

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Al volante LAMBORGHINI HURACÁN Y URUS



TOROS SALVAJES

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 26 DE ENERO

Nº 1.813 del 12 al 25 enero 2022



LÍDERES DE VENTAS PROBAMOS LOS 5 MODELOS PREFERIDOS DE LOS ESPAÑOLES

LAS CLAVES DE 2022
LO QUE NOS ESPERA ESTE AÑO

Seat Arona



Hyundai Tucson



Dacia Sandero



Peugeot 2008



Toyota Corolla



Volkswagen Golf GTI Clubsport - Hyundai i30N Performance Dos GTI de escándalo

Comparativa



Y ADEMÁS... AL VOLANTE: BMW iX, FIAT 500e, KIA CEED, CITROËN ë-BERLINGO



TORRE de BARREDA



FAMILIA DE VINOS

www.bodegas-barreda.com

GRAN AUTO

INFORMACIÓN
Y PASIÓN
POR EL AUTOMÓVIL

YA EN
TU KIOSCO
SOLO 4€

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...

- 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

PERFECT TIMING



COCKPIT

NKM4514M10

NKM4514M05M

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

Neckmarine

TORRE de BARREDA



FAMILIA DE VINOS

www.bodegas-barreda.com

Al detalle



SINIESTRALIDAD, UN 'BUEN' AÑO

Nunca puede calificarse como bueno algo en lo que han fallecido más de 1.000 personas. Pero es verdad que 2021 ha demostrado que con el trabajo, el esfuerzo y el compromiso de todos, se pueden seguir reduciendo las cifras de siniestralidad en las carreteras. Los 1.004 fallecidos no solo suponen un 9 por ciento menos que en 2019 –el último año 'normal'– sino, sobre todo, se convierte en el segundo mejor año en cuanto a víctimas de accidentes de tráfico de toda la serie histórica. Un acicate para seguir trabajando para reducir al mínimo posible la siniestralidad.



SAINZ Y AUDI HACEN HISTORIA

Ser los primeros en vencer en el Rally Dakar con un coche electrificado está más cerca. De momento, el empeño de Audi y Sainz por ser pioneros ya ha dado el primer fruto con la primera victoria de etapa con este tipo de tecnología. Sin duda, el primero de los muchos triunfos que llegarán en un Dakar que ya ha anunciado un futuro con modelos de bajas emisiones.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Otro año peliagudo

El desencanto del sector de la automoción en el comienzo de 2022 va en aumento y hay razones objetivas para ello.

Empezando por la incertidumbre que produce un año más con las mismas o parecidas características que el anterior, en el que tanto el sector como los compradores interesados tuvieron que convivir primero con el impacto económico de la pandemia sobre la economía y después, con una escasez de semiconductores que pusieron a la producción de las fábricas al ralentí.

Esto tuvo como resultado un mercado español en el que sólo se matricularon 859.477 unidades, o lo que es lo mismo, un incremento del 1 por ciento respecto a 2020, año lastrado por el confinamiento, y una caída del 32 por ciento en comparación al 2019. En consecuencia, un 2021 perdido en un ejercicio donde las expectativas estaban puestas en un crecimiento de entre el 10 y el 20 por ciento. Con todo, y las cartas puestas sobre la mesa, la mayoría de las asociaciones del sector apuestan porque este sea un año más positivo que quede cerca del millón de unidades. Eso sí, siempre que la economía recupere la llamada normalidad, el turismo se reactive y el suministro de componentes electrónicos mejore a lo largo del año

Otra cuestión importante, si de verdad se quieren reactivar las ventas, es que el Gobierno acelere la tan pospuesta reforma fiscal del automóvil con un cambio tributario basado en adaptar el impuesto de matriculación a un control de emisiones más lógico. Por el contrario, y basado en el habitual afán recaudatorio del Ejecutivo a cargo del automóvil, desde el 1 de enero pasado está en vigor el nuevo impuesto vinculado al ciclo de homologación WLTP en materia de emisiones. Esto supone un incremento añadido de entre 1.000 y 2.000 euros según el coche que se compre. Sumen a esto el continuo aumento de precio de los combustibles, del que el 50 por ciento es recaudación de impuestos o la persecución que sufrimos los conductores con todo tipo de radares y trampas montadas para tratar de recaudar lo máximo posible. Así llegarán a la conclusión de que el automóvil se ha convertido en un sacacuartos importante que empieza a ser prohibitivo para muchos ciudadanos.

Eso que, según el estudio realizado por el Foro de Movilidad, un 64 por ciento de los encuestados prefiere el coche privado como medio de transporte. Por

otro lado, el RACE acaba de publicar su tradicional Observatorio, en el que analiza la respuesta de 3.500 conductores, de los cuales un 95,5 por ciento constata que los gastos del automóvil han subido entre mucho y bastante. De ahí que un gran reto de futuro sería conseguir la renovación de un parque móvil limpio donde el automóvil contamine poco o nada, pero que sea accesible al máximo número de personas y no solo a las rentas altas. Como empieza a ocurrir.

La demanda de particulares ha caído en el conjunto del año pasado un 12,8 por ciento, con tan solo 372.637 coches vendidos, mientras los concesionarios aseguran que tenían compromisos de compra de más de 200.000 coches que fue imposible entregar por falta de suministros.

Motor 16

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

EDITOR-FUNDADOR:

Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Fede Asensio - fjasensio@motor16.com

Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julían Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Iván Mingo - imingo@motor16.com

Álvaro Ruiz - aruiz@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Alberto Mallo y Javier Rubio.

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

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247/983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



SUMARIO

Nº 1.813 · 12 al 25 enero de 2022
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

MERCEDES VISION EQXX

La marca alemana adelanta cómo puede ser un futuro coupé eléctrico con más de 1.000 km de autonomía.

8.- BMW IX M60

La división M de BMW ya tiene su primer modelo eléctrico, este SUV de 619 caballos de potencia.

9.- VOLKSWAGEN AERO B

La marca alemana prepara su futura berlina eléctrica.

10.- EN PORTADA

LOS COCHES PREFERIDOS POR LOS ESPAÑOLES EN 2021

Analizamos los modelos más vendidos del mercado, los coches preferidos de los españoles.

12.- SEAT ARONA

Un modelo superequilibrado y una de las referencias del segmento B-SUV por su dinámica y tacto general. Es el líder de ventas.

14.- HYUNDAI TUCSON

El SUV compacto más vendido, con un original diseño, tecnología muy avanzada y elevado confort de marcha.

16.- DACIA SANDERO

El Sandero es el tercer modelo más vendido por su excepcional relación calidad precio.

18.- PEUGEOT 2008

Original diseño, tamaño muy aprovechable y refinamiento dinámico.

20.- TOYOTA COROLLA

El Toyota Corolla es el compacto más vendido en nuestro país y, en buena medida, es gracias a una mecánica híbrida.

22.- CUATRO RUEDAS

HYUNDAI I30N PERFORMANCE /VOLKSWAGEN GOLF GTI CLUBSPORT

Dos compactos GTI capaces de sacar el instinto de piloto de cada conductor que se ponga al volante.

30.- KIA CEED

El renovado Kia Ceed ofrece todas las alternativas posibles

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 62

Busca tu marca

AUDI	60
BMW	8
CITROËN	42
DACIA	16
FIAT	40
FORD	46
HYUNDAI	14,22
JAGUAR	44
KIA	30
LAMBORGHINI	34
MERCEDES	6
PEUGEOT	18
PORSCHE	45
RENAULT	8
SEAT	12
TOYOTA	20
VOLKSWAGEN	9,22



6



38



58



44

para cualquier tipo de conductor: tres carrocerías, tecnologías de combustión, híbridos ligeros, enchufable...

34.- LAMBORGHINI HURACAN Y URUS

Disfrutar de 1.290 CV bajo el pie derecho no está al alcance de cualquier mortal. Una experiencia a la altura de Lamborghini.

38.- BMW IX

Presume de un verdadero escaparate tecnológico con sus dos versiones de 326 y 523 CV.

40.- FIAT 500 e RED

El nuevo acabado RED mejora las posibilidades de equipamiento y personalización del urbanita.

42.- CITROËN ë-BERLINGO

El ë-Berlingo, el 0 emisiones, con 280 km de autonomía.

44.- JAGUAR F-PACE SVR

Un superdeportivo brutal y delicado.

45.- PORSCHE TAYCAN GT5 SPORT TURISMO

Un misil que presume de hasta 598 CV y homologa 490 km.

46.- FUERA DE SERIE FORD BRONCO

El Ford Bronco renace en una nueva generación que inspira a todo tipo de preparadores.

50.- A LA ÚLTIMA

52.- LA SEMANA

54.- LAS 10 CLAVES DEL

AUTOMÓVIL PARA 2022.

Las 10 claves que marcarán este año en el automóvil.

56.- DE CARRERAS

LOS RETOS DEL DEPORTE El mundo del deporte entra en nuevo ciclo en el que se intensifican los paradigmas de la sostenibilidad y la contención de costes.

60.- AUDI Y CARLOS SAINZ

La marca alemana y el piloto español hacen historia con la primera victoria de un electrificado.

62.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



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

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



AUDI S1 E-TRON QUATTRO HOONITRON

Espectacular el Audi desarrollado en exclusiva para el piloto estadounidense especialista en drift, Ken Block, basado en el diseño del S1 desarrollado para la subida al Pikes Peak. Habrá que esperar a la producción del vídeo para verlo en acción.

ZEEKR

La marca de tecnología eléctrica premium de Geely, que lanzó el primer modelo el año pasado, colaborará con Mobileye, una empresa de Intel, para ampliar su asociación tecnológica y estratégica. Un acuerdo que permitirá una mayor sofisticación y complementar la oferta del 01 (544 CV y 768 Nm).



AZNOM PALLADIUM

Este exclusivo modelo artesanal italiano sobre la base del Dodge RAM, fusiona el concepto de una berlina súper lujosa con un SUV (5,96 m de longitud). Está movido por un V8 de 700 CV. Ya a la venta por encargo, se acaba de presentar al público en Ras Al Khaimah, Emiratos Árabes Unidos.



PORSCHE VISION GRAN TURISMO

Primer concept car de la marca diseñado específicamente para su uso en juegos de ordenador. Se podrá ver únicamente en el Gran Turismo 7, que está previsto que llegue al mercado el 4 de marzo para PlayStation 4 y PlayStation 5.

Mercedes Vision EQXX

Espectacular coupé con **1.000 km** de autonomía

Mercedes sigue ampliando su oferta de eléctricos puros y ahora lo hace con su modelo más espectacular, el Vision EQXX, un vanguardista coupé con 2+2 plazas. Hacía su presentación mundial el pasado 3 de enero a través de su plataforma digital, antes de exponerlo en el Salón CES de las Vegas, que se ha celebrado del 5 al 8 de este mes. Mercedes no ha filtrado todavía muchos datos, pero sabemos que la batería de nuevo desarrollo, aunque es un 50 por

ciento más pequeña y un 30 por ciento más ligera, permite almacenar casi la misma cantidad de energía que en el EQS. El VISION EQXX es el vehículo eléctrico más eficiente jamás construido por Mercedes-Benz, pudiendo recorrer 1.000 km con una sola carga gracias a las innovaciones implementadas. Con una alta densidad de energía (400 Wh/l) y el mayor contenido de silicio, permiten almacenar una cantidad de

energía superior. Y cuenta en el techo con 117 células solares para alimentar determinados sistemas periféricos. La eficiencia también se apoya en el funcionamiento del sistema de propulsión desarrollado con Mercedes-AMG Performance Powertrains, y en su cuidada aerodinámica, con un CX de solo 0,17. Y en el máximo aligeramiento del conjunto (1.750 kg).



AUMENTO DE LA DENSIDAD DE ENERGÍA EN LUGAR DEL TAMAÑO



▲ Ofrece un coeficiente aerodinámico de solo 0,17, con una reducida superficie frontal y una vía trasera 5 cm más estrecha que la delantera.



◀ En el interior, donde no se utiliza ningún material de origen animal, y configurado como 2+2, dispone de una pantalla led transparente de 47,5 pulgadas, con navegación en 3D.



TOYOTA C+POD

Este compacto vehículo eléctrico de dos plazas lo lanzó Toyota para responder a las demandas de determinados clientes de empresas y administraciones en Japón. Y ahora lo une a su oferta general para quien busque un coche urbano muy ágil, totalmente sostenible, con una reducidísima huella de carbono.

CADILLAC INNERSPACE

Este concept presentado en el CES de Las Vegas es la propuesta de Cadillac como vehículo autónomo, movido por un sistema de propulsión eléctrico. Configurado para dos pasajeros, en el interior no se escatima en elementos de lujo.



RANGE ROVER EVOQUE BRONZE COLLECTION

Esta edición especial está disponible en tres colores con exclusivos elementos de diseño en el interior y el exterior, como el característico techo en contraste y las rejillas laterales en color cobre pulido. Está disponible para todas las motorizaciones desde 61.550 €.



CITROËN MY AMI BUGGY

Estilo aventurero para el pequeño eléctrico de Citroën que ha diseñado este concept, con numerosos accesorios y elementos gráficos en tres tonos (negro, caqui y amarillo), sobre una carrocería sin puertas. Un juguete para niños de entre 15 y 77 años.

BMW iX M60

El primer **M eléctrico** que comercializa la marca

BMW ya tiene listo su primer modelo eléctrico diseñado para la movilidad puramente eléctrica desde el departamento Motorsport, con el símbolo M. La tercera variante de la gama iX, presentada en el recién celebrado CES de Las Vegas, es el coche más potente fabricado por BMW Group. Cuenta con dos motores eléctricos que rinden conjuntamente 455kW (619 CV) y un par máximo de 1.015 Nm, anunciando una velocidad máxima limitada a 250 km/h, 50 km/h más que el BMW iX xDrive50. Y una aceleración de 0 a 100km/h en

3,8 segundos. Dispone de una batería de 111,5 kW de capacidad, homologando un consumo medio de 24,7-21,7 kWh/100 km (WLTP) y una autonomía de hasta 566 kilómetros. Se puede cargar con corriente continua, con hasta 200 kW.

▶ El par máximo al utilizar la función launch control puede llegar a alcanzar los 1.100 Nm para una espectacular aceleración.



Volkswagen Aero B

La **berlina eléctrica de VW** se perfila en Suecia

En el norte de Suecia, realizando pruebas de clima frío extremo, divisamos un prototipo del nuevo sedán eléctrico de Volkswagen que podría recibir el sobrenombre de Aero B, pues ID.6 ya se utiliza para un crossover más grande hecho en China. Está inspirado en el concept Space Vizzion que se reveló en el Salón del Automóvil de Los Ángeles en 2019. En ese momento, el concept era un estiloso break, lo que podría indicar que el sedán Aero B probablemente disponga de una versión

Variant más adelante. La unidad cazada es básicamente un hatchback de 5 puertas sobre la plataforma MEB y estará disponible con tracción delantera y una versión de dos motores con tracción total. Lo más probable es que más adelante le siga una versión GTX más deportiva. El debut está programado para 2023, pero podríamos ver ya la versión definitiva a finales de este año.



▲ En este prototipo hay todavía muchos elementos falsos, como las tomas de aire en el parachoques.



Renault Austral

El nuevo SUV en la última **fase de desarrollo**

Hace unos días Renault anunciaba el desarrollo del nuevo SUV que sustituirá al Kadjar. Ahora ha filtrado las imágenes del coche camuflado rodando por carreteras europeas en su etapa final de pruebas, la fase conocida como Confirmation Runs. Para ello cuenta con una flota de un centenar de vehículos y 900 conductores que recorrerán 600.000 km en situación real por carreteras

abiertas y 1.400.000 km en circuito, que permitirán validar los reglajes de la nueva plataforma CMF-CD3. El Austral, que se fabricará en la factoría de Palencia, estrenará una gama de motores de gasolina electrificados: E-TECH, plug-in de nueva generación; el 1.3 TCe mild-hybrid 12V y el 1.2 TCe mild-hybrid 48V. Motores de emisiones reducidas y una potencia máxima de 200 CV.



FOTOS ESPIA

Lamborghini Aventador

No se llamará así, pero será su sustituto, con un **V12 PHEV**

En comparación con el Aventador, vemos tantas diferencias que estamos seguros de que el coche 'cazado' es prácticamente el definitivo. Al mirar este prototipo comprobamos diferentes líneas de puertas, los espejos son distintos, otros frenos y, por supuesto, los enormes tubos de escape elevados. El sucesor del Aventador marcará una nueva era para los depor-

tivos Lamborghini, ya que contarán con un V12 combinado con un motor híbrido. En julio de 2021, Stephan Winkelmann comentó al respecto: "dispondrá de un motor inédito, una transmisión y una batería completamente nuevas, todo es completamente diferente". En 2023 saldremos por completo de dudas, pues es el año previsto para su puesta de largo.



FOTOS ESPIA

En un año complicado en el que se han resentido de nuevo las ventas en nuestro mercado, cinco modelos han destacado sobre el resto, con el Seat Arona en lo más alto del ránking. Lo probamos junto a los otros cuatro protagonistas del 'Top 5' nacional.



Los preferidos de los españoles

Fede Asensio | fasensio@motor16.com

Se auguraba que 2021 iba a suponer un año de recuperación para las ventas de automóviles en España respecto al anterior, castigado por la pandemia. Pero la crisis de los microchips, la falta de otros suministros y los vaivenes

de la crisis sanitaria no han permitido que se cumplan las expectativas. Con un total de 859.477 coches, prácticamente se han calcado las cifras de ventas del año anterior, con un crecimiento de un 1% del mercado, según datos de ANFAC.

Las ventas de coches de ga-

solina, cada vez más por delante en ventas respecto al diésel, han descendido un 8% por el 27% de los segundos. Los vehículos electrificados y los de gas han aumentado sus ventas en un 55,2% con 312.295 unidades, tres de cada diez vehículos vendidos han sido un vehículo

de estas características, siendo los híbridos no enchufables los más adquiridos con el 21,5% de cuota. Eléctricos e híbridos enchufables acaparan el 6,8%.

Por modelos, entre los elegidos por los conductores españoles, el primer puesto en ventas ha sido para el Seat Arona, con 21.946 unidades, por delante del Hyundai Tucson (21.258), Dacia Sandero (20.419), Peugeot 2008 (19.426) y Toyota Corolla (16.983). Analizamos los principales segmentos y ponemos a prueba los cinco protagonistas del Top 5.



URBANOS.- El Fiat 500 sigue siendo el urbano más solicitado en nuestro mercado por mucha diferencia. A un restyling reciente une la electrificación de su motor 3 cilindros de 1.0 litros y 70 CV, su único motor disponible. Éste se adapta perfectamente a su uso urbano, contando

con hibridación ligera y etiqueta ECO. Picanto e i10, elegidos como la siguiente alternativa.

1º	FIAT 500	15.941
2º	KIA PICANTO	4.129
3º	HYUNDAI I10	3.101
4º	FIAT PANDA	2.926
5º	TOYOTA AYGO	2.688



UTILITARIOS.- El Dacia Sandero es el utilitario más demandado. Totalmente renovado, dispone de una variante ECO al combinar GLP y gasolina. Ha mejorado en calidad de materiales y adoptado más tecnología, con nuevos asistentes. Y su precio, por debajo de los

10.000 euros sigue siendo un excelente argumento en sus ventas. El C3 ha superado ligeramente al Ibiza.

1º	DACIA SANDERO	20.419
2º	CITROËN C3	15.948
3º	SEAT IBIZA	15.103
4º	PEUGEOT 208	14.961
5º	RENAULT CLIO	14.505



COMPACTOS.- El segmento de los compactos sigue teniendo un gran peso en la elección de los españoles, con una amplísima oferta. Y este año ha sido el Corolla el más vendido, que ha superado en el último mes al Seat León que parecía inamovible en el

primer puesto. El nuevo C4, con un concepto diferente, cercano a un crossover, ha irrumpido con fuerza.

1º	TOYOTA COROLLA	16.983
2º	SEAT LEÓN	16.691
3º	CITROËN C4	12.405
4º	CUPRA FORMENTOR	9.208
5º	RENAULT MÉGANE	8.972



SUV PEQUEÑOS.- Rey de reyes. El Arona ha sido el modelo favorito de los españoles con 21.946 unidades vendidas, con el 2008 ganando protagonismo para seguirle de cerca y con dos VW en el Top 5. Todo en un segmento en auge que va ampliando su peso en

nuestro mercado, con una oferta que ha ido creciendo en los últimos años y con versiones electrificadas.

1º	SEAT ARONA	21.946
2º	PEUGEOT 2008	19.426
3º	VW T-ROC	15.988
4º	VW T-CROSS	13.741
5º	RENAULT CAPTUR	13.110



SUV MEDIOS.- De récord la demanda del Tucson en nuestro mercado, que casi le han colocado como el modelo más vendido. Basa sus argumentos en una amplísima gama de motores: diésel, gasolina y todo tipo de hibridación, además de tecnología y un bastidor muy

equilibrado con un sugerente diseño. 3008 y C-HR le siguen, con el inagotable Qashqai entre los Top 5.

1º	HYUNDAI TUCSON	21.258
2º	PEUGEOT 3008	16.812
3º	TOYOTA C-HR	15.013
4º	NISSAN QASHQAI	14.664
5º	SEAT ATECA	13.304



SUV GRANDES.- En este segmento SUV cuyo peso en ventas queda lejos de los dos inferiores, es el C5 Aircross el que ha sacado ligera ventaja a otro modelo del Grupo Stellantis, el 5008. Puede llamar la atención la irrupción de dos modelos 'premium' en el

Top 5 como el GLC y el X3. El C5 Aircross dispone de dos híbridos enchufables con etiqueta CERO.

1º	CITROËN C5 AIRCROSS	5.804
2º	PEUGEOT 5008	5.420
3º	MERCEDES CLASE GLC	5.113
4º	BMW X3	3.687
5º	SEAT TARRACO	2.549

ELÉCTRICOS.- Los coches eléctricos han aumentado su demanda en un 34 por ciento, llegando a las 23.700 unidades vendidas. Su cuota de mercado sigue siendo limitada, con un 2,8%. Pero, aunque más lentamente que en otros países con mayores infraestructura y ayudas, el coche eléctrico irá alcanzando cada vez un mayor protagonismo.

Ayudado de una oferta cada vez más amplia que alcanza todos los segmentos, atractiva y completa y, con baterías que van permitiendo un rango de utilización superior tanto para el día a día como para viajar. Puede sorprender que el Model 3 se erija en lo más alto, por delante de un SUV como el e-Niro y de toda una serie de modelos urbanos.



1º	TESLA MODEL 3	2.800
2º	KIA E-NIRO	1.715
3º	RENAULT ZOE	1.400
4º	DACIA SPRING	1.050
5º	PEUGEOT e-208	1.025
6º	FIAT 500e	1.000
7º	VOLKSWAGEN ID.4	995
8º	HYUNDAI KONA HEV	933
9º	VOLKSWAGEN ID.3	910
10º	MINI SE	880

Madera de líder

1º 21.946 unidades vendidas en 2021



Es el vehículo preferido por los conductores españoles, un modelo superequilibrado y una de las referencias del segmento B-SUV por su dinámica y agradable tacto general. El motor TSI 110 CV con el cambio DSG garantizan su éxito y el nuevo acabado X-Perience le da más prestancia.

