

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

Rutas con sabor by Lexus  
EN BUSCA DEL SECRETO DEL PULPO GALLEGO



PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 9 DE FEBRERO

Nº 1.814 del 26 enero al 8 de febrero 2022



# NUEVO PEUGEOT 308

Prueba

Lo tiene todo para triunfar



## ELÉCTRICOS: PROBAMOS LOS POLOS OPUESTOS

### Mercedes EQS 450+

- 117.125 euros
- 741 km de autonomía
- 333 CV

Analizamos los 10 eléctricos más caros y más baratos



### Dacia Spring

- 19.405 euros
- 230 km de autonomía
- 45 CV

Y ADEMÁS... PRUEBAS: OPEL GRANDLAND 1.2 TURBO Y VOLKSWAGEN POLO 1.0 TSI  
NOVEDADES: CITROËN C5 AIRCROSS, OPEL ASTRA SPORTS TOURER, TOYOTA bZ4X

# 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...



4€ IVA INCLUIDO

**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

### Al detalle



#### LOEB: LOS VIEJOS ROCKEROS...

Vaya semanita la de Sebastian Loeb. Solo seis días después de dejar Arabia Saudí, donde quedó segundo en el Dakar, se puso a los mandos del Ford Puma con el que este año correrá algunos rallies. Y de las arenas del desierto a la nieve o el hielo sobre el asfalto del Rally de Montecarlo, pero con el éxito como hilo conductor. El francés, el piloto más laureado en la historia del Mundial de Rallies logró la victoria en enconada lucha con otro Sebastian, Ogier, que finalmente tuvo que ceder ante Loeb. Con 47 años, está claro aquello de que los 'viejos rockeros nunca mueren'.



#### PRIMER AÑO DE STELLANTIS

La alianza que unió a PSA y FCA cumple un año. Un periodo que no ha sido fácil por la coyuntura mundial –pandemia, crisis de suministros...– pero en el que han conseguido retos como lanzar 10 nuevos modelos, planificar inversiones por valor de 30.000 millones de euros o definir una estrategia de electrificación, paso previo a su objetivo de ser una compañía tecnológica de movilidad sostenible.

### ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Más contenidos y mayor audiencia

Con la integración de Motor16 en el Grupo Merca2 afrontamos nuevos retos y proyectos en el mundo digital, las redes sociales, la información audiovisual y los eventos

Tras casi 40 años de existencia, quienes hacemos Motor16, seguimos siendo los mismos apasionados del automóvil de siempre. De hecho, esta revista, que nació fruto de un iluminado Juan Tomás de Salas y de un grupo de entusiastas periodistas entre los que me encuentro, es en la actualidad una de las referencias informativas más importantes del sector de la automoción. Un logro que ha sido posible gracias a tener un estilo propio que, de forma rigurosa y atractiva, ha transmitido al mayor número de lectores nuestros contrastados contenidos, pruebas y comparativas. Algo que estamos convencidos que se multiplicará de forma exponencial con la integración al cien por cien de Motor16 en el Grupo Merca2. Me estoy refiriendo a una compañía periodística, especializada en el sector de internet y que en la actualidad, y a través de medios como Merca2, Qué!, Moncloa y Cotilleo, cuenta con más de 14.000.000 de lectores mensuales.

De ahí que Alejandro Suarez, CEO y único accionista de todo este grupo editorial, considere que la potenciación de Motor16 en internet permitirá, más pronto que tarde, afrontar nuevos retos y proyectos en el mundo digital, las redes sociales, la información audiovisual y los eventos.

También les anuncio que en los próximos meses se creará la 'Fundación Motor16', una institución sin ánimo de lucro que abrirá al público, de forma gratuita, uno de los mayores archivos gráficos del automóvil, junto a la historia del motor en España. Será además un centro que nace con el objetivo de defender a un sector que, con demasiada frecuencia, es acusado de todo tipo de males, castigado fiscalmente y siempre amenazado con restricciones. De la misma forma que pondremos en valor la libertad y disfrute que proporciona el automóvil y lo que representa como generador de riqueza del país.

Gracias, querido lector, por compartir esta nueva etapa con nosotros.

### Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.  
EDITOR-FUNDADOR:  
Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com  
DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com  
Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com  
Fede Asensio - fasensio@motor16.com  
Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com  
Julián Gamacho - jgamacho@motor16.com  
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com  
Iván Mingo - imingo@motor16.com  
Álvaro Ruiz - aruiz@motor16.com  
Montse Turiel - mturiel@motor16.com  
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com  
Colaboradores: Alberto Mallo 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 Valdearas. 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

Boycá

ARI REVISTAS



▲ El equipo de Motor16, junto a Alejandro Suárez –arriba, cuarto por la izquierda–, CEO del Grupo Merca2.

## SUMARIO

Nº 1.814 · 26 de enero al 8 de febrero de 2022  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- QUÉ PASA

#### CITROËN C5 AIRCROSS

La firma francesa actualiza su SUV más grande, con un interior de aire más tecnológico. No hay cambios en la gama mecánica.

### 8.- OPEL ASTRA SPORTS TOURER

La versión familiar del compacto apuesta por la máxima versatilidad sin perder un diseño atrayente. El responsable de este, Mark Adams, nos cuenta sus secretos.

### 8.- TOYOTA bZ4X

Uno de los tres lanzamientos de Toyota este año será su primer eléctrico.

### 10.- SALÓN DE TOKIO

Las últimas novedades de las marcas japonesas brillan en Tokio.

### 12.- CES LAS VEGAS

El salón de consumo americano no solo muestra dispositivos tecnológicos, también los coches más avanzados.

### 14.- EN PORTADA

#### PEUGEOT 308 BLUEHDI 130

Con el nuevo 308 la firma del león perpetúa una saga de exitosos vehículos compactos que han marcado su historia.

### 22.- LOS RIVALES

12 modelos dispuestos a plantar cara al nuevo 308.

### 24.- CUATRO RUEDAS

#### MERCEDES EQS

El lujo y el refinamiento llegan al mundo de la electromovilidad a través del EQS, el Clase S de 0 emisiones.

### 30.- LOS ELÉCTRICOS MÁS CAROS

Estos son los 10 modelos eléctricos más exclusivos... y costosos.

### 32.- DACIA SPRING

Con todo lo necesario que debe tener un eléctrico, el Dacia Spring es un utilitario llamativo 0 emisiones a precio sorprendente.

### 37.- LOS ELÉCTRICOS MÁS BARATOS

6



42

38



40



56

Estos son los 10 modelos eléctricos más asequibles del mercado.

### 38.- OPEL GRANDLAND

La renovación estética le ha sentado de cine al SUV de Opel. El Grandland gana en personalidad, tecnología y equipamiento.

### 42.- VOLKSWAGEN POLO

El Polo, toda una institución con sus 50 años de vida, se renueva ligeramente para mantenerse en plena forma, siempre fiel a su receta clásica.

### 40.- DE VIAJE

**RUTAS CON SABOR BY LEXUS**  
En la provincia de Orense, la única sin salida al mar de Galicia, se come el mejor pulpo de España. En busca del secreto hemos viajado hasta allí con el Lexus UX 250h. Y descubrimos otras muchas sorpresas que nos muestra Orense.

### 52.- A LA ÚLTIMA

### 54.- LA SEMANA

### 56.- DE CARRERAS

**AUDI Y EL DAKAR**  
La victoria en cuatro etapas, la

### Busca tu marca

AUDI	30
BMW	31
CITROËN	6, 22
DACIA	32
DS	22
FIAT	37
FORD	22
HISPANO-SUIZA	30
HONDA	22
HYUNDAI	23
INVICTA	37
KIA	23
MAZDA	23
MERCEDES	24, 30
MG	37
NISSAN	37
OPEL	8, 38
PEUGEOT	14, 37
PORSCHE	30
RENAULT	23, 37
SEAT	23
SMART	37
TOYOTA	8, 23
VOLKSWAGEN	23

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60



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](http://www.revistasari.es/revistascontigo)



#RevistasContigo



[www.revistasari.es](http://www.revistasari.es)

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



**KIA CARNIVAL**

Diseñado en el centro Kia de California, el nuevo Kia Carnival 2022 sustituye al Sedona en el mercado americano, con un concepto entre un SUV y un monovolumen. Está movido por un motor V6 gasolina de 3,5 litros que desarrolla 290 CV y 262 Nm de par.

**DACIA DUSTER EXTREME**

Versión limitada del SUV de Dacia para las versiones TCe 130 CV y 150 CV EDC, y el diésel 4x4. Destaca por su equipamiento especial, con sus detalles en naranja en contraste dentro y fuera. Ya está a la venta con un precio desde 20.000 €.



**SKODA ENYAQ COUPÉ IV**

Skoda poco a poco va dando pistas de cómo será la versión definitiva de la variante coupé de su eléctrico, el Enyaq, que presentará a finales de enero y llegará en primavera.



**ALPHA SAGA ESTATE**

El coupé Ace de la firma americana se transforma en esta berlina cinco puertas que llegará en 2023, movido por un motor eléctrico que anuncia una autonomía de 500 km. Mide 4,70 m. de largo y es capaz de acelerar de 0-100 km/h en 6 segundos, con una velocidad máxima de 200 km/h.



