rápido. La batería tiene 77 kWh y admite recargas hasta 125 kW. Excelente dinámica, espacioso y mejor acabado.

Precio	58.160 €
Potencia	299 CV
Autonomía	486 km
0 a 100 km/h	6,2 s



FORD MUSTANG MACH-E AWD RE
Cuesta, corre y tiene la misma potencia que el Model Y. Pero este Mustang es mucho más dinámico y divertido, aunque su autonomía real deja que desear.

Precio	64.902 €
Potencia	351 CV
Autonomía	540 km
0 a 100 km/h	5,0 s



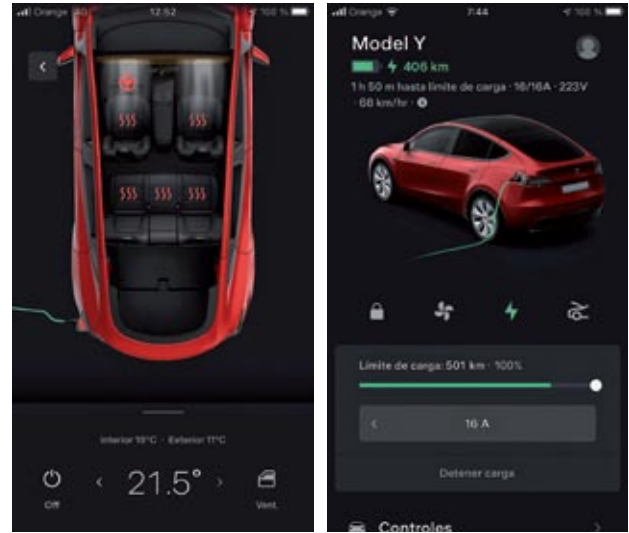
HYUNDAI IONIQ 5 AWD ENERGY
Amplio, bien acabado, bien equipado... Y también rápido. Sus baterías tienen 72,6 kWh y menos autonomía, pero recarga a 350 kW. Claro que no es barato.

Precio	59.020 €
Potencia	306 CV
Autonomía	430 km
0 a 100 km/h	5,2 s



▲ Su naturaleza Dual Motor le otorga tracción total y un máximo de 351 CV. Recupera de 80 a 120 km/h en el tiempo de un Audi RSQ8.

SOBRE RAÍLES
EL PASO POR CURVA ES IMPECABLE A PESAR DE SU ALTURA. LA POSICIÓN DE LAS BATERÍAS AYUDA A BAJAR EL CENTRO DE GRAVEDAD.
PISITO DE SOLTERO
DENTRO TIENE CÓMODOS ASIENTOS Y UNA GRAN TELEVISIÓN. ¿NECESITAS ALGO MÁS? LOS MANDOS FÍSICOS SE REDUCEN A LA MÍNIMA EXPRESIÓN.



▶▶ La conexión Tesla con el mundo digital abruma. Tu smartphone se convierte en la llave del vehículo y en el mando para controlar todo; desde saber el estado de la carga o si hay una puerta abierta, hasta aclimatar el interior o saber la posición exacta de tu coche. Y hay una función para moverlo desde el exterior.



Interior sorprendentemente amplio, confortable y bien rematado, aunque mejorable. Hay plásticos que deberían tener mejor tacto, ajustes a cuidar y detalles impropios de un vehículo de su empaque. Porque el techo no tiene una cortina interior, así como tampoco hay una bandeja para cubrir el maletero trasero. Tampoco hubiera estado de más un sensor de ángulo muerto en el cristal del retrovisor o un Head-Up display que proyecte la velocidad o algunos datos sobre la conducción, porque el espacio reservado a estos en su pantalla es mínimo en comparación con el que se ha dejado al sistema multimedia, al climatizador, a la zona de juego (literal porque es prácticamente una videoconsola) o al de diferentes aplicaciones que incluso reproducen siete tipos de ventosidades que pueden sonar también en el exterior del vehículo. Curioso.



Y es que todo lo que este Tesla Model Y Dual Motor tiene en común con una máquina eléctrica roza la perfección, aunque lo que le asemeja a un coche como lo conocemos, aún debe mejorar. Lo que no necesita mejora es su manera de empujar, porque hay que tener en cuenta que corre muchísimo, hasta el punto de que acelera de 0 a 100 km/h en el tiempo de un Ford Mustang Mach 1 y recupera de



80 a 120 km/h como un Audi RSQ8 con 600 CV. Y todo con una suavidad asombrosa. Su dotación de serie es realmente completa, pues solo los sistemas de conducción autónoma se relegan a la lista de opciones. El broche de oro a un vehículo algo caro (no puede acogerse al Plan MOVES III), pero que como 'aparato' eléctrico, puro y duro, es brillante.



LOTUS ELISE ERA LA BASE PARA CREAR SU ROADSTER ORIGINAL, UN VEHÍCULO CON BATERÍAS DE 53 kWh Y CON 350 KM DE AUTONOMÍA

El universo contra Tesla

Iluso, loco, fantasioso... Son algunos de los adjetivos más bonitos con los que allá por 2006 bautizaron a un desconocido Elon Reeve Musk, hoy el hombre más rico del mundo según Forbes, al presentar su primer eléctrico, el Roadster. Por entonces un sueño al que hoy todas las marcas tienen en el punto de mira, porque Tesla es el rival a batir en la carrera eléctrica.



Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Sólo se fabricaron 2.450 unidades de aquel primer Tesla Roadster, pero sirvieron para poner a la firma de California en el panorama automovilístico.

Hablar de Tesla es hablar de eléctricos, hoy día con una gama a la que puedes acceder desde 46.990 euros sin

ayudas y compuesta por sus Model 3, Model Y, Model S y Model X, pero con vistas a un próximo crecimiento de la mano de sus anunciados Cybertruck, Roadster y Semi.

Tesla se ha convertido en todo un fenómeno de masas, en el Apple de los vehículos eléctricos. En el objetivo preferido de la mayoría de quienes desean

dar el salto al vehículo eléctrico, pero ¿que tiene Tesla para hacerlo tan especial? ¿Ofrecen los mejores eléctricos a día de hoy? Intentamos resolverte algunas de las dudas que pueden llegar a acarrear apostar por uno de sus modelos, a los que ya plantan cara alternativas europeas... Y no digamos si nos fijamos en el floreciente mercado chino.

LAS ALTERNATIVAS A DÍA DE HOY



▲ **AUDI e-tron GT.** Lo más avanzado de Audi, su versión 'light' parte de 105.940 euros con 530 CV y 487 km de autonomía. También tienen sus Q4 e-tron y e-tron.



▲ **BMW iX.** Un sofisticado SUV con versión de acceso por 87.150 euros, pero con 424 km de autonomía. BMW también ofrece sus i3, i4 e iX3.



▲ **FORD MUSTANG MACH-E.** Los 99 kWh de capacidad de sus baterías le permiten estar aquí a este SUV que parte de 48.473 euros. Y ojo a su versión GT.



▲ **HYUNDAI IONIQ 5.** Arranca en 33.810 euros y su tecnología de 800 voltios le permiten recargas de 350 kW. Tienen también los Kona e Ioniq EV.



▲ **KIA EV6.** Clon de IONIQ 5, parte de 34.700 euros. Pero la estrella es el GT, con 585 CV, que le permiten alcanzar 260 km/h y acelerar de 0 a 100 en 3,5 s.



▲ **MERCEDES-BENZ EQS.** El rey de la autonomía, el EQS 450+ cuesta 117.125 euros. Usa un único motor con 333 CV y comparte baterías con los EQS 580 4M.

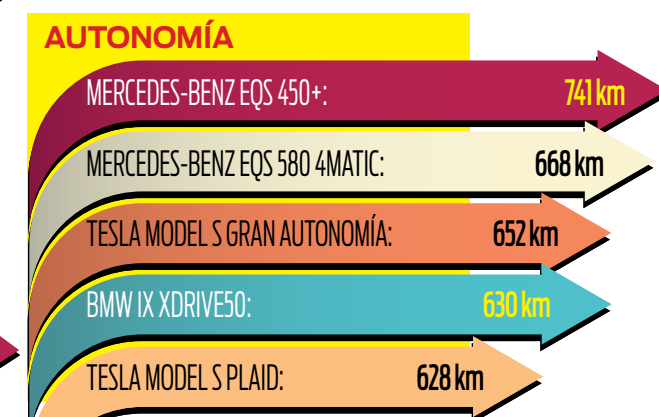
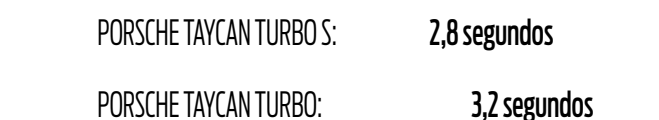
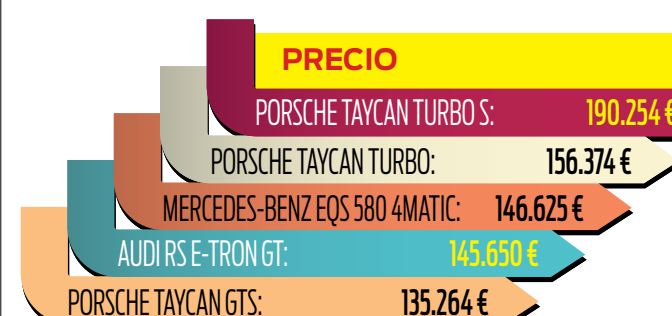
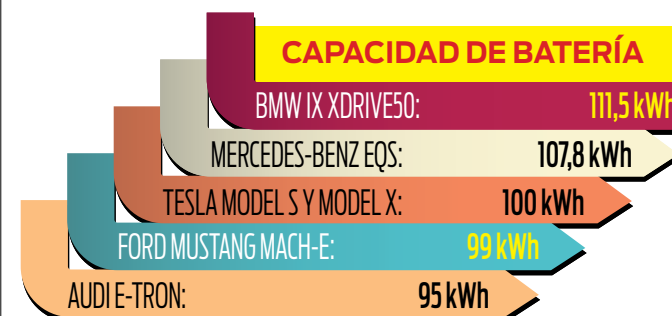


▲ **PORSCHE TAYCAN.** 10 versiones se ofrecen del Taycan, que tienes desde 87.811 euros. Éste ya con 408 CV, baterías de 79 kWh y 432 km de autonomía.



▲ **TESLA MODEL S.** Sólo bólidos eléctricos que superan el millón de euros están por encima en prestaciones. El Gran Autonomía cuesta 104.990 euros.

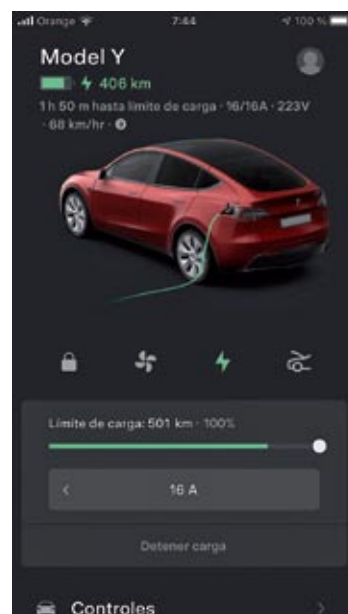
LOS 'TOP FIVE' EN CIFRAS CLAVE



Las versiones Plaid de los Model S y Model X están casi siempre presentes, salvo en el precio, donde sacan ventaja a sus rivales europeos. Ten en cuenta que sus Model 3 y Model Y también son extraordinarios, sobre todo las variantes Performance con 480 CV de potencia.



TECNOLOGÍA EN LA PALMA DE LA MANO



◀ Tu smartphone te permite abrir, cerrar y poner en marcha el vehículo. Adiós a la llave como tal. El interior del nuevo Model S tiene un cuadro de instrumentos que no hay en 3 e Y.

▶ Tesla y el mundo digital van de la mano. La propia aplicación para interactuar con tu coche la puedes llevar en tu smartwatch.



Todo lo que conecta un Tesla con el mundo digital roza la perfección. Muestra de ello es la manera en la que puedes interactuar con el vehículo desde tu teléfono inteligente, o incluso desde tu reloj. Su app además de permitirte conocer el estado del vehículo en cuanto a si está cerrado o abierto, con las luces puestas, o saber su nivel de carga o autonomía, te da la opción de aclimatar su interior de forma inmediata, sin necesidad de programar horarios, activar la calefacción de sus asientos, abrir el maletero...

Una vez dentro, la simplicidad se rompe con una pantalla central de 15 pulgadas, para la que Tesla ha creado sus propias aplicaciones, que van desde juegos a la emisión de diferentes sonidos hacia el exterior... como ventosidades. Desde ella también se conectan las luces, los limpiaparabrisas y otras muchas funciones que en los 'coches' tradicionales activamos mediante botones o palancas. Bienvenido al mundo Tesla.

RECARGA SU PROPIA RED DE SUPERCHARGERS

El reducir las preocupaciones a la hora de viajar con un Tesla es una de las mayores ventajas que los de California tienen frente a la competencia. Y es que contar con su propia red de cargadores; que parece que tienen previsto abrir al resto de vehículos eléctricos en 2022 (ya están haciendo pruebas en Países Bajos), es clave. Sin olvidar que puedes cargar tu Tesla en cualquier otro punto que encuentres en el camino.

41 son las estaciones de recarga –que no hablamos de cargadores– que Tesla tiene repartidas por España. Muchas de ellas ya están equipadas con sus famosos 'supercargadores', que son capaces de suministrar hasta 250 kW de potencia y que en cuestión de 13 minutos pueden elevar la carga del 10 al 80% en el caso de los Model 3 y Model Y con baterías de 75 kWh de capacidad. O lo que es lo mismo, en ese tiempo un Model 3 Gran Autonomía acumula energía para recorrer hasta 430 kilómetros.

Y lo más curioso de todo es que desde el pasado septiembre de 2020 los clientes Tesla tienen que pagar por usar esos 'supercargadores', porque antes eran gratuitos para Model S y Model X.



◀ Por España, a día de hoy, hay 41 estaciones de recarga Tesla, con más de 400 cargadores, muchos V3, los que suministran hasta 250 kW de potencia.



La amenaza china, entre otros

Lo que a Tesla le ha llevado conseguir quince años, marcas chinas lo han hecho, o eso dicen, en una cuarta parte de tiempo. Se han puesto las pilas y ofrecen sensacionales productos; algunos comienzan a aterrizar en Europa con interesantes precios, para animar el mercado.

NIO, Aiways, Zeerk, BYD, Wuling o Seres son sólo algunas de las marcas chinas que están apostando por la movilidad eléctrica y que ya comercializan sus productos en el país asiático. Éstos ofrecen brillantes prestaciones a precios realmente tentadores, que ojalá se mantengan cuando lleguen a Europa, donde ya han aterrizado algunas de ellas, sin ser una amenaza directa para la compañía de California... De momento.

Pero esa amenaza no llega solo desde China, porque marcas europeas, japonesas, coreanas o americanas también buscan ofrecer el mejor eléctrico. Y van por el buen camino.



▲ **SONY VISION-S.** La compañía tecnológica ha hecho sus pinitos en el mundo de la automoción. Esta berlina tiene 400 kW (544 CV), alcanza 240 km/h... Pero su comercialización aún está en el aire.



▲ **NIO ET7.** Uno de los modelos que ofrece esta marca china es este ET7, una berlina que allí parte de 48.000 euros al cambio. Hay versiones con más de 650 CV y se ofrece con baterías de 70, 100 y 150 kWh de capacidad.



▼ **GAC AION LX PLUS.** Desvelado en Guangzhou hace unos días, este SUV de 4,84 metros eroga 540 kW de potencia (735 CV) y tiene unas baterías con 144 kWh de capacidad. Así firma 1.008 km de autonomía y allí cuesta menos de 50.000 euros al cambio.



▶ **ZEERK 001.** Se trata de una nueva marca del Grupo Geely y este 001 ya se fabrica en China. Mide 4,97 metros, tiene dos motores con 544 CV y baterías de 86 o 100 kWh con las que recorre más de 700 km.



▼ **LUCID AIR.** El más duro rival de los Model S. Made in USA, esta berlina parte de 77.400 dólares (68.460 euros), ya con 485 CV y 650 km de autonomía. Pero hay versiones con hasta 1.120 CV, capaces de recorrer 835 km con una sola carga.