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

El Seat Arona ha sido el modelo más vendido del mercado español el pasado año. Ha sabido aprovechar el éxito del segmento B-SUV, y un reciente y efectivo restyling hace unos meses, para dominar con mano de hierro el mercado nacional.

A su renovada estética, incluido el aparente acabado X-Perience que nos ocupa, añadió aspectos como un interior totalmente rediseñado, con una pantalla táctil de 9,2 pulgadas ahora ubicada en un plano más elevado, o

un cuadro de mandos Digital Cockpit personalizable. Nos decantamos por la versión más equilibrada, un 1.0 TSI de 110 CV que no puede ocultar su naturaleza tricilíndrica, y asociado al cambio DSG7 que nos hace la vida más fácil. El Arona tiene un claro perfil urbano, pero con esta motorización ya nos permite afrontar largos recorridos con solvencia debido a su buen rendimiento.

De hecho pasar de 70 a 110 km/h en un adelantamiento se traduce en 6,6 segundos y 166 metros para culminar la maniobra. Eso lo conseguiremos en el modo Sport del asistente de conducción SEAT Drive Profile (110 euros en opción), que también contempla los perfiles ECO, Normal y una función Individual.

En el programa más eficiente el consumo medio registrado ha sido de 6,1 litros, pero si forzamos más de la cuenta su modesto bloque llegará a 8,5 sin despeinarse.



▲ Buen rendimiento y dinámica, así como un tacto general muy agradable son algunos de los argumentos de esta versión del Arona.

PRECIO		27.080 €		NUESTRA VALORACIÓN			
		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
EMISIONES DE CO ₂ : 135 G/KM	COMPORTAMIENTO	*****		+	Tacto general muy agradable. Dinámica muy ágil. Habitabilidad trasera. Rendimiento del motor. Dotación de serie.	-	Cambio DSG algo brusco al iniciar la marcha. Sonoridad y vibraciones al ralentí. Consumo en conducción dinámica.
	ACABADO	*****					
	PRESTACIONES	*****					
	CONFORT	*****					
	SEGURIDAD	*****					
CONSUMO	*****						
PRECIO	*****						



Presentación totalmente digital de un interior que se remata con rigor y resulta confortable. Ofrece más espacio en las plazas traseras que otros rivales de mayor tamaño de su segmento.



El nuevo acabado X-Perience le brinda un aspecto más aventurero. Es una de las opciones más dinámicas del segmento y el rendimiento de los 110 CV es excelente.

Brilla con luz propia a nivel de chasis, siendo una de las opciones más dinámicas del segmento. La dirección es comunicativa, es ágil en apoyo, tracciona de maravilla gracias al diferencial electrónico XDS que porta y frena con contundencia. El tacto general que transmite es muy agradable. A pesar de su contenido tamaño exterior el Arona ofrece una habitabilidad superior a la de rivales más grandes, sobre todo en las plazas traseras, y se remata con rigor. El maletero ofrece 400 litros. El acabado X-Perience Plus XL cuesta 23.880 euros con promoción, e incluye faros Full LED, Seat Connect, navegador, control por voz, climatizador bizona, frenada de emergencia, alerta cambio de carril y de tráfico trasero, control de crucero adaptativo, detector de fatiga...



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

a combinación del motor TSI 110 CV con el cambio DSG es una fórmula muy atractiva que le sienta de maravilla al Arona, un vehículo que ofrece un tacto general muy agradable, una dinámica consistente y ágil, así como una buena habitabilidad. Y el aparente acabado X-Perience llama la atención.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 5.000
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 2.000-3.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	41,9 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, rueda tirada por eje torsional, con muelles helicoidales y amortiguadores.	

RUEDAS	
Neumáticos	215/45 R18
Marca	Hankook

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.233
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.153 / 1.780 / 1.552
Capacidad del maletero (l)	400
Capacidad del depósito (l)	40

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	190 KM/H
------------------	----------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,0 (10,1)
Recorriendo (metros)	167

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,0
1.000 m desde 40 km/h en D	29,4
De 80 a 120 km/h en D	7,1
Recorriendo (metros)	202
Error del velocímetro a 100 km/h	+3%

FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	14,6/39,0/55,5

SONORIDAD (en decibelios)	
A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	58,1/62,3/67,9

CONSUMOS

EN CIUDAD		l/100 km
A 24 km/h de promedio		7,2

EN CARRETERA		l/100 km
A 90 km/h de cruceo		4,6
En conducción dinámica		8,5

EN AUTOPISTA		l/100 km
A 120 km/h de cruceo		6,0
A 140 km/h de cruceo		7,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)		6,1

AUTONOMÍA MEDIA		km
Kilómetros recorridos		655

CONSUMOS OFICIALES		l/100 km
Ciclo bajo / medio		7,2 / 5,8
Ciclo alto / extra alto		5,1 / 6,1
Ciclo combinado		5,9

SUS RIVALES



KIA STONIC 1.0 T-GDI 120 CV MHEV DCT GT LINE

Un modelo muy equilibrado en todos los frentes, con una buena relación precio-producto y el atractivo de sumar un sistema mild-hybrid y la etiqueta ECO.

Precio	25.900 €
Maletero	352 litros
Consumo 0 a 100 km/h	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	10,4 seg.



VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 110 CV DSG SPORT

Comparte con el Arona tecnología, motor, cambio... pero homologa más consumo. La banqueta trasera se regula longitudinalmente.

Precio	28.200 €
Maletero	455 litros
Consumo 0 a 100 km/h	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	11,3 seg.





Un SUV redondo

El Tucson ha sido el SUV compacto más vendido el pasado año. A su original diseño añade una tecnología muy avanzada y un confort de marcha muy elevado. Esta versión diésel ofrece rendimiento y eficiencia a partes iguales, y la tracción total suma puntos dinámicos.

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

El Hyundai Tucson ha sido el SUV compacto preferido por los conductores españoles. Más allá de su contundencia como producto, su amplia gama de motores, con versiones híbridas autorrecargables, 'mild hybrid' de 48V, híbridos enchufables, gasolina y diésel, abre una abanico de posibilidades que pocos rivales pueden mantener.

Con 4,50 metros de longitud el salto cualitativo dado ha sido demoledor. Resulta amplio y muy confortable, se remata con calidad y ofrece una

dotación tecnológica puntera en su segmento.

Exteriormente llama la atención su poderoso frontal y original iluminación, mien-

tras que el interior apuesta por una presentación totalmente digital y configurable, con una pantalla táctil en el salpicadero fácil de utilizar y

con los mandos de la climatización aparte. Además la sensación de calidad es enorme y el espacio disponible tremendamente generoso.

En marcha mucho donde elegir. Ya hemos probado las versiones híbrida y PHEV que van como la seda, pero si se hacen muchos kilómetros al año, y principalmente por carretera o autovía, la opción diésel sigue siendo imbatible para el bolsillo.

El propulsor diésel de 136 CV, asociado a un cambio de siete relaciones con doble embrague, ofrece un rendimiento notable, convirtiéndose en un devorador de kilómetros in-



▲ Rodador infatigable, esta versión diésel de 136 CV es la más eficiente de la gama si se hacen muchos kilómetros al año lejos de la ciudad.

2º 21.258 unidades vendidas en 2021



◀ El interior es muy aparente, se remata con calidad y resulta muy amplio. El Drive Mode ofrece los perfiles Eco, Normal y Sport, y las versiones 4x4 contemplan un bloqueo central y un control de descensos.



◀ Su diseño llama la atención y en marcha resulta muy confortable y tremendamente equilibrado. La tracción total es un plus dinámico. El maletero cubica 546 litros.



afrontar algún reto fuera del asfalto. Agradable y refinado en marcha, sí que notaremos una ligera retención cuando actúa la frenada regenerativa que carga la batería de 48V. Su atractivo se completa con una dotación de serie tan avanzada como generosa.

fatigable, y con unas cifras de consumo (6,2 litros de media durante la prueba) totalmente aceptable. Además cuenta con un sistema de hibridación ligera de 48V que conlleva la etiqueta medioambiental ECO, con sus consiguientes ventajas a la hora de acceder o estacionar en la ciudad. El único pero es que la pequeña batería extra nos priva de 52 litros de maletero (sigue ofreciendo 546 litros). Nuestra unidad también presume de tracción total, e incluso contempla un bloqueo del diferencial central y un control de descensos para

LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Una de las referencias de su segmento debido al salto cualitativo dado en su última generación. Es amplio, está muy bien hecho, se rodea de una avanzada tecnología y la versión diésel probada resulta la más eficiente si se hacen muchos kilómetros al año lejos de la ciudad. La tracción total es una garantía dinámica.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 CRDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	136 CV / 4.000
Par máximo/rpm	32,7 mkg / 2.000-2.250
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	52,9 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,4
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R18
Marca	Continental
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.665
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.500 / 1.865 / 1.650
Capacidad del maletero (l)	546-1.725
Capacidad del depósito (l)	54

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,6
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,6 (11,6)
Recorriendo (metros)	172

SUS RIVALES



KIA SPORTAGE 1.6 MHEV 48V 136 CV AWD 7DCT
Comparte tecnología con el Tucson, incluido el motor, el cambio, el sistema 'mild hybrid' o la tracción total. En febrero llega la nueva generación, que será puntera.

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,9
1.000 m desde 40 km/h en D	29,5
De 80 a 120 km/h en D	7,5
Recorriendo (metros)	213
Error del velocímetro a 100 km/h	+3%

FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,2/36,1/50,3
SONORIDAD (en decibelios)	
A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	56,7/61,3/66,8

CONSUMOS	
EN CIUDAD	l/100 km
A 21 km/h de promedio	7,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,9
En conducción dinámica	7,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,2
A 140 km/h de cruceo	6,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,2

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	871
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo alto / extra alto	5,0 / 6,6
Ciclo medio / bajo	5,7 / 6,0
Ciclo combinado	5,8



PRECIO	45.225 €	NUESTRA VALORACIÓN		
<p>EMISIONES DE CO₂: 153 G/KM</p>	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****	<p>Confort de marcha elevado. Buena dinámica. Dotación de serie. Habitabilidad y calidad. Etiqueta ECO.</p>	<p>Acabados en negro brillante del interior propensos al polvo. Pérdida de maletero por sistema 'mild hybrid'. Off road limitado.</p>
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****			
PRECIO	*****			



3º 20.419 unidades vendidas en 2021



Nada de low cost

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

Dacia lleva años encaramada a los ranking de ventas europeos y nacionales habiéndose convertido en un verdadero caso de estudio en las escuelas de marketing. Inicialmente su principal argumento de venta era un precio sin competencia, pero ahora además suma la calidad. Basta saber que esta generación del Sandero, lanzada hace un año, está desarrollada sobre la plataforma del nuevo Renault Clio y que comparte con el citado modelo gran parte de su mecánica y tecnología, a excepción de los motores híbridos, que tardarán algo más en llegar.

La presencia exterior también ha mejorado de forma abismal, con una estética el-

Modelos como este Sandero Stepway justifican que Dacia se haya quitado para siempre la etiqueta low cost. Su excepcional relación calidad precio le ha servido para ser el tercer coche más vendido en España durante 2021.

borada y muy cuidada en la que destaca incluso la firma lumínica que incorpora, en forma de T, por supuesto

recibiendo ya tecnología led excepto para carretera. Esta variante Stepway está además especialmente cuidada



▲ Tanto por lo que salta a la vista, estética, como por lo que no, mecánica y equipamiento, el Sandero Stepway es sobresaliente.

con aditamentos tipo SUV, una altura de carrocería 4 centímetros superior y los raíles del techo como parte de su equipamiento de serie.

En el interior no falta de nada, incluida la llave de proximidad y una pantalla multimedia de 8 pulgadas compatible con Android y con Apple, aunque es cierto que abundan los plásticos duros y la iluminación nocturna en el habitáculo no está demasiado cuidada.

En el apartado mecánico está, a nuestro parecer, su principal virtud, pues cuenta con un motor de tres cilindros que puede estar alimentado por gas GLP o por gasolina, contando con dos depósitos independientes, lo que nos da una autonomía conjunta de casi 1.300 kilómetros, de los cuales hasta 300 pueden corresponder al



◀ Dentro no falta nada, con pantalla de 8" compatible con Apple y Android. Con el botón de la derecha activamos el GLP o la gasolina.



◀ Excelente en anchura, el Sandero Stepway es una buena opción tanto en ciudad como en carretera vayamos solos o acompañados, pues no echamos en falta potencia superior a ritmos normales.



sibilidad, como en carretera, con un comportamiento muy cómodo en materia de suspensión que no cae en inclinaciones ni rebotes excesivos de carrocería. El motor es lo que es, y no notamos diferencia de importancia con uno u otro combustible. Se acompaña además de un cambio muy correcto de seis marchas.



depósito de GLP, con 40 litros de capacidad, algo más de 22 kilos.

Sobre el asfalto el coche cumple sobradamente las expectativas. Siempre desde una configuración en la que prima la comodidad, el Dacia se desenvuelve con mucha solvencia tanto en ciudad, donde nuestra altura superior a la media favorece la vi-

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 ECO-G
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Iny. directa, turbo e intercooler.

Potencia máxima/rpm	100 CV / 4.600-5.000
Par máximo/rpm	17,3 mkg / 2.000-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.D.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera asistida elect.
Vueltas de volante (entre topes)	3,2
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de rueda tirada con elemento torsional, muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	205/60 R16
Marca	Hankook

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.230
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.099 / 1.848 / 1.535
Capacidad del maletero (l)	328-1.108
Capacidad del depósito (l)	50 litros gasol. y 22,6 kilos GLP

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	177 KM/H
-------------------------	----------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,5
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,3 (11,9)
Recorriendo (metros)	206

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4	18,2
400 m desde 40 km/h en 5	20,7
400 m desde 40 km/h en 6	20,8
1.000 m desde 40 km/h en 4	34,3
1.000 m desde 40 km/h en 5	38,3
1.000 m desde 50 km/h en 6	40,4
De 80 a 120 en 5	13,6
De 80 a 120 en 6	19,0
Error velocímetro	+3%

CONSUMOS

	l/100 km
--	-----------------

EN CIUDAD	
A 24,0 km/h de promedio	7,0 (9,0 GLP)

EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,6 (6,2 GLP)
En conducción dinámica	9,5 (11,9 GLP)

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,7 (8,4 GLP)
A 140 km/h de cruceo	8,4 (10,5)

Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,3 (8,1)
--	-----------

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.286

CONSUMOS OFICIALES	
Velocidad media	5,3 (6,8 GLP)
Velocidad alta	6,3 (8,1 GLP)
Ciclo mixto	5,8 (7,4 GLP)

SUS RIVALES



CITROËN C3

Con un precio de venta netamente superior, el C3 ofrece un motor gasolina de 110 caballos pero no dispone de la posibilidad de contar con etiqueta ECO.

Precio	16.100 €
Potencia	110 cv
Consumo 0 a 100 km/h	5,3 l/100km
	9,4 seg.



SKODA FABIA

Con un precio también superior, el Fabia acaba de sufrir una evolución muy acertada que lo convierte en un rival directo a tener muy en cuenta.

Precio	16.500 €
Potencia	95 cv
Cons. 0 a 100 km/h	5,1 l/100km
	10,6 seg.

LA CLAVE

imingo@motor16.com

No es sencillo encontrar ningún otro coche en el mercado capaz de igualar al Sandero si tenemos en cuenta tanto su precio como el equipamiento, y la posibilidad de contar con un motor GLP que firma unos consumos propios de un diésel y además con las ventajas que supone lucir la etiqueta ECO.

PRECIO	15.500 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 115 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	+ Relación precio y calidad. Gasto en combustible/gas. Etiqueta ECO. Comodidad de comportamiento y equipamiento disponible.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****	- El depósito de gas anula la posibilidad de tener rueda de repuesto. En el interior abundan los plásticos duros.	

4º 19.426 unidades vendidas en 2021



Buena parte del éxito del 2008 se debe a su original diseño y a su tamaño, que se sitúa en la parte alta del segmento. El propulsor de 130 CV y el refinado cambio EAT8 propician un buen rendimiento lejos de la ciudad, siempre refinado y avalado por sus buenas maneras dinámicas.

Imagen y algo más

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

No es extraño que otro representante del segmento B-SUV sea el cuarto modelo preferido por los conductores españoles. Y en este caso el impacto visual ha jugado a su favor, aunque el Peugeot 2008 tiene otros muchos argumentos.

Por tamaño se sitúa en la zona alta, con 4,30 metros, y se rodea de un aspecto muy dinámico y personal. La originalidad también se traslada al interior, con un cuadro de mandos digital y con efecto 3D que llama la atención.

A tener en cuenta el particular puesto de conducción i-Cockpit, que consta de un volante pequeño y bajo, visualizando el cuadro por encima. Personalmente me gusta y me encuentro cómodo, pero hay personas de talla elevada que no comparten esta afirmación porque el volante se queda muy cerca de las piernas.

Detrás ofrece una buena habitabilidad, sin ser una re-



▲ Con 4,30 metros de longitud el 2008 se sitúa en la parte alta del segmento B-SUV. Su imagen llama poderosamente la atención.

PRECIO		27.683 €
EMISIONES DE CO₂: 134 g/km	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Diseño original. Calidad percibida. Buen rendimiento. Cambio muy refinado. Dinámica. Dotación.	Puesto de conducción i-Cockpit 'particular'. Cuadro digital en 3D poco intuitivo. Sonoridad al acelerar.	

ferencia, y el maletero cubica 434 litros, lo que le sitúa en la zona alta de su segmento.

En su oferta mecánica encontramos esta variante de gasolina que apuesta por un bloque tricilíndrico de 1.2 litros que eroga 130 CV, perfectamente gestionados por la sofisticada transmisión automática de 8 relaciones con convertidor de par.

Es un tándem que se muestra agradable, aunque el sonido impar de los cilindros es manifiesto. No es molesto; sencillamente es diferente. Y el rendimiento es notable, convirtiendo cualquier atisbo de recuperación en una aceleración a la hora de realizar un adelantamiento.

Es un vehículo ágil por tamaño y altura en ciudad, pero no se arruga a la hora de afrontar retos fuera de ella. De hecho su dinámica ofrece un talante muy deportivo, con una dirección comunicativa, un eje delantero obediente y el trasero más 'juguetón'. Y frena de manera contundente, con unas distancias registradas excelentes.



◀ El puesto de conducción i-Cockpit dispone de un volante pequeño y bajo, y el cuadro de mandos por encima. La sensación de calidad es buena y el espacio detrás suficiente.



◀ El 2008 ofrece una dinámica muy ágil, aunque su generosa altura no evita ciertos balanceos de la carrocería. El maletero cubica 434 litros de capacidad.



con un control por órdenes de voz, alerta de cambio de carril, cámara trasera, reconocimiento de señales, alerta de fatiga del conductor, frenada de emergencia autónoma, conectividad Android Auto y Apple CarPlay, climatizador automático...

El consumo medio durante la prueba ha sido de 6,4 litros, una buena cifra aunque hay opciones más eficientes. El asistente de conducción Drive Mode nos brinda los perfiles Eco, Normal y Sport. También ofrece la posibilidad de incorporar el denominado Grip Control, un control de tracción inteligente que adapta la motricidad a superficies como barro, nieve, arena, hierba... Obliga a montar neumáticos M+S y es más eficaz de lo que parece.

Con el acabado Allure de nuestra unidad la dotación de serie es bastante completa,

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El diseño es clave en su buena acogida, tanto en el exterior como en su original interior. Ofrece un buen rendimiento para alejarse con garantías del ámbito urbano, dinámicamente convence, frena de lujo, el consumo es muy asumible. Y se rodea de una generosa dotación.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.2 PURETECH
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	52,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, rueda tirada por eje torsional, con muelles helicoidales y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	215/60 R17
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.280
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300 / 1.770 / 1.550
Capacidad del maletero (l)	434
Capacidad del depósito (l)	44

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	196 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,3 (9,1)
Recorriendo (metros)	156

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	28,9
De 80 a 120 km/h en D	6,8
Recorriendo (metros)	193
Error del velocímetro a 100 km/h	+1%

FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	12,9/34,8/50,6
SONORIDAD (en decibelios)	
A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	57,7/61,5/66,5

CONSUMOS

	l/100 km
--	-----------------

EN CIUDAD	
A 21 km/h de promedio	7,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,8
En conducción dinámica	8,5

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,3
A 140 km/h de cruceo	8,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autopista; 20% carretera)	6,4

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	687
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo alto / extra alto	-
Ciclo medio / bajo	-
Ciclo combinado	5,9

SUS RIVALES



CITROËN C3 AIRCROSS 1.2 PURETECH 130 CV EAT6

Comparte mucha tecnología con el Peugeot 2008, pero desde un prisma más original y desenfadado. Muy confortable y agradable en marcha.

Precio	25.700 €
Maletero	410-520 litros
Consumo 0 a 100 km/h	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	10,3 seg.



HYUNDAI KONA 1.0 TGD1 70CT 120 CV MAXX

Motor también tricilíndrico, cambio de doble embrague, bien hecho, confortable, brinda un agradable tacto general y bien equipado. Redondo.

Precio	25.390 €
Maletero	374 litros
Consumo 0 a 100 km/h	6,0 l/100km
0 a 100 km/h	11,0 seg.



Además de cerrar el Top 5 de matriculaciones de turismos en España, el Toyota Corolla presume de ser el compacto más vendido en nuestro país y, en buena medida, es gracias a una mecánica híbrida que lo convierte en uno de los coches más eficientes de su clase.

5º 16.983 unidades vendidas en 2021



Apuesta racional

Álvaro Ruiz | aruiz@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Cerrar el año como el quinto coche más matriculado en España no es fruto de la casualidad, pero es que además, el Toyota Corolla ha sido el compacto más vendido en nuestro país en 2021, adelantando así al rey del segmento, un todopoderoso Seat León que, esta vez, se ha tenido que conformar con la séptima posición en la lista de ventas de turismos.

Este "sorpasso" y las buenas cifras que ha cosechado el japonés tienen una explicación sencilla: es uno de los coches más racionales de su categoría, incluso del mercado, porque, a cambio de una tarifa más que razonable (tiene un precio de partida de 21.600 euros) ofrece espacio, equipamiento, confort de marcha y, sobre todo, un coste de utilización realmente bajo, además de una sencillez que últimamente es difícil de encontrar, puesto que dispone de la etiqueta ECO de la DGT sin depender de puntos de carga, gran-



▲ El Corolla está disponible con tres carrocerías: cinco puertas, Sedán y la familiar de esta prueba, denominada Touring Sports.

PRECIO		24.450 €
EMISIONES DE CO₂: 112 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
A FAVOR	EN CONTRA	
Precio. Equipamiento. Espacio interior. Capacidad del maletero. Etiqueta ECO. Consumo.	Funcionamiento del cambio CVT. Rumorosa elevada en aceleraciones. Sistema multimedia.	

des baterías que sacrifican la amplitud interior o combustibles alternativos, como el GLP o el GNC.