▶▶ EL Citroën C5 Aircross ha sido objeto de una actualización con detalles estéticos que se centran en el frontal e incluye el nuevo color Azul Eclipse de la imagen.



**Citroën C5 Aircross**

El SUV de **Citroën** se renueva

El C5 Aircross, el SUV compacto de Citroën, que empezó a comercializarse en 2018, acaba de ser objeto de una importante actualización. Introduce cambios estéticos, que se centran especialmente en el frontal, que le confieren una nueva imagen, más vertical, que refuerza su

carácter, con un nuevo diseño de los chevrones, que se alejan de los faros y están lacados en negro, con un remaque cromado. La firma luminosa es también nueva, con LED en 'V' con efecto 3D. Tanto el logo como la firma luminosa están remarcados bajo la parrilla por una lámina lacada en negro. Los faros posteriores también cambian; aunque no en sus formas, sí en su diseño interior. Exteriormente, a los cinco colores disponibles añade uno nuevo, Azul Eclipse, manteniendo la posibilidad de cambiar el tono de los marcos de las tomas de aire frontales y de una moldura

de los Airbump (las protecciones plásticas de las puertas). En el interior sustituye la pantalla multimedia de 8 pulgadas por una nueva de 10, recolocando las salidas de aire del sistema de climatización. El cuadro de la instrumentación sigue siendo digital, con una pantalla de 12,3 pulgadas. Unos botones de pequeño formato y un selector sustituyen la palanca del cambio automático. La oferta de motores se mantiene intacta, con versiones PureTech y Blue HDi de 130 CV, y una variante híbrida enchufable de 224 CV, con una autonomía de 55 kilómetros.

**Llegará en 2023**

Spectre, el primer **Rolls-Royce** eléctrico

Debemos haber sido muy buenos durante el año 2021, ya que hemos recibido un bonito regalo de Papá Noel por Navidad: el Rolls-Royce Spectre totalmente eléctrico ha aparecido ante nuestras cámaras. El Spectre será el primer modelo de producción totalmente eléctrico de Rolls-Royce y aparentemente se parece mucho

al Wraith, pero se trata de un coche enteramente nuevo. No utiliza la plataforma CLAR de los EV de BMW, sino que Rolls-Royce emplea la plataforma modular de aluminio 'Arquitectura del Lujo' adoptada por los Cullinan y el Phantom. Una plataforma que también servirá de base para los próximos modelos de Rolls-Royce.



◀◀ Con su línea coupé, el Spectre se parece mucho al Wraith, pero es totalmente nuevo.

**FOTOS ESPÍA**

**Ford Mondeo made in China**

Desde el **Centro de Diseño** de Shanghai

El Ford Mondeo continuará su andadura, por lo menos en algunos mercados como el chino. Así lo demuestra lo avanzado del modelo desarrollado en el Centro de Diseño de la marca en Shanghai, que ya han presentado. Mide 4,94 metros de largo, habiendo crecido en tamaño respecto al aquí conocido. No ha transmitido las

motorizaciones de que dispondrá el nuevo Mondeo, pero en su maletero se puede leer la inscripción EcoBoost 245. Esta versión también la contempla el Evos y se sabe que utiliza un 2.0 EcoBoost de cuatro cilindros, que rinde 245 CV de potencia, con tracción delantera y cambio automático de 8 velocidades.



▶▶ El sedán de Ford, Mondeo, sigue su andadura en el mercado chino.





**FERRARI STALLONE GTS**

El Ferrari 812 GTS es la base del último proyecto del especialista Mansory. Cuenta con un kit de carrocería de fibra de carbono, llantas en doble medida (21 pulgadas delante y 22 detrás), un interior personalizado y una reprogramación electrónica que lleva a su motor V12 desde los 800 hasta los 851 CV.



**AUDI TT RS**

Audi amplía la paleta de colores exteriores para el TT RS con el nuevo Amarillo Phytón, un tono mate que ha nacido de la colaboración entre los departamentos Color & Trim de Audi Design y el de Marketing, que se encarga de ponerle nombre.

**INVICTA ELECTRIC D2S**

El urbano 100% eléctrico de Invicta Electric incorpora una nueva multimedia con pantalla táctil de 9 pulgadas y un sistema operativo Android más potente compatible con Apple CarPlay. Está disponible desde 8.995 euros con descuentos y las ayudas del Plan MOVES III.



**VINFAS DESEMBARCA EN EUROPA**

El fabricante vietnamita VinFast comenzará a vender su gama 100% eléctrica en el Viejo Continente a finales de este año. Todos sus coches son SUV y en Estados Unidos cuentan con 10 años de garantía.



**Opel Astra Sports Tourer**

El diseñador **Mark Adams** nos desvela sus secretos

En 2002 el diseñador Mark Adams aterriza en General Motors y desde entonces se ha encargado de ser el 'padre' de la inmensa mayoría de los Opel lanzados al mercado.

Él ha sido quien nos ha presentado todos los detalles del nuevo Astra Sports Tourer, una funcional versión que no tardará en ponerse a la venta en Europa. Como el Astra de cinco puertas luce el nuevo diseño Vizor en la parte delantera, que marca su personalidad y se remata con los avanzados faros IntelliLux LED. Si bien, Mark y su equipo

de diseño le han dotado de elementos propios, siendo su primer familiar en ofrecer una carrocería con el techo en contraste. Ese techo se remata con el detalle preferido de Mark, que es una tercera luz de freno en posición vertical, la cual rompe con las líneas horizontales que potencian la sensación de anchura en este Astra Sports Tourer, cuya carrocería se estira de los 4,37 metros del cinco puertas a los 4,64 metros de este familiar, detalle que le permite ofrecer un maletero con 608 litros de capacidad. Y eso son 236 litros más que

lo ofrecido por el hatchback. Además equipa de serie un respaldo trasero dividido en partes 40:20:40.

La plataforma EMP2 también gana seis centímetros de distancia entre ejes para incrementar el espacio interior, donde el Opel Pure Panel se convierte en pieza clave en su habitáculo. Compuesta por dos pantallas de 10 pulgadas con un marco negro brillante, se acompaña de botones físicos que aumentan la lógica y la ergonomía. Mecánicamente no hay sorpresas, con eficientes versiones Hybrid.



▲ El diseño Opel Vizor marca el ADN del nuevo Astra. Estrenado por el Mokka, se acompaña de los avanzados faros IntelliLux LED. Por vez primera en su historia, un Opel 'familiar' tiene carrocería bicolor, con un techo rematado con una característica tercera luz de freno en posición vertical.

**Toyota BZ4X, GR86 y Aygo X Cross**

Toyota **amplía su gama** con tres nuevos modelos

El año 2022 es crucial para Toyota. La marca japonesa lanza su primer coche completamente eléctrico, el BZ4X, un SUV de tamaño medio desarrollado sobre la nueva plataforma E-TNGA. Gracias a una batería de 71 kWh, este todocamino, tendrá alrededor de 450 km de autonomía (está pendiente de homologar), se podrá cargar a una po-

tencia máxima de 150 kW y se ofrecerá con tracción delantera o total, en el primer caso con 204 CV y en el segundo con un motor eléctrico adicional que incrementa su músculo hasta los 217 CV. También este año llega el Toyota Aygo X Cross, un urbano de 3,70 metros de largo y estética SUV que se asienta sobre la plataforma GA-B, la misma

que utilizan los Toyota Yaris y Toyota Yaris Cross. Ya está disponible desde 13.500 euros con un

motor gasolina de 72 CV que puede asociarse a un cambio manual o a uno automático de tipo CVT.

La tercera novedad de la marca nipona es el GR86, un deportivo de 2+2 plazas con motor bóxer at-

mosférico de 2.4 litros y cuatro cilindros que desarrolla 235 CV y los manda directamente a las rue-

das traseras a través de un cambio manual o de uno automático, ambos de seis relaciones. Acele-

ra de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos y alcanza una velocidad máxima de 226 km/h, mejores cifras que

las que ofrecía su predecesor, el Toyota GT86. Su motor entrega la potencia desde más bajo, además

de ofrecer más par (250 Nm en lugar de 205 Nm) y girar a un máximo de 7.400 rpm.



▲► El Toyota Aygo X Cross es el primero en aterrizar en los concesionarios (ya está a la venta). Los otros dos estarán disponibles en primavera.

## Preparaciones **en clave muy racing**

Cancelado en su edición 2021, el Salón de Tokio ha abierto sus puertas en enero de 2022 y se consolida como una de las muestras más importantes del automóvil asiático, tanto en su vertiente de nuevas tecnologías motrices como en la

de preparaciones de altas prestaciones, materia en la que las marcas niponas son verdaderos maestros. Toyota ha ido un paso más allá en el Yaris GR, con la serie limitada MN, sólo 500 unidades, a los que hay que sumar el GR GT3 Concept de compe-

titión. Subaru ha extendido el acabado STi a buena parte de la gama, incluido el BRX, y mostrando un anticipo de un hipotético WRX STi 'pata negra'. Por parte de Nissan hemos podido ver la versión definitiva del sustituto del 370Z, en este

caso llamado Fairlady Z para el mercado asiático, dudamos que llegue hasta Europa. Y Lexus nos ha mostrado cómo quiere ir un paso más allá en materia de SUV con un concept de cómo se vería un NX vestido de offroad puro y duro, acompañado

del buggy de hidrógeno ROV. Honda por su parte va perfilando el Civic Type R, que ya pudimos ver en el circuito de Suzuka, aunque por el momento no existe prácticamente nada de información acerca del mismo. Un salón que crece en importancia.