Regreso triunfal

MG regresa al escenario automovilístico por la puerta grande, con una atractiva y eficiente gama de vehículos. Entre ellos este equilibrado EHS PHEV que rinde 258 CV, presume de una generosa autonomía exclusivamente eléctrica y lo borda en aspectos como la dotación de serie y el precio.



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

Esta vez no nos ha pillado por sorpresa, en el buen sentido de la palabra. Cuando pasó por nuestras manos

el MG ZS EV ya nos dimos cuenta de que el regreso de MG al escenario internacional iba muy en serio. Y ahora nos lo ha terminado de confirmar este superequilibrado EHS Plug-in Hybrid,

mientras esperamos impacientes ponernos al volante del nuevo Marvel R, su modelo eléctrico más completo y avanzado.

Ahora toca hablar del EHS, modelo que hemos

probado a fondo y que nos agrada en muchos aspectos. También en el precio, ya que viene equipado de una manera más que generosa, presenta un eficiente sistema híbrido enchufa-

ble en un aparente formato SUV y se puede adquirir desde 27.599 euros, una vez aplicados descuentos, financiación con la marca y aplicando el Plan Moves III que MG adelanta al cliente.

No entraremos en detalles estéticos porque para gustos los colores, aunque confieso que ha llamado la atención entre los más jóvenes, y la curiosidad entre los más veteranos, que recuerdan a los modelos MG que circulaban por nuestras carreteras hace décadas.

El EHS mide 4,57 metros y se ubica en pleno epicentro de los SUV compactos de corte generalista. Si por fuera convence, por dentro el acabado superior Luxury remata el conjunto con esmero y con materiales de calidad, como el cuero.

Las puertas cierran dando sensación de coche bien hecho, y toda la presentación del interior es digital, ofreciendo información muy completa, como las revoluciones del motor eléctrico o un asistente de distancia

que nos indica en centímetros el espacio que queda libre al circular marcha atrás, y que se apoya también con imágenes de la cámara de visión trasera.

Delante las butacas resultan tremendamente confortables, aunque quedan en un plano quizás demasiado alto en su posición más baja. Y detrás ofrece un espacio más que suficiente para las piernas (sin batir récords) y en cota de anchura. El respaldado se puede situar en varias posiciones.



garroyo@motor16.com

LA CLAVE

Bien hecho y con una relación calidad-dotación-precio prácticamente imbatible, este modelo también ofrece un elevado confort, buenas maneras dinámicas y una gran eficiencia si sacamos el máximo partido a su sistema PHEV, que nos permitirá movernos a diario con un coste de uso casi de risa.

PRECIO		36.500 €	NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO ₂ : 43 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		A FAVOR	EN CONTRA
	COMPORTAMIENTO	*****		
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		
			Dotación de serie. Precio competitivo. Siete años de garantía. Confort de marcha. Autonomía exclusivamente eléctrica.	Consumos con la batería descargada. Sin función secuencial en el cambio. Gráficos sencillos en la pantalla central.



◀ GRAN RODADOR
EL EHS HÍBRIDO
ENCHUFABLE ES UN
VEHÍCULO CONFORTABLE Y
MUY EFICIENTE EN MARCHA
SI SACAMOS PARTIDO A SU
POTENCIAL ELÉCTRICO.
BIEN HECHO
EL INTERIOR ESTÁ
TOTALMENTE DIGITALIZADO,
RESULTA INTUITIVO Y SE
REMATA CON RIGOR Y
BUENOS MATERIALES.



▲▲ El cuadro de mandos es digital, configurable y presenta un tamaño de 12,3 pulgadas. La pantalla táctil del salpicadero es de 10,1 pulgadas y resulta algo lenta en su funcionamiento.



▲ El maletero ofrece 448 litros, uno de los mejores volúmenes del segmento. El portón es eléctrico.

►► Detrás brinda un buen espacio para las piernas y delante las butacas son muy confortables y tienen integrados los reposacabezas.



Por su parte, el maletero arroja 448 litros, uno de los mejores del segmento, y bajo el piso encontramos el inevitable kit reparapinchazos y la batería auxiliar de 12V.

Si en parado convence, también lo hace en marcha, apoyado en su sistema híbrido enchufable que genera una potencia total de 258 CV. La gestión de toda esa 'caballería' recae sobre una transmisión automática de 10 relaciones; seis de ellas actúan sobre el motor térmico de gasolina 1.5 de 122 CV, y las otras cuatro se implican con el propulsor eléctrico de

90 kW (122 CV). Este tandem envía todo el potencial y la motricidad exclusivamente a las ruedas delanteras.

La batería de iones de litio que alimenta el sistema eléctrico tiene una capacidad de 16,6 kWh, suficiente para homologar una autonomía exclusivamente eléctrica de 52 kilómetros.

¿Es real esa cifra en condiciones normales de tráfico? Parece que sí porque nuestra unidad recorrió un total de 53, distribuidos 20 de ellos en ciudad (donde registró un consumo medio de 18,8 kWh) y otros 33 en autovía,

firmando un consumo medio total de 23,5 kWh (homologa 24,0 kWh). Y ojo porque podemos desplazarnos hasta los 125 km/h de marcador en modo 0 emisiones; superada esa velocidad arrancará el bloque térmico.

En cualquier caso es una distancia ya considerable y superior a la media diaria que protagoniza la mayor parte de los conductores en nuestro país. Y forzando este modo EV (hay un mando físico para ello) el coste de uso diario rondará los dos euros cada 100 kilómetros si nos beneficiamos de las tarifas

valle más ventajosas, aunque con el precio de la luz disparado hay que recalcular cuentas día a día.

Llega la hora de cargar la batería. El cargador embarcado es de 3,7 kW, el máximo que admite. Y eso se traduce en poco más de 4 horas para completar la carga. Si lo hacemos en una doméstica de 2,3 kW el tiempo se incrementa hasta las 6 horas y 32 minutos. Por lo tanto no es necesario recurrir a una wallbox de mayor potencia, que incrementa el precio de la instalación y de la tarifa doméstica contratada en casa.



▲ Dinámicamente está más enfocado hacia el confort, pese a que controla bastante bien los balanceos de la carrocería.

Si no forzamos el modo EV el EHS plug-in suele funcionar en modo eléctrico a baja velocidad, y luego es el motor térmico el que arranca y se lleva casi todo el protagonismo. Y aquí la cosa cambia porque en modo híbrido el consumo depende de la energía que porte la batería.

Si tiene reserva suficiente nos podemos mover en carretera en torno a los 6,7 litros, y en autopista serán 8,5 cada 100 kilómetros. Sin embargo, si la pila se descarga completamente el consumo se incrementa entre uno y dos litros.

Hasta aquí las referencias directas al bolsillo. Ahora toca analizar su rendimiento y dinámica. No es un vehículo enfocado a ello precisamente, pero sus prestaciones son considerables porque, recordemos, tiene 258 CV de potencia conjunta (uno de los más potentes que podemos encontrar en el segmento).

Por eso es capaz de realizar un adelantamiento de manual (pasar de 70 a 110 km/h) en 4,4 segundos y 114 metros hasta completar la maniobra. Es solvente siempre en este sentido y no dispone de guiños hacia un programa



Las protecciones en los bajos y la doble salida de escape le dan un aspecto más dinámico. La tracción es delantera y cuenta con un control de descensos como único guiño off road. El cargador embarcado es de 3,7 kW, suficiente para cargar la batería en prácticamente 4 horas.

deportivo, o una función secuencial del cambio en la palanca o en las inexistentes levas en el volante. En cuanto a su dinámica está, lógicamente, enfocada hacia el confort. No balancea en exceso pese a los 1.775 kilos que lastran, la dirección es agradable y comunicativa, y frena con contundencia hasta los 100 km/h. Superada esa velocidad el peso ya se hace notar. Y en ese exigente escenario, si el firme no es totalmente regular, los amortiguadores sí que pueden llegar a hacer algún ‘tope’.

No nos volvamos locos en este sentido porque el EHS 'plug-in' prefiere mimar a sus ocupantes que llevarlos en volandas en trazado sinuosos. Para esos retos hay otras opciones.

Además, el interior está bien insonorizado y magníficamente dotado en su

equipamiento, más con el acabado Luxury que nos ocupa. Destacamos el denominado MG Pilot, un paraguas en materia de seguridad que contempla avanzados asistentes de conducción, como una frenada activa de emergencia que reconoce peatones y ciclistas, una alerta de cambio de carril con función de mantenimiento de trayectoria, un control de cruce adaptativo, otro de tráfico

denso en atascos, luces de carretera inteligentes, un asistente de límite de velocidad inteligente...

Tampoco es manca la dotación en cuanto a conectividad y confort se refiere, aunque lo más llamativo quizás sea el precio, imbatible para casi todos sus rivales. Y es que todo lo visto y contado hasta ahora cuesta 30.290 euros si nos acogemos a descuentos y al Plan Moves III.

EN COMPARACIÓN CON...

	CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID SHINE 225 CV AT8	FORD KUGA 2.5 DURATEC PHEV 225 CV AT VIGNALE	HYUNDAI TUCSON 1.6 TGDI PHEV 265 CV AT6	VOLKSWAGEN TIGUAN eHYBRID R-LINE 1.4 TSI 245 CV AT6
Precio	46.410 euros (40.610 descuento)	46.727 euros (40.480 descuento)	50.700 euros (42.890 descuento)	52.235 euros (45.490 descuento)
Dimensiones	4.500 mm / 1.840 mm / 1.654 mm	4.629 mm / 1.883 mm / 1.675 mm	4.500 mm / 1.865 mm / 1.650 mm	4.509 mm / 1.839 mm / 1.672 mm
Consumos	1,4 l / 100 km	1,4 l / 100 km	1,4 l / 100 km	1,8 l / 100 km
Autonomía EV	54 kilómetros	56 kilómetros	62 kilómetros	49 kilómetros
Vel. máxima	225 km/h	200 km/h	190 km/h	205 km/h
No cabe duda de que combinar la tecnología híbrida enchufable con el formato SUV de moda en un tamaño compacto es una de las alternativas que más está creciendo, tanto en gama, como en ventas. Y el MG EHS entra de lleno en esta dura batalla que cuenta con una completa representación generalista. Por potencia el EHS sólo se ve superado por el Hyundai Tucson que, curiosamente, es el único que apuesta por un sistema de tracción total. Por tamaño sólo el Ford Kuga PHEV es más largo que el MG, y junto al Citroën C5 Aircross es el más modulable en el interior. El EHS presenta la batería de iones de litio con mayor capacidad (16,6 kWh) y homologa una autonomía eléctrica en la línea de sus rivales, salvo el Tucson, que se destaca con un mayor rango de acción eléctrico. En cualquier caso el EHS PHEV es una opción imbatible en cuanto a la relación equipamiento-calidad-precio, y totalmente válida para enfrentarse al confort de marcha del Citroën, la dinámica del Kuga, el equilibrio general del Tucson o la rotundidad del Volkswagen Tiguan PHEV.				

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR DE COMBUSTIÓN	1.5 T GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea / 16
Diámetro x carrera	74,0 x 86,6
Cilindrada (c.c.)	1.490
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Compresión	11,5 a 1
Potencia máxima (CV)/rpm	162 CV / 5.500
Par máximo (mkg)/rpm	25,5 / 1.700-4.300
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imán permanente
Posición	Delantera
Voltaje máximo (V)	-
Potencia máxima (kW - CV)	90 - 122
Par máximo (mkg)	230 Nm (23,5 mkg)
BATERÍA	Iones de litio
Posición	Central trasera
Cargador embarcado	3,7 kW
Peso de la batería (kg)	nd.
Capacidad (kWh/h)	16,6
Autonomía en modo EV (km)	52
POTENCIA MÁX. CONJUNTA	258 CV (37,8 mkg)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 10 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, asistida
Vueltas de volante (entre topes)	2,65
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos macizos

SUSPENSIÓN

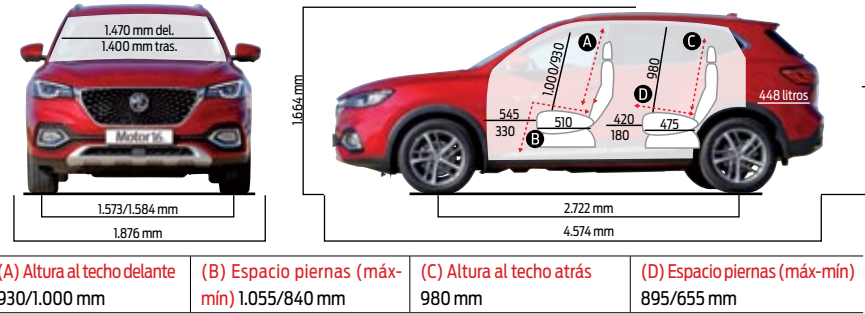
Delantera: Independiente, tipo McPherson, amortiguadores, muelles y barra estabilizadora.

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

RUEDAS	
Neumáticos	235/50 R18
Llantas, aleación	7,5J x 18 pulgadas
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.775
Capacidad del depósito (l)	37
Distancia al suelo (cm)	145
Capacidad del maletero (l)	448-1.375



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Cuadro virtual de 12,3 pulgadas	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10,1 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Techo panorámico Sunroof	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Navegación por satélite	▲		
Climatizador bizona	▲		
Llantas aleación de 18 pulgadas	▲		
Aparcamiento asistido		▼	
Asientos delanteros eléctricos	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Android Auto/Apple CarPlay	▲		
Cable de carga Schuko	▲		
SEGURIDAD			
Control del ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Advertencia de cambio de carril	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente arranque en pendiente	▲		
Advertencia de colisión frontal	▲		
Monitor presión de neumáticos	▲		
Luces de carretera inteligentes	▲		
Control de cruce adaptativo	▲		
Faros Full LED	▲		
Asistente velocidad en tráfico denso	▲		
Alerta de tráfico trasero	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Cámara 360 grados	▲		
Control de descensos	▲		
Sensores aparcamiento del./tras.	▲		
Retrovisor interior electrocrómico	▲		

Control del ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Advertencia de cambio de carril	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente arranque en pendiente	▲		
Advertencia de colisión frontal	▲		
Monitor presión de neumáticos	▲		
Luces de carretera inteligentes	▲		
Control de cruce adaptativo	▲		
Faros Full LED	▲		
Asistente velocidad en tráfico denso	▲		
Alerta de tráfico trasero	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Cámara 360 grados	▲		
Control de descensos	▲		
Sensores aparcamiento del./tras.	▲		
Retrovisor interior electrocrómico	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Tapicería en piel Sardana Red: 1.000 euros. Pintura metalizada: 650.

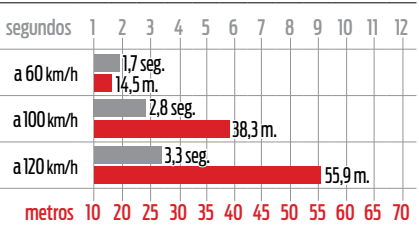
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	190 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,0 (6,9)
Recorriendo (metros)	107
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,0
(con la batería descargada)	14,6
1.000 m desde 40 km/h en D	26,9
(con la batería descargada)	28,8
De 80 a 120 km/h en D	5,8
(con la batería descargada)	7,1
Recorriendo (metros)	163
(con la batería descargada)	202
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%

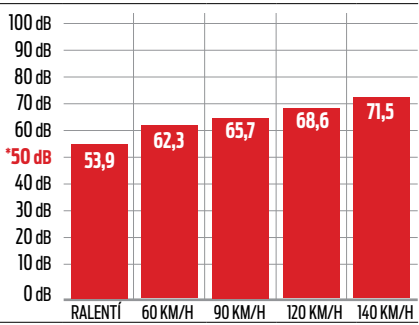
CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24 km/h de promedio	6,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,7
Conducción dinámica	10,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,5
A 140 km/h de cruce	9,7
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	500
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo mixto (l/100 km)	1,8
Ciclo mixto eléctrico (kWh/100 km)	24,0

FRENOS



SONORIDAD



El eslabón perdido



Tras desaparecer durante un tiempo del catálogo, el motor 1.5 TSI de 150 CV vuelve a la renovada gama Ibiza, siempre combinado con el cambio DSG y el acabado FR para añadir un extra de picante al utilitario español y sacar a relucir sus genes más deportivos.

Álvaro Ruiz | aruiz@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Lo lógico es que el Ibiza actual hubiese recogido el testigo de sus predecesores para continuar con la saga de versiones deportivas iniciada con el SXi, continuada con el GTi y consagrada con tres generaciones de Ibiza Cupra que convirtieron al de Martorell en el rey de los utilitarios deportivos.