Este último es, sin duda, uno de sus puntos fuertes, puesto que se trata de uno de los modelos electrificados más fáciles de conducir y, al mismo tiempo, más eficientes. Al fin y al cabo, Toyota cuenta con más de dos décadas de experiencia a sus espaldas en el terreno de la hibridación y eso queda patente en los consumos que registra este Corolla: 6,2 l/100 km de media y apenas 4,7 l/100 km en ciudad, el escenario donde más brilla su conjunto híbrido convencional, formado por un bloque de gasolina atmosférico de 1.8 litros que desarrolla 98 CV y por un propulsor eléctrico que rinde 72 CV.

Fuera de la ciudad destaca por el confort de marcha que ofrece gracias a una suspensión más bien blanda que digiere los baches sin rechistar, a una dirección muy agradable y a lo bien insonorizado que está el habitáculo, pese a que el silencio de



◀▶ Dentro, la calidad es correcta y está bien equipado, solo se echa en falta un sistema multimedia con una apariencia más moderna. Detrás hay espacio de sobra para dos adultos.



◀▶ Su maletero, con 598 litros de capacidad, es uno de los más grandes del segmento. La versión 125H cuenta con 17 litros más de volumen que la alternativa 180H.



de forma más tranquila que otros compactos más orientados hacia el dinamismo, como el citado Seat León, especialmente si se trata de esta versión de 122 CV, menos solvente que la de 180, pero más ahorradora y racional, puesto que se mueve con suficiente solvencia en cualquier situación.

rodadura se ve empañado por el ruido que produce el cambio automático de tipo CVT, muy lineal y agradable en conducción tranquila, pero menos interesante cuando se exige un extra a la mecánica, es decir, en aceleraciones fuertes, como las que se producen en un adelantamiento o al incorporarse a la autovía.

Esa rumorosidad sigue siendo el punto débil de los motores híbridos de Toyota, porque da la sensación de que la aceleración y el ruido del motor no están acompañados. En parte, ése es uno de los motivos por los que este Corolla invita a conducir

LA CLAVE

aruiz@motor16.com

Por un precio de partida de 21.600 euros, el Toyota Corolla ofrece uno de los cócteles más atractivos de su categoría, combinando espacio, tecnología, confort y eficiencia, dando como resultado una relación calidad-precio excepcional, sobre todo si hablamos del modelo probado, el familiar de 122 caballos.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.8
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.798
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima/rpm	98 CV / 5.200
Par máximo/rpm	142 Nm / 3.600
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	53 kW (72 CV)
Par máximo/rpm	163 Nm
Autonomía máx. modo eléctrico	n.d.
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - n.d.
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	122 CV / 142 Nm
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática, de variador continuo
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7,5x17"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.290
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.650 / 1.790 / 1.435
Capacidad maletero - depósito (l)	598 / 43

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,9
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,3 (11,1)
Recorriendo (metros)	189
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,7
1.000 m desde 40 km/h en D	30,6
De 80 a 120 km/h en D	8,9
Recorriendo (metros)	253
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 20,3 km/h de promedio	4,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,6
En conducción dinámica	7,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	5,7
A 140 km/h de cruce	7,6
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	6,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	680
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	n.d.
Ciclo extraurbano	n.d.
Ciclo mixto	4,9

SUS RIVALES



KIA CEED TOURER TECH 7DCT 1.0T-GDI 120 CV MHEV
A diferencia del Corolla, el Ceed utiliza una mecánica micro híbrida que también le brinda la etiqueta ECO. Destaca por lo bien equipado que está y por su precio.

Precio	21.407 €
Potencia	120 CV
Consumo 0 a 100 km/h	5,5 l/100km
	11,3 seg.



SEAT LEÓN 1.0 eTSI DSG 110 CV SPORTSTOURER
Es más caro que el Corolla y gasta más, pese a que su motor híbrido ligero le otorga el sello ECO. Eso sí, dinámicamente es la referencia del segmento.

Precio	24.840 €
Potencia	110 CV
Consumo 0 a 100 km/h	5,5 l/100km
	11,2 seg.



Nürburgring, su patio de recreo

El legendario 'Infierno Verde' ha sido el laboratorio donde Hyundai y Volkswagen han puesto a tono estos dos emocionantes compactos, dos vehículos capaces de hacerte sentir piloto cada vez que te pongas al volante. Pero ojo, que son más diferentes de lo que te puedas imaginar.

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

1.802 kilómetros separan nuestra redacción del que es considerado como el circuito más legendario del mundo: Nürburgring. Sus 20,8 kilómetros enlazados con la friolera de 73 curvas lo convierten en el parque de atracciones soñado por todo amante del automovilismo. Y también en el 'laboratorio' preferido para que las marcas pongan a punto sus modelos más deportivos, siempre mirando de reojo

lo que hacen sus competidores. Porque ser el más rápido en Nürburgring es un honor y sinónimo de éxito de cara a sus clientes.

Por ello Hyundai decidió abrir un centro de desarrollo en la misma puerta, el cual ha trabajado duro para crear este i30 N Performance –es la segunda generación de i30 N–, capaz de poner contra las cuerdas a todo un icono en el segmento de los compactos de altas prestaciones como lo es el Golf GTI, que lleva 47 años

de hegemonía. Algo que hasta hace poco tiempo era impensable.

Es complicado analizar estas criaturas y decidir si comenzar por sus tecnologías, sus cifras, sus modos de conducción, sus dinámicas... Ambos dan para escribir un libro... Y de los gordos.

Viajar a Nürburgring supondría tiempo y 380 euros en carburante en el caso del Golf. Cifra que aumenta a 475 euros en el i30 –ida y vuelta–, a lo que habría que sumar los

cientos de litros que pulverizaríamos con gran gusto en dicho circuito. Por ello nos quedamos en las pistas que el INTA tienen en Madrid, un lugar para probar a fondo, y con seguridad, lo que ofrecen estos deportivos con los que todo veinteañero sueña.

INTA » No es Nürburgring, pero...

Llegar allí ya marca diferencias, porque el Golf GTI Clubsport se mueve como

cualquier otro Golf. Aunque es más firme que un GTI 'normal', no es incómodo. Por lo menos en el caso de nuestro protagonista, que contaba con el chasis activo DCC, un inexplicable extra de 925 euros y que debería ser de obligado cumplimiento. Por su parte el i30 N Performance deja el confort relegado a un segundo plano. Hasta en el modo Normal –además tiene los Sport y Sport+ para las suspensiones– sabes con precisión lo que pasa bajo sus neumáticos. El sueño para to-

do quiropráctico, con quien deberás concertar cita al ritmo de una por semana si eres asiduo a disfrutar de tu i30. Si bien, los 9.190 euros que hay de diferencia a favor del coreano si aplicamos las promociones vigentes, dan para que el mismísimo masajista de Nadal te coloque músculos de por vida.

También marcan diferencias en el gasto, porque a ritmo legal por autovía sorprende lo poco que consume el Golf si se compara con el i30 –a 120 km/h son 6,8 y

8,5 l/100 km respectivamente–, que además tiene en la recámara el extra de la octava velocidad. Si bien, el Golf lo borda con la función 'vela' que activa siempre que el cambio no esté en Sport.

De camino también nos da para analizar el funcionamiento de sus asistentes a la conducción –el i30 tiene regulador básico y el Golf activo, además de faros matriciales y algo más–, de comprobar sus excelentes acabados y de sacar las primeras pegs. Cuadro de toda la vida o freno de

estacionamiento de palanca en el coreano, y mandos sin iluminar o detalles de ergonomía en el alemán. Eso sin pasar por alto que sus guiños deportivos interiores son calcados a los que lucen un i30 N-Line o un Golf R-Line, que son puro atrezzo, pues tienen hasta 170 CV menos que nuestros protagonistas.

Una vez en el destino aprovechamos, metro en mano, para buscar diferencias en tamaño... que prácticamente son inapreciables hasta el punto de que con un con-

HYUNDAI i30 N PERFORMANCE DCT	
PRECIO	45.600€
	Emisiones oficiales: 191 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Prestaciones. Dinámica. Cambio N DCT. Equipamiento de serie. Amplitud. Precio atractivo.	Interior muy discreto y veterano frente al Golf. Ausencias en tecnología. Suspensión extrema. Consumo.

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Sin duda alguna son dos de los compactos más deportivos y rápidos que existen hoy en día. Rivalen directos, pero para públicos muy diferentes. Y es que el i30 es mucho más extremo, una criatura para disfrutar en circuito y usar con cuentagotas a diario, mientras que el Golf es más agradable de conducir en tu día a día, igual de rápido en circuito y más eficiente. Si bien, con descuentos, la diferencia de precio te da para un 110.

VOLKSWAGEN GOLF GTI CLUBSPORT	
PRECIO	49.290€
	Emisiones oficiales: 166 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Comportamiento. Tecnología. Prestaciones. Calidad. Cambio con función 'vela'. Consumo.	Interior como un R-Line. Chasis DCC opcional. Secuencial solo con levas. Detalles de ergonomía.





▲ El maletero oscila entre 381 y 1.287 litros de capacidad. De serie equipa rueda de repuesto de emergencia y al abatir los respaldos el refuerzo de las suspensiones estorba.



◀ DE CARRERAS SU PUESTA A PUNTO ES MÁS RADICAL. PERFECTO PARA CIRCUITO, PERO UN POTRO DE TORTURA EN LA CALLE. EL 2.0 T-GDI ES DINAMITA Y SU CAMBIO PERFECTO.



▲ Entre 374 y 1.230 litros oscila el maletero del Golf, que nos obliga al kit reparapinchazos. El plano de carga está más bajo –70 milímetros–, lo que facilita el acceso al mismo.



◀ EQUILIBRIO CON EL GOLF PUEDES IR TAN RÁPIDO COMO CON EL i30, PERO SIN RENUNCIAR A SU TOQUE DE CONFORT. EL TSI TIENE MÁS POTENCIA Y PAR.



ductor de 1,75 metros de estatura, ambos firman 680 milímetros de espacio para las piernas detrás. Sí que el techo panorámico, de serie en el i30, resta algún centímetro en altura, pero nada alarmante. También el Golf cuida mejor a los ocupantes traseros, que disfrutan de salidas de ventilación propias, puertos USB-C, bolsas en los asientos delanteros... Precisamente los asientos delanteros en el Hyundai se llaman N Light Seats y ahorran 2,2 kilos respecto al del resto de i30 N. Además tienen el emblema 'N' iluminado.

No es Nürburgring, pero el 'handling' nos sirve de laboratorio para continuar buscando diferencias a dos compactos que inicialmente mucho tienen en común.

Eco, Comfort, Sport, Individual y Special Nürburgring son como se llaman los modos desarrollados para el Golf GTI Clubsport, el último de ellos con un claro significado. Nos ponemos en marcha y sorprende la capacidad para ganar velocidad que tiene el 2.0 TSI, un motor con 300 CV –55 más que un GTI 'a secas' y 20 menos que un R– y 40,8 mkg de par motor. Si bien, a sus Bridgestone Potenza Sport –235/35 R19 y opcionales– se les hace bola, pues le cuesta transmitir esas cifras al asfalto. Este detalle se agrava al salir de las curvas lentas, pues el diferencial electrónico hace lo que puede, pero no maravillas. Son 300 CV que deben digerir sus dos gomas delanteras, algo hasta hace muy poco tiempo inconcebible en el



segmento. El DSG es realmente rápido y su dirección progresiva es muy precisa con 1,9 vueltas entre topes. Por eso las

levas del cambio están siempre en su sitio, aunque un modo secuencial desde la palanca central no estaría de más.

El Golf GTI Clubsport se nota ligero, soporta los cambios de apoyo con nobleza y sus ayudas a la conducción te

dejan disfrutar. Sólo si fueras la situación entran en acción, al igual que mostrará su naturaleza subviradora.

◀ Las llantas de 19" son opcionales en el Golf y de serie en el i30. En este además son forjadas y ahorran 14,4 kilos. El equipo de frenos es más contundente en el alemán. Y se nota.

Y para rematar la jugada, el equipo de frenos aguanta el maltrato gracias a unos discos delanteros perforados y con el núcleo de aluminio para ahorrar peso.

69 KILOS » Más ligero el Golf que el i30

Eso no le vendría mal al i30 N Performance, que es 69 kilos más pesado que su contrincante. Además, sus frenos soportan peor el trato exigente y el tacto del mismo también transmite menos.

Es el único 'pero' que se le puede poner, pues su dirección también es muy rápida y precisa, y nos ayuda a escribir la trazada perfecta con un solo toque. Esas suspensiones que detestan los bade- nes y rotos del asfalto ahora se convierten en nuestras aliadas, porque minimizan cualquier atisbo de inclinación de la carrocería y la pegan al suelo con Loctite.

A eso también contribuyen sus Pirelli P Zero, así como un diferencial mecánico y controlado por la electrónica, que canaliza de forma óptima los 280 CV que genera el corazón 2.0 T-GDI. El cambio N DCT es una maravilla por rapidez y porque simula un doble embrague al reducir como ocurre en el Golf. Ojo, porque cuesta 3.000 euros más que el

¿N Y GTI? YA SE PODÍAN HABER ESMERADO EN INTRODUCIR ALGÚN DETALLE DE PUERTAS ADENTRO, PORQUE SON DEMASIADO DISCRETOS



▶ Los mandos específicos del volante delatan al i30 N, que tiene unas levas más grandes que su rival. Muy bien acabado y amplio, tiene detalles que denotan veteranía, como los relojes o el freno de estacionamiento. Sus asientos son una auténtica maravilla.

▶ Las pantallas interiores ponen el toque moderno en el Golf, cuyos asientos son los de uno con acabado R-Line. Aun así son cómodos y sujetan de sobra. Hay mucho espacio y materiales de calidad, pero tiene detalles de ergonomía que se deben pulir.

manual –el Golf no ofrece esa opción–, pero este N DCT suma unas enormes levas metálicas en el volante, además de tres ayudas de conducción específicas: N Power Shift, N Grin Shift y N Track Sense Shift. Todas enfocadas a extraer el máximo potencial y optimizar su uso en circuito. Y es que por ejemplo la segunda de ellas –también con una clara alusión a Nürburgring–, da lo mejor del motor durante 20 segundos, pudiendo alcanzar 290 CV de forma puntual. Se activa mediante un botón en el volante, el cual además contempla pulsadores directos para activar los modos N y N

Custom, que permite personalizar; al igual que el Individual del Golf, parámetros como la suspensión, la entrega de potencia, el funcionamiento del cambio o el sonido del escape. Y en este último apartado el i30 N Performance no tiene rival. Le da mil vueltas al Golf al emitir un contundente sonido y un característico petardeo que crea adicción.

9.120 EUROS » Diferencia abismal

Dentro de circuito el coreano se muestra más efectivo que el alemán, sin exigir concentración extra al con-



▶ El diferencial mecánico y sus Pirelli P Zero marcan diferencias a la hora de ir rápido. La dirección tiene 2,1 vueltas entre topes y es precisa.

ductor. Ahora bien, con el Golf puedes ir igual de rápido, con ese extra de confort cuando te quitas el casco.

Muestra de ello es que en el ‘Infierno Verde’ el Golf GTI Clubsport ha parado el crono en 7 minutos y 54 segundos



▶ El VAQ electrónico muestra sus carencias en circuito, como las Bridgestone Potenza Sport. Dirección progresiva y más efectiva.

–13 segundos menos que un GTI ‘normal’, mientras que el i30 N Performance lo hace en 8 minutos y 05 segun-

dos según los compañeros de Auto Sport, pues Hyundai no ha entrado en esa guerra de tiempos oficiales.

Aún así, cualquiera de ellos no te defraudará en prestaciones. Ciertamente es el T-GDI, sobre todo por encima de las 5.000 rpm. Y eso lo demuestra al analizar sus prestaciones. En las distancias cortas se impone el i30 gracias a sus neumáticos y al diferencial mecánico –ambos equipan Launch Control–, pero a la larga el Golf saca partido de su favorable relación peso-potencia entre otros. Han calcado los tiempos de aceleración y recuperan de 80 a 120 km/h en tiempos de Golf R –necesitó 2,9 segundos–. Por si no fuera poco, para pasar de 100 a 200 km/h

solo requiere 15,6 segundos el i30 y 12,6 segundos el Golf, lo que muchos utilitarios generalistas demandan para acelerar de 0 a 100 km/h. Ninguno es un ‘chollo’, pero el i30 presume de equipamiento –igualarlo en el Golf supone 4.000 euros– y con descuentos se queda en 40.100 euros, más atractivos que los 49.290 del Golf –es 2.355 euros más caro que un GTI DSG7 de 245 CV–. A la larga esa diferencia se acorta entre fisios y carburante, sin olvidar que el alemán es más utilizable en el día a día y que en un futuro será mejor visto en el mercado de ‘ocasión’.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

	i30	GOLF
MOTOR	2.0 T-GDI	2.0 TSI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.984
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler	Inyección directa e indirecta, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	280 CV/5.500-6.000	300 CV/5.300-6.500
Par máximo/rpm	40,0 mkg/2.100-4.700	40,8 mkg/2.000-5.200

TRANSMISIÓN

	i30	GOLF
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut. 8 marchas	Aut. 7 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	62,5 km/h	N.D.

DIRECCIÓN Y FRENOS

	i30	GOLF
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1	1,9
Diámetro de giro (m)	11,7	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 360 mm/ Discos 314 mm	Discos ventilados/ Discos

SUSPENSIÓN

	i30	GOLF
Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera: de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Trasera: de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Trasera: de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS

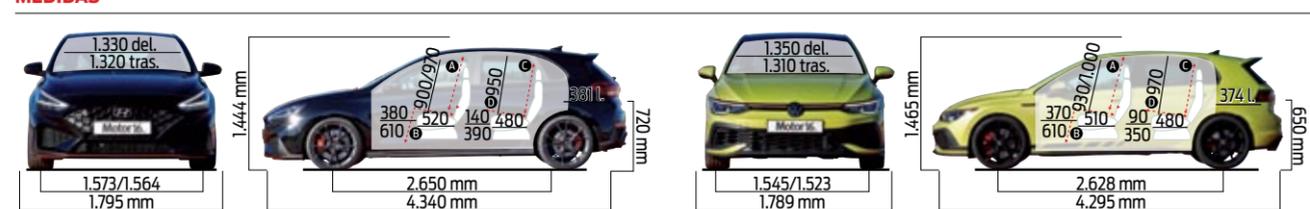
	i30	GOLF
Neumáticos	235/35 R19	225/40 R18
Marca	Pirelli P Zero	Bridgestone Sport

PESOS Y CAPACIDADES

	i30	GOLF
En orden de marcha (kg)	1.530	1.461
Capacidad del depósito (l)	50	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	5,46 kg/CV	4,87 kg/CV
Mantenimiento (km)	Variable	Variable



MEDIDAS



(A) Altura al techo (máx-mín)	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura del techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
970/900 mm	1.130/900 mm	950 mm	870/620 mm

EQUIPAMIENTO

	i30			GOLF		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.

INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT

Relojes digitales configurables		▼		▲		
Pantalla central táctil	▲			▲		
Levas en el volante	▲			▲		
Sensor de lluvia y luces	▲			▲		
Regulador velocidad activo		▼		▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼		▲		
Cargador inalámbrico	▲			▲		
Head-Up display		▼		▲		
Selector de modos de conducción	▲			▲		
Sensores de aparcamiento del./tras.	▲			▲		
Cámara de visión trasera	▲			▲		
Techo solar	▲					▶
Asientos del. con calefacción	▲					▶
Faros Full LED	▲			▲		
Acceso y arranque sin llave	▲					▶
Climatizador bizona	▲			▲		
Suspensión adaptativa	▲					▶
Diferencial autoblocante	▲			▲		

SEGURIDAD

Aviso de ángulo muerto	▲			▲		
Reconocimiento de señales	▲			▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲			▲		
Alerta por cansancio	▲			▲		
Llamada de emergencia e-call	▲			▲		
Airbag conductor/acompañante	▲			▲		
Airbag rodilla	▲					▼
Airbag laterales delanteros	▲			▲		
Airbag laterales traseros		▼				▼
Airbag de cortina	▲			▲		
Control de estabilidad/tracción	▲			▲		
Rueda de repuesto de emergencia	▲					▼
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲		
Anclajes ISOFIX	▲			▲		

PRINCIPALES OPCIONES

i30	GOLF
Pintura perlada o metalizada: 500.	Pintura metalizada: de 655 a 1.470. Llantas de 19": 880. Suspensión DCC: 925. Techo corredizo: 1.150. Paquete cuero Vienna: 2.665. Control por voz: 245. Navegador Discover Pro: 740. Alarma: 360. Paquete invierno (volante, asientos delanteros y eyectores calefactados): 480. Paquete Hola Comfort (acceso manos libres, Harman Kardon y control por voz): 1.445.

BANCO DE PUEBRAS

	i30	GOLF
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H	250 KM/H

ACELERACIÓN (en segundos)

400 m salida parada	17,5	13,7
Saliendo a (km/h)	166	170
1.000 m salida parada	25,2	24,6
Saliendo a (km/h)	211	222
De 0 a 50 km/h	2,4	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,4 (5,4)	5,6 (5,6)
Recorriendo (metros)	81	82
De 0 a 200 km/h	21,4	18,5
Recorriendo (metros)	784	642

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)

400 m desde 40 km/h en D	12,0	12,1
1.000 m desde 40 km/h en D	23,0	22,5
De 80 a 120 km/h en D	3,1	2,9
Recorriendo (metros)	89	82

ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h

	+4%	+2%
--	-----	-----

CONSUMOS

EN CIUDAD

A 23,0 km/h de promedio	10,4	9,6
-------------------------	------	-----

EN CARRETERA

A 90 km/h de cruceo	6,1	5,5
Conducción dinámica	17,3	14,5

EN AUTOPISTA

A 120 km/h de cruceo	8,5	6,8
A 140 km/h de cruceo	10,2	7,9

Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)

	8,6	7,4
--	-----	-----

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	581	675
-----------------------	-----	-----

CONSUMOS OFICIALES

Ciclo urbano	N.D.	N.D.
Ciclo extraurbano	N.D.	N.D.
Ciclo mixto	8,4	7,3

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO

A 60 km/h	14,7	13,2
A 100 KM/H	38,2	37,8
A 120 KM/H	55,1	51,2

SONORIDAD

MEDIDAS (dB)

Al ralentí	42,5	44,7
A 60 km/h	62,6	61,9
A 90 km/h	67,6	65,8
A 120 km/h	70,4	68,8
A 140 km/h	74,8	71,4

Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios



BALANCE FINAL

	i30	GOLF
TECNOLOGÍA	8,5 Presume de equipamiento de serie y de contar con todo lo que imagines. Si bien, le faltan detalles como los relojes digitales. El cambio es de ocho marchas.	9,0 Tiene más detalles de equipamiento digital y tecnológico, pero también hay más opciones que en su rival, como el navegador o la suspensión activa.
COMPORTAMIENTO	9,0 Su dinámica es extraordinaria. El diferencial es más efectivo que el del Golf, tiene mejores neumáticos, pero en todos los modos es demasiado firme.	9,0 Su dirección es muy rápida, frena de maravilla, tiene un paso por curva eficaz... Pero el DCC se paga aparte y al límite es algo más subvirador que el i30.
PRESTACIONES	9,0 Corre más que de sobra y nunca te faltará potencia gracias a sus 280 CV, que durante 20 segundos llega a 290 en el modo N Gring Shift. También frena de cine.	9,5 Tiene mejor relación peso-potencia (4,87 por 5,46 kg/CV) y eso es un extra de cara a las prestaciones. Hay más par y también llega antes.
SEGURIDAD	7,5 Su equipamiento contempla infinidad de elementos de seguridad activa y pasiva. Falla al no tener iluminación matricial o control activo.	8,0 Los dos elementos últimos son de serie en Golf, al igual que el Head-Up entre otros. No iluminar botones interiores o carecer de airbag de rodilla les acerca.
HABITABILIDAD	8,0 Ofrece un sensacional espacio interior, además de que tiene algo más de maletero y guarda rueda de repuesto debajo. Esta perfectamente acabado.	8,0 Igual de espacioso que su rival delante y detrás. Los ocupantes traseros tienen salidas de ventilación, puertos USB-C y redes en los respaldos delanteros.
CONSUMO-PRECIO	7,5 Consume bastante más que su rival, pero con descuentos hay 9.190 euros de diferencia. Y con eso se echan bastantes litros de carburante.	6,5 Es considerablemente más caro y también tiene algunas lagunas en equipamiento. Si te obsesiona el consumo, cada litro da más de sí.