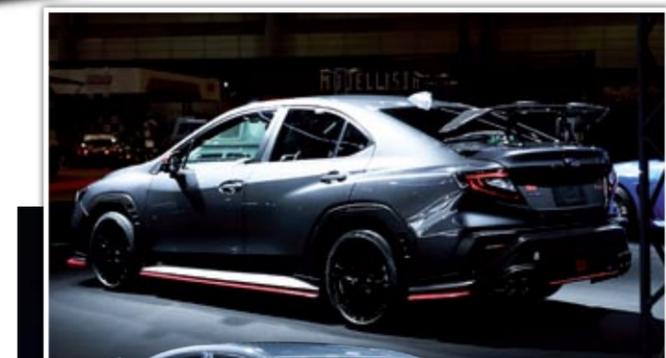
▲▲**LEXUS NX PHEV OFFROAD.**- Lexus lanza este concept de una variante off road extrema del SUV NX, en este caso con neumáticos de tacos BF Goodrich y una carrocería 15 milímetros más elevada que el convencional.



▼**TOYOTA GR GT3 CONCEPT.**- Toyota adelanta su visión de un vehículo de competición GT3, sencillamente espectacular, categoría donde campan a sus anchas los Mercedes AMG GT, Ferrari, Porsche 911...



▲▲**HONDA CIVIC TYPE R.**- Honda anticipa el inminente Civic Type R aún bajo un tupido camuflaje. Nace con el reto de seguir siendo el tracción delantera más rápido del mercado, con un motor de 2.0 litros y una cifra de potencia superior a los 300 caballos.



▲▲**SUBARU WRX S4 STI CONCEPT.**- El WRX recibe en este prototipo el nuevo acabado STi, de momento es sólo un concept de lo que podría estar por llegar en un futuro en forma de WRX STi.



▲▲**TOYOTA YARIS GR MN.**- Toyota lleva un paso más allá el mito GR Yaris con el MN (Master of Nürburgring) con la altura rebajada en 10 milímetros, 20 kilos más ligero y la misma potencia, aunque con algo más de par. Sólo se fabrican 500 unidades en acabado Circuit o Rally. Y se adjudican por sorteo.



▲▲**FAIRLADY Z.**- Así es la versión definitiva del Nissan Z, Fairlady en Japón, que finalmente no llegará a Europa por motivo de emisiones. Tiene un motor V6 biturbo de 405 caballos y supone el reemplazo definitivo para el 370Z.



▲▲**SUBARU STI E-RA CONCEPT.**- Prototipo eléctrico de carreras con el que Subaru pretende bajar de 6:40 en Nürburgring. Tiene 1.088 caballos de potencia.



## Con luz propia

En 2020, la primera gran cita de la automoción del año dio un giro a su concepto. El Detroit Auto Show abandonó su fecha tradicional de principios de enero dejando su lugar al Consumer Electronics Show (CES).

El primer motorshow se convertía en algo más allá del automóvil para pasar a exponer lo último en electrónica en general, exhibiendo los productos con más avanzada tecnología pero en muchos más

campos que el automóvil. Pero éste sigue teniendo un importante protagonismo, y los grandes fabricantes americanos siguen presentes para mostrar al público sus vehículos más novedosos con propulsión

totalmente eléctrica. Pero no sólo han asistido los fabricantes USA, también otras marcas con una importante penetración en el mercado estadounidense han estado presentes como hemos visto este año. Aunque Ómicron ha hecho de las suyas en la cita de este año

celebrada entre el 5 y el 7 de enero, en la que un 8% aproximado de los exhibidores cancelaron su presencia, la reciente edición ha brillado con luz propia, viendo un interesante número de premiers en el ámbito automotriz. Os mostramos las más interesantes.



### ◀ CHRYSLER AIRFLOW CONCEPT

Chrysler lanzará su primer eléctrico (BEV) en 2025 sobre una nueva plataforma. El Airflow anticipa la futura línea de eléctricos para el relanzamiento de la marca.



### ▶▶ CADILLAC INNERSPACE CONCEPT

Eléctrico y autónomo. Así es la visión de GM sobre un futuro vehículo de estas características, con un interior totalmente configurable para dos plazas.



### ▲ BMW iX FLOW CONCEPT

BMW aplica en el iX una tecnología digital para personalizar el exterior según los deseos individuales, variando el tono de la carrocería.



### ▲ CHEVROLET SILVERADO EV

Variante eléctrica de la pick-up americana, con 664 CV y 780 Nm de potencia y par, con una autonomía de 644 km. 0-100 km/h en 4,5 seg.



### ▶▶ CHEVROLET EQUINOX EV

Este SUV eléctrico sobre la plataforma Ultium GM se encuentra muy avanzado, estando previsto que vea la luz en 2023 con un precio desde unos 27.000 dólares.



### ◀ SONY VISION-S02

Sony presenta un segundo concept, mostrándose cada vez más cerca de lanzar su primer eléctrico. Un crossover de 4,90 m de longitud y una batalla de 3,03 m, con 7 plazas. Y un motor eléctrico en cada eje, rindiendo 544 CV.



# Los deberes hechos

Con este nuevo 308 la firma del león perpetúa una saga de exitosos vehículos compactos que han marcado la historia del automovilismo. Y lo hace rizando el rizo en un segmento disputado al máximo y para el que se ha preparado a conciencia. No busca ser uno más, quiere diferenciarse de sus adversarios y para ello juega unas bazas que él solo domina. En Peugeot han hecho los deberes.



PRECIO **33.929 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:  
**121 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

**+** Imagen. Tecnología. Seguridad. Equipamiento de serie. Combinación motor-cambio. Comportamiento dinámico. Consumo. Confort de marcha.

DEBE MEJORAR

**-** Detalles de ergonomía. Prestaciones modestas. Precio. GT sin opción a cambio manual. Espacio en las plazas traseras. Sonoridad en frío.

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

Julián Garnacho || [jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Con más de siete millones de vehículos vendidos desde 2007 y con 42 premios internacionales entre los que se incluye el 'Car of the Year' de 2014, el Peugeot 308 se ha convertido en toda una institución para la firma francesa, pero también en un hueso duro dentro del segmento compacto y en un quebradero de cabeza para sus principales competidores.

Este importante papel que el 308 juega dentro de la marca del león es motivo de peso para que no envíe ni un ápice a los ingenieros que tenían por delante el reto de desarrollar esta nueva y tercera generación, a los que sinceramente he de felicitar

por el trabajo realizado. Si sus antecesores han marcado parte de la historia, este 308 se merece ser el protagonista de un libro... o de una trilogía. Y sólo lo entenderás cuando te pongas al volante; aunque igual basta con que te cruces con uno por la calle, porque llama la atención.

Durante nuestra semana de convivencia nuestro protagonista ha sido objetivo de miles de miradas. Los diseñadores han creado un compacto atractivo a más no poder; y aunque la belleza es algo extremadamente subjetivo, no me podrás decir que este 308 no te gusta. ¿Ni un poco? Si me dices que no, mientes. Y lo sabes.

A diferencia de la inmensa mayoría de las marcas que te cobran una pasta por ese color con el que publicitan sus vehícu-

los, Peugeot ofrece sin coste alguno este Verde Olivine, que sienta de maravilla al deportivo acabado GT de 'nuestro' 308. Ahora bien, la marcada parrilla delantera agradecerá que no aparques detrás de un coche con bola de remolque o sin sensores de aparcamiento, pues está demasiada expuesta, al igual que los pilotos traseros que han colocado en los extremos del paragolpes, con las funciones de luz de marcha atrás y antiniebla posterior.

Ya es hora de que la llave 'manos libres' nos detecte, nos dé la bienvenida con la coreografía de sus grupos ópticos Full LED –tienen tecnología matricial e iluminan de maravilla– y se abra para dejar que nos adentremos en un interior propio de ciencia ficción. Pagaría con gusto por

ver la cara del propietario de un Peugeot 306 con un cuarto de siglo al subirse a este nuevo 308. Sería como si yo me sentara al mando de la New Shepard, la nave espacial con la que Jeff Bezos ha viajado al espacio. Para flipar.