Por desgracia, la quinta entrega del Ibiza nunca ha disfrutado de una variante de alto rendimiento, más allá de un Cupra Ibiza que vio la luz como prototipo y no llegó a la producción en serie,

por lo que, ahora que vuelve a estar disponible, el 1,5 TSI de cuatro cilindros y 150 CV es la alternativa más potente de la gama, pero también la más deportiva porque va asociado a un acabado FR con el que el Ibiza adopta una apariencia más atlética.



▲ Las llantas de 18" son opcionales (450 euros), como la pintura Rojo Desire (650 euros) y el Red Pack con pinzas de freno rojas (430 euros).

No es tan radical como una versión Cupra, pero, estéticamente, tiene más músculo que el resto de variantes y cuenta con equipamiento específico, como los asientos y el volante deportivo, así como las salidas de aire acondicionado de color rojo que ha estrenado este verano junto al nuevo salpicadero, la pantalla central de 9,2" con un sistema de infoentretenimiento actualizado y una instrumentación digital configurable que crece hasta las 10,25".

Pero no todo es estético. Si el Ibiza es, de por sí, uno de los modelos más ágiles de su segmento, este FR de 150 CV va más allá y gana puntos en el apartado dinámico gracias a una suspensión más firme y a un bloque que mueve de maravilla los 1.165 kg del conjunto, en buena medida por la ayuda del eficaz y rápido cambio automático de doble embrague, que solo peca de ser algo brusco en las maniobras a baja velocidad.

El resultado es un Ibiza rápido y muy agradable de conducir gracias al tacto y a la respuesta que ofrece a cualquier régimen su motor turboalimentado. Evidentemente, no está a la altura de un Cupra en lo que a carácter deportivo se refiere, pero también polivalente y práctico para el día a día porque no

tiene una puesta a punto radical y se conforma con un consumo medio inferior a los 7 l/100 km. Eso sí, disfrutar de este equilibrio no es barato, de hecho, el último Seat Ibiza Cupra era más asequible (costaba 21.400 euros en 2017), pese a tener 192 CV.

me y a un bloque que mueve de maravilla los 1.165 kg del conjunto, en buena medida por la ayuda del eficaz y rápido cambio automático de doble embrague, que solo peca de ser algo brusco en las maniobras a baja velocidad.

El resultado es un Ibiza rápido y muy agradable de conducir gracias al tacto y a la respuesta que ofrece a cualquier régimen su motor turboalimentado. Evidentemente, no está a la altura de un Cupra en lo que a carácter deportivo se refiere, pero también polivalente y práctico para el día a día porque no



◀◀ El interior se ha renovado por completo; la instrumentación digital es de serie, la pantalla táctil es más grande y el marco de las salidas de aire está iluminado. Es positivo que el climatizador siga teniendo mandos físicos.



◀◀ Por fuera es difícil distinguirlo del modelo anterior, solo se diferencia por la tipografía del anagrama Ibiza del portón trasero, idéntica a la que utilizan los últimos Seat.

tiene una puesta a punto radical y se conforma con un consumo medio inferior a los 7 l/100 km. Eso sí, disfrutar de este equilibrio no es barato, de hecho, el último Seat Ibiza Cupra era más asequible (costaba 21.400 euros en 2017), pese a tener 192 CV.

aruiz@motor16.com

LA CLAVE

Esta versión es ideal para el que busque el equilibrio perfecto entre deportividad, confort de marcha, economía de uso y versatilidad para el día a día en formato utilitario, sobre todo ahora que el Ibiza ha ganado calidad y tecnología. ¿El problema? Si hablamos de precio, se queda peligrosamente cerca del León.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	44,5 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	n.d.
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente, de eje semirígido, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	215/40 R18
Marca	Bridgestone Turanza T005
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059 / 1.780 / 1.444
Capacidad del maletero (l)	355
Capacidad del depósito (l)	40

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,9
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,8 (8,2)
Recorriendo (metros)	126
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	26,9
De 80 a 120 km/h en D	5,2
Recorriendo (metros)	148,2
Error de velocímetro a 100 km/h	97

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23 km/h de promedio	7,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,8
En conducción dinámica	10,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,3
A 140 km/h de cruce	7,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	545
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	-
Ciclo extraurbano	-
Ciclo mixto	5,6



PRECIO	23.100 €	NUESTRA VALORACIÓN
EMISIONES DE CO ₂ : 138 G/KM		
NUESTRAS ESTRELLAS		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Dinamismo y comportamiento. Prestaciones. Tecnología y equipamiento de serie. Habitabilidad y maletero.	- Precio elevado. Autonomía total escasa por el tamaño del depósito de gasolina. Falta de asideros en el techo en todas las plazas.



◀◀ El nuevo Fabia, sobre la plataforma MQB A0 y la mayor resistencia estructural, ha dado un importante paso adelante por confort y comportamiento.

Edad madura

El Fabia, en esta su cuarta generación, alcanza el equilibrio necesario para convertirse en un utilitario de referencia con el que poder mirar a todos sus rivales en cualquier apartado sin complejos. Calidad, tecnología y comportamiento, con una habitabilidad sobresaliente.

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

El Skoda Fabia ha crecido. No solo en dimensiones exteriores, sino en todos y cada uno de los apartados sobre la base de la plataforma MQB A0 del Grupo Volkswagen. Monta lo último en tecnología y multimedia de la marca germana sobre

una nueva estructura con mayor rigidez, en la que se sustenta el salto dado en comportamiento y confort de marcha como hemos podido comprobar en este primer contacto. En su interior, el nuevo Fabia ha partido de cero para configurar un diseño más avanzado, sencillo y mo-

derno, con dos pantallas presidiendo el salpicadero. La central de 9,2 pulgadas y la de la instrumentación Virtual Cockpit de 10,25, configurable con cinco visualizaciones diferentes y muchísima información. La primera percepción al colocarnos tras el volante es la de una elevada calidad vi-

sual, con buenos acabados, aunque como en otros modelos del grupo en su segmento, los plásticos duros están muy presentes en el salpicadero. En todo caso, bien integrados y combinados con elementos de diseño que le distinguen, con remates en tela y luces LED de ambiente.

La posición de conducción es óptima, sobre unos asientos que sujetan a la perfección aunque con un mullido algo blando, si bien ahora disponen de regulación lumbar. Y con unas cotas de habitabilidad superiores a las de su antecesor, para colocarse como referente en el segmento de los utilitarios, con gran amplitud, dado su tamaño, para las rodillas de los pasajeros de los asientos posteriores. Funcional, cuenta con numerosos huecos de almacenamiento y también implementa nuevas fórmulas prácticas Simply Clever, ofreciendo hasta 43 soluciones inteligentes diseñadas por la marca. El volumen del



▲ Amplio maletero, con 380 litros de capacidad. Este protector para la carga es una de las múltiples soluciones Simply Clever.

maletero ha crecido 50 litros, hasta los 380 litros. En todos los acabados ofrece un amplio equipamiento, pudiendo disponer, entre otros elementos, de volante calefactable o sistema de climatización bizona, con salida de aire para las plazas traseras. Cuenta con hasta nueve airbags, ampliando el abanico de op-



▲ Sobre un diseño totalmente renovado, adopta la forma de la parrilla estrenada en el Enyaq, actual seña de identidad de la marca.

PRECIO		12.800 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 127-138 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
 Comportamiento-confort. Habitabilidad y maletero. Rendimiento motores TSI. Precio.	 Algunos plásticos duros suprimibles. Cambio manual de sólo 5 velocidades.	



OPCIONES DE CHASIS DEPORTIVO, CON MAYOR RIGIDEZ, O ROUG H-ROAD CON 15 MM MÁS AL SUELO



▲◀ Diseño funcional y moderno, incorporando Virtual Cockpit para la instrumentación. Detalles distintivos.

ciones de asistentes electrónicos, contando por primera vez con sistemas como los Travel Assist, Park Assist, Lane Assist, Traffic Sign Recognition, Side Assist, Front Assist con protección predictiva de peatones y ciclistas y Manoeuvr Assist.

La oferta de motores es toda de gasolina, adaptados a la normativa de emisiones Euro 6d, con cuatro escalones de potencia. La versión básica es el MPI de 1.0 litros de cilindrada y tres cilindros que rinde 80 CV, asociado a un cambio manual de 5 relaciones. El mismo bloque, con combustión tipo Miller y sobrealimentación, el

►► Máximo aprovechamiento para configurar unas cotas de habitabilidad amplísimas en un utilitario. Los asientos delanteros sujetan el cuerpo a la perfección. Les pediría algo más de dureza de mullido.



1.0 TSI, está disponible con dos opciones de potencia, con 95 y 110 CV de potencia. El primero siempre con cambio manual de 5 velocidades, mientras el segundo asociado a una caja manual de 6 relaciones o automá-

tica DSG de 7 marchas. La opción más potente es el 1.5 TSI que llegará a principios de 2022, con 150 CV y asociado a un cambio DSG-7. Todos los motores pueden equiparse con un depósito de combustible más grande,

de 50 litros en vez de los 40 litros de serie, con una autonomía de más de 900 km.

En cuanto a comportamiento, el nuevo Fabia ha dado un paso importante respecto a su antecesor, como comprobamos condu-

ciendo el 1.0 TSI de 110 CV con cambio DSG de la unidad probada. Silencioso, transmite mucha suavidad al acelerar y recuperar, pero también carácter si pisamos el acelerador con decisión. Se adapta perfectamente para moverse en carretera, circulando a velocidades elevadas sin esfuerzo... o en marchas largas a un ritmo de cruce tranquilo.

Muestra una pisada muy equilibrada, mucho más sólida que el anterior Fabia para moverse en carretera, sintiéndote como en un coche de un segmento superior. También en el paso por curva se muestra mucho

más firme, con una carrocería que balancea mucho menos y que sujeta bien los movimientos verticales, con una buena capacidad de bacheo para sentirse cómodo en firmes irregulares.

Está disponible con cinco terminaciones (Active, Ambition, Emotion, Style y Sport), a la que se unirá un acabado especial más completo en 2022, denominado Montecarlo.

Ya está en los concesionarios con un competitivo precio que parte desde los 11.990 euros del 1.0 MPI Active Manual de 5 velocidades y los 12.800 euros, con todavía más descuento, de la versión de lanzamiento, el 1.0 TSI (95 CV) Active, incluyendo en ambos casos financiación y 4 años de mantenimiento.



◀◀ Diseño, con el ADN más actual de la marca, con ópticas de formato horizontal y firma luminica personal, utilizando Led.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 MPI	1.0 TSI-95	1.0 TSI-110	1.5 TSI
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
Nº de cilindros	3 en línea	3 en línea	3 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	999	1.498
Potencia máxima/rpm	80/6.200	95/5.000-5.500	110/5.500	150/5.000-6.000
Par máximo (mkg)/rpm	9,5/3.700-3.900	17,9/1.600-3.500	20,4/2.000-3.000	25,5/1.500-3.500
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Man., 5 vel.	Man., 5 vel.	Man., 6 vel.	DSG 7 vel.
Frenos del./tras.	Disco/Tambor	Disco/Tambor	Disco/Tambor	Disco/Tambor
Neumáticos	185/70 R14	185/65 R15	185/65 R15	185/65 R15
Peso (kg)	1.116	1.142	1.165	1.190
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.108/1.780/1.459	4.108/1.780/1.459	4.108/1.780/1.459	4.108/1.780/1.459
Volumen maletero (l)	380	380	380	380
Capacidad depósito (l)	40	40	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	15,5	10,6	10,0	7,9
Velocidad máx. (km/h)	179	195	205	225
Consumo mixto (l/100 km)	5,1-5,5	5,0-5,6	5,1-6,1	5,6
Emisiones CO2 (g/km)	115-124	114-127	116-138	128
Precios desde... (euros)	11.990	12.800	14.500	N.D.

LOS RIVALES MUCHO DONDE ELEGIR

Como todos los segmentos, el B en el que sigue militando el Fabia en ésta, su cuarta generación, ha retrocedido ante el protagonismo que ha ido alcanzando la categoría más compacta entre los SUV. Pero su peso sigue siendo muy importante en casi todos

los mercados, incluyendo el nuestro. Algunas marcas han comenzado a incluir en su oferta variantes con hibridación, arrinconando a las versiones diésel que prácticamente desaparecen. En los utilitarios del Grupo VW no hay diésel, donde el Ibiza y el Polo, rivales

directos, comparten motores de gasolina con una escala semejante de potencias sobre el mismo bloque 1.0 y 1.5, sin versiones híbridas. Para señalar los rivales del Fabia, nos fijamos en el ránking en lo que va de año, con el Ibiza como el utilitario más vendido.



▲ CITROËN C3. Con motores gasolina de 83 y 110 CV y una variante HDi, desde 12.600 €.



▲ PEUGEOT 208. Motores gasolina, un HDi y una variante eléctrica, desde 13.900 €.



▲ RENAULT CLIO Desde 13.167 €, cuenta con motores gasolina y un diésel, además de GLP y un híbrido.



▲ SEAT IBIZA Objeto de un reciente restyling, ofrece los mismos motores que el Fabia, desde 13.320 €.



Hablamos con... Miguel Piwko
Director de Marketing de Skoda

"El Fabia es el modelo más conocido de Skoda"

—Skoda, con el nuevo Fabia, ha dado un importante paso adelante en todos los apartados. ¿Seguirá manteniendo su 'statu quo' dentro de la gama actual?

—Es nuestro modelo más conocido y el segundo más vendido históricamente tras el Octavia, con 4,5 millones desde el lanzamiento de la primera generación en 1999. Esperamos que siga teniendo el mismo protagonismo dentro de nuestra oferta, aunque la gama ha crecido y se ha diversificado y los eléctricos irán ganando importancia.

—Porque no hay motores híbridos en el Fabia. ¿Habrán algún eléctrico nuevo por debajo del Enyaq?

—Sí, la oferta prevista de momento para el Fabia es toda de gasolina, con motores muy eficientes. Y sí, sobre una nueva plataforma, está previsto que nuestra oferta con modelos eléctricos crezca con la estrategia prevista por la marca de cara al futuro. El plan 'Next Level', con el punto de mira puesto en 2030, tiene el reto de colocar a Skoda entre los cinco principales fabricantes de Europa en cuanto a ventas.

En nuestra estrategia para posicionar la marca entre las más vendidas, tenemos previsto reforzar los segmentos de entrada, con el nuevo Fabia como referencia y lanzar tres modelos 100% eléctricos más compactos y económicos que el Enyaq.

—¿Y la oferta de modelos 'convencionales', con motores de combustión? ¿El Superb actual tendrá sustituto?

—La gama actual está estratégicamente bien posicionada y se mantendrá en principio inalterada mientras crecen las opciones eléctricas. Al actual Superb le sucederá una nueva generación.

—¿Habrán una variante Combi para el Fabia?

—En principio no habrá carrocería Combi, pero no se ha descartado del todo. Si, naturalmente, me gustaría que la hubiera, considero que sigue siendo una opción interesante que aumentaría la presencia del Fabia, incluyendo nuestro mercado en donde las carrocerías familiares son menos demandadas que en otros países. Pero podría ser interesante para Skoda disponer de esta opción en este segmento.

HÍBRIDO LA PAREJA S-MAX, GALAXY HEREDAN EL MOTOR HÍBRIDO DE SU HERMANO EL KUGA



FORD GALAXY El hermano burgués del S-Max

Tradicionalmente el Galaxy ha sido la opción reservada para aquellos que necesitan más espacio interior y buscan un comportamiento dinámico más confortable que en el S-Max. En este caso la carrocería mide 4,4 centímetros más y es 6,3 centímetros más alta, calcando en anchura y en distancia entre ejes al S-Max. Así, dispone de un maletero ligeramente mayor que le permite alcanzar los 300 litros de capacidad con las siete plazas desplegadas, 1.300 con cinco y 2.340 con dos, manteniendo siempre una superficie de carga lisa. Está disponible en un único acabado Titanium por 47.350 euros, a lo que hay que restar un 24,5% de descuento, dispone además del pack X opcional, lo que conforma un precio final en torno a los 39.000 euros. Dinámicamente su comportamiento es mucho más burgués y confortable, algo que percibimos con rapidez tanto al volante como desde los asientos traseros. Sin duda uno de los siete plazas más cómodos del mercado.