CONCLUSIÓN

GOLF

8,3 Es mucho más caro y está peor equipado, pero los Golf tienen algo que con el tiempo sacan a relucir, e igual esa diferencia se recupera. Mientras tanto disfrutarás de un compacto extremadamente rápido y extremadamente efectivo, bien acabado, aunque con detalles que pulir. Y sobre todo, mucho más utilizable a diario.

i30

8,2 En poco tiempo Hyundai se ha marcado un compacto capaz de sacar los colores al 'rey' de la categoría. Este i30 N Performance es una maravilla para pasarlo en grande, pero su enfoque es más extremo y te obliga a tener otro coche en casa, que podrás adquirir con la diferencia económica que hay entre ellos. Cuestión de principios.



▲▲▲ Acabados y materiales de calidad en el interior, que también brilla con cierta deportividad, sobre todo en las variantes GT Line. Y todo con un aire tecnológico gracias a la profusión de pantallas. La central, de 12,3 pulgadas y el cuadro de instrumentos de 10,25. Entre sus alternativas técnicas, tres tipos de cambio: manual clásico, automatizado o automático de doble embrague.



Un valor seguro

Desde su llegada, como modelo cien por cien europeo, el Ceed se ha convertido en un sólido argumento en la gama de Kia, pues suma casi el 30 por ciento de las ventas. Y ahora, con esta renovación –más tecnología, más electrificación...– quiere seguir creciendo.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El Ceed es uno de los ‘niños mimados’ del fabricante coreano; un modelo que desde sus inicios fue pensado exclusivamente para el mercado europeo y que con el paso de las generaciones ha devuelto sobradamente la confianza depositada en él. Por eso, para la actualización del nuevo Ceed han apostado por incorporar lo último en todos los aspectos, desde el diseño, la tecnología o los sistemas de propulsión.

El Ceed –con sus versiones ProCeed y Ceed Tourer– es el primero en renovarse; pero en breve, el próximo 2022 le llegará el turno al Xceed, que será una de las grandes novedades de la

marca para este nuevo año junto al Sportage y el nuevo Niro. Son los pilares de ventas de la firma coreana junto al Stonic, pues entre estos cuatro modelos suman más del 80 por ciento de las ventas en España.

Si nos fijamos en su estilo exterior es ahora más

deportivo y dinámico, en el que el frontal, sin cambiar radicalmente, cuenta con mayor personalidad. La parrilla Tiger Nose, clásica de los modelos de Kia cuenta con un nuevo acabado en negro brillante. También es llamativo el inédito logotipo de la marca.

Llantas de aleación rediseñadas, nuevos colores o firma lumínica tanto delante como detrás –incorpora luces de LED en todos los modelos y variantes del Ceed y luces de circulación diurna que además, hacen la función de intermitentes– rematan los cambios más

llamativos. En el interior los cambios buscan ofrecer máximo confort y agrado a los ocupantes. Estrena materiales, tapizados (nueve disponibles) y acabados. Todo marcado por un estilo tecnológico que se aprecia en los detalles más funcionales, como la pantalla de instrumentación de 12,3 pulgadas o la pantalla táctil

central de 10,25 pulgadas, que además cuenta con botones físicos bajo la misma. La tecnología de comunicación, información o confort también ha sido cuidada al máximo con detalles como los asientos con dos perfiles de memoria, los asientos delanteros calefactados y ventilados o los traseros calefactados. También dis-

pone de aire acondicionado automático de doble zona.

Y en el apartado de la conectividad incluye los servicios de Kia Connect que permiten conectarse tanto a bordo como a distancia desde una app con su coche y utilizar diversas funciones que mejoran la interacción y la comprensión del vehículo. Estrena,

además, funciones como una mejorada búsqueda por Bluetooth a través del reconocimiento de voz, la sincronización de la agenda con el navegador, el modo aparcacoches para supervisar la ubicación del vehículo cuando lo conducen otros y la navegación de último kilómetro con realidad aumentada.

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	1.0 T-GDI 100 CV	1.0 T-GDI 120 CV	1.0 T-GDI 120 MHEV	1.5 T-GDI 160 MHEV	1.6 CRDI 136 MHEV
Tipo de motor	Gasolina	Gasolina	Gasol. Híbrido ligero	Gasol. Híbrido ligero	Diésel Híbrido ligero
Potencia CV-kW/rpm	100-74/4.500	120-88,3/6.000	120-88,3/4.500	160-117/5.000	136-100/4.500
Par máximo Nm/rpm	172/4.000	172/1.500-4.000	172/1.500-4.000	253/1.50-3.500	320/2.000-2.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Auto. 7 vel.	Auto. 7 vel.	Aut, 7/iMT 6
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.315/1.880/1.447	4.315/1.880/1.447	4.315/1.880/1.447	4.315/1.880/1.447	4.315/1.880/1.447
Maletero (l)	395/1.291	395/1.291	357/1.253	357/1.253	357/1.253
Peso (kg)	1.312	1.312	1.372	1.390	1.418
De 0 a 100 km/h (s)	11,8	11,2	11,3	8,6	9,9
Velocidad máx. (km/h)	183	190	190	210	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,2	5,2	5,4	5,7	4,8
Etiqueta DGT	C	C	ECO	ECO	ECO
Precios con dto. desde... (euros)	14.300	16.510	19.194	22.514	19.260



CON EL XCEED LA GAMA DEL CEED COPA CASI EL 30 POR CIENTO DE LAS VENTAS DE KIA EN ESPAÑA



UNA GAMA CON TODO

Cada vez es más raro, gracias a estos cambiantes tiempos que vivimos, que en una misma gama haya alternativas para todo tipo de conductores. Pero en Kia, con el Ceed, no renuncian a nada. Tres carrocerías –5 puertas, Tourer y el exclusivo shooting brake ProCeed– sin contar el crossover Xceed, diversos sistemas de propulsión –combustión clásica en gasolina, híbrido ligero en gasolina y diésel y un híbrido enchufable en el familiar Tourer– entre los que solo echamos en falta la tecnología híbrida autorrecargable o que los PHEV lleguen a más modelos que solo al Tourer o el Xceed. Y si hablamos de alternativas técnicas, el cambio puede ser manual clásico, automático de doble embrague o manual automatizado. Todo un abanico para elegir.



Tres son las carrocerías –sin contar el Xceed– que forman la gama. Destaca, como versión 0 emisiones, el Ceed Tourer, un híbrido enchufable de 141 CV y entre 47 y 50 km de autonomía.



Hablando de tecnología, la de asistentes de seguridad y ayuda a la conducción es de vanguardia, mejorando dispositivos como el detector de vehículos en el ángulo muerto o el de fatiga.

En cuanto a la gama mecánica destaca como novedad la adopción de un nuevo motor 1.5 T-GDI, con tecnología Smartstream que ofrece 160 caballos asociado a la tecnología mild hybrid y con cambio de doble embrague y siete velocidades. Y por su-



▶▶ En el cinco puertas, el maletero parte de los 357 litros que tienen las versiones de hibridación ligera. En los no electrificados esta cifra llega a los 395 litros. Y la capacidad máxima, supera los 1.200.



▶ El acabado GT Line puede vestir con la deportividad del GT al resto de la gama Ceed.

en la versión que nos ocupa, el 1.6 T-GDI de 160 caballos. Es un equilibrio perfecto lo que convierte a este compacto en una alternativa muy racional. Su potencia se traduce en ligereza de movimientos y de respuesta. Cuenta con una dirección perfectamente lo que pasa bajo las ruedas. Y puede modu-

LOS RIVALES MUCHO DONDE ELEGIR

El segmento de los compactos ya no es el que domina el mercado, como ha ocurrido durante años. Pero con un 16,9 por ciento de cuota se sitúa como el cuarto grupo de coches más vendidos, por detrás de los SUV urbanos y compactos y los utilitarios.

Ese volumen hace que sea uno de los tipos de coches en los que más se esmeran los fabricantes. El segmento compacto suele dividirse en versiones de cinco puertas o de carrocería familiar; y cada vez más con un aire crossover. En este mundo, las tres

variantes del Ceed se distinguen del resto y le permiten pelear, además de con estos cuatro modelos –los más vendidos en 2021 junto al Ceed, que es quinto– con clásicos como el Ford Focus, Peugeot 308, Hyundai i30, Opel Astra...



▶ **CITROËN C4.** 14.350 clientes eligieron en 2021 entre las versiones diésel, gasolina y eléctrica del C4.



▶ **RENAULT MÉGANE.** 5 puertas y familiar; diésel, gasolina y PHEV a 10.559 conductores.



▶ **SEAT LEÓN.** Su gama gasolina, diésel, 48V, GNC y PHEV fue elegida por 16.691 usuarios. Dos carrocerías.



▶ **TOYOTA COROLLA.** Variedad de carrocerías, pero solo tecnología híbrida que atrajo a 16.983 usuarios.

puesto, el tope de la gama Ceed, el acabado GT, que va asociado al motor 1.6 T-GDI con 204 caballos y cambio automático de siete velocidades. Mantiene, y eso empieza a ser noticia, un diésel, el 1.6 CRDI con 136 caballos, que se convierte en la opción más eficiente, pues, además, cuenta con hibridación ligera con batería de 48 voltios.

Sobre el asfalto estos cambios se reflejan en una elevada comodidad, un comportamiento que combina a la perfección confort de marcha con rendimiento y un cierto toque picante

lar su comportamiento con sus modos de conducción, que le permiten apostar por un viaje con más carácter o en el que se busque la mayor eficiencia.

Los kilómetros recorridos con el nuevo Ceed demuestran el gran trabajo de Kia para convertirse en marca de referencia no solo dinámica, sino también en cuanto a la gestión de la energía, el equipamiento, los acabados o, por supuesto, la garantía. Los precios, a partir de 14.300 con todos los descuentos, redondean un modelo de lo más atractivo.



Hablamos con... Eduardo Divar
Director general de Kia España

“Estamos orgullosos de lo que hemos hecho en 2021; pero el 22 debe ser mejor”

–¿Qué es lo que esperas de este nuevo Ceed?

–La verdad es que el segmento C es uno de los más importantes con 250.000 coches y el Ceed es un coche muy adecuado para familias de tres o cuatro miembros. De hecho, la familia Ceed –incluyendo el Xceed– supone casi el 30 por ciento de nuestras ventas. Con este coche hay una renovación: más electrificación, más hibridación, más motorizaciones... esperamos aumentar ventas (ha acabado quinto en ventas en el segmento). Creemos que es un coche que aporta nueva tecnología, un diseño renovado muy atractivo que puede hacer que los clientes se decidan por el Ceed y podamos vender más de lo que vendemos ahora y tratar de subir en ese ranking.

–¿Cuál crees que van a ser las versiones más demandadas: los mild hybrid, híbrido enchufable...?

–La híbrida enchufable ya nos gustaría que fuera la más vendida, pero yo creo que serán los mild hybrid, el 1.0 en gasolina; porque en diésel, las ventas de este coche ya suponen solo un 10 por ciento. Yo creo que estas versiones nos van a suponer una ayuda muy grande para seguir creciendo con este coche.

–Visto cómo acabais el año según vuestras previsiones (Kia ha terminado como la primera marca en el merca-

do de particulares) y visto el mercado general, 2021 es un año para olvidar o un año para recordar?

–2021 ha sido un año más difícil que 2020, pero nosotros vamos a cumplir, vamos a acabar como primera marca en particulares y cumpliendo los objetivos de ventas. Lo que ha sido para olvidar fueron los tres primeros meses del año con los confinamientos perimetrales, Filomena... Pero nosotros hicimos un buen trabajo, tanto en la red de concesionarios como en la central de Kia en España. Y podemos estar orgullosos primero de cumplir el objetivo, resistir la crisis de los semiconductores gracias a la buena gestión que la marca ha hecho en Corea; tener una rentabilidad de la red buena, que este año se cerrará en el 1,6 o 1,8 por ciento... Con eso no creo que podamos decir que es un año para olvidar; más bien un año para sentirnos orgullosos. Pero con eso, esperamos que el año 22 sea mejor.

–¿Habéis hablado del Sportage o el Niro para 2022, pero con un Carens nuevo, que se ha presentado, hay posibilidades de que venga a Europa?

–En principio no está previsto porque en toda Europa del Carens solo se vendían 35.000, y nosotros vendíamos 15.000. En principio no está planificado en el desarrollo de producto europeo. Pero si lo hubiera, yo lo pediría seguro para España.



1.900 CABALLOS APARECEN EN ESTA IMAGEN. Y ES QUE LOS HURACÁN RWD CON PROPULSIÓN POSTERIOR SE CONFORMAN CON 610 CV



▲◀ Urus y Huracán forman la actual familia Lamborghini. De este último existe también la variante Spyder con techo de lona, así como el STO, una versión casi de competición pero con matrícula. El puesto de conducción de este deportivo es perfecto. Bajo la tapa amarilla está el botón de arranque.

Derroche de pasión

No todos los días tiene uno el placer de disfrutar de 1.290 CV bajo el pie derecho. Ni tampoco de ponerse al volante de más de 500.000 euros contantes y sonantes. A diario la inmensa mayoría de mortales no solemos conducir un Lamborghini... Pues imagínate dos.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Spazzatura. O basura en castellano, así calificó el gran Ferruccio Lamborghini los deportivos creados antaño por los de Maranello. Cansado de las continuas averías de su 250 GTB, decidió crear su propia firma de deportivos, fundando Ferruccio Lamborghini Automobili SpA en 1963.

Sant'Agata Bolognese se eligió como centro neurálgico para erigir su fábrica, de donde han salido obras de arte como el Miura, el Countach, el Diablo, el Murciélago... Y ahora es el turno de maravillas como el Huracán o el Urus, los dos modelos que a día de hoy conforman su portfolio –el Aventador se despidió con la edición LP780-4 Ultimae y el Countach LP1800-4 tiene colgado desde el minuto uno el cartel de ‘todo vendido’–, y que hemos tenido el verdadero placer de poder disfrutar. Cosa que no suele ocurrir a diario... por desgracia.

Tras desvelarnos detalles de la estrategia futura de la casa italiana –su primer eléctrico puro llegará en 2025–, conocer que Lamborghini está presente en 51 mercados

con 168 concesionarios –en España los hay en Madrid y Barcelona– y descubrir que la planta de Sant'Agata Bolognese ha pasado de los 10.000 metros cuadrados que tenía en 1963 a los actuales 160.000, pasamos a la acción, porque un immaculado Huracán EVO nos invita a arrancar la jornada. Semejante criatura nos recibe con las puertas abier-

tas. Puertas sin apertura de tijera, las que Lamborghini reserva en exclusiva a sus modelos con mecánica

V12. Éste se conforma con un maravilloso V10 atmosférico que entrega 640 CV, 30 más que la versión EVO

RWD, que dispone de un sistema de propulsión posterior, mientras que el ‘mío’ tiene tracción a las cuatro ruedas.

rar a ponernos en marcha y su 5.2 V10 cobra vida con una secuencia de encendido plasmada en una placa en la tapa del motor. La urbe no es para él. Le incomodan los badenes, le atemorizan los bordillos y a nosotros el convertirnos en el foco de atención de mucho despistado que quiere aparcar sobre el techo de ‘nuestro’ Huracán. Mejor salir pitando de allí y buscar curvas, curvas y más curvas. Antes tienes que encontrar las palancas de los intermitentes, que no existen, pues estos, como los limpiaparabrisas se activan desde unos botones en el volante. En él también se ubica el selector de modos de conducción ANIMA – Adaptive Network Intelligence

FICHA TÉCNICA

MOTOR	HURACÁN 5.2 V10	URUS 4.0 V8 BIT.
Disposición	Trasero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	10, en V	8, en V
Cilindrada (c.c.)	5.204	3.996
Potencia máxima/rpm	640 CV/8.000	650 CV/6.000
Par máximo/rpm	61,2 mkg/6.500	86,7 mkg/2.250-4.500
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automático, 7 vel.	Automático, 8 vel.
Frenos (del./tras.)	Dis. vent. 380 / 356 mm	Dis. vent. 440 / 370 mm
Neumáticos (del./tras.)	245/30 R20-305/30 R20	285/45 R21-315/40 R21
Peso (kg)	1.497	2.272
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.520/1.933/1.165	5.112/2.016/1.638
Volumen maletero (l)	100	616/1.596
Capacidad depósito (l)	83	85
De 0 a 100 km/h (s)	2,9	3,6
Velocidad máxima (km/h)	325	305
Consumo mixto (l/100 km)	13,7	12,7
Emissiones CO ₂ (g/km)	332	325
Precios desde... (euros)	250.000	253.000

Su interior luce un acabado impecable, que el cliente puede personalizar con exquisito gusto gracias al departamento Ad Personam, que convierten en realidad sueños de millonarios. En ese habitáculo hay todo lo necesario para disfrutar de una jornada de conducción pura y dura, además del nuevo sistema multimedia de la marca con una pantalla de 8,4 pulgadas presidiendo el salpicadero. Desde ella se controlan la inmensa mayoría de las funciones y tiene un manejo intuitivo. Pero no podemos espe-



CARBONO Y ALUMINIO MATERIALES USADOS EN EL CHASIS DEL HURACÁN, QUE ESTRENA EL SISTEMA LDVI PARA CONTROLAR LA DINÁMICA



◀ Los EVO incrementan por cinco la carga aerodinámica respecto a sus antecesores, y sin usar un gran alerón posterior. Se venden con tracción trasera o total, siempre con un 5.2 V10 que ofrece 610 o 640 CV respectivamente. Y también con carrocería Spyder.

Management— que controla el diferencial, la entrega de potencia, el cambio de doble embrague, la dirección sobre el eje trasero... absolutamente todo. Ofrece los modos Strada, Sport y Corsa, además del nuevo Ego, personalizable al gusto de su afortunado propietario.

Cada uno tiene su propio ADN, pero en Sport roza la perfección absoluta para disfrutar durante horas del



◀ En sólo cinco años el Urus se ha convertido en el Lamborghini más exitoso. Su calidad es asombrosa, al igual que la tecnología que encierra. Ad Personam te lo personaliza al gusto. Tras sus llantas de 21" se esconde un impresionante equipo de frenos.

sonido embriagador de su motor al superar las 8.000 rpm. El cual se emite por un nuevo escape fabricado en ligero titanio.

Está claro que corre. Mucho. Su paso por curva es impecable y su equipo de frenos carbocerámico, que es de serie, lo detiene con gran solvencia. Hay que ir muy descontrolado para llegar a notar algún extraño, y si sucede, reza para que el quitamiedos o cualquier



▲ Ferruccio Lamborghini era tauro y le apasionaba la tauromaquia. De ahí que el futuro de la firma lo dicte el lema 'Direzione Cor Tauri' y se enfoque a la electrificación de sus modelos entre otros detalles.

otro obstáculo esté lejos. Muy lejos. Lejísimos.

Pero este Huracán es bajo, tiene sólo 100 litros de maletero, dos asientos... Y si viajas en familia no te vale. En ese caso damos el salto al Urus, que es un Huracán vestido de SUV, con cinco cómodos asientos, un gran maletero, un excelente confort... y un 4.0 V8 Biturbo con 650 CV al que le da igual que pese 2.272 kilos, porque la capacidad que tiene para ganar velocidad no parece de este planeta.

Muestra de ello es que acelera de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos, los 200 km/h los alcanza en 12,8 y no para hasta llegar a los 305 km/h. Simplemente brutal. Y lo hace con una facilidad pasmosa y aislándonos de todo lo que pasa bajo su carrocería gracias a sus suspensiones neu-

máticas. Ahora bien, desde su selector ANIMA con seis programas diferentes —suma además el Ego personalizable— puedes variar su carácter para ser lo más confortable del mundo o un deportivo capaz de sorprenderte, porque los ingenieros de Sant'Agata Bolognese han hecho magia con su chasis, ofreciendo un paso por curva sensacional y preciso con un mínimo balanceo de su carrocería, ayudado por una rápida dirección y por el equipo de frenos de mayor tamaño utilizado en la industria automovilística.

Y es que el Urus esconde tras sus llantas de 21 pulgadas unos discos carbocerámicos que delante tienen 440 milímetros de diámetro y pinzas de 10 pistones, que ayudan a poner las cosas en su sitio cuando vas ligero.

Pero ojo, que hay que pisar con ganas. Más aún cuando te acabas de bajar de un Huracán, que es 775 kilos más ligero que esta criatura que supera los cinco metros de largo y con la que tienes que apuntar si te cruzas con un coche en una carretera estrecha, porque abulta.

El interior también goza de un sublime acabado, pero también de ciertos detalles y pantallas que denotan algo de 'veteranía' en sus gráficos. Y es que aunque parezca mentira, el Urus nació allá por el año 2016. Y lo hizo para convertirse en el Lambo de mayor éxito de la historia... no como su anterior 'SUV', el imponente LM002 cuya carrocería fabricaba Irizar en el País Vasco. Se hicieron 302 ejemplares y del Urus salen más de 5.000 cada año.



▲ La versión xDrive50 admite hasta 200 kW de carga en corriente continua. En 10 minutos nos permitirá recorrer hasta 150 kilómetros.



◀ La presentación es minimalista, sin apenas mandos, que se ubican en la consola central. La habitabilidad es enorme y el maletero ofrece 500 litros. El capó delantero no se abre por seguridad frente a la alta tensión.