**i-COCKPIT 3D » Su seña de identidad**

El particular i-Cockpit sigue siendo el corazón de su puesto de conducción, que al estar también más próximo al asfalto para reducir el centro de gravedad –es dos centímetros más bajo que antes–, saca a relucir los primeros 'peros'. Compañeros han criticado anteriores i-Cockpit; pero a mí particularmente me sentaban como



LA CLAVE

[jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)

*Me atrevería a decir que tenemos el futuro 'Car of the Year 2022' frente a nosotros. Este 308 es una auténtica joya que ha llegado para marcar un antes y un después en su segmento. Atractivo, bien acabado, espacioso, dinámico... y además ofrece una oferta mecánica extensa a la que llegará un eléctrico puro. Si haces kilómetros este BlueHDI es lo que buscas, un verdadero 'mechero' para viajar sin preocupaciones rodeado de la última tecnología a todos los niveles.*



**HASTA EL INFINITO ROMPER LA BARRERA DE LOS 1.000 KM CON UN DEPÓSITO ES PAN COMIDO PARA ESTE 308, QUE CONSUME LO JUSTO**  
**i-COCKPIT 3D PRESIDE UN SALPICADERO ORDENADO, DONDE TODO SE CONTROLA DESDE SU PANTALLA CENTRAL DE 10". DELANTE LOS MATERIALES Y AJUSTES SON PERFECTOS**



▲ El cuadro digital lo forma una pantalla de 10 pulgadas en 3D, aunque ofrece también una alternativa 2D. La puedes personalizar a tu gusto, pero ahora el volante oculta la zona inferior.

► Sus asientos son muy cómodos y sujetan a la perfección. En opción hay unos AGR con masaje, calefacción... Es amplio, aunque la banqueta trasera es corta y deja poco espacio para los pies bajo los asientos delanteros. Detrás hay salidas de ventilación específicas, puertos USB y un túnel central inexistente.



un guante, pues el diminuto volante no entorpecía mi visión del cuadro, cosa que ahora sí ocurre. Para solventarlo deberás llevar éste en una posición más baja de lo deseado. Pero tampoco te alarmes, porque ese cuadro digital de 10 pulgadas, que en este acabado GT es 3D –hay una función para cambiar a 2D–, se puede configurar al gusto para que todo esté dentro de tu campo de visión.

La digitalización no acaba aquí. Ni mucho menos. Peugeot i-Connect es como llaman a su nuevo sistema de infoentretenimiento, que en cierta medida abruma. Esa pantalla táctil de 10 pulgadas se convierte en el centro neurálgico, porque ab-

solutamente todo se controla a través de ella. No hay mandos físicos para el climatizador o para la radio –sólo los del volante o el mando del volumen– y debajo aparecen seis ‘ventanas’ llamadas i-toggles que sirven de accesos directos. Y los puedes personalizar según tus preferencias. Pero lo dicho, paciencia, porque algunas funciones no se encuentran a la primera de cambio y es mejor que nuestro acompañante nos eche una mano.

Materiales de calidad, buenos ajustes... su interior no desentona delante, que viajes en business y donde hay hasta iluminación ambiental con ocho colores a elegir. Pero es que este detalle desaparece en las



plazas traseras, donde además los plásticos de tacto acolchado ni se han barajado, dando un aspecto de clase turista. Ahora bien, ahí detrás hay tanto espacio como en un Golf o en un i30 –se nota que ha gana-



do 55 milímetros de distancia entre ejes–, además con la ventaja de un piso casi plano, puertos USB, salidas de ventilación propias. Y si la banqueta fuera algo más larga, la cosa rozaría la perfección.

Peugeot mide el volumen del maletero en litros de agua, un dato más optimista que la habitual norma VDA. Así saca pecho con esos 412 litros, que se antojan demasiados si lo comparamos con la competencia. Y es que el nuevo Opel Astra, que mide lo mismo que este 308 y que nace de la misma EMP2 anuncia 372 litros, que tampoco están nada mal.

**4,7 L/100 KM » Se merece una etiqueta ECO**

Para acceder a ese maletero luce un portón fabricado en material compuesto, un detalle que junto a otros muchos,

permite mantener el peso a raya, porque se conforma con 1.361 kilos. Son 57 kilos menos que un Ceed y 87 menos que un León con mecánicas equivalentes.

Si no dispones de un punto de carga en casa o si la etiqueta ‘0 emisiones’ no es una cosa que te desvele por las noches. ¿Por qué no elegir un diésel? Pierde el miedo a este carburante ahora estigmatizado, pero que hace años Gobierno y fabricantes anunciaban como la panacea... y que lo sigue siendo. Y es que no hay motor de gasolina; que por cierto tiene el mismo distintivo medioambiental que este BlueHDI, que iguale estos consumos. Tanto es así que es injusto no darle una etique-

# EMP2 ES LA PLATAFORMA QUE LO SUSTENTA. SIN SER LA MÁS AVANZADA, LE OTORGA UNA DINÁMICA DE PRIMERA Y SE NOTA LIGERO



## 2023: EL AÑO DEL ELECTRIZANTE e-308

Además de los reputados propulsores PureTech y BlueHDI, Peugeot ofrece en su nuevo 308 dos interesantes y eficientes versiones híbridas enchufables denominadas Hybrid –lo hay con 180 y 225 CV de potencia–, las cuales tienen como principal aliciente el conseguir el preciado distintivo ‘0 emisiones’ de la DGT gracias a que con sus baterías de 12,4 kWh de capacidad permiten recorrer hasta 60 kilómetros en modo eléctrico. Gracias a ello también nos permiten no consumir una sola gota de carburante en nuestro día a día y tener un vehículo utilizable los 365 días del año gracias a su parte térmica, con la que podemos viajar al fin del mundo.

Estos 308 Hybrid los tienes disponibles desde 33.900 euros, lo que son 7.000 más que un BlueHDI 130 EAT8 a igualdad de equipamiento.

Pero la avanzada plataforma EMP2 sobre la que se sustenta este nuevo compacto da gran juego a los ingenieros de Peugeot, hasta el punto de que sobre ella nacerá el primer 308 eléctrico de la historia, que llegará a los concesionarios el año que viene.

Cierto es que por el momento los datos que se han ‘escapado’ a la marca antes de tiempo hay que cogerlos con pinzas, pero nos dan una idea de por donde irán los tiros con este futuro 308 ‘0 emisiones’.

El electrizante Peugeot e-308 esconderá una nueva batería de iones de litio diferente a la empleada por los e-208, e-2008 o e-Rifter. Y es que gana 4 kWh de capacidad bruta, pasando de 50 a 54 kWh, mientras que su capacidad neta se cifrará en 50 kWh. Dicha batería alimentará a un único motor eléctrico ubicado en la parte delantera que proporcionará 115 kW (156 CV) de potencia y 270 Nm de par motor –230 Nm ofrece el PureTech 130–, de forma que también es más potente que el utilizado por el resto de integrantes de la gama eléctrica de Peugeot, los cuales ofrecen 100 kW (136 CV) y 260 Nm.

A pesar de esa inyección extra de energía se pueden esperar unas prestaciones parejas a las de un e-208, porque se habla de que este futuro e-308 rondará los 1.600 kilos de peso, lo que son 70 más que su electrizante hermano pequeño, que presume de acelerar de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos y de alcanzar una velocidad máxima limitada a 150 km/h.

Detalles como un coeficiente aerodinámico de sólo 0,28 gracias a la llegada de nuevos componentes, una eficiente bomba de calor para su sistema de climatización o neumá-



▶ Peugeot guarda bajo llave las imágenes de su e-308 –éstas son del Hybrid–. En el exterior le delatarán diferentes apéndices aerodinámicos, accents en azul y sus emblemas. Las baterías admitirán recargas rápidas a 100 kW de potencia.



tics de baja fricción a la rodadura optimizarán el gasto energético de este futuro e-308, del que se dice firmará un consumo medio de tan sólo 12,4 kWh/100 km. Sin duda alguna un dato muy prometedor si se compara con los 15,4 que homologa un e-208 o con los 15,3 que firma un Citroën ë-C4.

Ese bajo gasto,

unido a la capacidad de sus baterías le van a permitir homologar una autonomía superior a los 400 kilómetros. Además, gracias a su tecnología de 400 voltios, admitirá recargas rápidas hasta 100 kW, pudiendo pasar del 10 al 80% en apenas 30 minutos. Y eso supone un ritmo de 11 kilómetros al minuto. Ahora sólo queda esperar al año que viene para tener a este e-308 entre nosotros, el cual llegará con carrocerías Hatchback y SW.



▶ La EMP2 permite el nacimiento del primer 308 eléctrico. La forma y posición de la batería consiguen mantener el maletero de los Hybrid: 361 litros en Hatchback y 548 en el SW.



tones para los modos ‘Parking’ o ‘Manual’ son pequeños.

ECO, Normal y Sport son los modos de conducción que propone y ahora la función ‘inercia’ que engrana punto muerto al dejar de acelerar funciona en los dos primeros sin que apenas lo percibas. Eso y otro sinnúmero de mejoras permiten ahorrar hasta la última gota de carburante.

Cuando alcanza temperatura saca lo mejor de sí, porque este motor es tan suave como agradable. El EAT8 pone también mucho de su parte ensalzando esas dos virtudes, hasta el punto de que si lo pruebas, jamás querrás un coche manual. Son 130 CV de potencia, de forma que tampoco esperes unas prestaciones como si fuera un GTI. Pero tampoco es lento.