Un siete plazas ECO

Para un uso habitual o puntual, el S-Max es uno de los únicos monovolúmenes tradicionales que queda en el mercado, y además ahora híbrido. Destaca por cualidades como su excepcional precio, la deportividad que transmite o el nivel de equipamiento.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

Cuando todos pensábamos que el segmento de los monovolúmenes tenía sus días contados, Ford lo vuelve a poner de actualidad, aunque bajo la denominación de Sport Activity Vehicle, como una perfecta solución de movilidad para familias de hasta siete plazas, que además ahora podrán disfrutar de todas las ventajas que aporta la pegatina ECO que luce en la luneta delantera, que logra tras recibir un motor híbrido heredado directamente del superventas Ford Kuga.

Y es que el S-Max se convierte en una rara avis sin rivales en el mercado, al menos si valoramos un precio de venta inferior a los 40.000 euros y un nivel de equipamiento realmente completo; un nicho donde los grandes SUV campan a



▲ Esta única versión híbrida sustituirá a el resto de motorizaciones disponibles tanto en el S-Max como en el Galaxy.

PRECIO		40.850 €
EMISIONES DE CO ₂ : 128 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Habitabilidad, siete butacas individuales, relación precio equipamiento inigualable.	-
-		+

sus anchas, con un precio de venta mucho más elevado y una habitabilidad mucho más limitada.

Sin duda la habitabilidad es la principal cualidad de este modelo, que está disponible exclusivamente en su variante de siete ocupantes. Dentro destaca el espacio disponible, en todas las plazas, pues incluso las dos posteriores son bastante aprovechables para lo que es habitual, y disponen además de un acceso correcto al bascular y deslizar las butacas de la segunda fila.

Destaca el mecanismo semiautomático, sencillo y de fácil accionamiento, para el plegado de las butacas, que activamos desde el maletero y nos permite configurar una superficie lisa de carga con una capacidad de 1.035 litros si dejamos cinco plazas o de 2.200 si viajamos solamente dos personas.



▲ El paquete X tiene lo necesario para que el S-Max sea 'full equip', incluida la tapicería de piel, cuesta unos 3.500 euros. La configuración es de butacas individuales. El maletero supera los 2.000 litros si dejamos sólo las plazas delanteras.



▲ Acabados firmes y de calidad y un nivel tecnológico más que adecuado que incluye hasta una pantalla central de manejo intuitivo.

La primera generación del S-Max nació en 2006 con una evidente vocación deportiva que ponía algo de picante en el insípido segmento de los monovolúmenes de la época, cualidad que mantiene en esta nueva evolución que cuenta entre sus cuatro niveles de acabado con el ST-Line, que es el más vendido. Una deporti-

vidad que afecta tanto a su estética, cargada de aditamentos y molduras racing, como a su comportamiento, al contar con una puesta a punto específica con tactos de conducción ligeramente racing, enfocados hacia una agilidad de respuestas que en ningún caso compromete la comodidad.

Destaca también el exce-

lente comportamiento que muestra el conjunto híbrido, al combinar el empuje del motor eléctrico a bajas revoluciones con la contundencia del bloque de gasolina, que logra mover el coche con solvencia apoyado puntualmente por el citado bloque eléctrico, que ofrece una autonomía en modo cien por cien eléctrica de unos 2 kilómetros, al contar con una batería de sólo 1,1 kWh. El funcionamiento del conjunto es muy sencillo y no disponemos de la posibilidad de alterar su actuación, lo hace todo de manera automática.

El gran protagonista del 'encaje' de todo es el cambio de tipo automático epicicloidial, que actúa como un variador continuo ofreciendo siempre un grado de suavidad destacable en su accionamiento, sin que seamos conscientes en nin-

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO		2.5
Nº de cilindros	4, en línea	
Cilindrada (cc)	2.488	
Potencia máxima/rpm	152 CV/5.500	
Par máximo/rpm	20,4 mkg/4.500	
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	90 kW	
Par	n.d.	
Pot. máx. total	190 CV	
Par máx. total	n.d.	
Tracción		Delantera
Caja de cambios	Aut., Epicicloidial	
Frenos del./tra.	Discos vel./Discos	
Peso (kg)	1.950	
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.804/2.137/1.684	
Maletero (l)	285/1.035/2.200	
Capacidad del depósito (l)	65	
Tipo de batería	ión-litio	
Capacidad de la batería	1,1 kWh/h	
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	
Velocidad máx. (km/h)	185	
Vel. máx. en eléctrico	n.d.	
Consumo mixto (l/100 km)	6,4	
Emisiones CO ₂	128 g/km	
Alcance en eléctrico (km)	2	
Tiempo de recarga	Autorecargable	
Precios desde... (euros)		40.850

gún momento del tipo de motor que está actuando a cada instante.

El precio de tarifa podría no parecer todo lo atractivo que debería, pero conviene tener en cuenta que cuenta con una campaña superior al 20 por ciento, con lo que podemos restar hasta 10.000 euros respecto al precio visual.



ESCAPE MUY ORIGINAL
EL F595 ES EL PRIMER ABARTH QUE APUESTA POR UNA DOBLE SALIDA DE ESCAPE VERTICAL. ADEMÁS MONTA UNA SUSPENSIÓN TRASERA KONI MUY DEPORTIVA

Un puro nervio

La última novedad de la marca es este F595 que surge para conmemorar el 50 aniversario de la Fórmula Italia. Un capricho que rebosa personalidad y talento deportivo en un circuito de velocidad, o paseando plácidamente por las calles de la ciudad.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Abarth lleva desde 1949 desarrollando vehículos para disfrutar, con un claro enfoque deportivo y prestacional, además de contemplar una amplia oferta en cuanto a 'customización'. Actualmente sólo cuenta con la gama 595 como base, con versiones de 145, 165 y 180 CV, así como una amplia oferta de versiones especiales.

La última novedad de la familia es el F595, basado en el Pista, y que se lanza para conmemorar el 50 aniversario de la Fórmula Italia, competición que surgió para dar una oportunidad a los pilotos más jóvenes. Actualmente Abarth desarrolla motores para la Fórmula 4.

Hemos tenido ocasión de probar el Abarth F595 en uno de sus hábitat preferidos: el circuito. En el trazado del Jarama disfrutamos del carácter y prestaciones de este puro nervio.

Antes nos familiarizamos con lo nuevo que aporta. A la pintura gris mate con que

se remata nuestra unidad (se ofrecen un total de seis colores), se añaden detalles en azul brillante, y es el primer Abarth que apuesta por las dobles salidas verticales del escape Record Monza que le dan un aire más exclusivo.

No hay cambios bajo el capó. El F595 recurre al cono-

cido bloque de gasolina 1.4 T-Jet equipado con un turbo Garrett. Rinde 165 CV y el cambio puede ser manual de cinco relaciones o automático robotizado con el mismo número de velocidades y levas en el volante. Más apetecible el primero, sin duda.

Con un peso de poco más de 1.100 kilos y un formato de bolsillo, el F595 es una pequeña bomba por su rendimiento y dinámica. No es brutal, pese a alcanzar los 218 km/h, pero recupera con brío, y el sonido que mana por el escape y sus reacciones inmediatas enganchan al volante.

Activamos el modo 'Scorpion' en el salpicadero, un programa deportivo que actúa con mayor rapidez sobre

el acelerador, la dirección (2,6 vueltas de volante entre topes) y el suministro de par motor.

Desconectamos el control de tracción y afrontamos cuatro vueltas al circuito sin miramientos. Sube de vueltas hasta 6.500 rpm, momento en el que llega al corte, el cambio es lo suficientemente rápido y preciso (sin más), y la dirección directa. Entra en los giros de manera marcial y la trasera

aguenta, favorecida por los amortiguadores Koni que monta en ese eje.

Fuera de ese exigente escenario no hemos tenido ocasión de rodar con el nuevo F595. Por cierto, también está disponible con la coqueta carrocería Cabrio de techo de lona.

Situado en la zona media de la gama, el F595 tiene un precio PVP de 26.000 euros, pero con descuentos se queda 20.200.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 T-JET
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368
Potencia máx. (CV)/rpm	165/5.500
Par máximo (mkg)/rpm	23,5/3.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 y AT5
Frenos delanteros/traseros	Discos v./Discos
Neumáticos	205/40 R17
Peso (kg)	1.110
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.660/1.627/1.480
Volumen maletero (l)	185
Capacidad depósito (l)	35
De 0 a 100 km/h (s)	7,3
Velocidad máx. (km/h)	218
Consumo mixto (l/100 km)	6,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	153
Precios desde... (euros)	26.000



El interior se remata con asientos y detalles deportivos, como la función Scorpion que activa el modo más deportivo.



PRECIO **26.000 €**

EMISIONES DE CO₂: **153 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

 Talante y tacto deportivos. Rendimiento notable. Exclusividad. Agilidad en la ciudad.

DEBE MEJORAR

 Maletero muy pequeño. Sólo cuatro plazas. Cambio robotizado mejorable.



Muy ambicioso

Suzuki ha lanzado una nueva generación del S-Cross, la tercera, con una imagen más poderosa, y sugerente, mientras en su interior emplea materiales inéditos sobre un diseño más funcional y moderno. Utiliza un motor mild hybrid, que convivirá con un híbrido autorrecargable en 2022.

Fede Asensio || fasensio@motor16.com

Unos días después del anuncio del lanzamiento de la tercera generación del Suzuki S-Cross, ya hemos podido conducirlo. Su imagen deja a las claras que se trata de una nueva edición, después de su debut en 2013 y de su segunda edición de 2016. Sobre la base de un conjunto probado y satisfactorio, ofrece ahora una imagen mucho más robusta y poderosa, además de moderna, incorporando luces LED y una firma lumínica identificativa. Más cercano al concepto SUV aunque lo seguiremos catalogando co-

mo un crossover, marcando distancias con el Vitara.

El nuevo S-Cross ofrece una mejor puesta a punto de chasis y se muestra sorprendentemente ágil en carretera, con una pisada más

firme que en su antecesor y muy neutro en el paso por curva. En las versiones 4x4 ofrece una gran capacidad de tracción a pesar de haberlos movido en zonas de penumbra con el asfalto muy

frío y tramos húmedos. Para fuera del asfalto se reserva el sistema de tracción 4x4 All Grip, con cuatro perfiles de conducción (Auto, Sport, Snow y Lock), para sacar el máximo provecho.

El motor que empuja al nuevo S-Cross es el mismo que ya disponía su antecesor, revisado para mejorar su eficiencia. El 1.4 turbo BoosterJet cuenta con hibridación ligera gracias a un sistema de 48V que le permite disponer de etiqueta ECO. Un propulsor muy progresivo y con carácter para subir de vueltas con decisión cuando se le solicita desde el acelerador, y con una entre-

PRECIO		24.945 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 120 GR/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
 Agilidad, capacidad de tracción, etiqueta ECO, modos electrónicos 4x4,		 Presencia de plásticos duros en salpicadero, manejo ordenador, instrumentación.



◀ SENCILLEZ EL INTERIOR HA SIDO REDISEÑADO, OFRECIENDO UNA MEJOR ERGONOMÍA, CON UNA PANTALLA CENTRAL MUY VISIBLE, QUE PUEDE SER DE 7 O DE 9 PULGADAS.



◀ La carrocería está bien sujeta por unas suspensiones firmes. Se muestra muy ágil en los cambios de carga, con mucha capacidad de tracción.



▲ Buen espacio en las plazas traseras que disponen de respaldo reclenable en dos posiciones.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4T M6
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.373
Potencia máxima/rpm	129/5.500
Par máximo (Nm)/rpm	235/2000-3000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 velocid.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Discos
Neumáticos	215/55 R17
Peso (kg)	1.230
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300/1.785/1.585
Volumen maletero (l)	430
Capacidad depósito (l)	47
De 0 a 100 km/h (s)	9,5
Velocidad máx. (km/h)	195
Consumo mixto (l/100 km)	5,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	120
Precios desde... (euros)	24.945

ga de par constante y vigorosa desde 1.500 rpm. Nos hemos movido en un consumo mixto de 7,6 l/100 km, y de 5,4 l/100 km a 90 km/h. En la segunda mitad de 2022 deberá llegar el motor Strong Hybrid de Suzuki, que ofrece un funcionamiento parcial en eléctrico.

El interior muestra un nuevo diseño, más moderno y ergonómico, con una pantalla central (de 7" y de 9" en el acabado más alto) más visible y con los grá-

ficos mejorados, incluyendo Apple Carplay y Android Auto inalámbrico. Mantiene las cotas de habitabilidad inalteradas, bastante amplias en todas las plazas y un maletero que puede crecer 10 litros reclinando el respaldo, que a su vez es abatible en dos mitades. Crece hasta los 430 litros.

El Suzuki Safety Support recoge todos los asistentes electrónicos del S-Cross, que multiplica el número de sistemas respecto a la generación anterior.

La gama se articula de nuevo sobre tres niveles

de acabado, ahora denominados S1, S2 y S3, con un equipamiento más completo.

Las primeras unidades del nuevo Suzuki S-Cross comenzarán a ser entregadas en diciembre, contando para su lanzamiento con un descuento promocional de 2.400 o 3.600 euros según la versión y 5 años de garantía. Así, el nuevo S-Cross está disponible desde los 24.945 euros de la versión de tracción delantera y cambio manual con el acabado S1.



La importancia de esta carrocería es tal que se ha hecho con un 56 por ciento de las ventas del modelo. 25 y 30 por ciento respectivamente para el Coupe y el Cabrio.



PRECIO **50.550 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **126 A 181 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Compañero de viaje ideal por comodidad y capacidad, el M440i es además todo un atleta de la carretera.

DEBE MEJORAR

- Tamaño de las puertas traseras y ángulo de apertura demasiado limitado.

Bello y muy funcional

Esta nueva versión de carrocería derivada de la Serie 4 lo tiene todo, al mantener su atractivo estético y añadir la funcionalidad de la berlina.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

En 2014 BMW decidió desdoblarse la Serie 3 y crear la Serie 4 para las variantes Coupe y Cabrio, dando origen también a esta versión Gran Coupe de cuatro puertas que multiplica su funcionalidad sin perder un ápice de atractivo estético. De hecho está homologado para cinco ocupantes, a diferencia del Coupé y del Cabrio que lo están sólo para cuatro.

Estéticamente las nuevas proporciones del vehículo le sientan de maravilla, con dos puertas traseras sin marco muy bien integradas, aunque resultan un poco justas

►► Está homologado para cinco plazas, aunque la central resulta algo justa. La calidad interior es excepcional.



tanto en su tamaño como en el ángulo de apertura. Todo ello junto a un maletero que cubica 470 litros en condiciones normales y 1.290 si abatimos los asientos traseros en proporciones 40/20/40.

Dentro el nivel de acabados es excepcional, como corresponde a las últimas creaciones de la firma, con una habitabilidad posterior correcta excepto en la plaza central, reservada para niños. El puesto de conducción es bajo y deportivo, con una butaca que nos sujeta de manera excepcional, aunque

conocimiento gestual para manejar la radio.

Al volante nos ha sorprendido el comportamiento de la variante top de gasolina; 440 acabado M, que pese a no ser un M 'pata negra' anda mucho y muestra un enfoque muy deportivo si seleccionamos el modo Sport de los 4 disponibles.



▲ La mejor virtud del Gran Coupe es la forma en que combina su carácter rutero con la deportividad radical de los acabados deportivos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	420i	430i	M440i xDrive	420d
Disposición	Del. Longitudinal	Del. Longitudinal	Del. Longitudinal	Del. Longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	6, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	2.998	1.995
Potencia máxima/rpm	184/5.000	245/4.500	374/5.500	190/4.000
Par máximo/rpm	30,6/1.350	40,8/1.600	51,0/5.500	40,8/1.750
Tracción	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas	Trasera
Caja de cambios	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos v./Discos v.	Discos v./Discos v.	Discos v./Discos v.	Discos v./Discos v.
Neumáticos	225/55 R17	225/55 R17	245/45 R18	225/55 R17
Peso (kg)	1.620	1.645	1.825	1.705
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.783/1.852/1.442	4.783/1.852/1.442	4.783/1.852/1.442	4.783/1.852/1.442
Volumen maletero (l)	470/1.290	470/1.290	470/1.290	470/1.290
Capacidad depósito (l)	59	59	59	59
De 0 a 100 km/h (s)	7,9	6,2	4,7	7,3
Velocidad máx. (km/h)	235	250	250	235
Consumo mixto (l/100 km)	6,6	6,8	8,0	4,8
Emisiones CO2 (g/km)	166	156	181	126
Precios desde... (euros)	51.600	55.750	75.900	50.550

PERFECT TIMING



COCKPIT

NKM4514M10

NKM4514M05M

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

Neckmarine



PRECIO **68.540 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **198 A 255** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+

Comportamiento dinámico. Cambios interiores. Más potencia sobre el eje trasero.