Punto y aparte

Con el iX BMW inicia la quinta generación eléctrica, un poderoso modelo que presume de un verdadero escaparate tecnológico. Debuta con dos versiones dotadas de tracción total, con 326 y 523 CV, y homologa hasta 631 kilómetros de autonomía. Al volante sorprende de verdad.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

BMW lleva desde 2008 comercializando vehículos eléctricos. En este momento cuenta con cuatro en su gama EV: iX3, i3, i4 y el que nos ocupa, el iX, el buque insignia en cuanto a tecnología se refiere en la marca alemana.

Todo en el iX es nuevo porque se parte de una hoja en blanco. Preparado para asumir un nivel 3 de conducción autónoma, nada recuerda a lo ya visto en BMW. El sistema

operativo es nuevo y el interior apenas presenta mandos físicos. El volante es hexagonal y la doble pantalla digital suma 27,2 pulgadas. Espectacular el Head-up Display con realidad aumentada y el techo panorámico Sky Lounge, que controla el paso de la luz de manera electrónica con sólo pulsar un mando.

Con 4,95 metros de longitud y una distancia entre ejes que se estira hasta los tres metros se asegura una habitabilidad excelente, además

de 500 litros de maletero. El capó delantero no suma porque no se puede abrir por razones de seguridad.

Debuta con dos versiones, ambas dotadas con tracción total al incorporar un motor eléctrico en cada eje. El de-

lantero es el mismo en ambos casos, siendo el trasero el que varía la potencia y asume el mayor protagonismo para no perder puntos dinámicos. El xDrive40 rinde un total de 326 CV, mientras que el xDrive50 ofrece 523.

También varía la capacidad de la batería, de 76,6 kWh en el más modesto y de 111,5 en el más completo, que presume de hasta 631 kilómetros de autonomía y admite cargas de hasta 200 kW, aspecto que en 10 minutos nos dará para recorrer 150 kilómetros.

Precisamente nos pusimos al volante de la versión xDrive50. El asistente de conducción My Modes nos brinda los perfiles Personal, Deportivo y Eficiente. La tracción total, la dirección activa en los dos ejes y la suspensión neumática que monta de serie contribuyen a controlar los balanceos de un

conjunto que pesa 2.585 kilos, aunque en marcha no da sensación de ello. Es un misil en cuanto a las prestaciones y todo ello con una suavidad y un confort que abruman. Si nos animamos, en una carretera sinuosa consumió 39,0 kWh; si nos lo tomamos con calma, y aprovechando la regenera-

ción de energía adaptativa en función del tráfico y el trazado en tiempo real, la cifra se rebajó hasta los 23,1 kWh.

Necesitaríamos prácticamente toda la revista para comentar su avanzada dotación tecnológica, pero destacamos un asistente de maniobras que recuerda los últimos 200 metros, es el primer BMW que incorpora conexión 5G, porta una cámara interior de cara al ocio y útil si nos roban el vehículo, y suscripciones opcionales en la tienda digital para incorporar elementos en función de nuestras necesidades, por ejemplo, disfrutar de asientos calefactados sólo en invierno.

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	XDRIVE40	XDRIVE50
Potencia motor delantero/trasero	258 CV / 272 CV	258 CV / 313 CV
Par máximo motor delantero/trasero	290 Nm / 340 Nm	365 Nm / 400 Nm
Potencia total / Par máximo total	326 CV / 630 Nm	523 CV / 765 Nm
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad	Automática, 1 velocidad
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados	Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	2.440	2.585
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.953 / 1.967 / 1.695	4.953 / 1.967 / 1.696
Maletero (l)	500 / 1.750	500 / 1.750
Neumáticos	235/60 R20	235/60 R20
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	76,6 kWh (71,0 útiles)	111,5 kWh (105,2 útiles)
Peso de la batería (kg)	n.d.	n.d.
De 0 a 100 km/h (s)	6,1	4,6
Velocidad máxima (km/h)	200	200
Consumo mixto (kWh/100km)	19,3	19,8
Autonomía máxima WLTP (km)	425	631
Autonomía máxima urbana WLTP (km)	n.d.	n.d.
Cargador a bordo	11 kW	11 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	31 minutos (a 150 kW)	35 minutos (a 200 kW)
Precios desde... (euros)	87.150	104.150



◀ Mide 4,95 metros y hasta tres de distancia entre ejes. Contempla llantas de hasta 22 pulgadas y un diagnóstico digital de los neumáticos.



PRECIO DESDE **87.150 €**

EMISIONES DE CO₂: **0 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Tecnología muy avanzada. Autonomía. Rendimiento de los motores. Habitabilidad.</p>	<p>-</p> <p>Peso elevado. Inercias evidentes. Requiere un periodo de adaptación. Precio elevado.</p>





▶ A AUGUSTO LAS TRES CARROCERÍAS EN COMBINACIÓN CON LOS DOS NIVELES DE POTENCIA Y LAS DOS BATERÍAS CONFORMAN UNA GAMA EXTENSA.



◀ La presencia interior es excelente. En este acabado podemos elegir que uno de los asientos, o todos estén tapizados en piel roja.



man como un urbanita excepcional, muy ágil en sus reacciones y extremadamente rápido de respuestas

Vuelve la Dolce Vita

Fiat completa la gama del 500e con el nuevo acabado RED, desarrollado en colaboración con la fundación de Bono, cantante de U2, y que mejora aun más las posibilidades de equipamiento y personalización de este exclusivo ECO urbanita italiano.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

La reedición del Fiat 500 lanzada en 2007 puede considerarse como un hito comercial para el fabricante italiano, que ha vivido de este chiquitín durante muchos años, un acierto comercial de tal envergadura que incluso ha llegado a comercializarse en los EEUU, convirtiéndose en un 'must' de ciudades como Nueva York. Ahora, al correr de los tiempos, se electrifica por completo, para lo cual recurre a un nuevo bastidor y a un esquema compuesto por un motor eléctrico con dos niveles de potencia 70 kW (94CV) o 87 kW (117 CV), y dos baterías, Low Range y Long Range, que homologan respectivamente 190 y 320 kilómetros de autonomía.

Lanzado inicialmente en los acabados Action, Icon, y La Prima, acaba de sufrir una ampliación de gama que incluye el nacimiento de la versión RED, desarrollada en colaboración con la fundación de Bono, vocalista de U2, una entidad benéfica con la que se ayuda a más de 220 millones de personas

a través de The Global Fund, el fondo mundial contra el sida, la tuberculosis y la malaria. Pero el compromiso de este vehículo vas más allá, pues incluye unos tapizados específicos con tratamiento Biofida de carácter bactericida, junto con un filtro específico para la climatización en este mismo sentido

y un kit de bienvenida compuesto por gel hidroalcohólico, alfombrillas...

En materia estética esta versión también está personalizada, pues además del color rojo identificativo está disponible en verde y dos tonalidades de blanco, siempre combinado con detalles en rojo y los logos específicos. En el interior cuenta además con asientos que pueden o no ser rojos, a nuestra elección, y que están forrados en tejido sostenible Seaqual Yarn, realizado con plásticos reciclados del mar y por supuesto respaldados con el logo RED. El equipamiento se completa con pantalla multimedia de 10,25 pulgadas, sistema multimedia Uconnect 5 con reconocimiento natural de voz que

se activa a la orden de Hey Fiat, volante de cuero...

En su interior nos ha llamado la atención el mimo por el detalle y los acabados empleados así como las innumerables posibilidades de personalización, siempre



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	70 KW	87 KW
Potencia máxima	70 kW (94 CV)	87 kW (117 CV)
Par máximo	220 Nm (22,4 mkg)	220 Nm (22,4 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del. (mm)/tra.	Discos 257/Tambor	Discos 281/Tambor
Peso en vacío (kg)	1.330	1.440
La./An./Al. (mm)	3.360/1.683/1.527	3.360/1.683/1.527
Maletero (l)	185	185
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	23,7 kWh	42 kWh
Peso de la batería (kg)	n.d.	n.d.
De 0 a 100 km/h (s)	9,5	9,0
Vel. máxima (km/h)	135	150
Consumo mixto (kWh/h)	n.d.	14
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Autonomía WLTP (km)	190	320
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.	n.d.
Cargador a bordo	11 kW	11 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	2,6 horas (a 11 kW)	4,25 horas (a 11 kW)
Precios desde... (euros)	27.650	30.600

con un gusto exquisito que se deja notar en opcionales como la tapicería de piel con grabados específicos. Con unas cotas de 3,63 metros de largo por 1,68 de ancho, nos gusta el excelente aprovechamiento del espacio interior, especialmente en la carrocería 3+1, que cuenta con una curiosa portezuela posterior de apertura opuesta a la marcha y que mejora mucho la funcionalidad del 500, todo ello con un maletero correcto de 185 litros de capacidad.

Las sensaciones lo confir-

gracias al excelente empuje de su motor eléctrico, que además funciona con total suavidad. Se acompaña por una dirección muy directa, tanto que puede llegar a sorprender y a la que tenemos que acostumbrarnos. En vías rápidas el tacto de dirección resulta vertiginoso, y su buen pisar nos animan a mantenernos siempre en la pole de los semáforos. El precio de venta del acabado RED en carrocería Berlina es de 27.650 euros, mientras que el Cabrio cuesta 30.650.

PRECIO **27.650 €**

EMISIONES DE CO₂: 0 GR/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Personalización, detalles de acabado, comportamiento urbano y diversión al volante.</p>	<p>Demasiado nervioso en autopista. Precio de venta elevado.</p>



EL POLIVALENTE 'MADE IN SPAIN' SUMA A SU CATÁLOGO UNA VERSIÓN COMPLETAMENTE ELÉCTRICA

Citroën amplía su gama 100% eléctrica con el è-Berlingo, la variante de cero emisiones del polivalente modelo fabricado en España, que llega con una autonomía de 280 kilómetros, una potencia de 136 CV, la etiqueta CERO de la DGT y la misma versatilidad de siempre.



El interior es idéntico al de cualquier Berlingo térmico. Solo cambian algunos menús del cuadro y la pantalla central.



TALLER DE BATERÍAS DE VIGO El corazón de los eléctricos

La apuesta por la electrificación del automóvil ha convertido al Grupo Stellantis en España –antes PSA– es un adelantado al resto de competidores, pues en sus tres factorías españolas ya produce al menos un modelo cien por cien eléctrico. Y entre esas tres factorías sobresale, por encima de todas, la de Vigo. En ella se fabrican modelos como el Citroën Berlingo, que lleva 25 años en producción, del que las tres generaciones que han existido han contado con una versión eléctrica.

Actualmente ahí se fabrican cuatro eléctricos: las versiones 0 emisiones del Citroën Berlingo, el Opel Combo y el Peugeot Partner. Y además el Peugeot e-2008, el SUV urbano eléctrico de la firma del león. Para dar respuesta a toda esa demanda... y a la que se avecina, en Vigo se ha creado este taller de baterías en el que se ensamblan las que van a utilizar todos los modelos que se fabriquen en la planta gallega. Con una superficie de 3.000 metros cuadrados y una plantilla dedicada de 150 personas, la capacidad de producción de esta instalación es de 20 baterías a la hora, lo que supone unas 148 baterías por turno. Eso significaría que a pleno rendimiento, con tres turnos de trabajo –siempre que el mercado y los suministros de semiconductores lo permitieran– la producción diaria podría llegar a los 450 coches.

7,4 kW se necesitan 7,5 horas y en uno de 11 kW se carga al 100% en 5 horas.

Lo mejor del è-Berlingo es que, además de ofrecer un mayor refinamiento de marcha gracias a la entrega de potencia instantánea y a que es más silencioso, no sacrifica nada de espacio interior o modularidad con respecto a cualquier Berlingo convencional, por lo que es igual de práctico, tanto para aprovechar su espectacular capacidad de carga, como para explotar su faceta más familiar, no en vano, dispone de

cinco plazas reales e incluso puede configurarse con siete asientos con la carrocería XL de 4,75 m de longitud.

El mayor inconveniente es su precio: desde 36.030 euros con el acabado Live Pack y la carrocería M, aunque la cosa cambia cuando se aplican las ayudas del Plan MOVES III, puesto que su tarifa de acceso pasa a ser de unos 30.000 euros. También está disponible la versión è-Berlingo Van destinada al trabajo con las mismas especificaciones desde 36.770 euros.

Eficiencia multiusos

Álvaro Ruiz | aruiz@motor16.com

La familia cero emisiones de Citroën crece con la variante 100% eléctrica del Citroën Berlingo. Se llama è-Berlingo, también se fabrica en la planta de Stellantis de Vigo, Galicia, disfruta del mismo espacio interior que el Berlingo de combustión y llega con las mismas opciones que el resto de la gama, es decir, dos tamaños de carrocería y tres acabados, pero en su interior esconde la batería y el motor que utilizan otros modelos eléctricos del Grupo Stellantis, como el Citroën è-C4 o el Opel Corsa-e.

Se trata de una batería de iones de litio de 50 kWh que permite homologar 280 km de autonomía y un motor eléctrico que desarrolla hasta 100 kW (136 CV) y un par máximo de 260 Nm, aunque estas cifras sólo están disponibles con el modo de con-



▲ Está disponible con tres acabados y dos carrocerías: M (4,40 m de largo y cinco plazas) y XL (4,75 m de largo y cinco o siete plazas).

PRECIO		36.030 €
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
<ul style="list-style-type: none"> Etiqueta 0 emisiones. Confort. Aceleración. Dos carrocerías disponibles. Carga rápida. 	<ul style="list-style-type: none"> Precio sin descuentos ni ayudas. Autonomía. Prestaciones discretas en modo ECO. 	

ducción Power activado, mientras que en el programa de conducción Normal, la potencia queda limitada a 109 CV y el par a 210 Nm y en el modo ECO pasa a tener 82 CV y un par máximo de 190 Nm. Con este último se aprovecha al máximo la autonomía, sobre todo si se combina con el modo B (brake) del cambio, que incrementa la intensidad de la frenada regenerativa para recuperar toda la energía posible en las deceleraciones, hasta el punto de que se puede conducir con un solo pedal (acelerador) en ciudad.

En cualquier caso, el modo ECO solo es recomendable para conducir de forma muy tranquila porque limita mucho la capacidad de aceleración, incluso resta efectividad al climatizador y en esta época del año ni siquiera consigue calentar el habitáculo. El Normal es el ideal

para la mayoría de trayectos, por ser el más equilibrado en términos de eficiencia y el más agradable en lo que respecta a la conducción,

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 KW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados/ Discos
Peso en vacío (kg)	1.818
La./An./Al. (mm)	4.403/1.848/1.800
Maletero (l)	775/3.500
Neumáticos	205/60 R16
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh
Peso de la batería (kg)	nd.
De 0 a 100 km/h (s)	nd.
Vel. máxima (km/h)	135
Consumo mixto (kWh/km)	nd.
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	280
Alcance máximo urbano WLTP (km)	nd.
Cargador a bordo	7,4 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	30 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	36.030

puesto que la respuesta del acelerador es más instantánea y permite moverse con suficiente solvencia en cualquier escenario. El Power es interesante cuando toca adelantar o conducir de manera más enérgica, siempre teniendo en cuenta que la velocidad máxima está limitada a 135 km/h y que sacrifica la autonomía en favor del rendimiento.

En cualquier caso, en recorrido mixto y conduciendo de forma normal, el alcance real del è-Berlingo es de unos 250 km y consume alrededor de 22 kWh/100 km. A la hora de cargar, se puede enchufar en un poste de carga rápido de hasta 100 kW, donde son necesarios 30 minutos para recuperar del 0 al 80% de la capacidad de la batería, mientras que en un enchufe doméstico hacen falta 15 horas para una carga completa, en un Wallbox de



PRECIO 122.270 €

EMISIONES OFICIALES: 275 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Prestaciones y rendimiento mecánico. Calidad de acabados y materiales.

DEBE MEJORAR

- Precio elevado. Consumo excesivo. Diseño continuista. Sin alternativa de electrificación



◀ En el interior un ambiente refinado, con elementos y acabados de lujo. Estrena el nuevo sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de 11,4 pulgadas.

SUVperdeportivo

SVR son las siglas bajo las que se esconden, en la gama Jaguar, superdeportivos como este F-Pace brutal y delicado.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

SVR son las siglas que definen los modelos más deportivos, radicales y prestaciones de Jaguar-Land Rover, con creaciones como el Range Rover Sport SVR o el Jaguar F-Type R, el modelo de producción más rápido de la historia de la marca con sus 300 km/h. Y la traslación en los SUV a lo que ofrece ese F-Type es este F-Pace SVR que ha recibido una actualización con la que ha mejorado sus prestaciones, con una aceleración de 0 a 100 km/h en 4 segundos y también mejora su rendimiento en otros muchos aspectos. Es un superdeportivo disfrazado de elegante SUV.

Con la puesta al día, ha visto retocado su motor, un 5.0 V8 con 550 caballos para mejorar su curva de par –ahora de 700 Nm– con lo que alcanza los 286 km/h de velocidad máxima. Para garantizar que ese rendimiento se con-

vierte en una experiencia dinámica de primer orden, se han retocado elementos, como la cremallera de la dirección con calibrado SV o los amortiguadores, rediseñados para generar una experiencia de conducción más refinada. También los discos y los frenos se han mejorado.

Y también, aunque poco, se ha retocado la imagen y el estilo del F-Pace: nuevo paragol-

pes, tomas de refrigeración de mayor tamaño, faros LED premium nuevas llantas de aleación forjadas de 21 pulgadas o un inédito alerón fijo. Y en el interior asientos bacquet en Alcántara, con el logo SVR en el reposacabezas o el volante de piel cosido en color rojo. Además, cuenta con el nuevo sistema de infoentretenimiento de doble SIM Pivi Pro, al que se accede mediante una



▲ Con un estilo elegante y distinguido, en la trasera, las cuatro salidas de escape delatan sus pretensiones y su capacidad.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	5.0 V8
Disposición	Delant. longit.
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	5.000
Potencia máxima/rpm	550/6.250-6.500
Par máximo/rpm	714/3.500-5.000
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Dis. vent
Neumáticos	265/40 R22
Peso (kg)	2.133
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.767/1.670/x.xxx
Volumen maletero (l)	470/1.428
Capacidad depósito (l)	82
De 0 a 100 km/h (s)	4
Velocidad máx. (km/h)	286
Consumo mixto (l/100 km)	12,2
Emisiones CO ₂ (g/km)	275
Precios desde... (euros)	122.270

pantalla táctil de 11,4 pulgadas y alta definición con cristal curvado.

Todo lo que en el papel impresiona, en el asfalto alucina. Su caudal de potencia y rendimiento te deja anonadado, un sonido bronco te saluda al arrancar. Y a partir de ahí las sensaciones se disparan. Empuja infinito, frena de maravilla, traza curvas a toda velocidad como con un tirallíneas... Y todo en un ambiente exclusivo de máximo confort. Es un familiar de carreras.



PRECIO 136.232 €

EMISIONES OFICIALES: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Prestaciones y confort de marcha. Autonomía. Dinámica. Chasis excelente. Tecnología avanzada.

DEBE MEJORAR

- Peso elevado e inercias. Plaza central trasera en opción testimonial. Manejo poco intuitivo de algunos mandos.

La última nave espacial

Conducimos el nuevo Taycan GTS Sport Turismo, un misil que presume de hasta 598 CV y homologa 490 kilómetros de autonomía.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El exitoso Taycan se asocia a las siglas GTS y aprovecha la ocasión para lanzar una tercera variante de carrocería, denominada Sport Turismo, que no es otra cosa que un Cross Turismo pero con tintes más deportivos y menos camperos. Es la primera vez que un eléctrico de la marca porta el sello GTS y también la primera ocasión que supera los 500 kilómetros de autonomía, aunque para ello debemos escoger el Taycan GTS berlina.

El Sport Turismo sólo llega con este aparente acabado GTS y presume de más espacio en las plazas traseras, así como de un maletero que ronda los 446 litros en la parte trasera y otros 84 que contempla bajo el capó delantero.

El sistema recurre a dos motores eléctricos, uno en cada eje, que rinden en conjunto 517 CV, con picos de hasta 598 gracias a la función 'Overboost'. La batería es ya una vieja conocida, con 93,4 kWh de capacidad. ¿Entonces por qué homologa más autonomía? Pues por mejoras en el 'software' y porque el eje delantero sólo actúa en caso de

verdadera necesidad. Así se consiguen los 490 kilómetros de radio de acción (504 en el Taycan GTS).

La diferencia de Porsche con otros rivales eléctricos similares está en el chasis. La suspensión neumática en los dos ejes y la dirección integral ayudan en este sentido.

Al volante el Taycan GTS Sport Turismo es un misil por



▲ La puesta en escena y la dotación tecnológica del Taycan GTS Sport Turismo brillan por sí mismos. La capacidad es de 4+1 plazas en opción.



▶▶ Tanto el Taycan GTS como la variante Sport Turismo ofrecen un techo panorámico que regula el paso de la luz de manera electrónica en varios segmentos.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	440 kW (598 CV)
Par máximo	850 Nm (86,7 mkg)
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, 2 vel.
Frenos delanteros/trase.	Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	2.310
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.963 / 1.966 / 1.391
Maletero (l)	446 + 84 delante
Neumáticos delanteros / traseros	245/45 R20 / 285/40 R20
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	93,4 kWh
Peso de la batería (kg)	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	3,7
Vel. máxima (km/h)	250 autolimitada
Consumo (kWh/100 km)	21,0-24,1
Emisiones CO ₂	0 g/km
Autonomía máxima WLTP (km)	490
Autonomía máxima en ciudad WLTP (km)	616
Cargador a bordo	11 kW
Tiempo de recarga (del 10 al 80 %)	23 minutos (a 270 kW)
Precios desde... (euros)	136.232

prestaciones, aunque el peso y las inercias están ahí; por eso conviene frenar antes y acelerar después al afrontar giros. En cualquier caso es un deportivo de verdad, aunque exclusivo: 135.264 euros la berlina y 136.232 el Sport Turismo.

Icono americano

El Ford Bronco original ha sobrevivido hasta nuestros días de la mano de preparadores y particulares que han ido restaurándolos y preparándolos como un especializado todoterreno con el sabor exclusivo que le confiere su larga trayectoria. Y ha renacido en una nueva generación.

Fede Asensio | fasedensio@motor16.com

El último 'remake' de Ford ha sido el Bronco. Un producto genuino americano de los años 70 con sello icónico al que la marca del óvalo del tiempo para traerlo a la actualidad. Una fórmula que realizó con el Thunderbird de 1955, lanzando una actualización en 2002 y que ha repetido más recientemente, en 2005, con el Mustang que ha seguido evolucionando con generaciones posteriores hasta el actual.

El Ford Bronco es un todoterreno del 66, prácticamente desconocido en Europa, que siguió evolucionando a través de cuatro generaciones



más hasta el año 1996. Pero es el modelo original, la primera generación, la que le ha convertido en leyenda y ha servido de inspiración para la sexta generación que empezó a comercializarse en 2021.