En ‘nuestra’ pista de pruebas del INTA hemos registrado interesantes datos, como que ha mejorado en una décima la cifra homologada a la hora de acelerar de 0 a 100 km/h. Pero aún así, hay que decir que ha demandado seis décimas más que lo que medimos en su día a un 308 SW BlueHDI 130 EAT8, que además era 33 kilos más pesado que nuestro protagonista. Ahora bien, para recuperar de 80 a 120 km/h ha requerido de 7,8 segundos, una décima menos que aquel 308 SW antes mencionado.

ta ECO, cuando híbridos suaves con 600 CV la consiguen y gastan lo mismo con sólo arrancar sus V8 Biturbos que para hacer 100 kilómetros en el 308 –4,7 litros–.

Si viajas jamás te arrepentirás de haber elegido este 1.5 BlueHDI, un motor que lo estrenó hace un par de años la generación anterior del 308 –lo probamos con carrocería SW y cambio EAT8 en el número 1.791 de Motor16–. Cierto es que en frío suena algo más de lo deseado, pero tam-

bién es cierto que nos estamos malacostumbrando a silenciosos eléctricos. Y dile tú al del 306 con 25 años que este 308 vibra. Igual cobras.

El acabado GT nos obliga al cambio EAT8, que luce un selector que no me convenció en otros modelos del grupo Stellantis porque obligaba a dejarlo sujeto durante varios segundos para seleccionar la marcha. Eso aquí no sucede. Es instantáneo y se agradece. Aún así, los bo-

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>	<b>1.5 BlueHDI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea/16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo variable e intercooler.
Potencia máxima/rpm	130 CV / 3.750
Par máximo/rpm	300 Nm / 1.750

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.D.

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/ Discos

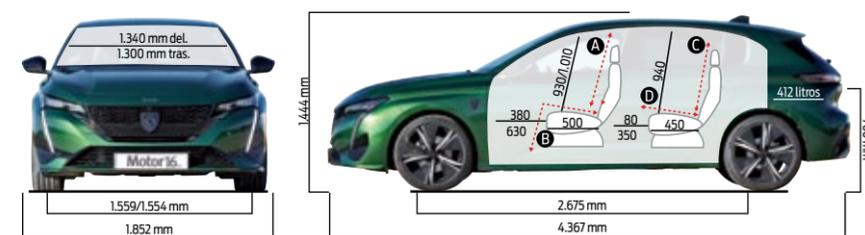
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente del tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente por barra de torsión con muelles y amortiguadores.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	225/40 R18
Marca	Michelin

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.361
Capacidad del depósito (l)	53
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,4
Número de plazas	5



### MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 980 mm (B) Espacio piernas (máx-min) 1.120/900 mm (C) Altura al techo atrás 910 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 750/490 mm

### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10 pulgadas	▲		
Android Auto y Apple CarPlay	▲		
Navegador	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Selector modos de conducción	▲		
Faros Matrix LED	▲		
Techo panorámico eléctrico			▶
Cargador inalámbrico	▲		
Asientos con calefacción y masaje			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Suspensión adaptativa			▼

	SI	NO	OP.
<b>SEGURIDAD</b>			
Control de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta y mantenimiento de carril			▶
Alerta por cansancio	▲		
Alerta de tráfico trasero	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Control de velocidad activo	▲		
Sensores parking del./tras.	▲		
Asistente de aparcamiento	▲		
Conducción semiautónoma	▲		
Asistente de arranque en pendiente	▲		
Luces de carretera inteligentes	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▼
Frenada de emergencia	▲		
Sistema de visión 360º			▶
Control por voz	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Alarma antirrobo			▶

### PRINCIPALES OPCIONES

Sistema de visión 360º: 364. Sistema de sonido Focal: 883. Asientos delanteros con calefacción: 208. Asientos AGR con calefacción, masaje y regulación eléctrica para el conductor: 1.040. Asistente de mantenimiento en el carril: 208. Techo panorámico eléctrico: 987. Parabrís calefactado: 156. Pintura metalizada: 572. Pintura perlada: 779. Tapizado en cuero Nappa: 1.039.

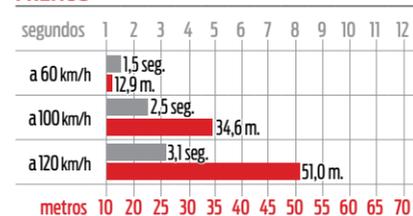
### BANCO DE PRUEBAS

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	207 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,3
1.000 m salida parada (oficial)	31,9 (31,7)
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,5 (10,6)
Recorriendo (metros)	181
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,3
1.000 m desde 40 km/h en D	29,8
De 80 a 120 km/h en D	7,8
Recorriendo (metros)	222
Error de velocímetro a 100 km/h	+3%

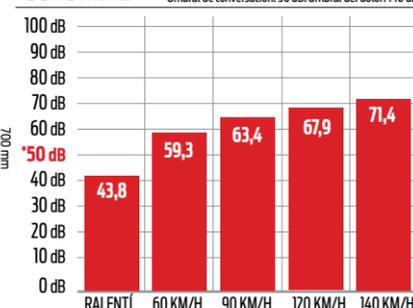
### CONSUMOS

	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	5,2
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruce	3,6
Conducción dinámica	8,7
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruce	4,8
A 140 km/h de cruce	6,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,7
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	1.127
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo ponderado	4,6

### FRENOS



### SONORIDAD



412 LITROS DE AGUA, PUES NO LOS MIDEN CON LA NORMA VDA. AÚN ASÍ SU MALETERO ES GRANDE. NUEVOS LOGOS PARA UN NUEVO REY



Estos datos, digamos que 'discretos' pueden deberse a la juventud de nuestra unidad, que aún no había cubierto sus primeros 1.000 kilómetros. Si bien, eso no ha sido ningún hándicap a la hora de frenar, con unas distancias de detención más que notables.

Un 2.0 BlueHDI con extra de potencia le vendría de maravilla, pero para eso tienen sus interesantes versiones Hybrid.

Este 308 se sustenta sobre la plataforma EMP2, que aun apostando por un eje trasero semi-independiente sorprende por su eficaz dinámica. En marcha se muestra ligero, algo que se agradece cuando aparecen las curvas. Ese chasis aguantaría sin problema mucho más potencial, siempre y cuando Peugeot le dotara de una dirección un punto más directa, porque tiene 2,8 vueltas entre to-

pes. Directa, que no precisa, porque este elemento te permite guiar con facilidad el morro de este sensacional compacto, que además en el modo Sport endurece ligeramente las suspensiones para eliminar cualquier balanceo de su carrocería -lo hace de forma muy sutil y nos gustaría que tuviera un modo personalizable-, transmitiendo seguridad en todo momento. También varía la entrega de potencia, el tacto de la dirección o el sonido artificial que emiten sus altavoces. También la gestión de su EAT8, que debido a dicho selector carece de modo secuencial, que si es operativo desde las levas que hay en el volante. Este cambio también ha recibido importantes mejoras y ahora a apenas 80 km/h permite circular en octava, cuando antes era imposible engranarla -ni forzando con la

leva- antes de llegar a 100 km/h. Y eso se agradece tanto en rumorosidad, como en eficiencia, porque ¿te he dicho que este 308 es un verdadero 'mechero'?

Y es que hacía mucho tiempo que un vehículo no superaba la barrera de los 1.000 kilómetros reales de autonomía, algo que con los actuales depósitos, convertidos en cantimploras, es una proeza.

Mención aparte merecen sus avanzados sistemas de ayuda a la conducción, eficaces y con una gran gestión electrónica detrás, los cuales son de serie y rematan un equipamiento donde no hay lagunas. Faltaría más por el precio de este 308, que sin ser barato, no se va a convertir en un inconveniente a la hora de dejar en evidencia a sus adversarios.



Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

A pesar de haberse cerrado un año 2021 complicado para el sector con 859.477 unidades matriculadas y en el que cada día cobra mayor protagonismo el segmento de los SUV y los crossover, los compactos aguantan el tipo con un 16,9% de cuota de mercado -145.319-.

La inmensa mayoría de esas unidades las firman los rivales directos del nuevo 308 -en este ranking hemos decidido excluir marcas premium-, vehículos que están ahí para complicarle la existencia al compacto francés. Lo hacen gracias a sus más que reputadas carreras, así como a unas gamas que se adaptan a la inmensa mayoría de sus clientes. Y es que en gran medida no sólo se limitan a carrocerías de cinco puertas -las de tres han desaparecido del mapa-, sino que las combinan con eficientes mecánicas electrificadas que ponen el punto dinámico y eficiente al conjunto.

# Jaque al rey... león

El nuevo 308 llega por la puerta grande a un segmento de lo más disputado y con gran peso en nuestro país, el de los compactos. Doce son sus competidores más duros, doce interesantes vehículos a tener muy en cuenta y capaces de poner en guardia al francés.