DEBE MEJORAR

-

Versión de acceso falta de carácter en modo Sport. Imagen demasiado continuista.

Tu primer Porsche

Porsche actualiza el Macan por última vez antes de su electrificación. Sigue siendo la referencia dinámica entre los SUV de altas prestaciones.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

No es el modelo más vendido de Porsche, título que actualmente ostenta el Cayenne, pero sí es el más accesible, pues supone la entrada a la marca para un 80% de los clientes. Compradores que se fidelizan y dan el salto a otros modelos más potentes, exclusivos y... caros.

Lanzado en 2013 a partir de la plataforma del Audi Q5 de anterior generación, estamos ante el tercer restyling del modelo, que durante su vida comercial ha llegado a contar hasta con una variante diésel. En materia estética la evolución es más bien discreta, con ligeros retoques en los paragolpes y con la introducción de molduras negras tipo late-



El acabado GTS incluye ópticas oscurecidas, carrocería 10 milímetros más baja y protectores laterales de goma.

rales en el GTS. Además se añaden tres nuevos colores; papaya, verde pitón (imagen) y azul gentian.



El interior recibe nuevas molduras plateadas en el salpicadero y sustituye los botones por sensores táctiles.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TURBO	S	GTS
Disposición	Del. Transversal	Del. Longitudinal	Del. Longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.984	2.894	2.894
Potencia máxima/rpm	265/5.000	380/5.200	440/5.700
Par máximo/rpm	40,8/1.800	53,0/1.750	56,1/1.900
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 7 vel.	Aut., 7 vel.	Aut., 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos v.	Discos vent./Discos v.	Discos vent./Discos v.
Neumáticos	235/55 R19-255/50 R19	265/45 R20-295/40 R20	265/40 R21-295/35 R21
Peso (kg)	1.845	1.930	1.960
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.726/1.922/1.621	4.726/1.922/1.621	4.726/1.927/1.596
Volumen maletero (l)	458/1.603	458/1.603	458/1.603
Capacidad depósito (l)	65	65	75
De 0 a 100 km/h (s)	6,2	4,8	4,3
Velocidad máx. (km/h)	232	259	272
Consumo mixto (l/100 km)	8,7	11,1	11,3
Emissiones CO2 (g/km)	198	251	255
Precios desde... (euros)	68.540	83.468	102.427

Dentro, los cambios son más significativos, pues desaparece la botonería tradicional de la consola central que es sustituida por pulsadores tipo sensor que ya emplea la marca en el resto de su gama, muy agradables tanto por el efecto estético que consiguen como por su manejo preciso y sencillo.

La desaparición del Turbo hace que el GTS cobre todo el protagonismo, con 60 caballos más, y un comportamiento que no tiene referencias en el mercado. Como acceso a la gama, el 4 cilindros que con 265 caballos responde mejor de lo que cabría pensar, mientras que el S sigue siendo el más razonable, sobre todo con la nueva puesta a punto del Porsche Traction Management que manda más potencia al eje trasero.

Tus revistas van *contigo*

CONTIGO, EN PELUQUERÍAS

Las revistas vuelven, a todo color y a toda página, a las peluquerías para contribuir, mediante el indudable encanto de la lectura, a la experiencia de cuidarse y sentirse cuidado. Sube a Instagram una foto en tu peluquería con una revista, etiqueta #RevistasContigo @revistasari y gana uno de los packs de productos de cuidado del cabello que tenemos preparados para ti. ¡Nos vemos en la pelu!

Todas las bases del concurso en www.revistasari.es/revistascontigo



#RevistasContigo



ASOCIACIÓN REVISTAS

www.revistasari.es



▲ La pantalla central puede ser de 7 o de 9,3 pulgadas, mientras que el cuadro de instrumentación puede llegar a las 10,2 pulgadas. Incluye base de recarga por inducción para el móvil, así como techo solar abrible y asientos mixtos tela-piel o íntegramente tapizados en cuero.

ARKANA » El triunfo de los SUV coupé

Lanzado el año pasado, el Arkana llegó para revolucionar el segmento de los SUV medios, con una carrocería

de silueta coupé que lejos de penalizar la habitabilidad nos permite disponer de un interior amplio y muy aprovechable, en el que no falta un generoso maletero que en los híbridos ligeros

alcanza los 513 litros, frente a los 480 de las versiones híbridas E-Tech, con una doble superficie de carga y la posibilidad de abatir los asientos posteriores en proporción 40-60, consiguiendo

así una extraordinaria superficie lisa de carga. Desarrollado a partir de la plataforma CMF-B del grupo, adopta tres esquemas de propulsores electrificados de última generación; dos 1.3

Fábrica de superventas

La firma francesa guarda con celo su receta para la elaboración de líderes comerciales. Fruto de una meticulosa combinación de diseño, funcionalidad, tecnología y precio; Arkana, Kangoo y el inminente Mégane E-Tech 100% eléctrico son la mejor muestra de que la cocina gala de superventas ha sabido adoptar la electrificación y vive un momento dulce.

Si hay una marca experta en la génesis de superventas es Renault, desde el mítico 5 hasta la familia Mégane con el inolvidable Scénic, la historia del automóvil está jalonada por lanzamientos legendarios con el rombo en el frontal que se han convertido en líderes incuestionables de los ranking de ventas.

Es el caso del nuevo Arkana, un SUV que trata de llevar el tremendo éxito de las carrocerías SUV coupé premium hasta un segmento mucho más popular y accesible, y a tenor de los resultados comerciales del mismo parece que han dado en el clavo. Pero no es el único superventas en el horno de la

firma, pues el Kangoo, recientemente nombrado Van of the Year 2022, lleva camino de convertirse en líder entre los vehículos industriales ligeros. Y solo un paso más

allá el Mégane E-Tech –finalista del Coche del Año en Europa 2022–, un vehículo que adapta el fenómeno de la electrificación hasta el segmento compacto, el pri-

mer modelo 100% eléctrico nacido fruto de la estrategia ‘Renaulution’ y que hereda la experiencia adquirida tras vender más de 400.000 vehículos 100% eléctricos.



► El acabado R.S. Line marca el tope de deportividad del Arkana, al incluir paragolpes exclusivos, llantas de diseño específico y un interior con detalles deportivos.



◀ Los híbridos ligeros aumentan la capacidad de maletero hasta los 513 litros frente a los 480 litros de las versiones híbridas E-TECH.



ARKANA PESE A SU SILUETA COUPÉ EL ARKANA COMBINA UNA HABITABILIDAD EXTRAORDINARIA CON UN MALETERO DE 513 LITROS





◀▶ En la versión Combi la fila trasera homologa tres plazas. La amplitud es su principal virtud, con detalles tecnológicos como la plataforma de carga inalámbrica para el móvil o la pantalla de 8 pulgadas.



apertura (90 grados) le aportan una excelente funcionalidad como vehículo familiar, incorporando un completísi-

mo equipamiento en el que no falta la tarjeta manos libres, hasta cinco tomas USB y de 12 V en el interior y pla-

taforma de carga por inducción para móviles. Ofrece tres opciones de motor; gasolina 1.3 TCe de 130

caballos o diésel 1.5 dCi de 75 ó 95, combinables con la caja de cambios EDC de doble embrague con siete velocidades.

TCE microhíbridos de 140 y 160 caballos (de inminente aparición) y un E-Tech de 145 caballos que combina un bloque gasolina de 94 CV con dos eléctricos de 48 y 15 CV respectivamente, un sistema tan eficaz que nos permite rodar en modo 100% eléctrico hasta un 80% del tiempo, con lo que no le ha sido complicado homologar un consumo medio de 4,8 litros a los 100 kilómetros.

KANGOO » **Superior polivalencia**

Espacioso, polivalente y atractivo, el Kangoo lleva siendo referencia entre los

industriales ligeros desde su lanzamiento en 1997, tanto en su variante de uso particular llamada Combi como en la profesional. Con una carrocería de 4,49 metros de largo, ofrece tres plazas reales en la segunda fila de asientos, con 49 litros de ca-

pacidad entre guanteras y vanos portaobjetos, sin dejar de lado un maletero que cubica entre 775 y 3.500 litros, elementos todos ellos que lo convierten en el heredero natural de los monovolúmenes. Su carrocería está tan cuidada como la de

un turismo, de hecho estrenan iluminación full led muy elaborada en su firma lumínica y ofrece la posibilidad de contar con llantas de hasta 17 pulgadas.

El interior es un reflejo de su tecnología, con un cuadro de instrumentación que puede ser 100% digital mediante una pantalla de hasta 7 pulgadas, asientos calefactables y climatizador bizona, todo ello con un trabajo concienzudo en materia de insonorización, mejorando el encapsulado del motor y usando cristales un 11% más gruesos. Sus puertas traseras correderas y las delanteras con un gran ángulo de



◀▶ En la variante Combi de uso particular el maletero cubica entre 775 y 3.500 litros si abatimos los asientos por completo.



▶▶ La versión profesional dispone de una superficie de carga de 3,55 metros. Entre 3,3 y 4,9 metros cúbicos de capacidad en función de que sea la carrocería corta o larga.





◀◀◀ Cuando nos acercamos con la llave a menos de un metro del Mégane se activa una llamativa animación luminosa y se despliegan los tiradores escamoteados en las puertas.



En breve estará a la venta también un diésel de 115 CV y una versión 100% eléctrica E-Tech de 122 CV con 300 kilómetros de autonomía.

Y en su vertiente como comercial, el Kangoo ofrece alternativas para todo tipo de necesidades gracias a sus dos longitudes de carrocería o su capacidad de carga de hasta

4,9 metros cúbicos. La versión eléctrica es ideal para el reparto de última milla.

MÉGANE E-TECH»

Comienza una nueva era

Y disponible para pedidos a partir del febrero de 2022, el Mégane E-Tech es el pri-

mer aspirante a superventas eléctrico de Renault, nacido de la experiencia cosechada en los más de 10.000 millones de kilómetros recorridos a día de hoy por la flota de coches eléctricos Renault que circulan por el mundo. Se trata del primer modelo creado a partir de la nueva filosofía que pro-

mete regir el mundo del automóvil a corto plazo y que estrena incluso el inédito logo de la firma.

Hablamos de un coche que asume un verdadero compromiso con el entorno, pues desde su fabricación la marca asegura el reciclaje de su batería en una factoría propia en el fin de sus días. Además



▶ Desde el puesto de conducción disponemos de dos pantallas de 12 pulgadas para instrumentación y multimedia.



▶ La habitabilidad interior mejora a la de un Mégane térmico, pues la ausencia de transmisión, cambio... genera un gran espacio libre.

cuenta con tapicerías y plásticos interiores elaborados con materiales de desecho, pues el 95% del coche puede considerarse reciclable.

Desarrollado a partir de la nueva plataforma CMF-EV tiene una longitud de 4,21

metros que lo posiciona en el segmento compacto, a lo que hay que sumar una altura de 1,50 metros y distancia entre ejes de 2,70 metros que le permiten ofrecer un habitáculo realmente amplio, todo ello combinado con un exte-

rior muy vigoroso en el que destacan sus grandes ruedas de hasta 20 pulgadas que le aportan aspecto de crossover.

En el apartado mecánico está disponible en dos opciones de potencia; 96 o 160 kW (130 y 218 caballos respectivamente), que pueden combinarse con dos baterías de distinta capacidad, una de 40 kWh que asegura 300 kilómetros de autonomía y otra de 60 kWh que homologa hasta 470 kilómetros. En todos los casos disponemos

de frenada regenerativa con cuatro niveles de retención que manejamos desde unas levas ubicadas tras el volante. Ofrece además múltiples opciones de recarga (hasta 130 kW), y nos permite recuperar una autonomía de 400 kilómetros en sólo ocho horas en una toma doméstica tipo wallbox de 7,4 kW.

Todo ello sin dejar de lado la tradicional calidad de vida a bordo Renault, que incluye el selector de ambientes interiores y comportamiento Multi Sense.

▶ La batería, de sólo 110 milímetros de grosor y ubicada bajo el piso del coche, asegura una habitabilidad excepcional y reduce la altura del centro de gravedad del Mégane.



La nueva Smart, que presentaba recientemente el prototipo que da forma a su primer modelo, un SUV urbano de poco más de 4 metros que verá la luz a finales de 2022, va constituyéndose poco a poco. Aquí en España, de la mano de su CEO, Alberto Olivera, que capitanea un equipo lleno de pasión e ilusión ante el reto de hacerse un sitio importante en esta nueva era de la electromovilidad por la que ya caminamos.



«El espíritu urbano no lo vamos a perder, pero vamos más allá»

Fede Asensio || fasensio@motor16.com

Para conocer en qué estado embrionario se encuentra Smart y cuáles son sus planes para nuestro mercado, hablamos con Alberto Olivera, en 'el reservado' que tiene la marca en las instalaciones de Mercedes en Madrid.

—Con motivo de la presentación en Madrid de Smart SUV Concept conocimos a parte de tu equipo, que transmite, como tú, una gran pasión ante el reto que tenéis por delante. ¿Nos puedes contar un poco cómo es la nueva Smart?

—En marzo de 2019 se firma la joint venture y se funda Smart Automobile, participada por Geely y Mercedes-Benz al 50 por ciento con el objetivo de crear nuevos vehículos eléctricos, muy conectados con los clientes. Y lo hace co-

mo una marca independiente porque creemos que es así como va a funcionar mejor. La sede está en Hangzhou, China, mientras la factoría se encuentra en Xian. Pero ambas marcas trabajan conjuntamente en el desarrollo de los nuevos vehículos. El Smart SUV B es nuestro primer modelo, con 4,29 m de longitud y 500 kilómetros de autonomía. Y con un altísimo nivel de digitalización, por encima de los estándares

"SMART COMBINA LO MEJOR DE DOS MUNDOS PARA CREAR PRODUCTOS REALMENTE BUENOS"

Europeos, porque ya sabemos que los chinos van muy deprisa en el tema de la digitalización. En Stuttgart, de hecho, con el desarrollo de este coche, decían que habían aprendido mucho sobre digitalización. Mientras los chinos han aprendido mucho en cuanto a hacer un coche bonito. Smart combina lo mejor de dos mundos para crear productos realmente buenos.

En junio de 2020, en Stuttgart, se creó una nueva sede, donde Smart tiene su localización en Europa para trabajar directamente para los mercados de nuestro continente de manera bastante autónoma, encargándose de toda la parte de distribución, marketing, ventas, relaciones públicas, red comercial, y poder aprovechar las sinergias en Europa con Mercedes, utilizando su red comercial. Eso nos permite una

gran rentabilidad, una cuestión fundamental obviamente en el lanzamiento de la marca.

Tenemos una red que podemos aprovechar. El resto no lo compartimos, disponemos de nuestra información estratégica y campañas en base a un acuerdo de entendimiento, pero organizativamente estamos separados. Nos comunicamos con una serie de personas específicas del staff de Mercedes para tratar esa sinergia, más ahora en esta fase de transición con los fortwo y el forfour. Dos empresas con el mismo nombre. Es una transición.

—¿Habrá sucesores en la nueva Smart para estos dos modelos?

—Es posible, pero no lo sabemos todavía.

—¿Pero los realizaríais vosotros?

—Sí. Ésa es decisión nuestra. Habrá un tiempo en que convivirán estos dos coches desde Mercedes con los nuevos productos que lancemos. Smart hasta ahora ha sido una marca nicho de Mercedes con muy poca presencia, solo un 0,5 por ciento del mercado. Y debe crecer enormemente en esta nueva etapa, crecer como marca. Nosotros nos centramos en el concepto SUV, pero un SUV diferente a lo que ofrece el mercado. ¿Un coche más grande respecto a los modelos que Smart ha tenido históricamente? Muchos de vosotros ya no habéis preguntado más por el fortwo una vez habéis visto el nuevo coche.

—¿Salís del concepto puramente urbano?