Está disponible con carrocería de dos y tres puertas con la tecnología más moderna sobre el bastidor del Ranger, que también utiliza el Everest, un SUV grande también desarrollado para el mercado americano. Y fabricado en la Planta de Michigan, Assembly en Wayne, donde se fabricaron las distintas generaciones entre 1966 y 1996.

Disponible con 'hard top' o con techo de lona, las puertas se desmontan fácilmente



◀ En el año 1996 nació el Ford Bronco de la mano del equipo de Lee Iacocca, un todoterreno que en esta primera generación se fabricó hasta 1977, de la que se vendieron 225.000 unidades. Estaba equipado con un motor 6 cilindros que rendía 108 CV y más tarde con un V8 de 197 CV. Con diferentes paquetes de accesorios, la variante descapotable se ha convertido en la más cotizada. Abajo el concept de 2004.



para disfrutarlo totalmente abierto. Y con diferentes acabados para adaptarlo a los diversos usos, con variantes más asfálticas y versiones especializadas para una exigente conducción todoterreno, contando además con una interminable lista de accesorios para personalizarlo al máximo.

El renacer del Bronco fue anunciado por Ford en 2017, sobre la base del prototipo presentado en 2004 en el Sa-

lón de Detroit, que mostraba ya claramente distintos guiños estéticos hacia el modelo original.

El actual Ford Bronco mide en su formato de dos puertas 4,41 m de longitud y 4,81 m en su versión cuatro puertas, con una batalla de 2,95 m, 40 cm más que el corto. Está disponible con dos motorizaciones de gasolina EcoBoost. Un cuatro cilindros turbo de 2.3 litros que rinde 270 CV y 310 Nm

de par y un V6 biturbo de 2.7 litros que alcanza los 325 CV y 400 Nm de par. Ambos asociados a una transmisión automática de 10 velocidades y, en el caso del 4 cilindros, también con una caja manual Magna PT (Getrag) de 7 relaciones disponible. Siempre 4x4, ofrece dos sistemas de tracción; uno más sencillo con caja transfer de dos relaciones y 7 modos distintos de conducción. Y un sistema más especializado con





OBJETO DE CULTO EL BRONCO ORIGINAL, FABRICADO ENTRE 1966 Y 1977, ES EL TT CLÁSICO MÁS BUSCADO EN USA PARA TRANSFORMACIONES



Arriba el Ford Bronco R junto al modelo clásico, preparado para la Baja 1000. El DR, junto a estas líneas, también preparado para la Baja 1000, cuenta con un V8 de 5 litros procedente del Mustang, con 400 CV.



▲▲ En el último SEMA el Ford Bronco tuvo una amplia parcela de protagonismo, con originales transformaciones de diferentes especialistas en preparaciones. Tanto sobre el modelo original como el actual, de las que aquí mostramos algunas: Abajo el RTR Fun-Runner personalizado por Vaughn Gittin y el Bronco by Tucci Hot Rods que sustituye las ruedas por un sistema de oruga con cuatro Mattracks 88-Series. Arriba, junto a una personalización surfera con accesorios de serie, el BDS Suspensions, transformado a pick-up; un coche de bomberos para llegar a cualquier sitio. Y abajo del todo la propuesta de Maxlider Br. Customs: un 6x6.



ESPECIALISTAS MÚLTIPLES PROPUESTAS



A pesar de la potente irrupción de la nueva generación con su guiño estético al original del '66, éste sigue siendo objeto de culto, con

meticulosas restauraciones. Pero sobre todo con innumerables transformaciones por parte de afamados especialistas america-

nos, para lo que sigue existiendo una gran demanda. Aquí tenemos algunos ejemplos expuestos en el último SEMA de las Vegas, como

el de Maxlider Brothers Customs (en azul en la foto) sobre la carrocería de cuatro puertas, movido por un V8 de 5.0 l. y 670 CV

procedente del Mustang. El mismo utilizado por Restomod Hides en el modelo del '73 (en color verde), del que no sabemos su potencia.

diferenciables bloqueables en ambos ejes, estabilizador delantera desacoplable suspensiones con más recorrido y también 7 programas de conducción para sacar el máximo provecho de su capacidad y sus estudiadas cotas TT, con una altura al suelo de 295 mm.

Todo para continuar una leyenda que ha ido creciendo con el tiempo, al modificar el modelo original con todo tipo de preparaciones y realizaciones para convertir-



lo en un efectivo todoterreno sobre su imagen clásica. Y el modelo actual ya es objeto de las preparaciones

más espectaculares que lo convierten en todo un icono de la cultura del automóvil americano.



FABRICADOS EN ZARAGOZA DESDE 1982

▶ La planta de Opel en Zaragoza se inauguró para comenzar a producir el Corsa, del que se han fabricado ya once millones de unidades.



▲ El Corsa es el Opel más vendido. Del mismo se han fabricado seis generaciones.

ONCE MILLONES DE OPEL CORSA 'MADE IN SPAIN'

La planta de Opel en Zaragoza abrió sus puertas en 1982 para producir el Opel Corsa, un modelo que ha marcado su historia y del que ya se han fabricado aquí once millones de unidades de sus seis generaciones. Hoy en día, en esta factoría se ensambla el Corsa en exclusiva mundial, incluida su versión 100% eléctrica.

El Corsa no solo es el Opel más vendido, sino

que actualmente representa más de un tercio de las matriculaciones de la marca en el mundo. Su historia comenzó cuando el Kadett creció de tamaño y en la gama de la marca quedaba hueco para un coche pequeño. El Corsa A se lanzó como un modelo pensado para 'el hombre de la casa'. Medía 3,62 m, pero su diseño y un coeficiente aerodinámico, de 0,36 –récord en su categoría–, lo

hicieron muy popular, hasta el punto de que del mismo se fabricaron 3,1 millones. En 1993 llegó el Corsa B, al que la marca posicionó como 'coche femenino'. Con líneas redondeadas, era 10 cm más largo. Y, también triunfó. Después llegaron otras cuatro generaciones más, en las que el Corsa no solo ha seguido creciendo en centímetros (actualmente, mide 4,6 m), sino también en éxitos.

EXPOSICIÓN Y TIENDA VIRTUAL

LOS ICONOS DE RENAULT REUNIDOS EN 'THE ORIGINALS'

Renault acaba de abrir un museo virtual ('The Originals'), que permite a sus fans disfrutar de todos sus modelos desde cualquier lugar del mundo. La exposición contará



con 80 coches escaneados en 3D a finales de este año y se complementa con una tienda virtual ('The Originals Store'), en la que se pueden adquirir 400 productos de la marca.

CONCURSO

El concesionario Akaimoto (Sant Boi de Llobregat, Barcelona), ha ganado el **concurso Honda Garage Dreams** a la mejor customización de motos. Ikono (Madrid) y Mallorca Motos completan el podio.

HYUNDAI



NUEVO RÉCORD DEL NEXO

El Nexso, el coche de hidrógeno de Hyundai, ha establecido un nuevo récord de resistencia. Ha sido el piloto francés Adrien Tambay el que ha marcado este nuevo hito al conducir durante seis horas con un modelo de serie a 2.220 metros de altitud, dando un total de 190 vueltas a un circuito con una sola carga de hidrógeno. El récord se tradujo en 267,8 metros cúbicos de aire purificado.

FORD RETO EN LA NIEVE

El freerider profesional y embajador de Ford, Aymar Navarro, ha participado en un nuevo reto en las montañas del Valle de Arán con el Ford Ranger Raptor como compañero. El todoterreno de Ford ha seguido la ruta



de Navarro en un complicado descenso en el que ha demostrado su gran capacidad para circular en los terrenos más abruptos y en condiciones meteorológicas adversas.



ALFA ROMEO Y CITROËN

ESTOS SON LOS NUEVOS COCHES DE LA GUARDIA CIVIL

La Guardia Civil vuelve a confiar en Alfa Romeo y Citroën para renovar su flota de vehículos, a la que ha sumado recientemente 301 unidades del Stelvio y otras 444 del C4 y el Grand C4 Space Tourer.

Los nuevos Alfa Romeo están equipados con un motor diésel 2.2 de cuatro cilindros y 190 CV, que se combina con tracción total Q4 y cambio automático de ocho relaciones. Este modelo puede

acelerar de 0 a 100 m/h en 7,6 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 201 km/h, con un consumo medio de 5,9 l/100 km.

Por su parte, los nuevos Citroën de la Guardia Civil son 'Made in Spain': 349 unidades del C4 y 95 del Grand C4 Space Tourer. Ambos modelos ofrecen el acabado Feel con motor de gasolina PureTech de 130 CV y equipamientos especiales para que los agentes puedan realizar sus funciones.



▲ La Guardia Civil ha estrenado 301 unidades del Alfa Romeo Stelvio y 444 de los 'made in Spain' Citroën C4 y Grand C4 Space Tourer.

AUDI S1 E-TRON QUATTRO HOONITRON

KEN BLOCK ESTRENA MONTURA ELÉCTRICA

El piloto Ken Block –especialista en poner al límite vehículos de alto rendimiento– estrena coche eléctrico. Demostrará sus habilidades al volante del Audi S1 e-tron quattro Hoonitron.

Hace solo unos meses que Ken Block fichaba con la marca Audi y ya acaba de anunciar que tiene nuevo coche. Se trata del S1 e-tron quattro Hoonitron, que ha sido desarrollado por el fabricante en exclusiva para el piloto estadounidense, especialista en drift.

El modelo, 100% eléctrico,

se inspira en el Sport quattro S1, con el que Audi ascendió a lo más alto en la famosa subida al Pikes Peak a finales de los 80. Coche y piloto demostrarán lo que son capaces en un nuevo vídeo de su famosa serie 'Gymkhana', que se estrenará en los próximos meses y que lleva por título 'Elektrikhana'.



▶ El Audi S1 e-tron quattro Hoonitron es 100% eléctrico y ha sido desarrollado en exclusiva para el piloto.

FERNANDO ALONSO

EL TOYOTA HILUX DAKAR YA ESTÁ EN EL MUSEO

El Toyota Hilux con el que Fernando Alonso debutó en el Rally Dakar 2020 ya forma parte de la colección del Museo y Circuito Fernando Alonso, ubicado a las afueras de Oviedo (Asturias). El coche que podrás ver de cerca si visitas la instalación no es una réplica; es exactamente la unidad con la que com-

pitó el piloto asturiano en el rally, con la que finalizó en 13ª posición de la clasificación general y

que le sirvió para ser reconocido como el mejor debutante en coches de esa edición.



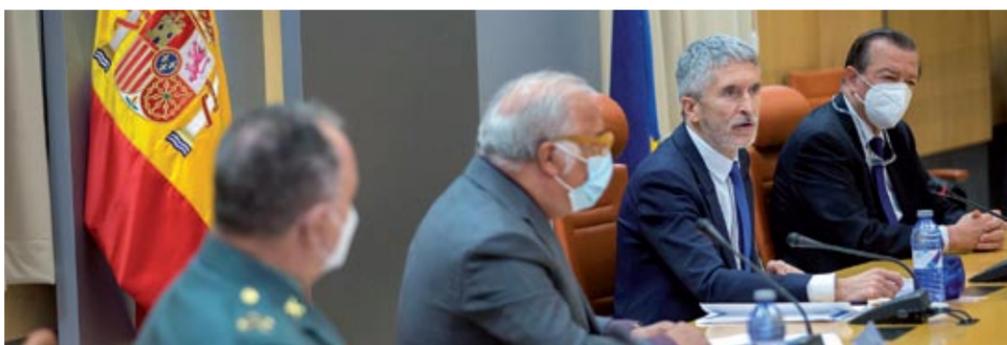
LAND ROVER

¿QUIERES PROBAR EL DEFENDER EN LA NIEVE

Los fines de semana del 21 de enero al 20 de marzo, Land Rover te ofrece la oportunidad de ponerte al volante del Defender, su modelo más icónico. La cita es en Andorra, concretamente en Grandvalira, donde podrás probar tus habilidades en un curso de conducción segura en nieve. La experiencia

incluye un merecido descanso en el Sport Hotel Hermitage & Spa.





**BALANCE DE SINIESTRALIDAD:
97 FALLECIDOS MENOS QUE EN 2019**

El pasado año se cerró con 1.004 muertos en accidentes de tráfico

En 2021 fallecieron 1.004 personas en los 921 accidentes de tráfico ocurridos en nuestras carreteras. Se trata de 97 víctimas mortales (un 9%) menos que en 2019, año con el que se compara debido a las restricciones de movilidad impuestas durante 2020, que dejaron las carreteras semivacías durante algunos meses. La cifra de heridos graves (3.728) también se ha reducido en 705 personas, un 16% menos que la registrada en 2019 (4.433).

Los datos de siniestralidad, que contabilizan los fallecidos a 24 horas en accidentes, fueron presentados por el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, quien explicó que a pesar de «la tendencia po-

sitiva de reducción de la siniestralidad que experimentamos en la última década, la valoración no puede ser positiva, porque 1.004 fallecidos en carretera el pasado año son demasiados».

Junio fue el mes con más muertes el año pasado (116 víctimas mortales, 38 más que en 2019) y de la cifra total, cada 4 fallecidos, 3 se registraron en carreteras convencionales y 1 en autopistas y autovías.

El 38% de los fallecidos eran usuarios vulnerables: peatones, ciclistas, motoristas y conductores de vehículos de movilidad personal. En concreto, han sido 383 fallecidos, 61 menos que los 444 de 2019. Entre los datos presentados sorprende la cifra de peatones malogrados en autopistas y autovías (59) mientras

registró un fallecido en un vehículo de movilidad personal, a pesar de que está prohibida su circulación en vías interurbanas.

El accidente más común fueron las salidas de vía, que acumulan el 39% de los fallecidos, y aumentaron las muertes entre los jóvenes de 15 a 24 años: de 112 fallecidos en 2019 a 138 en 2021. De entre los muertos, 140 personas (26%) no llevaban el cintu-

MOVILIDAD-SINIESTRALIDAD 2021-2019 POR MODO DE DESPLAZAMIENTO					
	Fallecidos 24 h				
Medio de desplazamiento	2019	2020	2021	Dif 21/19	% 2021
Peatón	118	99	110	-8	11%
Bicicleta	40	37	31	-9	3%
VMP	-----	1	1	1	0%
Ciclomotor	19	16	13	-6	1%
Motocicleta	267	175	228	-39	23%
Vulnerables	444	328	383	-61	38%
Turismo	508	431	484	-24	48%
Furgoneta	71	46	60	-11	6%
Camión hasta 3.500 kg	6	2	14	8	1%
Camión más de 3.500 kg	52	43	33	-19	3%
Autobús	0	1	1	1	0%
Otro vehículo	20	23	29	9	3%
Total	1.101	874	1.004	-97	100%

MOVILIDAD-SINIESTRALIDAD 2021-2019 POR TIPO DE ACCIDENTE					
Fallecidos (24 h)	2019	2020	2021	Dif 21/19	%2021
Colisión frontal	248	177	193	-55	19%
Colisión lateral y frontolateral	132	112	134	2	13%
Colisión trasera múltiple	109	73	101	-8	10%
Salida de vía	425	376	395	-30	39%
Vuelco	20	6	6	-14	1%
Atropello a peatón	112	89	100	-12	10%
Otro tipo	55	41	75	20	7%
Total	1.001	874	1.004	-97	100%

que 51 perdieron la vida en carreteras convencionales. Entre los muertos en vías de alta ocupación, 19 eran conductores u

ocupantes que se habían bajado del vehículo y 23 peatones murieron caminando o cruzando la carretera. Además, se

rón de seguridad en el momento del accidente. Tampoco utilizaban el casco 8 ciclistas y 10 motoristas.

En concreto, el 83% de los conductores creen que pagan más de lo que reciben en impuestos relacionados con el coche. Además, el 95,5% explica que ha notado la subida de precios, especialmente en los carburantes (98,4%), el mantenimiento (36,1%) o el seguro (25,1%). Pese a ello, el 82,4% dice que seguirá utilizando el coche porque lo necesita y un 16,5% explica que usará menos su vehículo al no

poder hacer frente a los precios.

Respecto al pago por uso de las autovías, el 84% se muestra en desacuerdo, ya que creen que esta medida se adoptaría por puro afán recaudatorio, mientras que solo el 8,4% piensa que se hace por mejorar la sostenibilidad y el medio ambiente. En este sentido, el 65,5% creen que el dinero recaudado se utilizará para fines que no tienen nada que



ver con la automoción y un 68,6% se muestran poco dispuestos a pagar. Además, el 80% piensan que esta medida incrementará el tráfico en las carreteras secundarias y el 85% creen que podría aumentar la accidentalidad.



Autobuses y comerciales ligeros Switch construirá eléctricos en España

El fabricante de autobuses y vehículos comerciales ligeros eléctricos Switch Mobility abrirá una planta de producción y un centro tecnológico de I+D+i en Valladolid, que serán pioneros en Europa. La compañía tiene actualmente presencia en Reino Unido y en la India y esta nueva instalación en Castilla y León servirá para ampliar su capacidad de producción como parte de los planes globales de expansión de la compañía.

Switch prevé una inversión de unos 100 millones de euros durante los próximos 10 años para equipar esta factoría, que tendrá dos líneas de montaje y que comenzará la producción durante el cuarto trimestre de 2022. Además, se crearán 7.000 puestos de trabajo entre directos e indirectos.

En nuestro país, la máxima responsable Switch Mobility es Eva Driessen. Esta ejecutiva, de nacionalidad holandesa, ejerce como presidenta de la compañía desde mediados de 2021.

Stellantis Deja de vender los industriales de pasajeros con motor térmico

Stellantis deja de vender los Peugeot Rifter, Citroën Berlingo y Opel Combo de pasajeros con motor térmico. Desde este mes de enero, el Grupo Stellantis cesa la producción de los Peugeot Rifter, Citroën Berlingo y Opel Combo Life con motor diésel o gasolina para comercializarlos únicamente como modelos 100% eléctricos. De momento, esta decisión solo afecta a las versiones de pasajeros de los tres polivalentes desarrollados sobre la plataforma K9 y fabricados en la planta de Stellantis de Vigo, por lo que las variantes comerciales de los mis-

mos vehículos seguirán a la venta con mecánicas de combustión PureTech y BlueHDi. También dicen adiós los Citroën SpaceTourer, Peugeot Traveller y Opel Combi y Zafira Life térmicos y todo apunta a que Fiat seguirá el mismo camino con el recién presentado Scudo, mientras que Toyota todavía no se ha pronunciado al respecto en relación al Proace, hermano de los Rifter, Berlingo y Combo.

NOMBRAMIENTOS

Jim Rowan acaba de ser nombrado presidente y CEO de Volvo Cars, cargo que ocupará a partir del 21 de marzo. Rowan es actualmente CEO y miembro de la junta de Ember Technologies y cuenta con más de tres décadas de experiencia en los sectores de tecnología y consumo. Sucede en el cargo a Håkan

Samuelsson, que continuará como presidente de Polestar Automotive. El **Grupo Renault** ha realizado cambios en el Comité Iberia con el objetivo de avanzar en la ejecución del Plan Estratégico Renault en España. **José Martín Vega** ha sido nombrado director del Polo Industrial Iberia Vehículo, **José Andrés González-Para** es el nuevo director de Ingeniería de Producto de Renault España y **Gilles Laroche** se estrena como director Financiero de Renault Iberia.



▲ Jim Rowan



▲ José Martín Vega



▲ José A. González-Para



▲ Gilles Laroche

'BEST IN CLASS' DE EURO NCAP

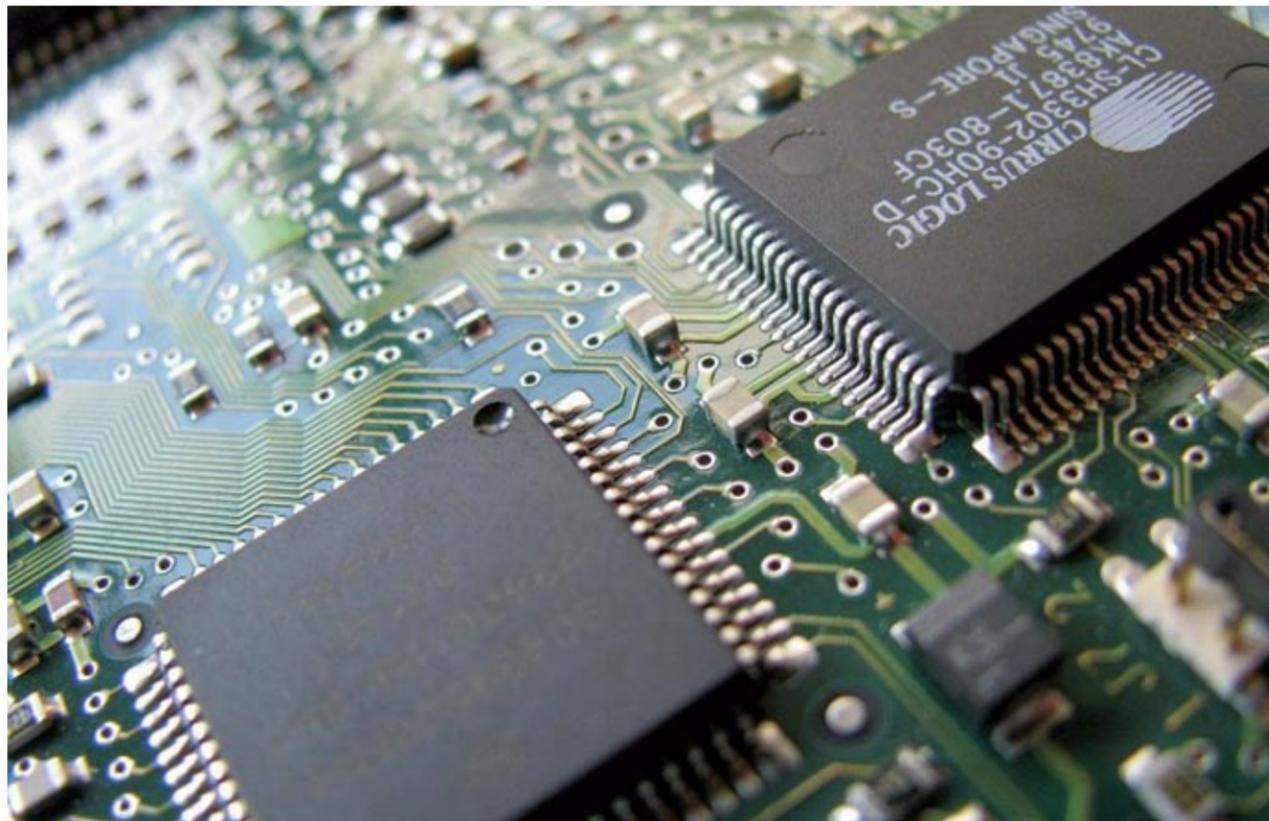
Los coches más seguros de 2021

El organismo europeo Euro NCAP evaluó el año pasado la seguridad de 33 automóviles recién llegados al mercado y de ellos, prácticamente el 70%, obtuvieron cinco estrellas, la máxima puntuación, lo que ofrece un dato muy interesante de cara a conocer el trabajo que realizan los fabricantes por mejorar en este aspecto. Entre los coches probados, Euro NCAP elige a los Best in Class, es decir, los mejores de su clase. En esta clasificación destacó en 2021 el Mercedes-Benz EQS, ganador en las categorías de coche eléctrico puro y coche de lujo. Superó por muy poco al Polestar 2, que quedó finalista en ambas categorías.