PRECIO:  
Desde  
**20.720 €**  
POTENCIA:  
**100 a 155 CV**  
ETIQUETAS:

**CITROËN C4.-** Un compacto muy agradable, espacioso, confortable y eficiente. Esconde motores PureTech y BlueHDI, además de una versión eléctrica que parte de los 33.870 euros y ofrece 354 kilómetros de autonomía.



PRECIO:  
Desde  
**34.950 €**  
POTENCIA:  
**130 a 225 CV**  
ETIQUETAS:

**DS 4.-** Alma gemela del 308 por plataforma, tecnología, motores... con un plus de exclusividad que se paga. No lo hay con cambio manual y ofrece tres opciones; PureTech, BlueHDI y un híbrido enchufable con 225 CV.



PRECIO:  
Desde  
**N.D.**  
POTENCIA:  
**95 a 280 CV**  
ETIQUETAS:

**FORD FOCUS.-** Su actualización no tardará en llegar a los concesionarios con importantes mejoras. Mecánicamente no hay grandes sorpresas con sus EcoBoost y EcoBlue, mientras que su gama es extensa gracias a sus carrocerías.



PRECIO:  
Desde  
**26.345 €**  
POTENCIA:  
**126 CV**  
ETIQUETAS:

**HONDA CIVIC.-** La décima generación Civic afronta su recta final ofreciendo a sus clientes un único 1.0 i-VTEC Turbo y un único acabado. Bien terminado, amplio, cómodo... Sensacional pero ya sin carrocería familiar.



PRECIO:  
Desde  
**21.420 €**  
POTENCIA:  
**110 a 280 CV**  
ETIQUETAS:

**HYUNDAI I30.-** Ofrece siete mecánicas, tres carrocerías y siete acabados. su gama es muy completa y la mayoría de mecánicas usan la tecnología híbrida ligera. Bien terminado, espacioso y con precios muy atractivos gracias a descuentos.



PRECIO:  
Desde  
**20.770 €**  
POTENCIA:  
**100 a 204 CV**  
ETIQUETAS:

**KIA CEED.-** Su gama es muy completa a todos los niveles, pero la mecánica híbrida enchufable sólo se ofrece en el familiar y en el Xceed. La mayoría de mecánicas tienen hibridación ligera y etiqueta ECO. Acaba de ponerse al día.



PRECIO:  
Desde  
**25.345 €**  
POTENCIA:  
**122 a 186 CV**  
ETIQUETAS:

**MAZDA 3.-** Disponible también con carrocería Sedán, todos tienen hibridación ligera y etiqueta ECO. Esconden un 2.0 atmosférico y de gasolina con 122 o 186 CV muy agradable y prestacional. Bien acabado, no es barato, ni muy espacioso.



PRECIO:  
Desde  
**23.591 €**  
POTENCIA:  
**110 a 180 CV**  
ETIQUETAS:

**OPEL ASTRA.-** Plataforma, tecnología, mecánicas... Todo lo comparte con el 308, pero con diferente envoltorio. Lo habrá con carrocería Sports Tourer y es ligeramente más asequible que el modelo del león. El PHEV parte de 32.100 euros.



PRECIO:  
Desde  
**24.745 €**  
POTENCIA:  
**115 a 300 CV**  
ETIQUETAS:

**RENAULT MÉGANE.-** Una de las referencias en el segmento, mantiene sus dos carrocerías y una gama de motores discreta, pero donde destaca el E-Tech, un híbrido enchufable con 160 CV y etiqueta '0 emisiones'. No es el más asequible.



PRECIO:  
Desde  
**19.830 €**  
POTENCIA:  
**90 a 310 CV**  
ETIQUETAS:

**SEAT LEÓN.-** Dos carrocerías, motores hasta 310 CV en los Cupra, bien acabado, tecnológico, espacioso... El León es un duro adversario en el que sorprenden los e-Hybrid con 204 y 245 CV. También hay eTSI con etiqueta ECO, como los TGI.



PRECIO:  
Desde  
**21.600 €**  
POTENCIA:  
**122 a 184 CV**  
ETIQUETAS:

**TOYOTA COROLLA.-** Exclusivamente esconde mecánicas híbridas puras y duras con 122 o 184 CV de potencia, muy eficientes y solventes. Atractivo precio para un 'ECO' que está disponible con tres carrocerías para poder elegir.



PRECIO:  
Desde  
**29.705 €**  
POTENCIA:  
**110 a 320 CV**  
ETIQUETAS:

**VOLKSWAGEN GOLF.-** Uno de los compactos más distinguidos, ofrece diferentes carrocerías, incluido el Alltrack. Gran variedad de mecánicas, pero los híbridos enchufables -204 y 245 CV- no se ofrecen en los Variant. Y es caro.

# Superlativo

El lujo y el refinamiento llega a la electromovilidad a través del EQS, la alternativa de Mercedes a su Clase S, al que ha dotado de la tecnología necesaria para estar a la altura de lo que se puede esperar de una gran berlina movida por un propulsor eléctrico.

Fede Asensio | fensio@motor16.com  
Fotos: Bryan Jiménez

Tal vez el más llamativo de los eléctricos que ha puesto Mercedes ya a la venta. A la vista, sus aerodinámicas formas, con la línea del techo curvada y el pilar trasero bastante inclinado, parece un coche más pequeño de lo que es.

No así desde el interior, donde lo que sientes es lo que es; amplísimo, como

se espera de una berlina de su porte, con una batalla de 3,21 m. Delante, los asientos son muy amplios y confortables, pero les pediría algo más de sujeción lateral en la espalda, resaltando la ergonomía de los almohadillados reposacabezas. Y como debe ser, los pasajeros de las plazas traseras se sentirán especialmente bien tratados, con muchísimo espacio longitudinal, con el único pero, si llegas,

que bajo los asientos delanteros no encuentras espacio para los pies. El flujo del aire lo completan las salidas elevadas sobre los montantes laterales para un control óptimo de la temperatura. El tono claro de tapicería y guarnecidos de nuestra unidad, con el acabado Electric Art que trae el EQS de serie, amplía aún más la sensación de espacio, contando con diferentes paquetes de personalización. En cualquier

caso, el interior ofrece una atmósfera refinada con cuidados materiales, como el cuero utilizado para asientos y puertas, combinados con el aire de los 'nuevos paradigmas' de la electromovilidad, con la digitalización del salpicadero y la iluminación led cuyo color que ilumina todo el habitáculo en colores seleccionables.

La versión 450+, la más modesta –aunque este término parece fuera de lu-

gar cuando hablamos de un coche que cuesta más de 117.000 euros–, cuenta con las pantallas de serie y no con la galáctica Hyperscreen, opcional, que te traslada a otra dimensión en la forma de entender el automóvil hasta ahora. Se 'conforma' así con una instrumentación de 10,25" muy completa, con gráficas muy trabajadas, diferentes configuraciones asociadas a los modos de conducción y mucha, muchísima información. Completándose con la pantalla central de gran tamaño (12,8"), que controla el sistema multimedia MBUX, con un menú muy amplio, que requiere tiempo para un uso medianamente intuitivo, pero con amplísimas opciones de información, de control de funciones



## LA CLAVE

fensio@motor16.com

El EQS se convierte en la primera gran berlina eléctrica de lujo cumpliendo con nota en todo lo que se puede esperar en confort y posibilidades de equipamiento. Y con la tecnología para convertirse en un eléctrico de largo recorrido, a cambio de no poder explotar todo su alto potencial dinámico.

y conectividad, configuración del vehículo y gestión de la carga. Para el equipaje de sus pasajeros el EQS ofrece un gran volumen de maletero, al que se accede por

PRECIO		117.125 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>0 G/KM</b>	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Comportamiento en carretera. Capacidad tecnológica. Amplias posibilidades de equipación de confort.	Sistema de frenada de emergencia demasiado sensible. Hueco pedalier algo estrecho.	

un amplio portón de apertura eléctrica. 610 litros de capacidad, con una superficie plana y muy amplia, aunque con la altura más limitada en la zona de acceso. Y

con espacio bajo el piso para guardar los cables de carga. Delante no hay otro maletero. De hecho no se puede abrir el capó más que por personal especializado por





**EQUILIBRIO**  
**SU COMPORTAMIENTO**  
**NO ES TAN REFINADO**  
**COMO EL CLASE S,**  
**PERO ES NOTABLE,**  
**Y DINÁMICAMENTE**  
**SOBRESALIENTE**  
**DE SERIE**  
**LA PANTALLA CENTRAL**  
**DE GRAN TAMAÑO (12,8")**  
**OFRECE TODO UN MUNDO**  
**DE POSIBILIDADES,**  
**CON UN MENÚ BIEN**  
**ESTRUCTURADO PARA SU**  
**MANEJO**



▲▲ De serie, el EQS dispone de dos pantallas para acceder a toda la amplia información disponible, con varias vistas de la instrumentación (10,25") según el modo elegido.