—El espíritu urbano de la marca no lo vamos a perder, pero vamos más allá. El Smart SUV es un coche de mayores dimensiones, para cinco plazas, pero un SUV urbano. Un coche para más gente.

—Influenciados por la demanda del mercado y la moda SUV...

—Sí, un SUV de dimensionas compactas. Es un segundo coche en

la familia, pero tenemos que ponerlo fácil para ello, que no se vea como un tercer coche, un objeto de lujo. Por eso ayudaremos con la red, que se pueda utilizar también para salir en carretera. No tenemos todavía una red de carga suficientemente amplia para ello si lo comparamos con otros países, pe-

ro ya podemos planificar nuestros viajes para programar una sola parada en desplazamientos largos. Las grandes compañías eléctricas están apostando a muerte y su inversión va a ser muy importante; pero una vez más nos encontramos con las trabas administrativas. Hay muchos países que van bastante más adelantados.

—Un coche eléctrico debe estar metido en tu rutina. Hay tantos coches que se aparcen en la calle y sus dueños no tienen un garaje para cargarlo...

—Las eléctricas deberían haber empezado antes, en 2015 y no en 2019 a expandir la red. Smart fue la primera marca en decidir que quería ser eléctrica. Nosotros, en julio de 2016, pedimos 1.000 coches para que llegaran a España al año siguiente en vez de los 250 que nos proponía Stuttgart. Por ello preparó un plan para realizar campañas para promocionarlos, para lo que me dieron los recursos necesarios en Mercedes. Contratamos a 'celebrities' y realizamos una campaña de marketing brutal y los vendimos todos. Fuimos líderes en ventas de eléctricos puros, también en 2018, alcanzando una cuota del 25%. La gente los probaba y se convencía. En España sólo hay 4 millones de plazas de garaje pri-

vadas para un parque de más de 20 millones de coches; fal-

"NUESTRA PREOCUPACIÓN ES QUE HAYA MÁS PUNTOS DE POSTVENTA QUE DE VENTA, QUE NO SE PRODUZCA EL EFECTO TESLA"





“SI EMPIEZAN A
DESLOCALIZAR LAS
FÁBRICAS, TENEMOS
UN GRAN PROBLEMA
Y ESO ME PREOCUPA
COMO ESPAÑOL.
ESTO ES ALGO NOS
EMPOBRECE COMO PAÍS”

tan más de 16 millones de aparcamientos. Pero son muchas las empresas que están apostando por la neutralidad de CO₂. Las farmacéuticas están especialmente concienciadas y lo primero que miran es su parque de coches, electrificándolo entero. Para los comerciales sí miran a los plug-in, mientras los eléctricos puros son para el resto de empleados, desplegando infraestructura para los trabajadores a los que se facilita la opción de carga si no la tienen disponible en casa.

—¿Cómo es vuestra hoja de ruta, cuáles serán los siguientes modelos en llegar?

—(Alberto se ríe). Esa estrategia no te la puedo comunicar todavía; lo entiendes, no. Empezamos por este SUV de 4,29 m, pero no estamos montando todo esto para un solo coche, ni dos... Efectivamente hay una hoja de ruta marcada. El primer coche lo lanzamos el año que viene y es el primero de unos cuantos.

—¿Qué objetivos tenéis? ¿A qué cuota de mercado aspiráis?

—Aspiramos a estar entre las cuatro primeras marcas entre los eléctricos en la mayoría de mercados en los que estemos presentes. Las ventas de eléctricos en Europa se han disparado, con cifras de crecimiento en casi todos los países por encima del cien por cien. Pero no así en España. La cuota de mercado de eléctricos está por encima del 8 por ciento, pero en España

sólo supone un 2 por ciento. Habrá un momento que su crecimiento sea exponencial, pero hasta entonces las ventas van mucho más lentas que en otros países. Las subvenciones, las ayudas son primordiales en este tema, y aquí también están muy por debajo. Un eléctrico aporta muchas cosas nuevas en la movilidad, como son las cero emisiones, el silencio de marcha, la economía de uso y de mantenimiento para llegar a la gente. Pero nuestro mercado aún no parece maduro.

—Los incentivos son básicos.

—El gobierno parece tener buenas intenciones, pero luego no se manifiestan; se diluye en las comunidades autónomas a las que se transfiere la responsabilidad. Pero el caso es que no hay ayudas directas suficientes a la compra. Reducción de impuestos, subvenciones, gratuidad de aparcamiento en todas las ciudades... ayudas necesarias.

—¿Tenéis alguna marca en la que os fijéis como referencia, o en el punto de mira?

—El Grupo VW es siempre una referencia, con su gran ofensiva eléctrica prevista. También los coreanos lo están haciendo muy bien, con Kia y Hyundai. Porque Mini, nuestro rival directo, no tiene un producto muy amplio y a nivel de producto no es comparable. El Mini es muy pequeño, podría serlo el Countryman eléctrico cuando llegue.

—¿Tenéis previsto ofrecer algún paquete de servicios al vender un coche?

—Ya lo hicimos en el 2017. Regalábamos con el lanzamiento del Smart el punto de recarga en los tres primeros meses. Funcionó muy bien. Y lo que funciona, lo repetiremos.

—¿Cómo va a ser vuestra red comercial? Dentro de los concesionarios Mercedes, ¿va a haber un córner específico de Smart?

—Partimos de cero, algo muy bueno. Reduciremos el número de agentes respecto a la red de Mercedes y los puntos de venta. Seremos muy selectivos para ofrecer una buena experiencia de venta, explicando todo lo que rodea a la electromovilidad para nuestros futuros clientes. Nuestros agentes estarán muy bien formados para explicar todo lo que necesita conocer el cliente. Si hay unos 50 puntos de venta en la red Mercedes, nosotros probablemente estaremos presentes en la mitad. Nuestra preocupación es que haya más puntos de postventa que de venta, que no ocurra el ‘efecto Tesla’. Porque con su limitación de puntos de venta, al comprador a lo mejor no le importa desplazarse a una de las ciudades donde adquirirlo, pero luego no quieren moverse hasta esos puntos cada reparación o revisión. Así, habrá ciudades en donde no haya punto de venta, pero sí de postventa aprovechando los concesionarios de Mercedes. En los concesionarios se impondrá concepto ‘shopping

shop’, sin barreras físicas entre Smart y Mercedes.

—¿Ya está desarrollada esa red para Smart?

—Sí, ya hemos contactado con todos los empresarios que quieren entrar a formar parte de nuestra red de venta y antes de junio del año que viene tendremos los contratos firmados. Ya tenemos una red prevista, con unos 25 puntos de venta, a los que añadiremos por lo menos otros diez puntos más de postventa.

—Estáis con el ‘backstage’ actualmente, ¿pero cuándo arranca la nueva marca en España?

—Cuando comencemos con la preventa, entre junio y septiembre de 2021. En el mes de mayo está previsto tener cerrada la red comercial y durante el verano tener preparados a los vendedores. Estos serán exclusivos en los puntos con amplias ventas, mientras en los que no se produzca tanto movimiento compartirán su trabajo con Mercedes.

—¿Cómo será el punto de atención al cliente?

—Las configuraciones, treintaintantas, serán las mismas para todos los mercados europeos. Y se podrán realizar ventas a través de internet con el asesoramiento necesario. Buscaremos gente especializada en este perfil, como comer, lo mismo que hace Tesla, que era la única marca que vendía coches durante la pandemia.

—¿Cómo ves el mercado?

—Está complicado. Oíamos que la industria del automóvil va a cambiar más en los próximos diez años de lo que lo ha hecho en los últimos cien. Y así está ocurriendo. Está sometida a una gran reestructuración. Empresas con cien años de existencia deben adaptarse a las exigencias actuales en cuanto a digitalización y electrificación. Un coche térmico se fabrica en 24 horas, mientras un eléctrico se hace en ocho. Y el



conociendo en directo sus configuraciones. A partir de 2019 se venden más coches, pero los beneficios son menores. Con la crisis de los semiconductores se está ganando mucho más dinero con muchas menos ventas. Estas son más cualificadas, sin ventas con descuento. A lo mejor no es tan importante vender tanto, algo que está en el runrún de todas las marcas. Este año va a ser muy malo en ventas, pero muy bueno financieramente para los fabricantes. Pero en general, quedan dos o tres años complicados.

—¿Y España...?

—Para contestarte me quito la chaqueta de director de Smart y me pongo la de ciudadano español. Y así te digo que en España —que sigue siendo el segundo país productor de automóviles en Europa y octavos del mundo—, y de acuerdo con lo que ya han comentado algunos presidentes como José Vicente de los Mozos, si no hay una demanda importante de vehículos alternativos la producción se va a descentralizar. Los principales fabricantes de baterías están en China

y implica un gran riesgo. La automoción es la primera industria en España, con un PIB en torno al 10 por ciento, y nuestros políticos no parecen darse cuenta. Si empiezan a deslocalizar las fábricas, tenemos un gran problema y eso me preocupa como español. Esto nos empobrece como país.

—¿Vosotros vais a fabricar en China?

—En principio sí, claro. Hay 40 fábricas de batería previstas para Europa. En Extremadura existe un gran yacimiento de litio, pero a día de hoy todo apunta a China ante la pasividad de los políticos, que no parecen darse cuenta. O aumentamos la demanda de coches alternativos o nos vemos abocados a la descentralización. Si sólo tenemos un 2 por ciento de ventas de eléctricos, lo tenemos muy complicado.

negocio de la postventa, tan importante para un coche de motor térmico, ya no lo será con los eléctricos. ¿Qué haces con esa mano de obra que entonces sobrará? Y ¿cómo cortas el canal de distribución con la red de socios, que con el modelo actual es inviable al reducir la postventa? Es una revolución total. ¿Quiénes sobrevivirán ante las nuevas exigencias con la electromovilidad, el hidrógeno llamando a las puertas y desapareciendo el diésel. Las marcas se están agrupando para protegerse.

—¿Y los concesionarios?

—Siendo la segunda compra más importante yo confío que los coches seguirán vendiéndose en los concesionarios, que esa inversión demanda el poder verlos en el punto de venta,



EL GANADOR SE CONOCERÁ EL 28 DE FEBRERO

De los 7 finalistas a Coche del Año en Europa, seis son eléctricos

Los eléctricos Cupra Born, Ford Mustang Mach-e, Hyundai Ioniq 5, Kia EV 6, Renault Mégane E-Tech, Skoda Enyaq iV y el Peugeot 308 –por el momento, de combustión, aunque ya con variante híbrida– componen la lista de los siete finalistas al premio Coche del Año en Europa.

El 28 de febrero de 2022 se conocerá qué automóvil sucederá en el 'trono' europeo al Toyota Yaris, vencedor en la edición anterior y, a tenor de los coches que han lle-

gado a esta fase final (la lista estaba compuesta por 38 candidatos iniciales) parece que las probabilidades de que gane un modelo electrificado son más que reales, ya que entre los seleccionados sólo figura un coche con motor de combustión, el Peugeot 308, del que la

marca también ha anunciado ya que contará con una versión eléctrica.

El Grupo Volkswagen coloca dos de sus modelos, el Cupra Born y el

Skoda Enyaq iV, entre los seis finalistas eléctricos. Hay que destacar que es la segunda vez consecutiva que la marca española llega a la final pues en 2021 el Formentor fue finalista. También el grupo Hyundai cuenta con dos representantes entre los finalistas, el Hyundai Ioniq 5 y el Kia EV6.



▲ Cupra Born.



▲ Ford Mustang Mach-e.



▲ Hyundai Ioniq 5.



▲ Kia EV 6.



▲ Peugeot 308.



▲ Renault Mégane E-Tech.



▲ Skoda Enyaq iV.

Previsiones 2022 El mercado bajará, Suzuki crecerá

El mercado español cerrará el año con 842.000 matriculaciones en los turismos, según las previsiones de Juan López-Frade, presidente de Suzuki Motor Ibérica. Una cifra que puede suponer una caída de un 1,3 por ciento respecto a 2020, pero de un 33,1 por ciento respecto a 2019, el último año normal antes de la pandemia. En el caso de Suzuki, sus cifras cerrarán con 5.650 matricu-

laciones, que supone un crecimiento del 15,5 por ciento sobre 2020 y una caída del 29,9 por ciento respecto a 2019. López-Frade achacó estos resultados, entre otros factores a la crisis de suministro de semiconductores y contenedores y señaló retos para el próximo año, como conseguir mejoras en la fiscalidad del automóvil pese al veto del PSOE en los Presupuestos Generales del Estado.

De cara a 2022, año en el que Suzuki quiere consolidar su alianza con Toyota y su estrategia de electrificación con la llegada de nuevos modelos y versiones, augura un mercado que lamentablemente seguirá bajando hasta cerrar con una cifra de 800.000 matriculaciones (5 por ciento de caída). En cuanto a su marca, la previsión que hace es de un crecimiento de un 23,9 por ciento para alcanzar las 7.000 matriculaciones y una cuota de mercado que crecería desde el 0,67 al 0,88 por ciento.



▲ Juan López Frade, presidente Suzuki Ibérica.



El plan Ambition 2030 contempla el lanzamiento de 23 nuevos modelos electrificados, 15 de ellos 100% eléctricos.

Planes de futuro Nissan lanzará 15 eléctricos hasta 2030

Con la electrificación en el centro de su estrategia, Nissan ha desvelado 'Ambition 2030', un documento en el que explica sus planes a largo plazo. Entre sus objetivos, la compañía tiene previsto lanzar 23 nuevos modelos electrificados, incluyendo 15 eléctricos, con

el propósito de lograr una tasa de electrificación de más del 50% de la oferta a nivel mundial para las marcas Nissan e Infiniti. Para ello, tiene prevista una inversión de 2 trillones de yenes (15.600 millones de euros) durante los próximos 5 años.

El fabricante pretende aumentar su tasa de ventas de modelos electrificados en los principales mercados de cara al ejercicio fiscal 2026, llegando a una cuota de más del

75% de sus ventas en Europa. Por otro lado, la empresa tiene previsto lanzar un vehículo eléctrico con sus propias baterías de estado sólido (ASSB), que reducen hasta un tercio el tiempo de recarga, para 2028 y está trabajando en una fábrica piloto de este tipo de tecnología en Yokohama para 2024. Entre sus objetivos también se encuentra difundir la tecnología ProPILOT a más de 2,5 millones de vehículos para 2026.

LA FOTO



El nuevo Renault Kangoo Furgón y el Mercedes-Benz Citan han ganado conjuntamente el premio International Van of the Year 2022, que los reconoce como la mejor elección entre los vehículos comerciales ligeros que se han lanzado al mercado en el último año. Por su parte, el Toyota Hilux ha sido galardonado con el Internacional Pick-up Award (IPUA) 2022/2023.

Nombramientos

Alberto Morla ha sido nombrado director de Comunicación de Peugeot y de la Business Unit de Vehículos Comerciales de Stellantis en España. Morla comenzó su carrera profesional en el Grupo Renault en 2001 y en 2004 se incorporó al Grupo PSA en la dirección de Posventa de Peugeot en el sur de España. Desde 2019 ocupaba el puesto de Energy Transition Manager para España y Portugal de las marcas Peugeot, Citroën, DS Automobiles y Opel.



Planes

Nueva Ley de Tráfico: éstas son las novedades

Después de un intenso debate parlamentario, el Congreso de los Diputados ha aprobado definitivamente la nueva Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad, que busca reducir la siniestralidad vial. Éstos son los

principales cambios que introduce:

▲ **Aumenta** a 6 puntos conducir utilizando el móvil y a 4 puntos no utilizar el cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil o el casco. También se penalizará con tres puntos llevar un detector de radar.

▲ **Eleva** a 6 los puntos a restar por arrojar en la vía o en sus in-

mediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes y adelantar poniendo en peligro a ciclistas o sin dejar 1,5 metros de distancia de separación. Además, en los casos donde la calzada cuente con

más de un carril por sentido, será obligatorio el cambio completo del carril.

▲ **Suprime** el margen de 20 km/h al adelantar en carreteras secundarias.

▲ **Prohíbe** la circulación de vehículos de movilidad personal, como los patinetes, por las aceras y establece la obligatoriedad del casco para sus usuarios.

▲ **Prioriza** la presencialidad en la formación para acceder al examen teórico de conducir.