La marca Skoda acapara dos de los puestos de la clasificación, el de mejor SUV grande, con el Enyaq iV (el finalista fue el BMW iX), y el de mejor utilitario, con el Skoda Fabia, ganador en solitario en esta categoría. El Nissan Qashqai es el Best in Class entre los SUV compactos, un modelo del que Euro NCAP destaca «su desempeño sobresaliente en seguridad activa». En esta categoría el finalista es el Volkswagen ID.4. Por último, el Toyota Yaris Cross se ha alzado con el galardón como mejor SUV urbano, mientras que el finalista ha sido el Volkswagen Caddy, un modelo que en realidad es más un multiusos, aunque Euro NCAP lo coloca en esta categoría. Todos los modelos

de la lista tienen 5 estrellas y Euro NCAP solo compara los coches que se someten a test de choque cada año, ya que los criterios de evaluación son cada vez más exigentes y, de este modo, todos los vehículos se valoran según los mismos estándares. Para definir el Best in Class se realiza un cálculo de la suma ponderada de las puntuaciones en cada una de las cuatro áreas que se evalúa en los test de choque: ocupante adulto, ocupante niño, peatón y asistentes de seguridad de serie. Esta suma se utiliza como base para comparar los coches. Este año ha sido el primero en el que se ha incluido la categoría de mejor vehículo eléctrico, que no estaba en años anteriores.

Modelo	Estrellas	Adultos	Niños	Peatones	S. Seguridad
Mercedes-EQ EQS	★★★★★	96%	91%	76%	80%
Skoda ENYAQ iV	★★★★★	94%	89%	71%	82%
Nissan Qashqai	★★★★★	91%	91%	70%	95%
Toyota Yaris Cross	★★★★★	86%	84%	78%	81%
Skoda Fabia	★★★★★	85%	81%	70%	71%



10 Las Claves del automóvil para 2022

Tras la tormenta siempre llega la calma, y es lo que esperamos que ocurra en el sector automóvil tras un año marcado por la escasez de componentes y con ello de automóviles y con

un marco normativo no muy estable en materia ECO que esperamos se establezca a lo largo de los próximos 12 meses para que el sector alcance el nivel óptimo de ventas.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

1ª DISPONIBILIDAD DE MICROCHIPS

La falta de microchips y semiconductores ha lastrado a la industria automovilística durante 2021, con fábricas paradas y producción terciada. De cara a 2022 se trabaja sobre una normalización del suministro en tor-

no al verano, de la mano de nuevas fábricas de materiales y chips que están en plena construcción dentro del territorio de la Unión Europea, para reducir así la dependencia que existía de los mercados asiáticos y que ha generado listas de espera de hasta un año en la entrega de determinados modelos. Un desabastecimiento que

ha provocado la fabricación de multitud de automóviles con menos equipamiento del solicitado.

2ª LA ELECTRIFICACIÓN

El mercado de los coches electrificados no parará de crecer, de hecho según las últimas cifras del sector las ventas de coches electrifica-



▲ Los protocolos de carga serán cada vez más rápidos.

dos han crecido casi un 55% durante 2021, mientras que las de vehículos 100% eléctricos han crecido casi un 38%, rozando las 28.000 unidades, siendo líder el Tesla Model 3 seguido por el Dacia Spring.



▲ La red, asignatura pendiente.

3ª RED RECARGA

Los fabricantes de automóviles han cumplido sobradamente en materia de coche eléctrico, ofreciendo ya una gama de vehículos amplia y muy solvente en autonomía. Ahora falta el impulso definitivo por parte de las administraciones y las empresas energéticas para que crezca exponencialmente la red de carga. De momento Repsol anuncia que pretende acabar 2022 con un punto de recarga cada 50 kilómetros en la red principal, lo que supone más de 1.000 estaciones. Mientras que otras redes privadas como Ionity cuenta ya con 200 estaciones y Tesla con 41.



▲ Nueva Ley de Tráfico en marzo.

4ª PROHIBIDO FUMAR AL VOLANTE Y NUEVA LEY DE TRÁFICO

El 21 de marzo de 2022 entra en vigor la nueva Ley de Tráfico una vez aprobada, que incluye apartados como la prohibición del margen de 20 kilómetros/

SIN MANOS
ESTE MISMO
AÑO ENTRA
EN EUROPA
EL NIVEL 3 DE
CONDUCCIÓN
AUTÓNOMA
QUE PERMITE
CIRCULAR
SIN COGER EL
VOLANTE



hora para adelantar, la retirada de seis puntos y 200 euros por usar el teléfono móvil al volante o al adelantar a un ciclista sin respetar la separación de 1,5 metros, una tasa de alcoholemia de 0,0 para menores a los mandos de cualquier vehículo, la recuperación de todos los puntos tras dos años sin infracciones... Además está en desarrollo la normativa que prohibirá fumar al volante.

5ª PERTE

El Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica, PERTE, que pondrá en marcha la Administración con fondos europeos supondrá una inversión histórica en el sector de 4.300 millones de euros, lo que debería suponer hasta un 1,7% del PIB y la creación de 170.000 puestos de trabajo en los próximos años, con la consolidación de España como segundo fabricante de automóviles a nivel europeo.



6ª PLAN MOVES III

Sigue en funcionamiento el plan Moves III que bonifica la compra de coches electrificados con ayudas de



▲ Las nuevas formas de movilidad exigen nueva legislación.

hasta 7.000 euros. Eso sí, no termina de simplificarse el lío que existe a día de hoy en función de la Comunidad Autónoma en la que nos encontremos, aunque lo principal es que cuenta con fondos para mantenerse en vigor e incluso se amplían para determinados supuestos como las flotas.

7ª SUBIDA IMPUESTO MATRICULACIÓN

Desde el 1 de enero el impuesto de matriculación deja de estar vinculado a las normas de contaminación NEDC y pasa a depender de las normas de homologación WLTP, mucho más exigentes y realistas, lo que va a provocar un incremento en el precio por automóvil entre 800 y 1.000 euros, una mala noticia para todo el sector y los compradores en particular.

8ª PAGO POR KILÓMETRO, PEAJES Y MÁS PEAJES

2022 será el año en que tome forma el nuevo peaje que

prepara el Gobierno para aplicar a los conductores a partir de 2024 por la utilización de las carreteras. De hecho existe un compromiso ante Bruselas para tener el proyecto desarrollado antes del 30 de junio de este año, que contempla además modificaciones en todo el entorno impositivo que rodea al automóvil.

9ª CONDUCCIÓN AUTÓNOMA 3

En el primer semestre de 2022 se aprueba el nivel 3 de conducción autónoma en determinadas zonas de Europa, lo que supone poder conducir sin prestar atención al volante. En España es improbable que a corto plazo veamos este nivel de conducción autónoma por la infraestructura.

10ª LA GARANTÍA PASA DE DOS A TRES AÑOS

La nueva Ley de Garantías que ha entrado en vigor el 1 de enero establece que la garantía en la compra de automóviles nuevos pasa de dos a tres años, mientras que también afecta al vehículo usado que pasa de uno a dos años salvo que en el contrato de compraventa se especifique que es de solo un año.





FÓRMULA 1 ALPINE Y FERRARI CONFÍAN EN LA REINVENCIÓN TECNOLÓGICA DE LA CATEGORÍA ESTE AÑO, DE LA MANO DE ALONSO Y SAINZ



◀ Alonso y Sainz apuran la preparación de una temporada muy larga, 23 pruebas. Audi, en el Dakar ha mostrado el camino de las victorias electrificadas.

Por qué las carreras serán más 'limpias' en 2022

El deporte del motor abre un nuevo ciclo en 2022 en el que se intensifican los paradigmas de la sostenibilidad y la contención de costes, acentuando su protagonismo de laboratorio para nuevas tecnologías ante los inéditos retos que afronta el automóvil.

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

En 2022 caerá ese fruto largamente cultivado por Liberty cuando tomó el control de la Fórmula 1. Durante años una comisión de la FIA trabajó en una nueva concepción técnica de los monoplazas con el objetivo de mejorar el espectáculo

en pista intentando potenciar la capacidad de adelantamiento. Pronto se conocerá el resultado para la disciplina, que vivirá uno de los mayores cambios de su historia.

La carga aerodinámica es el tótem de un coche de carreras, con diferentes formas de generarla. La nueva filosofía se centra en los pontones

y en su interior en detrimento de los alerones delantero y trasero, al estilo de los wing car de los 80. La nueva etapa técnica contribuirá a escribir sobre una hoja en blanco, se espera, una inédita jerarquía según la respuesta de cada uno de los equipos.

El nuevo reglamento se ha retrasado un año por la pan-

demia, un tiempo adicional aprovechado por la mayoría de los equipos, que congelaban desde principios de temporada los monoplazas de 2021. ¿Quién se escapará con soluciones 'mágicas' que deparen una ventaja sobre sus rivales? ¿Habrán varios equipos luchando por la victoria?

Ferrari lleva casi tres años reestructurando su organización, volcada en un nuevo monoplaza y unidad de potencia que, desde la propia Scuderia, se anticipa que será radicalmente diferente a los de las últimas temporadas. Por su parte, Fernando Alonso trabajaba incluso durante estas fechas navideñas en el simulador buscando acelerar la evolución de Alpine, a la espera de ese monoplaza que recoja con éxito las inversiones y cambios en Enstone en

los últimos años. Desde Alpine también se envían señales de optimismo. Pero sólo el asfalto confirmará para todos lo que por el momento son sólo expectativas.

Desde el punto de vista individual, los nuevos monoplazas exigirán a cada piloto un acople de su estilo personal. Existen precedentes en el pasado (Vettel, Webber o Raikkonen) en lo que un cambio de reglamento afectaba más a unos que a otros. Pilotos y equipos afrontarán además la tempo-

rada más larga de la historia, 23 carreras, quizás por fin libre de la pandemia y de vuelta a aquellos circuitos y países que no pudieron visitarse en los dos últimos años.

La Fórmula 1 no puede ser ajena al paradigma que rodea a cualquier competición automovilística actual: la sostenibilidad. De nuevo el automovilismo está recuperando intensamente esa función de laboratorio de vanguardia que le ha caracterizado desde la eclosión del automóvil. En 2022 incorporará nuevos combustibles con un 10% de etanol, en su progresivo camino hacia los combustibles sintéticos en 2026. Un paradigma que también ha llegado a la prueba más dura del mundo, el Dakar, como se ha comprobado en su última edición: Audi con su RS Q e-tron, combustibles ecológicos

y sintéticos, camiones híbridos y de hidrógeno...

El Mundial de Resistencia y las 24 Horas de Le Mans también entraron de lleno en tal dinámica con la hibridación como requisito imprescindible en su reglamento, pero desde 2021 con otros parámetros económicos. Además de la sostenibilidad, se ha impuesto la contención de costes como parte de ese otro axioma que también ha atraído a numerosos fabricantes este y el próximo año. De momento, Toyota encontrará en 2022 un rival a su altura de confirmarse la presencia en la pista de Peugeot. El fabricante francés ya trabaja con su 90X, que podría debutar esta misma temporada, abriendo un espectacular duelo entre dos grandes fabricantes si los franceses finalmente decidieran participar en las próximas



MUNDIAL RALLYS LA MARCHA DE OGIER ABRE LAS POSIBILIDADES PARA VARIOS JÓVENES PILOTOS COMO THIERRY NEUVILLE



24 Horas de Le Mans. Mientras tanto, este año comenzarán a rodar las máquinas de la impresionante nómina de marcas que preparan su desembarco en la categoría, empezando por Ferrari (también Hypercar) como Audi, Porsche o BMW, entre otras, aunque todas llegarán a competir en 2023.

Sostenibilidad y economía también toman el Mundial de Rallys, que en 2022 comienza una nueva era en el próximo Rally de Montecarlo. Una de las pocas disciplinas sin hibridación hasta ahora, precisamente en monturas basadas en coches de calle. El nuevo reglamento Rally1 que introduce las monturas híbridas cuenta ya con una inscripción que supera las diez unidades en Montecarlo, y se esperan alguna más durante la temporada.

El nuevo esquema técnico se basa en el motor turbo 1.6 usado hasta el momento, además de una unidad híbrida de 100 kW, que ofrecerán en combinación potencias puntuales de hasta 500 CV. Las prestaciones y velocidad de los futuros Rally1 híbridos arrancan inicialmente por debajo de los vehículos actuales,



pero algunos pilotos consideran que con su evolución superarán a la última generación WRC que, recordemos, cuenta con casi cinco años de recorrido. El calendario constará de trece pruebas si la pandemia lo permite, y para tal número no se podrá utilizar más de dos motores de combustión y nueve sistemas híbridos, además de otros elementos compartidos por todos los coches.

La retirada de Sebastian Ogier también marca el final de una era en el campeonato, aunque busque su novena victoria en el Rally de Montecarlo. Por el contrario, vuelve su

antecesor en la larga lista de títulos, su compatriota Sebastian Loeb, que sorprendía al fichar por M Sport, uno de los equipos que le perseguía desde los inicios de su carrera deportiva. La marcha de Ogier abre la posibilidad del título para varios jóvenes talentos, o no tanto, como Thierry Neuville, que están a la espera de poder lograr su primer mundial. Para el español Dani Sordo esta podría ser su última temporada en el campeonato. En el Europeo de Rallys, la gran cantera del Mundial, Efrén Llarena y Sara Fernández podrían lograr su primer

título después del subcampeonato de 2021.

El campeonato IndyCar seguirá creciendo en atención internacional, tanto por la llegada de pilotos europeos como por su extraordinaria competitividad. Más aliciente si cabe tendrá para los aficionados españoles ante el protagonismo alcanzado por Alex Palou, quien solo en su segundo año se proclamaba campeón. En el mejor equipo –Ganassi– y con un excepcional talento, Palou podría repetir título en 2022. Pero, sobre todo, aspira a convertirse en el primer español en ganar las



◀ Es más que probable que el Mundial de Resistencia cuente este año con Peugeot como principal rival de Toyota. Palou tratará de hacer historia en las 500 Millas de Indianápolis. En el Mundial de Rallys llegan los híbridos Rally1 y en la extreme E asistiremos a la llegada de McLaren.

500 Millas de Indianápolis, su gran objetivo para 2022 después de perder la victoria en la última edición a falta de dos vueltas. Su rendimiento extraordinario en esta carrera desde su debut hacen de las 500 Millas uno de los grandes alicientes este año.

Los campeonatos de propulsión eléctrica ya ocupan su hueco en el automovilismo internacional por derecho propio. La Fórmula E ha sido el pionero, pero en 2022 afronta una importante encrucijada. Por un lado, a la salida de Audi y BMW se unirá la de Mercedes al final de año, y quizás

la de Porsche si se confirma su entrada en la Fórmula 1. En los próximos meses se conocerá si McLaren se une a la nómina de equipos y fabricantes, lo que supondría un gran revulsivo para el certamen en un momento delicado para la fidelidad de los grandes fabricantes y la supervivencia de alguno de sus principales protagonistas, como el equipo Techeetah. De extraordinaria igualdad y competitividad en la pista y un altísimo nivel de pilotos estará un año más garantizada. Esta temporada se modifica uno de los aspectos más polémicos de su formato,

las sesiones clasificatorias, tan cuestionadas por los consejos de administración de algunos de los fabricantes.

Será además la última temporada del actual monoplaza, el Gen2. Su sucesor, el Gen3 promete un salto cualitativo espectacular para la energía eléctrica como fuerza motriz, tanto en términos de autonomía y prestaciones como de tecnología de recarga. Como cada año, resulta imposible determinar quien sucederá a Nick de Vries, el piloto de Mercedes que logró el título el pasado año. Pero la Fórmula E garantiza que el título llegará

abierto hasta la última prueba. De momento, es el primer certamen internacional que salta a la arena, a finales de enero. Serán quince carreras en 2022, con solo cuatro ciudades repitiendo en el mismo fin de semana, por supuesto, si la pandemia respeta un calendario zarandeado estos dos últimos años.

Varios circuitos europeos compartirán el próximo año los dos campeonatos de turismo, uno el tradicional WTCR, y el segundo, el ETCR de monturas eléctricas que arrancó con tres marcas y cinco carreras este pasado año. El reglamento TCR sigue triunfando en todo el mundo, y su certamen cumbre recuperará también las carreras asiáticas que perdió en la pandemia. Hyundai, Honda, Audi y Cupra intentarán desbancar a Yann Erlacher y la marca china Lynk&Co, campeones en los dos últimos años. Mientras, el ETCR crece hasta las siete pruebas, con cita incluida en el Jarama. Con coches eléctricos de 600 CV de potencia y un formato totalmente distinto a las carreras convencionales, la FIA le ha concedido la vitola de campeonato oficial como Copa del Mundo. El éxito del primer año y la llegada de nuevas marcas a medio plazo consolida a los turismos eléctricos dentro del panorama internacional, cuyo primer título fue para la marca española Cupra, gran favorita también para 2002.

Dentro del paisaje eléctrico, el Extreme E de SUV eléctricos entrará en su segunda edición con la llegada de McLaren junto a la presencia de grandes figuras mediáticas como Lewis Hamilton, Nico Rosberg, los Sainz, y un gran elenco de pilotos masculinos y femeninos. Como tantos otros campeonatos, espera que la pandemia no impida llegar a algunos de los rincones más lejanos para mostrar los grandes desafíos medioambientales que afronta la humanidad, uno de sus principales objetivos.

El Dakar 2022 es la primera prueba en que participa el Audi RS Q e-tron. Ya ha demostrado su potencial.



Audi y Carlos Sainz: un dúo de campeonato

No van a conseguir la victoria en este Dakar, pero la unión de Audi y Sainz, con el objetivo de lograr el primer triunfo de un modelo electrificado ya ha puesto la primera piedra para lograrlo.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Nunca ha ocultado Carlos Sainz su sueño de haber corrido con Audi –y con el S2 quattro– en el Mundial de Rallys. No pudo ser; cuando llegó el español al mundial, el coche que cambió la historia de los rallys ya había desaparecido y la marca alemana abandonaba oficialmente ese año 1987

el campeonato. Pero el tiempo ha puesto de nuevo sobre el mismo escenario a Sainz y a Audi, y con un reto para hacer historia: ser el primero en vencer en el Rally Dakar con un coche híbrido. Un desafío que tendrá que esperar, no será este el Dakar que ganen; pero para empezar ya han puesto la primera piedra en esta sucesión de hitos que entre am-

bos han protagonizado en el automovilismo.

Porque la tercera etapa de la edición 2022 del Rally Dakar vio cómo el Audi RS Q e-Tron pilotado por el madrileño se convertía en el primer modelo de energías alternativas en vencer en una etapa del mítico rally que este año se está celebrando en Arabia Saudí.

Y ese hito coincidía, además, con la victoria de etapa número 40 para Carlos. Es ya el cuarto piloto con más victorias en la categoría de coches solo por detrás del mítico Ari Vatanen (50 triunfos), Stephane Peterhansel (48 triunfos más los 33 que consiguió en motos) y Nasser Al Attiyah, que con 42 victorias es el tercero.



Una gran alegría para un equipo que ha puesto toda la carne en el asador para lograr, cuanto antes, este reto. Y aunque llegaba después de la gran decepción de la segunda etapa en la que la polémica volvió a la prueba con un error en el roadbook que hizo perder un montón de minutos a un gran porcentaje de participantes, esa victoria asevera que están en el camino correcto. Así lo confirmaba Carlos al inicio de la quinta etapa cuando nos decía: «Este coche sin los 200 kilos que llevamos de pasajeros –refiriéndose al peso de las baterías– es un cohete». Y eso, dicho por un inconformista que siempre busca el punto de mejora en cada coche que conduce, parece un halago cargado de razones.

La realidad es que el coche que, recordemos es la primera prueba en la que participa, da sobrados motivos para el optimismo en su



◀ Carlos Sainz hace su entrada en el parque cerrado ante el aplauso de los miembros del equipo. El primero en felicitarle, fue Sven Quandt, el responsable del equipo alemán.

rendimiento; aunque hasta ahora se ha visto lastrado por problemas ajenos a la complejidad tecnológica de la propuesta de Audi. De hecho, hasta que se sucedieron dos problemas consecutivos –una rotura de la suspensión y la pérdida de una rueda–, Carlos iba completando etapas recortando tiempo al líder Al Attiyah; es decir con el ritmo de carrera que parece va a llevar al qatarí a lograr un nuevo título.

Problemas de fiabilidad propios de un coche que está enfrentándose a su primera competición. Incluso en otros momentos ha demostrado un nivel de dureza encomiable: en la cuarta etapa Sainz recorrió los últimos 130 kilómetros con un palier roto. Y también que el potencial está en el coche y no solo en el piloto. Mattias Ekstrom perdió la victoria en la sexta etapa cuando a escasos 1.000 metros de la meta tuvo que dar la

vuelta para buscar un waypoint por el que no había pasado. Quedó segundo, a 1:06 del ganador, pero en esa pérdida invirtió más de cinco minutos.

La primera piedra de este reto que se han propuesto Audi y Sainz está puesta. Una victoria que no es suficiente ni para la marca ni para el piloto –inconformistas ambos– pero que permite, ahora que han unido sus destinos confiar en que van a conseguir hacer historia.



RENAULT

El **Mégane E-Tech** ya tiene precio

Ya se han abierto los pedidos para comprar los nuevos Mégane. La quinta generación del compacto francés llega con la tecnología eléctrica como sistema de propulsión y una carrocería compacta con cierto aire de crossover. Sus entregas comenzarán a principios de 2022, pues la presentación oficial del coche está prevista para el próximo mes de febrero.

Serán dos las variantes que ofrecerá el nuevo Mégane, que suma el 'apellido' E-Tech. Son el EV40 y el EV60. El primero de ellos cuenta con una batería de iones de litio con 40 kWh de capacidad, que se traduce en una autonomía media en ciclo WLTP de 300 kilómetros. En el caso del EV60, la batería de 60 kWh permite elevar esta autonomía hasta los 450 kilómetros. Ambos ofrecen un único motor –no se descarta que puedan llegar versiones con dos propulsores más adelante– en el eje delantero. El motor de acceso, son 130 caballos

(96 kW) de potencia y permite acelerar de 0 a 100 km/h en 11 segundos con 150 km/h de velocidad máxima. Para la versión más potente se destina otro bloque de 160 kW (218 CV), que eleva la velocidad punta hasta los 160 km/h, con 7,4 segundos para el 0 a 100 km/h.