▲▲ Al maletero se accede por un amplio portón, ofreciendo un gran volumen de carga, con 610 litros. Atrás, el espacio para las piernas es enorme, más limitado en la plaza central por la salida de aire, a pesar del poco escalón del túnel central.



cuestiones de seguridad para acceder a parte de su corazón eléctrico.  
 Hemos comenzado hablando del interior y el equipamiento en una berlina de este porte. Porque es un coche para disfrutar desde los asientos traseros, con la relajación que puede dar tener un chófer para movernos a diario. Pero el placer de conducirlo es para su dueño. Porque dinámicamente

el EQS me ha parecido excelente. En total silencio, el motor toma vida a través de un amplio botón de arranque en el salpicadero. En medio del tráfico se siente muy ágil para su tamaño, desde una dirección rápida y con el eje trasero activo y la respuesta inmediata al acelerador, perfectamente dosificable. Pero es en carretera donde el EQS muestra las bondades de su chasis, sobre su suspensión

neumática (sistema Airmatic) con amortiguadores de dureza variable. Muy confortable, sin llegar al nivel del Clase S, incluso con el tarado más suave de suspensión del modo ECO o configurado desde el modo Individual, la carrocería se siente muy firme, sin oscilaciones y mostrando un control total de los movimientos verticales. En el paso por curva no se inmuta. En virajes rápidos su solidez

de paso es muy alta, lo que obliga a vigilar la velocidad. Porque su capacidad para acelerar y el silencio de marcha en un habitáculo completamente aislado cambia la percepción y puede darnos algún susto. La velocidad máxima está limitada a 210 km/h, pero con sus 333 CV es capaz de alcanzarla muy rápidamente. No obstante acelera hasta 100 km/h desde parado en 6,2 segundos y



◀ El EQS dispone de una estudiada aerodinámica, con un CX de solo 0,20; una cifra récord para un coche de serie.

es capaz de recorrer el kilómetro en 25,9 segundos, lo que muestra su capacidad en un coche que supera las dos toneladas y media en orden de marcha. ¿Y para detener tal masa...? Pues atención total para ser conscientes siempre de a qué velocidad nos movemos cuando estamos acostumbrados a sentir y escuchar los motores de combustión como referencia. Los frenos requieren acostum-



**EL AISLAMIENTO NO ES POSIBLE ABRIR EL CAPÓ DELANTERO QUE DA ACCESO AL TREN DE RODAJE; SOLO EN TALLERES OFICIALES. ABAJO, ZONA ESPECÍFICA DE LLENADO DEL LÍQUIDO DEL LIMPIAPARABRISAS**



brarse al tacto esponjoso al principio, pero pisando más a fondo transmiten la confianza necesaria. Además nos podemos apoyar en las levas del volante y reducir la velocidad con los niveles de retención y regeneración, cuyo uso es cómodo y efectivo en una conducción fluida.

Hemos dejado para el final el análisis de su consumo y autonomía. Anuncia sin duda un rango muy sugerente, con 741 km (hasta 824 km en ciudad), para lo que cuenta con una batería de iones de litio con una ca-

pacidad muy grande, 107,8 kWh. Debe permitirnos viajar con cierta tranquilidad de cara a recargar sin una planificación estricta. Para comprobarlo elegimos Granada como destino (420 km desde Madrid). Buscamos puntos de recarga rápida, puesto que el EQS admite hasta 200 kW. 'Repostamos' en un punto rápido de Ioney antes de salir de Madrid; con un 'chute' de 15 minutos alcanzamos el 80% que nos permite pasar de 195 a 430 km de autonomía, con lo que ponemos destino al punto de

recarga rápida en Valdepeñas, a 218 km. Con una conducción 'ligera', alternando los modos Eco y Comfort y un consumo medio de 22,8 kWh/100 km, llegamos con 195 km de autonomía (37% de carga). Desde aquí hay que ir y volver a Granada (unos 450 km) si no queremos comenzar un periplo para encontrar algún cargador de 50 kW como mucho. Para ello tendríamos que ir según nuestros cálculos, sin pasar prácticamente de 100 km/h y aprovechando las ayudas de gestión de la batería. Pues casi que no; en Granada, después de una larga búsqueda, encontramos un cargador de 50 kW en un McDonald's y tras una hora de recarga pasamos del 21% al 62% (278 km de autonomía).

Sobre el papel, suficientes para llegar holgados de nuevo a Valdepeñas (120 km). Así que conducimos con pocas concesiones utilizando el modo Sport en muchas ocasiones para darnos más alegría y sentir la solidez máxima del EQS en los apuros rápidos. 26,9 kWh/100 km para llegar con un 6% de



batería, 15 km extras y la angustia en el cuerpo que nos hizo circular los últimos 20 km sin superar los 80 km/h y en modo 'pánico'. ¿Dónde quedan los 741 km anunciados? Los 16,6 kWh/100 km que tendríamos que conseguir fuera de la ciudad se me hacen muy cuesta arriba a una velocidad segura, sin dejar de mimar en ningún caso el acelerador. Que

en un coche de su potencial y comportamiento, me parecen indignos y obscenos. Pero su capacidad para hacer kilómetros con una carga más allá que la mayoría de vehículos eléctricos está ahí. Con corriente alterna y 15 horas por delante lo podremos cargar al máximo, pero una vez en carretera, con corriente continua y cargando a 150 kW, alcanzaremos

el 80% en poco más de media hora. Llegará el día en que habrá una infraestructura adecuada, con mucho puntos de recarga rápida. Será entonces cuando decidamos si queremos hacer tres paradas rápidas y disfrutar del potencial de un coche como el EQS o realizar 500 km de un tirón; entonces, mucho mejor desde el asiento de atrás.

▲ Los 5,21 m. de longitud quedan enmascarados por la silueta coupé, a pesar de ser una gran berlina, con los pilares A y C muy inclinados.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	ELÉCTRICO
Disposición	Trasero transversal
Potencia máxima	333 CV (245 CV)
Par máximo	58,0 mkg (568 Nm)

BATERÍA	
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería (total)	N.D
Capacidad de la batería (útil)	107,8 kWh
Peso de la batería (kg)	N.D
Potencia máx. carga (CC-CA)	200 kW - 20 kW
Tiempo recarga mín. (200 kW)	31 minutos (hasta 80%)
Tiempo recarga máx. (11 kW)	10 horas

TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
Modos de conducción	4 (ECO, Comfort, Sport e Individual)

DIRECCIÓN	
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	11,9

FRENOS	
Delanteros	Discos ventilados
Traseros	Discos ventilados
Retención al decelerar	3 niveles

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de paralelo deformable, con amortiguación neumática y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente multibrazo, con amortiguación neumática y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos (marca) - del-tras.	255/45 - R20 (Good Year)

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.480
Longitud/Anchura/Altura (mm)	5.216 / 1.926 / 1.512
Capacidad maletero (l)	610 - 1.770

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	210 KM/H
------------------	----------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,4
De 0 a 50 km/h	2,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,2 (6,2)

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,5
1.000 m desde 40 km/h en D	23,9
De 80 a 120 km/h en D	3,8
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

FRENADA (en metros)	
Desde 60 km/h - 100 km/h - 120 km/h	13,5 - 38,8 - 54,6

SONORIDAD (en dB)	
A 60 km/h - 90 km/h - 120 km/h	54,2 - 56,4 - 62,2

CONSUMOS	
----------	--

EN CIUDAD	
-----------	--

A 21,6 km/h de promedio	16,9
-------------------------	------

EN CARRETERA	
--------------	--

A 90 km/h de cruceo	19,8
---------------------	------

En conducción dinámica	29,8
------------------------	------

EN AUTOPISTA	
--------------	--

A 120 km/h de cruceo	21,5
----------------------	------

A 140 km/h de cruceo	22,7
----------------------	------

Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	21,9
--	------

AUTONOMÍA MEDIA	
-----------------	--

Kilómetros recorridos (oficial)	(741)
---------------------------------	-------

CONSUMOS OFICIALES	
--------------------	--

Ciclo mixto	15,7 a 20,4
-------------	-------------

Ciclo extraurbano	N.D
-------------------	-----



## SUS RIVALES



### AUDI E-TRON GT

Más deportivo por motor y prestaciones, con un motor más potente que fija su rendimiento en el EQS 580, pero por precio en línea con el 450+.

Precio	106.050 €
Potencia	530 CV
Consumo	19,9 kWh/100km
Autonomía	487 km



### BMW iX xDRIVE 50

La nueva berlina eléctrica puede ser una alternativa al EQS a la espera del i7 que llegará este año. Destaca por espacio, tecnología y su excelente bastidor.

Precio	104.150 €
Potencia	523 CV
Consumo	19,8 kWh/100km
Autonomía	630 km



### PORSCHE TAYCAN S.T PERFORMANCE PLUS

El Taycan Sport Turismo es un GT, pero su configuración y refinamiento lo convierten en un posible rival, aunque con un carácter más deportivo.

Precio	94.599 €
Potencia	476 CV
Consumo	21,0 kWh/100km
Autonomía	442 km

# La exclusividad tiene un precio



El abanico de opciones en eléctrico aumenta rápidamente. Deportivos, SUV y grandes berlinas constituyen una oferta cada vez más atractiva en lo alto de la pirámide, en contraposición a los pequeños urbanitas. Éstas son las 10 opciones de nuestro mercado por encima de los 100.000 €.