Último test Green NCAP

Si vas a comprar alguno de estos coches, fíjate en su impacto ambiental

Green NCAP, el programa europeo independiente que promueve el desarrollo de automóviles más limpios evaluando la huella ambiental de éstos, cierra este año con la publicación de cinco nuevos test. Entre los coches testados, el Lexus UX 300e y el Nissan Leaf e+ 100% eléctricos han logrado la máxima calificación, cinco estrellas, consiguiendo la mayor puntuación en prácticamente todas las áreas de evaluación (ver cuadro) mientras que los híbridos enchufables, Renault Captur E-Tech y Volkswagen Golf 8 GTE reciben tres estrellas y media. Por su parte, el único automóvil con motor de combustión pura de esta entrega, el Audi A3 Sportback 35 TDI, obtiene tres estrellas.

MODELO	EMISIONES CALIDAD DELAIRE	EFICIENCIA ENERGÉTICA	GASES EFECTO INVERNADERO	MOTOR	green ncap ESTRELLAS GREEN NCAP
Audi A3 Sportback 35 TDI	7,0/10	6,6/10	3,6/10	Diésel	★ ★ ★
Lexus UX 300e	10/10	9,7/10	10/10	Eléctrico	★ ★ ★ ★ ★
Nissan LEAF e+	10/10	9,9/10	10/10	Eléctrico	★ ★ ★ ★ ★
Renault Captur E-TECH Plug-in 160	5,7/10	6,8/10	6,1/10	Híbrido enchufable	★ ★ ★ ★ ★
Volkswagen Golf 8 GTE	6,2/10	6,2/10	5,6/10	Híbrido enchufable	★ ★ ★ ★ ★



▲ El Audi A3 35 TDI ha obtenido 3 estrellas Green NCAP.



Esta Navidad, regalos para todos

Si tu pasión son los coches, esta Navidad no puede faltar bajo el árbol algún regalo de inspiración automovilística. Accesorios, prendas de vestir, tecnología, juguetes... Aquí tienes algunas ideas para acertar y sorprender a los tuyos.



◀ Paraguas.-

Incluso en los días lluviosos podemos lucir nuestra pasión por el automóvil con accesorios como este, en el que el protagonista es el mítico Citroën 2CV.
<https://lifestyle.citroen.com/> 25 €.



▲ **Guantes y gorro.-** Para no pasar frío este invierno, nada mejor que proveerse de alguno de los complementos que ofrece la marca DS en su boutique. Los guantes son artesanales y son una colaboración con la prestigiosa firma Maison Fabre.
<http://lifestyle.dsautomobiles.com/> 360 € y 25 €.

▼ **Llavero.-** Uno de esos regalos funcionales que nunca pasan de moda. Este llavero lleva el logo del Fiat 500 eléctrico, es de silicona y cuenta con un mosquetón de aluminio anodizado.
<https://store.fiat.com/> 13 €.



◀ **Gafas.-** Estas gafas de sol fabricadas en acetato de alta calidad lucen en sus patillas el logotipo de la firma española de superdeportivos Hispano Suiza.
www.hispanosuizacars.com/store/ 49 €.

▼ **Cargador inalámbrico.-** Quedarse sin batería ya no será un problema con este accesorio de Honda, que permite recargar el móvil en cualquier lugar. Está fabricado en aluminio y dispone de indicador de carga.
<http://www.boutiquehonda-auto.es/> 51,12 €.



► **Maleta.-** Bajo el árbol no pueden faltar regalos prácticos como esta maleta de cabina creada por Peugeot en colaboración con Samsonite. Perfecta para transportar todo lo necesario en viajes cortos.
<https://boutique.peugeot.com/> 399 €.



◀ **Auriculares.-** Pequeños y ligeros, estos cascos de la colección de Seat son perfectos para llevar siempre encima y escuchar tu música preferida mientras viajas, cuando practicas deporte, etc.
<https://seatcollectioncatalogue.com/> 1,80 €.



▼ **Maqueta de Lego Technic.-** Pequeños y mayores disfrutarán a lo grande montando en casa este Land Rover Defender 90. Una fiel reproducción del icónico modelo, que mide 22 cm de altura, 42 cm de longitud y 20 cm de ancho e incluye más de 2.500 piezas.
<https://eushop.landrover.com/es/> 152 €.



▲ **Mochila.-** Para moverse por la ciudad con soltura y llevarlo todo a mano, el patinete electric kick scooter de Audi cuenta con una colección de accesorios entre los que figura esta mochila.
<https://store.audi.es/> 44,99 €.



◀ **Gafas de sol.-** La marca española Hokana firma su segunda colección de gafas de sol de inspiración californiana realizadas para la marca Lexus con materiales ecológicos.

▼ **Cascos.-** Eleva tu música favorita a otra dimensión con estos cascos que Master & Dynamic ha creado para Lamborghini. Están disponibles en negro y verde, los colores de la división Squadra Corse.

www.lamborghinistore.com/es/ 571 €.



► **Botella de agua.-** Volvo acostumbra a colaborar con diferentes diseñadores en la creación de productos únicos. Es el caso de estas botellas de agua fabricadas en acero inoxidable lacado de alta calidad y realizadas por la firma Stelton. Tienen una capacidad de 0,75 litros.
<https://collection.volvocars.com/es/> 33,55 €.



◀ **Reloj.-** Un clásico de los regalos navideños. Este modelo se inspira en la deportiva gama N de Hyundai y ha sido diseñado en exclusiva por Jacques Lemans para la división Motorsport de la marca.
<https://www.hyundaimotorsport-shop.com/> 98,90 €.

▼ **Camiseta.-** Un regalo que seguro aplaudirán los fans de la F1 y en especial los de Fernando Alonso y el equipo Alpine es esta camiseta, la prenda oficial diseñada por Le Coq Sportif para el piloto español. Con el dorsal 14 y la firma del bicampeón mundial en la parte trasera.
<https://shop.alpinecars.com/> 45,50 €.



▼ **Chaqueta.-** El diseño del Opel Corsa-e Rally inspira una nueva colección de prendas de la marca Opel en la que predominan los colores blanco, gris, negro y amarillo.
www.opel-collection.com/ 87,89 €.



► **De camping.-** La icónica Volkswagen T1 transformada por Playmobil en un vehículo para que los más pequeños disfruten recreando viajes en familia a lugares remotos. ¡No le falta un detalle!
<https://store.volkswagen.es/> 54 €.



▼ **Sudadera.-** Si eres fan del Ford Mustang, la marca tiene en su boutique prendas como esta sudadera pensadas en especial para ti.
<https://fordlifestylecollection.com/es/> 79,90 €.



► **Moneda de colección.-** Para los apasionados de la numismática, la FNMT-RCM emite esta moneda de 8 reales de plata 925 dedicada a Salvador Dalí, en la que se representa un detalle del cuadro Galatea de las esferas.
Tienda: www.fnmt.es
Tfno.: 91 5666542.
72,60 €.



La historia de Sainz conquista Madrid



En plena preparación para el Dakar, cuando el RS Q e-tron aún está empezando a mostrar su potencial, Carlos Sainz se ha tomado un respiro en esa preparación y se ha dado un baño de multitudes en las calles de Madrid reuniendo algunos de sus coches más legendarios.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

El campeón español, protagonista de un nuevo documental de Amazon Prime Video, ha reunido para el rodaje de esta serie algunos de los coches más icónicos de su carrera. Y con ellos ha hecho las delicias de los miles de aficionados que se han congregado en el recorrido en el Paseo de Recoletos entre la Cibeles y la Plaza de Colón.

Más de 40.000 personas que han podido ver las diabluras que el piloto madrileño es capaz de hacer con todo tipo de monturas –da lo mismo la potencia o la edad–, coches que ya son historia viva del automovilismo.

Para empezar, como aperitivo, el Audi S1 WRX, con el que la marca alemana ha sido Campeona Mundial de Rally-Cross. Un deportivo de pequeño tamaño y enorme agilidad

con el que comienza a vibrar el público con sus aceleraciones, sus derrapes y sus donuts.

Después llegan los platos principales, como ese Seat Panda, de 65 caballos, con el que Sainz se inició, junto a Juanjo Lacalle en el mundo de los rallies. Un modelo que pese a su edad y su escasa potencia respecto a sus compañeros de aventura, levanta las miradas de admiración de los aficionados. Traído desde Barcelona por el Departamento de Vehículos Históricos de Seat, el coche mantiene la decoración original de aquellos años. Y por supuesto el encanto de los pioneros.

El siguiente plato es el Toyota Celica con el que ganó el Mundial de Rallys en 1990. En concreto se trata de la unidad con la que consiguió la victoria ese año en el Rally de Portugal y como tal se aprecia en la decoración, que aún mantiene el



▲ Más de 40.000 personas se agruparon durante el recorrido para ver a Sainz. Como fin de fiesta estrenó el Audi RS Q e-tron del Dakar.

dorsal y todos los detalles que llevaba en esa prueba. Un coche compartido con Luis Moya, que también acudió a esta exhibición, en la que contó algunas de las anécdotas vividas a bordo del coche japonés.

Entre los coches de la historia de Sainz también hubo uno que no lo fue; pero que

era el más deseado, el coche con el que, según contó Luis Moya le hubiera gustado competir. Un modelo de Audi que es, sin duda, la mayor leyenda del Mundial de Rallys. El Audi Quattro, el Grupo B con tracción total que de la mano de Stig Blomqvist y Walter Rohrl se convirtió en



◀ De la mano del departamento de Vehículos Históricos de Seat, el Panda con el que se inició en los rallies. Y de la mano de Audi Sport, el Quattro de Grupo B, el coche que siempre quiso pilotar,

◀ El Toyota Celica con el que fue campeón del mundo demostró estar en plena forma. Y con el Audi S1 WRX hizo diabluras en el recorrido.



una leyenda. Los 480 caballos y su inconfundible sonido llenaron el centro de Madrid de máxima emoción.

Y entre la historia pasada se coló, como fin de fiesta la 'historia futura': el coche con el que va a participar en el Dakar. El Audi RS Q e-tron, hacía su primera aparición oficial.

Y ahí el sonido bronco de los motores de combustión se convirtió en silencio debido a su carácter verde, pues los motores que lo impulsan son eléctricos, con una energía generada gracias a un motor de combustión.

El Audi RS Q e-tron demostró velocidad desde el primer

momento y una capacidad de aceleración sorprendente. También hizo las delicias del público con unos espectaculares saltos en mitad del Paseo de Recoletos para dejar boquiabiertos a los aficionados. Solo un aperitivo de lo que le espera en el desierto.

Un fin de fiesta a la altu-

ra de un día que fue inolvidable para el campeón español, tal como el mismo confesaba: «Ha sido un día muy emocionante. Realizar una exhibición como esta en mi ciudad es algo único y ver cómo se ha volcado toda la gente ha sido algo emocionante», ha confesado Sainz.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

SE AMORTIGUA LA CAÍDA, PERO SOLO CRECEN LOS 'ECO' Y 'O'

Un mes más las matriculaciones de turismos han caído en noviembre, con una bajada respecto al mismo mes del año 2020 del 12,3 por ciento. Y aunque en el acumulado del año, las ventas crecen un 4 por ciento respecto al pasado ejercicio, la realidad es mucho más dura al compararlo con 2019 —año sin pandemia—, pues entonces se aprecia cómo la comercialización de turismos cae nada menos que un 33 por ciento. Se han matriculado el pasado mes un total de 66.399 unidades y en el total del año, la cifra alcanza los 773.396 coches. Eso hace prever un cierre a final de año en torno a las 850.000 unidades, teniendo en cuenta que, aparte de los problemas de producción y suministro, el último mes del año acumula menos días laborables entre 'puentes' y navidades.

Las reacciones a estos datos no se han hecho esperar y por parte de las asociaciones del sector además de reclamar ayudas estructurales para

la compra, se alerta de una nueva dificultad que se avecina. Porque las 100.000 ventas que han quedado pendientes este año por falta de coches se verán afectadas en 2022 por la subida del impuesto de matriculación. Y añaden que el veto del Gobierno en los Presupuestos Generales del Estado a las enmiendas de PdCat, Cs y PP en contra de la subida del Impuesto de Matriculación agravarán la situación del sector.

Tomando como referencia las energías de propulsión, solo los vehículos limpios suben sus ventas. En total, un 21,2 por ciento subieron en noviembre los electrificados, híbridos y los de gas, con especial atención a los eléctricos puros, que crecieron un 50 por ciento el pasado mes (un 44 por ciento crecieron los PHEV, un 29,5 los de gas y un 20 por ciento los híbridos). En el lado contrario, turismos de combustión tradicional se vendieron menos —un 15,6 por ciento los gasolina y un 36,6 por ciento menos los diésel—.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Noviembre	Enero-Noviembre
PEUGEOT 5.797	SEAT 65.548
HYUNDAI 5.725	PEUGEOT 59.856
TOYOTA 5.439	VW 57.106
KIA 5.142	TOYOTA 56.251
RENAULT 3.936	KIA 52.036
CITROËN 3.860	HYUNDAI 50.997
VW 3.847	RENAULT 45.288
SEAT 3.817	CITROËN 42.325
DACIA 3.811	DACIA 31.932
BMW 2.342	BMW 31.667

Fuente: ANFAC/FACONAUTA/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Noviembre	Enero-Noviembre
SANDERO 2.264	ARONA 20.053
TUCSON 2.105	TUCSON 18.835
2008 1.996	SANDERO 18.252
COROLLA 1.684	2008 17.163
208 1.669	LEÓN 15.630
C-HR 1.596	COROLLA 15.372
QASHQAI 1.533	500 15.104
T-ROC 1.370	3008 14.753
C4 1.369	C3 14.683
ARONA 1.328	T-ROC 14.242

MG

El ZS de gasolina ya se vende desde 15.950 € y entrega inmediata

MG sigue ampliando su oferta con la llegada de la nueva versión de gasolina del ZS, su SUV urbano, disponible desde 15.950 euros y del que la marca asegura que cuenta con entrega inmediata. Tanto su ajustado precio como el hecho de que esté ya disponible en el concesionario lo convierten en una interesante opción para aquellos que no quieren o no pueden esperar meses a la entrega del vehículo, algo que está ocurriendo debido a la falta de suministros de producción.

Este modelo cuenta con dos

acabados, Comfort y Luxury, y en su equipo de serie ofrece llantas de aleación de 17 pulgadas, faros bi-Led completos, conectividad para CarPlay y Android Auto, sistema de audio de cuatro altavoces, tapicería de tela y asiento



del conductor regulable en seis posiciones.

El acabado Comfort está disponible con los motores 1.5 VTI-tech y 1.0T-GDI con cambio

automático desde 15.950 €. El acabado Luxury está disponible con el 1.5 VTI-tech y el 1.0T-GDI con cambio manual y el 1.0T-GDI automático con un precio que parte de 17.950 €.

Desde 15.950 €

Desde 28.225 €



NISSAN

Si quieres un Qashqai, el acabado N-GO es tu mejor opción

Nissan ha añadido un nuevo acabado a la gama del Qashqai, el N-GO, del que los clientes pueden disponer de forma inmediata, sin los retrasos que afectan a algunas versiones debido a la falta de componentes global. La

marca espera que este acabado, que ya está a la venta desde 28.225 €, suponga el 50% de las ventas en nuestro país.

El N-GO cuenta de serie con pantalla de 9 pulgadas para el sistema de navegación Nissan

Connect con cartografía TomTom y actualizaciones remotas, conectividad Android Auto y Apple Carplay inalámbrico, conectividad con Amazon Alexa y Google Asistent, sistema de conexión WIFI para hasta 7 disposi-

CUPRA

Formentor VZ5: llega la versión más radical

Cupra ya admite pedidos del Formentor VZ5, la versión más potente y deportiva del primer modelo diseñado y desarrollado en exclusiva por la marca española, y de la que solo se fabricarán 7.000 unidades. Su precio parte de 62.840 euros.

Está equipado con el motor 2.5 TSI de cinco cilindros, que entrega 390 CV (287 kW) y 480 Nm de par y que le permite acelerar

de 0 a 100 km/h en solo 4,2 segundos.

En el exterior esta

variante se distingue por sus llantas de 20 pulgadas y los frenos de alto rendimiento y por los elementos en color negro: el marco de la

parrilla delantera, las carcasas de los retrovisores y los pasos de rueda. Además emplea fibra de carbono tanto en el difusor trasero como en el splitter frontal de mayor tamaño y cuenta

con un exclusivo escape con dos salidas dobles en color copper ubicadas en diagonal. En el interior destacan entre otros elementos el digital cockpit específico y los asientos tapizados en piel Nappa con inserciones en fibra de carbono.