En cuanto a los sistemas de carga, las versiones Standard Charge no admiten recargas en corriente continua y en alterna es hasta un máximo de 7 kW. Los Boost Charge, con la batería de 40 kWh, admiten 'repostajes' en corriente alterna de hasta 22 kW y en corriente continua suben hasta los 85 kW. Por su parte, los Renault Megane E-TECH con batería de 60 kWh ofrecen las versiones Super Charge y Optimum

Charge, que admiten recargas en corriente continua de hasta 130 kW (en 30 minutos acumulan para recorrer 300 kilómetros), y en corriente alterna los primeros admiten un máximo de 7 kW, mientras que los segundos se van hasta los 22 kW.

Con cuatro niveles de equipamiento, la versión de acceso, llamada Equilibre, cuenta con llantas de 18 pulgadas, cámara de visión trasera, levas en el volante para variar la potencia de deceleración, iluminación exterior full led, iluminación ambiental, cuadro de instrumentos digital, sistema R Link con pantalla táctil de 9 pulgadas...

Los precios, sin descuentos ni ayudas, parten desde los 35.200 euros.

Para acceder, no es necesario descargar ninguna aplicación en tu smartphone, tan solo escanear los códigos QR. Y la experiencia también permite configurar cada uno de los modelos de la marca en la web dsautomobiles.es además de reservar una prueba.

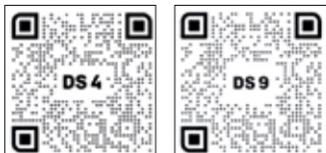


PRECIOS	
Equilibre EV40 Standard Charge	35.200 €
Techno EV40 Standard Charge	38.200 €
Techno EV40 Boost Charge	40.100 €
Equilibre EV60 Super Charge	40.200 €
Equilibre EV60 Optimum Charge	41.700 €
Techno EV60 Super Charge	43.200 €
Techno EV60 Optimum Charge	44.700 €
Iconic EV60 Super Charge	46.200 €
Iconic EV60 Optimum Charge	47.700 €

TECNOLOGÍA

Descubre los **DS 4 y DS 9** en realidad aumentada

En DS, la marca francesa de lujo del Grupo Stellantis, quieren que todo sea una experiencia, incluso antes de conducir sus coches. Por eso, la firma ha creado la aplicación DS WEB AR, a través de la que los DS 4 y DS 9 se muestran en realidad aumentada. Una tecnología que permite integrar sobre un fondo en tiempo real y en escenarios reales –una calle, una carretera, un garaje...– los coches para descubrir todos sus detalles en el entorno.



PRECIOS		
VERSION	PVP	CON DESCUENTO
Business Plus	22.200 €	22.200 €
Active Tech	23.100 €	18.950 €
Style	24.900 €	19.950 €
Style Plus	26.650 €	21.700 €



TOYOTA

El **Yaris Electric Hybrid** renueva su gama

El más pequeño de los híbridos de Toyota, el Yaris, se actualiza. El modelo, elegido Coche del Año en Europa 2021, mantiene su mecánica, con la tecnología híbrida auto-recargable y el motor 1.5 Dynamic Force de 85 kW (116 CV), pero renueva la tecnología, sobre todo en lo relativo al sistema multi-

media Toyota Smart Connect, más potente y rápido en su funcionamiento y con pantalla táctil de alta definición de 9 pulgadas. Este sistema –disponible a partir del acabado Style Plus– permite estar permanentemente conectado sin necesidad de smartphone, ya que cuenta con tarjeta de datos propia. También se pone al día el Toyota Safety Sense, el conjunto de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción de la marca y cuenta con el primer airbag central de serie, situado entre los asientos delanteros.

Está disponible con cuatro niveles de equipamiento: Business Plus, Active Tech, Style y Style Plus. El primero de ellos, enfocado al cliente de flotas, no recibe modificaciones a nivel de equipamiento. Por su parte, Active Tech se renueva con nuevas llantas de 16 pulgadas; el acabado Style tiene un toque de diseño exclusivo, gracias a la parrilla frontal en negro y a las llantas de aleación de 17 pulgadas. Y el Style Plus se corona como el acabado con el equipamiento más completo con sonido premium JBL con 8 altavoces, Head-Up Display de 10 pulgadas, Detector de Ángulo Muerto (BSM)...

GAMA 2022

El **Lexus RX** estrena acabado **Style**

Como adelanto de su nueva gama 2022, el Lexus RX, el SUV más grande de la marca japonesa, estrena nuevo acabado Style, con una imagen más deportiva y elementos de diseño exclusivos. En el exterior destacan los acabados en negro en la parrilla frontal y en las carcasas de los retrovisores exteriores o las llantas de 20 pulgadas, también en negro. Y en el interior combina la tapicería de cuero en blanco ceniza y negro. El volante se remata en cuero negro y nogal negro, a juego con las inserciones en madera del habitáculo.

El equipamiento también es exclusivo, con elementos como cargador de móvil inalámbrico, portón trasero eléctrico, sistema multimedia y navegación con pantalla táctil 12,3 pulgadas o equipo de sonido Pioneer con 12 altavoces. Y cuenta con sensores de

aparcamiento delante y detrás, con Intelligence Clearance Sonar (ISC) con alerta y freno por tráfico posterior, además de un sistema

de detección de ángulo muerto. Elementos que se suman al sistema Lexus Safety System+ de segunda generación.



LAND ROVER

Discovery Sport: más opciones

Land Rover pone al día el modelo más capaz –por número de asientos– de su gama. El Discovery Sport, el SUV de 7 plazas, se actualiza con una gama de motores más eficientes o lo último en tecnología. En la parte mecánica estrena propulsores diésel de cuatro cilindros con 163 y 204 CV, en ambos casos con tecnología Mild Hybrid en las versiones de tracción total.

En cuanto a las versiones de gasolina se estrena un nuevo motor de 290 CV para la versión Black Special Edition, que es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos. Y se mantienen

las versiones de 160 caballos así como los híbridos enchufables con los que dispone de la etiqueta 0 de la DGT.

En la nueva gama del SUV británico se estrenan también ediciones especiales, la mencionada Black y otra denominada Urban. Basada en el equipamiento R-Dynamic, presenta elementos de diseño distintivos, que incluyen acabados de aluminio oscurecidos, asientos Luxtec Suedecloth de antelina y techo en negro.

Además, suma en tecnología el sistema de infoentretenimiento Pivi, con actualizaciones gratuitas de software inalámbrico o reproducción de música y otros medios en streaming, a la que se ha incorporado Spotify integrado en el menú de infoentretenimiento con plan de datos incluido.

El nuevo Discovery Sport ya está disponible en España con precios que arrancan en los 51.250 euros.





El 2021 ha sido el mejor año para el sector del automóvil en nuestro país

Optimismo: según Martin Seligman, reputado psicólogo de la Universidad de Pensilvania y uno de los principales expertos en el estudio de las diferencias entre optimismo y pesimismo, el optimismo está directamente relacionado con la responsabilidad que asumimos, o no, las personas ante aquello que nos ocurre. Como resultado, el optimista se hace y se sabe responsable de aquello que le sucede y, por tanto, se cuestiona qué es lo que puede hacer para rectificar, mejorar o cambiar una determinada situación.

Acorde con la afirmación de Martin Seligman, podemos concluir que **las personas que trabajan en la red de distribución de automóviles somos unos OPTIMISTAS** por naturaleza y seguro que él en sus estudios tuvo a gerentes de concesionarios, propietarios, o ambos.

Nos caen chuzos de punta y nadie puede frenarnos, la legislación cambia y nos afecta negativamente y no nos rendimos, sufrimos una crisis sanitaria mundial y seguimos en pie, no hay microchips para los coches y continuamos aquí. Existen tantos factores de los que no somos responsables y que nos afectan en nuestros negocios... Y aquí estamos, optimistas, responsables, absolutamente makers o hacedores, como dicen los esnobistas.

El 2021 con tan poco bueno que nos ha dado, exceptuando salud para los que escribimos esto y para los que lo leáis, nos ha ofrecido algo de perspectiva, mucha diría yo. El futuro de la distribución, como si de un título de mil y una diapositiva de consultor o de evento guay se tratase, ya sabemos hacia dónde va encaminado, aunque nos lo quieran enseñar con 'sangre' o con luces rojas, naranjas o verdes. El futuro de la distribución va por hacer que el cliente tenga lo que necesite. Ahora discutamos si el cliente es mío, tuyo o de aquel, siempre en tono posesivo que es lo que nos hace beligerar, aunque como somos concesionarios, podemos decir que **el cliente es NUESTRO**, o ¿acaso hay alguna duda?

Cuando un fabricante hace un coche malo ¿quién da la cara ante el cliente?; cuando no se planifica la entrega del suministro de piezas clave a las factorías y éstas paran su producción, ¿quién le dice al comprador: "10 meses para su turismo pequeño utilitario"?; cuando el Gobierno quiere subir un impuesto y éste afecta a un cliente que compra hoy, pero recibe mañana, ¿quién le dice al cliente "verdes las han segado"? Sí, vale, a cambio también disfrutamos con él de sus sonrisas, de su éxito al tener dinero para adquirir el coche que se compra, de reentrenar el vehículo, de ver cómo de suave va con ese aceite cambiado tan ricamente...

Sea como sea, en la actualidad, un concesionario tiene tanta cercanía con el cliente que, si esta variable se la damos a los alumnos de una reputada escuela de negocios como estudio de caso, seguro que tardaban diez minutos en pergeñar el futuro de nuestro negocio, aunque no tengan ni idea de lo que hacemos, solo sabiendo que somos los que antes y más cerca llegamos al cliente.

Por tanto, nuestra actitud optimista y nuestra cercanía con el consumidor nos va a llevar a rentabilizar nuestros 'mausoleos' convirtiéndolos en espacios de beneficio. Va a establecer la movilidad a nuestros pies para que las personas que actúan como personas y las personas que actúan como empresarios, vengan a nosotros para suscribirse en un coche según les convenga. Nos va a hacer gestores de servicios variados que se convertirán en ingresos residuales ¡sí, residuales! Que son esos ingresos que hacen que la vida sea más sencilla. Nos va a llevar a que el cambio del modelo de negocio no sea cuestión de renombradas escuelas, de reputados profesores de universidad, de gurús iluminados que jamás habrán trabajado en un concesionario, de empleados de multinacional, o de un largo etcétera que no tendríamos tiempo de escribir. **El futuro de nuestros negocios es nuestro porque somos responsables y optimistas.**

El 2021 ha sido un gran año, repleto de aprendizajes y enseñanzas. Hemos tomado conciencia de que hay que cambiar. Sea como sea, lo diga quien lo diga.

Comenzamos el 2022. Será el mejor año de nuestros negocios ¡ya veréis! **Tendremos lo aprendido del 21 y plan, mucho plan.**

AHORA SOLO NECESITAMOS SEGUIR SIENDO OPTIMISTAS.

AUDI

VERSIÓN TOURIST TROPHY PARA EL TT

Audi lanza una nueva versión de su deportivo TT inspirada en la mítica carrera de la Isla de Man, cuyas siglas dieron nombre a este modelo. El Audi TT Tourist Trophy se convierte en la única versión de la gama del TT, –salvo el TT RS– y estará disponible en dos variantes mecánicas, el 40 TFSI S tronic, con 197 CV, y 45 TFSI quattro S tronic, con 245 CV.

Además del nombre, estrena equipamientos y acabados, con llantas Audi Sport de 19 pulgadas de diseño de 5 brazos acabadas en negro. El spoiler trasero, las carcasas de los retrovisores y las salidas de escape también son negras y las pinzas de freno se rematan en rojo. Son de serie los faros Audi Matrix Led, el paquete deportivo S line exterior y el paquete óptico negro plus. Está disponible en tres colores metalizados: rojo tango, gris cronos o blanco glaciar.



En el interior se respira deportividad y dispone de asientos deportivos plus tapizados en Alcantara y cuero con las costuras en contraste. El volante está forrado en Alcantara y cuenta con una marca a las 12 horas e inserciones interiores de aluminio en color gris pizarra en la consola y las puertas. Y en su equipamiento incluye elementos como la instrumentación digital Audi virtual cockpit, la cámara de visión trasera o el Audi sound system.

El precio del Audi 40 TFSI S tronic Tourist Trophy es de 56.260 euros y 65.230 euros es lo que cuesta el TT 45 TFSI.



KIA

Gama Ceed: todas las alternativas

La familia del Kia Ceed sigue ofreciendo alternativas para dar respuesta a las necesidades de todo tipo de conductores. Con una renovación estética y de contenido tecnológico, las tres carrocerías ofrecen una amplia gama mecánica, que cuenta con versiones diésel, de gasolina, con hibridación ligera e incluso una opción híbrida enchufable –con etiqueta 0– y más de 50 kilómetros de autonomía sobre la carrocería Ceed Tourer.

Además de esta carrocería familiar, el modelo compacto coreano, desarrollado y fabricado en Europa, dispone de una versión hatchback, de 5 puertas, y del exclusivo ProCeed, un deportivo de estilo familiar, que

MERCEDES C All Terrain, el aventurero, a la venta

La familia del nuevo Mercedes-Benz Clase C crece con la versión más aventurera, el All Terrain, presentado el pasado agosto y basado en la carrocería familiar Estate. Cuenta con elementos estéticos que acentúan su carácter: llantas de 17 pulgadas específicas (hay de

BMW

El monovolumen Serie 2 Active Tourer, desde 35.500 euros

BMW sigue apostando por los monovolumen compactos con el renovado Serie 2 Active Tourer, que llega a España con tres opciones mecánicas –dos gasolina y un diésel–, y más adelante una versión híbrida enchufable.

La versión de acceso es el 218i, cuyo motor 1.5 TwinPower Turbo de tres cilindros eroga 136 CV de

PRECIOS

VERSION	PVP	CON DESCUENTO	VERSION	PVP	CON DESCUENTO
Ceed 5p 1.0 T-GDI Concept 100CV	20.775 €	14.300 €	ProCeed 1.5 MHEV GT Line DCT	32.427 €	27.617 €
Ceed 5p 1.0 T-GDI Drive 100CV	22.225 €	16.810 €	ProCeed 1.6 T-GDI GT DCT	36.475 €	31.476 €
Ceed 5p 1.0 T-GDI Tech 100CV	23.502 €	18.088 €	Ceed Tourer 1.0 T-GDI Concept 120CV	22.059 €	15.550 €
Ceed 5p 1.0 T-GDI Concept 120CV	21.925 €	16.510 €	Ceed Tourer 1.0 T-GDI Drive 120CV	23.454 €	18.040 €
Ceed 5p 1.0 T-GDI Drive 120CV	23.375 €	17.960 €	Ceed Tourer 1.0 MHEV Drive DCT 120CV	25.571 €	20.156 €
Ceed 5p 1.0 MHEV Drive DCT 120CV	24.609 €	19.194 €	Ceed Tourer 1.0 T-GDI Tech 120CV	25.667 €	20.253 €
Ceed 5p 1.0 T-GDI Tech 120CV	24.705 €	19.290 €	Ceed Tourer 1.0 MHEV Tech DCT 120CV	27.784 €	22.370 €
Ceed 5p 1.0 MHEV Tech DCT 120CV	26.822 €	21.407 €	Ceed Tourer 1.5 MHEV Tech DCT	28.891 €	23.476 €
Ceed 5p 1.5 MHEV Tech DCT	27.929 €	22.514 €	Ceed Tourer 1.5 MHEV GT Line DCT	31.296 €	25.882 €
Ceed 5p 1.5 MHEV GT Line DCT	30.334 €	24.919 €	Ceed Tourer 1.6 MHEV iMT Concept 136CV	25.675 €	20.260 €
Ceed 5p 1.6 T-GDI GT DCT	33.775 €	27.000 €	Ceed Tourer 1.6 MHEV iMT Drive 136CV	27.125 €	21.710 €
Ceed 5p 1.6 MHEV iMT Concept 136CV	24.675 €	19.260 €	Ceed Tourer 1.6 MHEV iMT Tech 136CV	28.217 €	22.803 €
Ceed 5p 1.6 MHEV iMT Drive 136CV	26.125 €	20.710 €	Ceed Tourer 1.6 MHEV Tech DCT 136CV	29.661 €	24.246 €
Ceed 5p 1.6 MHEV iMT Tech 136CV	28.325 €	22.910 €	Ceed Tourer 1.6 MHEV iMT GT Line 136CV	30.623 €	25.208 €
Ceed 5p 1.6 MHEV Tech DCT 136CV	28.698 €	23.284 €	Ceed Tourer 1.6 MHEV GT Line DCT 136CV	32.066 €	26.651 €
Ceed 5p 1.6 MHEV iMT GT Line 136CV	29.661 €	24.246 €	Ceed Tourer 1.6 PHEV eDrive	35.200 €	21.050 €
Ceed 5p 1.6 MHEV GT Line DCT 136CV	31.104 €	25.689 €	Ceed Tourer 1.6 PHEV eTech	36.650 €	23.815 €
ProCeed 1.0 T-GDI GT Line	29.107 €	23.900 €	Ceed Tourer 1.6 PHEV eMotion	38.500 €	25.665 €

se asocia con los motores más potentes: 120, 160 y 204 caballos en gasolina.

Son cinco los niveles de acabado –Concept, Drive, Tech, GT Line y GT– con los que

se conforma una gama con un total de 36 variantes y precios que oscilan entre los 20.750 y los 38.500 €, aunque con descuentos, hay un Ceed a partir de solo 14.300 €.

18 y 19 pulgadas como alternativa) y unos retoques en las suspensiones para ofrecer 40 milímetros extra de altura libre al suelo respecto a cualquier otro Clase C Estate.

En cuanto a la mecánica, en España solo se va a comercializar el 220d 4Matic, cuyo motor diésel eroga 200 CV de potencia, más otros 20 CV adicionales del sistema híbrido ligero con tecnología de 48V. Se combina con el sistema de tracción total 4Matic y el cambio automático

9G-Tronic. Y su rendimiento se resume en cifras como el 0 a 100 km/h en 7,8 segundos o los 231 km/h de velocidad máxima. Eso, con un gasto medio de 5,0 l/100 km y emisiones de

131 g/km de CO₂. Con un equipamiento de serie muy completo, que se puede personalizar de manera considerable, y la etiqueta ECO



Y en diésel la alternativa es el 218d, con motor TwinPower Turbo de cuatro cilindros y 150 CV de potencia que logra un consumo medio de apenas 4,8 l/100 km.

Todos ellos cuentan con

potencia. En el 220i se mantiene el bloque de tres cilindros, pero la potencia sube hasta 170 CV gracias a su motor eléctrico, pues cuenta con sistema híbrido ligero de 48 voltios y etiqueta ECO de la DGT.



PRECIOS

218i Active Tourer	35.500 €
220i Active Tourer	38.500 €
218d Active Tourer	36.200 €

cambio automático Steptronic de doble embrague y 7 velocidades y con un equipamiento de serie completo, pero que se puede rematar con diferentes paquetes denominados Comfort, Comfort Plus, Premium, Travel e Innovation.



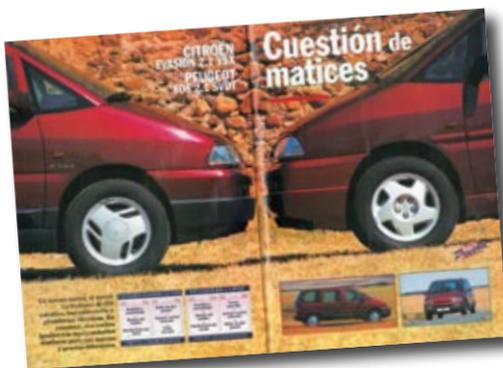
GUIA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS

El primer Renault Scénic, descubierto en España

Cuando aún no había comenzado su lanzamiento comercial, nosotros ya habíamos podido ver en directo, y de cerca, el monovolumen francés... Aunque no fuera fácil.

Era la llegada del Renault Scénic, sin duda, una de las más esperadas en aquel mercado de 1996. Y por eso, el poder verlo en directo y a corta distancia y descubrir alguno de sus secre-

tos se convirtió en una gran oportunidad. El Scénic estaba llamado a hacer historia prácticamente desde el día que se proyectó. Y así lo confirmó después, con su enorme éxito comercial.



LA PORTADA

Nº 669

FECHA

12-8-1996

HABLAMOS DE

El Lancia Dedra, la elegante berlina de la marca italiana era gran protagonista en nuestra portada en la que también tenían su espacio el nuevo Renault Scénic, cazado en España, las novedades de Rolls-Royce y Bentley y, también la comparativa entre los dos monovolumen: Citroën Evasion y Peugeot 806.



Entre las novedades de esta semana, Rolls-Royce y Bentley –que aún pertenecían al mismo grupo– mostraban los cambios –por decir algo– de sus modelos de cara a 1997.

También había recibido una actualización el Opel Monterey, un SUV muy capaz de la marca alemana.

Las pruebas las protagonizaban dos berlinas con cierto aire distinguido. Por un lado, Rover, con su

620i, que, a pesar de que la marca ya pertenecía a BMW, montaba un nuevo motor de origen Honda. La otra berlina, italiana, era el Lancia Dedra con un nuevo motor de admisión variable.

Y la comparativa enfrentaba a dos ‘gemelos’, aunque con distinto apellido. El Citroën Evasion –5,4 millones– y el Peugeot 806 –5,6 millones–; ambos brillaban por amplitud y versatilidad.

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

Audi A3 frente al Volkswagen Golf

El Golf llevaba años cómodamente instalado en el trono de los compactos... pero la cosa se le complicaba con la llegada de un A3 dispuesto a todo, como demostraba esta comparativa.

Una semana con novedades muy interesantes; por ejemplo, la vuelta de Abarth, aunque por el momento, para personalizar con aires deportivos los modelos de Fiat. Volkswagen, por su parte,

mostraba el Sharan, el tercero de los monovolumen nacidos del acuerdo con Ford del que ya se conocían el Galaxy y el Seat Alhambra. Y por último, por acabar con las novedades, Opel lanza-



LA PORTADA

Nº 670

FECHA

19-8-1996

HABLAMOS DE

El trono del Volkswagen Golf comenzaba a peligrar. La llegada del Audi A3, el primer compacto premium del mercado le ponía en jaque. La comparativa que habíamos hecho con ambos era la gran protagonista de la portada. Junto a ellos, las pruebas del Honda Legend y el Mazda MX-3 y el nuevo Opel Frontera diésel.

ba una versión diésel de su atractivo SUV Frontera.

Aunque no era una novedad pura y dura, de ahí habían salido algunos de los mejores Porsche. Era el centro de desarrollo de Weissach, que habíamos visitado.

Las pruebas las protagonizaban dos llamativos japoneses. El Honda Legend, una imponente berlina que brillaba por lujo, comodidad y tecnolo-

gía. El Mazda MX-3 era un coupé asequible de originales formas.

Y la comparativa enfrentaba a dos triunfadores de la misma familia. Uno ya lo era, el VW Golf; y el otro lo tenía todo para serlo, el Audi A3. Del Golf –GTI de 150 CV y 3,6 millones– nos gustaba su equilibrio y habitabilidad. En el Audi –125 CV y 3,2 millones– valorábamos un chasis excepcional, su acabado y equipamiento.



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

PERFECT TIMING



COCKPIT

NKM4514M10

NKM4514M05M

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

Neckmarine