AIWAYS

Los SUV 100% eléctricos U5 y U6 estarán aquí a comienzos de 2022

La marca china Aiways prepara su desembarco en España de la mano de Astara (la nueva denominación de Bergé Auto). El nuevo SUV 100% eléctrico U5 llegará al mercado a partir del primer trimestre de 2022 e inmediatamente después lo hará el SUV coupé U6. La marca ha anunciado además su intención de lanzar un vehículo eléctrico cada año en Europa, donde tendrá presencia en nueve mercados. El Aiways U5 equipa un motor eléctrico de 140 kWh (200 CV) y ofrece una autonomía de 400 kilómetros.



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



“Rapidez, inmediatez y agilidad”. Así describe Alcalá 534 nuestro servicio de **gestoría**

Creemos que no hay mejor forma de contar los beneficios que tiene trabajar con nosotros que si lo hacen nuestros propios clientes. Por ello, el pasado jueves 14 de octubre, Dealerbest tuvo la oportunidad de entrevistar a Samuel Le More y Rosa Benítez, representantes de Alcalá 534, concesionario oficial de Peugeot. Durante un breve periodo de tiempo, nos explicaron **qué beneficios ha supuesto para ellos trabajar con nuestro servicio de gestión**. ¡Esto es lo que nos han contado!

¿DESDE HACE CUÁNTO TIEMPO TRABAJÁS CON NOSOTROS EN GESTIÓN? ¿CÓMO NOS CONOCISTEIS?

Somos clientes de gestión desde el mes de marzo y os conocimos gracias a la plataforma de Papel Cero. Ya conocíamos esa herramienta, pero no la posibilidad de integrar gestión en ella y la verdad es que ha sido un cambio muy positivo.

¿POR QUÉ ELEGISTEIS NUESTRA GESTIÓN ENTRE LAS DIFERENTES OPCIONES?

Es una suma de todo. El precio es muy competitivo, es una solución de digitalización a través de la cual puedes acceder a todos los trámites de matriculación, transferencia y procesos administrativos tanto de VN como de VO, de una manera rápida, con una trazabilidad muy desarrollada, donde puedes seguir la huella de todo el proceso.

¿QUÉ OPINIÓN TENÉIS SOBRE EL SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE QUE OFRECE EL EQUIPO DE GESTIÓN?

Muy buena, el equipo técnico de Dealerbest ha diseñado a medida el proceso que necesitábamos para cada departamento y con su ayuda, rápidamente cogimos el hilo de la herramienta. Juntos subsanamos aspectos que veíamos que se podían mejorar y en el mes de mayo ya estábamos funcionando a pleno rendimiento. Estamos contentos con el equipo sobre todo por la rapidez. Aunque normalmente suele ser todo bastante esquematizado, cuando surge cualquier incidencia, cualquier duda más allá de lo habitual, siempre están dispuestos a ayudarnos en todo lo necesario.

¿QUÉ VENTAJAS OS HA PROPORCIONADO TRABAJAR CON NUESTRA GESTIÓN?

Principalmente ahorro de tiempo. La rapidez y la inmediatez son dos beneficios clave de la gestión. Ya no perdemos tiempo buscando papeles de hace dos años, es todo en el momento... la copia del permiso de circulación, las facturas del cliente... está todo digitalizado. A golpe de clic encuentras cualquier documento que precises y conoces su trazabilidad, es decir, en qué fecha y hora se han realizado cada una de las gestiones. Hay que recordar que el tiempo es

dinero. Todo lo que tu estés ahorrando en gestiones y resolver incidencias lo vas a invertir en rentabilizar tu empresa. Lo único que tenemos que hacer desde el concesionario es alimentar bien esa plataforma con todos los documentos necesarios. Pero a la hora de realizar cualquier gestión, está todo solucionado en cinco minutos.

¿OS COSTÓ MUCHO EL CAMBIO DE LO FÍSICO A LO DIGITAL?

No demasiado. Es más complicado en VO porque partes de una documentación original, de algo que ya existe. En el VN generas documentos desde cero a raíz de vender un vehículo. Pero todo es acostumbrarse. Una vez generas el expediente de compra es muy sencillo. Tardamos 15 días en habituarnos y teníamos acompañamiento constante por parte de los compañeros de Dealerbest.

¿SE HAN CUMPLIDO LAS EXPECTATIVAS QUE TENÍAIS CUANDO EMPEZASTEIS A TRABAJAR CON NOSOTROS?

¡Se han superado! Sobre todo, por la agilidad. Antes ofrecíamos documentación provisional a los clientes... Ahora, en VO le entregas al cliente la documentación original a su nombre inmediatamente, dispones de la transferencia en el acto. Y en VN, se agilizan mucho los procesos y los trámites de matriculaciones. Eso se traduce en ventajas, no solo para el concesionario, también para el cliente. Anteriormente usaba un servicio de gestión que no estaba mal pero no me ofrecía la inmediatez y la rapidez que me ofrece Dealerbest. Ahora tardamos la mitad que antes y con todos los avances digitales, no se concibe seguir usando papel y esperar 15 días a que te llegue la documentación definitiva.

¿RECOMENDARÍAS NUESTRO SERVICIO DE GESTIÓN?

Desde luego, hemos ganado en todo. En rapidez, agilidad, incluso nos hemos anticipado a los procesos. Sin duda, volveríamos a elegir a Dealerbest.

¡Ya lo ves! Ha aumentado el control y la organización del concesionario y ha facilitado el trabajo diario. **Se ha reducido tiempo administrativo que se ha invertido en rentabilizar aún más el concesionario** y se ha conseguido una mayor satisfacción por parte de los clientes, los cuales tienen su documentación original de forma inmediata. Si quieres conocer de primera mano todos los beneficios que puedes obtener con nuestro servicio de gestión, te invitamos a contactar con nosotros en: www.dealerbest.com/

TOYOTA

COMPRA UN COCHE DE OCASIÓN Y LA MARCA DONARÁ 100 RACIONES DE COMIDA

Si estás pensando en comprar un coche de segunda mano y realizas la operación online en Toyota Ocasión contribuirás a mejorar la vida de muchas personas. Por cada vehículo de ocasión vendido a través de la web, Toyota realizará una donación equivalente a cien raciones de comida a la Federación Española de Bancos de Alimentos (FESBAL).

La marca ofrece online una gran oferta de vehículos de ocasión y renovó hace un año su buscador web, de forma que los clientes pueden encontrar coche y conocer sus características de una forma más fácil e intuitiva.



KIA

EL ELÉCTRICO EV6 TIENE UN AÑO DE RECARGAS GRATIS

El Kia EV6, el primer modelo 100% eléctrico de la marca, llega al mercado con dos años de suscripción gratis para las principales plataformas de carga y un año de recarga de regalo a través de la aplicación Kia Charge, con un importe máximo de 600 euros. A esto se suman también el disfrute de un coche de cortesía, la asistencia premium, el mantenimiento gratuito durante los tres primeros años, etc.



saber comprar y vender

MERCADO/OFERTAS

La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios



Renting Flexible para pymes: seguridad en fiscalidad

Gracias al renting flexible las pequeñas y medianas empresas pueden llegar a deducirse el 100% del IVA.

La adquisición de un vehículo trae consigo unos impuestos ineludibles como el de matriculación, cuyo coste varía en función de las emisiones del vehículo, o el impuesto de circulación, que varía dependiendo del municipio en el que se matricule el vehículo, y, por último, el IVA de la compra. Sin ir más lejos, según un estudio realizado por la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), cada conductor español paga de media al año 1.068 euros en impuestos por usar un vehículo. Una cifra que se multiplica para aquellas empresas que cuentan con flotas de vehículos como herramienta de trabajo.

Es por eso que la compra de un vehículo para el trabajo por parte de una pequeña y mediana empresa es una decisión muy importante, ya que se trata de un colectivo que de por sí ya tiene que pagar otros impuestos vinculados a su actividad. Ante una decisión tan importante, adquirir un vehículo mediante renting flexible puede ser la mejor opción para gestionar su flota,

y además permitirle ahorrar en estos impuestos. Escogiendo la modalidad de renting flexible para sus vehículos de trabajo, como la que ofrece Northgate Renting Flexible, las pymes no tienen que hacer frente ni al impuesto de matriculación ni de circulación, teniendo que pagar únicamente el IVA de la cuota mensual. En este caso, la pyme podría deducirse hasta el 100% del IVA, el IRPF y el impuesto de sociedades si el vehículo se destina de forma exclusiva a la actividad laboral

correspondiente. De esta forma las empresas pueden incluir el importe derivado de las cuotas mensuales en sus declaraciones. Asimismo, la elección de esta modalidad permite a las pymes tener más rédito para poder invertir en su negocio, al no comprometer su capacidad crediticia.

Además, desde una perspectiva de ahorro, el renting flexible proporciona muchas más ventajas que favorecen la economía de estas empresas, como el hecho de no pagar por el mante-

nimiento del vehículo, ni la ITV o algo que resulta clave para las pymes, que es la cancelación gratuita del contrato si no necesitan más el vehículo. En un momento de incertidumbre como el actual, esta opción se posiciona como una de las más idóneas para las pymes y profesionales.

Gestionar una flota de vehículos empresariales puede ser muy complicado y por eso los especialistas como Northgate ofrecen no solo una gestión unificada, que ayuda a las empresas a mejorar en eficiencia y ahorro de tiempo, sino también un servicio de consultoría y asesoramiento que les ayudará a dimensionar correctamente la flota.

Por otro lado, en un escenario de cada vez mayor preocupación por una movilidad sostenible, si la pyme decide incorporar un vehículo electrificado a su flota, debe saber que el Gobierno aprobó la tercera edición del Plan Moves, un programa de ayudas a la adquisición de vehículos eficientes, incluida la modalidad de renting, para impulsar la movilidad eléctrica y sostenibilidad del planeta, aumentando ventajas fiscales de las cuales podrán disfrutar todas aquellas personas que apuesten por la movilidad sostenible. En este sentido, al apostar por la opción de renting y pedir estas ayudas, sería necesario declarar siempre y cuando el renting del vehículo sea más de 24 meses, al considerarse en ese caso una ganancia patrimonial. Sin embargo, en la modalidad de renting flexible, las ayudas las recibe el operador, y eso permite acceder a estos vehículos con unas cuotas competitivas sin que el cliente tenga que tributar o declarar nada.

Las empresas, ahora más que nunca, necesitan mejorar su capacidad de adaptación y el renting flexible es el servicio que más se ajusta a las necesidades actuales de movilidad de todos los tipos de compañías. Por eso es previsible que cada vez más gestores de flotas recurran a productos como el que ofrece Northgate.



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS

El Citroën Saxo y todos sus rivales

El sucesor del legendario AX revolucionaba el segmento utilitario. Y para calibrar sus valores, nada mejor que enfrentarlo a sus ocho rivales: Punto, Fiesta, Corsa, 106, Clio, 115, Ibiza y Polo.

Después de años de espera, por fin conocíamos la fecha en que la revolución urbana de Smart –ese proyecto entre Daimler y el fabricante de relojes Swatch– iba a comenzar: sería en 1998.

Entre las novedades, las tomas de contacto con los nuevos Toyota Land Cruiser, Maserati Quattroporte y los más deportivos de la familia 106 de Peugeot, el GTI y el Rally.

Y entre las pruebas,

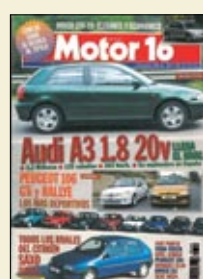


protagonismo para el Audi A3, que analizábamos a fondo por primera vez en versión 1.8 de 125 CV. Sorprendía por su chasis excepcional y su calidad de acabados.

También probábamos a fondo el nuevo Rover 220, con nuevo estilo y motor diésel.

Pero el gran tema de la semana era el profundo análisis al que habíamos sometido al Citroën Saxo. El utilitario francés se medía

con todos sus rivales, en su versión diésel de 58 CV. El Saxo exhibía gran consumo y frente a él; el Fiat Punto gustaba por su precio, el Ford Fiesta por calidad de acabado, el Opel Corsa por habitabilidad, el Peugeot 106 mostraba un gran cambio, el Renault Clio comportamiento excelente, el Rover 115 acabado interior y comportamiento y el VW Polo un consumo excepcional.



LA PORTADA

Nº 665

FECHA

15-7-1996

HABLAMOS DE

El Audi A3, que probábamos por primera vez era la imagen más llamativa de una portada con sobrepoblación de coches, pues mostraba también la comparativa del Citroën Saxo y sus ocho rivales o las novedades de Peugeot, los 106 GTI y Rallye, además del Rover 220d.

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

Hyundai conquista con su Coupé

La expansión de Hyundai en el mercado español daba un salto con la llegada del Coupé, un deportivo de atractivo diseño que exhibía una llamativa garantía de 100.000 kilómetros.

Era ésta una semana cargada de novedades con un cierto aire deportivo... en algunos casos, marcadamente deportivo. Por ejemplo, se anunciaba ya una nueva vía de acceso a Porsche con el

Boxster, un roadster cuya misión era popularizar la marca de Stuttgart.

Además, nos poníamos al volante de los Citroën más dinámicos. En el caso del ZX en su versión 2.0



16V de 167 caballos. Y para el Saxo probábamos a fondo el 1.6 16V, que con 120 caballos y su reducido peso permitía hacer diabluras al volante.

Y sobre todo, la parte deportiva estaba representada por un modelo que iba a ser una auténtica revolución: el Hyundai Coupé. Nos poníamos por primera vez al volante del deportivo coreano que se estrenaba con un motor de

136 caballos, un precio sorprendente, un diseño de lo más llamativo y una inusual garantía, para la época, de 100.000 kilómetros.

Y la prueba a fondo tenía como protagonista a un gran familiar, el imponente Mercedes E 290 TD familiar. Con los 129 caballos que desarrollaba su motor turbodiésel rozaba los 1.000 kilómetros de autonomía.



LA PORTADA

Nº 666

FECHA

22-7-1996

HABLAMOS DE

El llamativo Hyundai Coupé protagonizaba nuestra portada lo mismo que protagonizó durante mucho tiempo el primer puesto en la lista de ventas de Hyundai. Junto a él, los nuevos Fiat Marea y Marea Weekend, el Porsche Boxster o los más deportivos de la gama Saxo y ZX de Citroën.



TORRE de BARREDA



FAMILIA DE VINOS

www.bodegas-barreda.com

Nuevo ID.4 GTX



100% eléctrico. 100% deportivo.
Con tracción a las 4 ruedas.

Las siglas GTI lo dicen todo, pero... ¿y las de GTX? ¿No te dicen nada? ¿299CV de potencia no te dicen nada? ¿Dos motores eléctricos que dan tracción a las cuatro ruedas no te dicen nada? ¿480km de autonomía 100% eléctrica no te dicen nada? Y ahora... GTX, ¿te dice algo?



ZERO
Volkswagen way to

Consumo medio (kWh/100km) de 18,1 a 19,1; emisión de CO₂ (g/km) de 0. Autonomía determinado según WLTP. Los valores reales de la autonomía WLTP pueden variar en función del equipamiento, estilo de conducción, velocidad, confort de los pasajeros, temperatura exterior, número de pasajeros, carga y topografía. Potencia máxima determinada según UN GTR.21, disponible para un máx. de 30 segundos. La potencia disponible en una situación de conducción individual depende de factores variables como la temperatura exterior, temperatura/carga/estado de acondicionamiento o envejecimiento físico de la batería de alto voltaje. La disponibilidad de la potencia máxima requiere de una temperatura específica de la batería de alto voltaje entre 23-50°C y un estado de carga de la batería superior al 88%. Las desviaciones de los parámetros antes mencionados podrían llevar a una reducción en las prestaciones o a la indisponibilidad. La temperatura de la batería puede, hasta cierto punto, ser influenciada indirectamente por la función de aire acondicionado. El estado de carga se puede configurar en el vehículo entre otras configuraciones. La potencia disponible actualmente se muestra en el Digital Cockpit del vehículo, en la pantalla de potencia. Para preservar lo mejor posible la capacidad utilizable de la batería de alto voltaje, se recomienda configurar para un uso diario una carga objetivo/máxima de la batería del 80% (que se puede cambiar al 100% antes de viajes de larga distancia por ejemplo).