**HISPANO SUIZA CARMEN.-** La exclusiva marca fundada en Barcelona en 1904 vive una nueva etapa, desde el año 2000, siendo el Carmen su primer modelo en comercializarse. Un hiperdeportivo en fibra de carbono cuya producción está limitada a 19 unidades, con dos motores eléctricos. Alcanza los 100 km/h en 3 segundos.

PRECIO:	<b>1.815.000 EUROS</b>
AUTONOMÍA:	<b>400 KM</b>
POTENCIA:	<b>1.019 CV</b>

**PORSCHE TAYCAN TURBO S CROSS TURISMO.-** En sus tres variantes, el Taycan dispone de varias versiones entre las más caras. Mostramos la más prohibitiva de cada una. En el Cross Turismo, la variante con las suspensiones más elevadas y protecciones crossover, supera en todas sus opciones los 100.000 € puestos en la calle.

PRECIO:	<b>191.706 EUROS</b>
AUTONOMÍA:	<b>419 KM</b>
POTENCIA:	<b>761 CV</b>



**PORSCHE TAYCAN TURBO S.-** El Taycan, disponible con varios escalones de potencia, desde los 326 CV a los 760. La más exclusiva es la versión Turbo S, que con la potencia más elevada alcanza los 260 km/h y es capaz de acelerar de 0-100 km/h en 2,8 seg. Cuenta con dos motores, uno sobre cada eje, con tracción total.

PRECIO:	<b>190.254 EUROS</b>
AUTONOMÍA:	<b>417 KM</b>
POTENCIA:	<b>761 CV</b>

**MERCEDES AMG EQS 53 4M.-** El EQS ha llegado con dos versiones en su lanzamiento, con 333 y 523 CV, con 741 y 670 km de autonomía respectivamente. Pero en breve llega el AMG 53 4MATIC, que ya está a la venta, dotado de dos motores y unas extraordinarias prestaciones, siendo capaz de acelerar de 0-100 km/h en 3,8 segundos.

PRECIO:	<b>172.418 EUROS</b>
AUTONOMÍA:	<b>577 KM</b>
POTENCIA:	<b>658 CV</b>



**AUDI RS E-TRON GT.-** El Audi de serie más potente de la historia, por encima del R8. Y es que la variante RS del e-Tron GT llega en modo boost hasta los 646 CV y 830 Nm (84,7 mkg), siendo capaz de acelerar hasta 200 km/h en 3,2 seg. y hasta 200 km/h en solo 10,9 seg. Dispone de dos motores y tracción total.

PRECIO:	<b>145.650 EUROS</b>
AUTONOMÍA:	<b>472 KM</b>
POTENCIA:	<b>646 CV</b>

**PORSCHE TAYCAN GTS SPORT TURISMO.-** El Sport Turismo está disponible solo en versión GTS. No es la más potente de los Taycan con sus 598 frente a los 761 CV de los Turbo S, pero sí el que dispone de una configuración más deportiva, con una puesta a punto específica. Alcanza los 100 km/h en 3,7 seg. y los 200 en 12 segundos.

PRECIO:	<b>136.232 EUROS</b>
AUTONOMÍA:	<b>491 KM</b>
POTENCIA:	<b>598 CV</b>



**BMW iX M60.-** El primer BMW eléctrico de una nueva generación para la marca, que estrena la plataforma CLAR. Un SUV de casi 5 metros, que ha contado con dos versiones de lanzamiento con 326 y 523 CV, a la que se une el primer M eléctrico. Éste ya está a la venta, con 619 CV, acelerando hasta 100 km/h en 3,8 seg.

PRECIO:	<b>131.700 EUROS</b>
AUTONOMÍA:	<b>566 KM</b>
POTENCIA:	<b>619 CV</b>

**TESLA MODEL S PLAID 4WD.-** La versión más prestacional del Model S, que este año recibirá un restyling, es el Plaid 4WD. Esta variante rinde más de 1.000 CV, que le disparan hasta los 320 km/h de velocidad punta, alcanzando los 100 km/h en solo 2,1 seg. Cuenta con tres motores (2 detrás) y tracción total.

PRECIO:	<b>130.970 EUROS</b>
AUTONOMÍA:	<b>630 KM</b>
POTENCIA:	<b>1.020 CV</b>



**TESLA MODEL X PLAID 4WD.-** El SUV grande de Tesla con hasta 7 plazas, el Model X, monta el sistema propulsor del S, con tres motores y un rendimiento de 1.020 CV. Y es capaz de mover sus dos toneladas y medio largas hasta los 260 km/h, acelerando de 0-100 km/h en 2,6 seg. Tiene una batería de 100 kWh de capacidad.

PRECIO:	<b>120.970 EUROS</b>
AUTONOMÍA:	<b>547 KM</b>
POTENCIA:	<b>1.020 CV</b>

**AUDI E-TRON S SPORTBACK.-** El S es la versión más dinámica del e-Tron, el SUV de Audi que se ofrece con dos carrocerías. El S adopta un tercer motor respecto a las versiones de 313 y 408 CV, para aumentar el rendimiento a los 503 CV, que le confieren unas elevadas prestaciones. Y cuenta con una puesta a punto de chasis más dinámica.

PRECIO:	<b>101.930 EUROS</b>
AUTONOMÍA:	<b>368 KM</b>
POTENCIA:	<b>503 CV</b>



## ELÉCTRICOS FUERA DE SERIE

▼ **NIO EP9.-** Modelo de procedencia china, con cuatro motores eléctricos que rinde 1.360 CV, alcanzando los 313 km/h.



▲ **Aspar OWL.-** Viene de Japón. Anuncia 2.012 CV, acelerando de 0 a 100 km/hora en 1,7 s. y con 398 km/h de punta.

Coches de ensueño de más de 1.000 CV. Así son los hypercar de la nueva era, a cuya creación se han lanzado fabricantes inéditos, los más llamativos de procedencia oriental, entre los que se incluye Pininfarina, ahora perteneciente al grupo Mahindra aunque con sede en Múnich. O de procedencia croata, con la tecnología elaborada por Rimac. Modelos de serie limitada la mayoría, con precios mareantes, por encima del millón de euros.



▲ **Pininfarina Battista.-**

Se lanzará este año con un precio de 2,2 millones en una serie de 150 unidades. 1.900 CV con 4 motores para alcanzar los 350 km/h.



◀ **Rimac Nevera.-**

Rimac exporta su tecnología a otros fabricantes de deportivos eléctricos. El Nevera rinde 1.914 CV, con una velocidad máxima de 412 km/h.



◀ **Tesla Roadster.-**

El modelo más espectacular de Tesla es este biplaza que superará los 400 km/h.

# Lógica aplastante

No pretendas que el Spring te conquiste por cosas superfluas porque este utilitario eléctrico te ofrece estrictamente lo justo y necesario para moverse como nadie por la ciudad y sus alrededores. Y cuando compruebes su precio final lo entenderás rápido. Por eso se ha convertido en un gran triunfador.



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

Pequeño, pero aparente, y con una fuerte personalidad, el Dacia Spring es el vehículo eléctrico más accesible del mercado sencillamente porque ofrece lo justo y necesario, sin ocultar su condición 'low cost' en aspectos como la calidad o

el equipamiento. No necesita más.

Y aquí la pregunta es: ¿se necesita algo más para un vehículo de ámbito urbano, un segundo coche en casa que realmente luego es el que más utilizaremos a diario? Pues depende del umbral de exigencia de cada uno. Ciertamente para moverse por la ciudad (3,73 me-

tros de largo) nos valen sus cuatro plazas y escasos detalles en cuanto a confort o lujo se refiere. Por ejemplo, hay que prescindir de regulación en altura del asiento del conductor y el volante es fijo, con lo que la ergonomía es la que es. La regulación en altura de los faros halógenos (sólo es led la luz de día) es mecánica, como la de

un Seat Panda hace 40 años, y los asistentes de conducción se limitan a una frenada de emergencia autónoma y a una ayuda de salida en rampa.

Dicho así parece poco, pero ahora vamos con el precio. Nuestra unidad tal y como la ves te puede salir por 11.505 euros, con descuentos, financiación y los

7.000 euros de ayuda del Plan Moves III con achatarriamiento incluido (desde 10.005 con el acabado de entrada Comfort). Quizás ahora se entienda mejor su austeridad.

Y es que para moverse como pez en el agua en ciudad y sus alrededores no es necesario un derroche mucho mayor. Sí que por la dife-

rencia de precio parece más adecuado nuestro acabado Comfort Plus, que añade detalles como una ayuda al aparcamiento trasero con cámara, pantalla táctil de 7 pulgadas, navegador y la posibilidad de disfrutar de una carga rápida de hasta 30 kW.

En cualquier caso el Spring siempre nos recibe

con un aparente cuadro de mandos digital, que incluye un ordenador de viaje gestionado por un mando que nos obliga a meter la mano por el interior del volante.

Delante la cota de anchura es modesta y dos adultos irán muy juntos; detrás más de lo mismo, con un espacio para las piernas también muy justo. Y donde sorpren-

de es en la capacidad del maletero, que con 270 litros de capacidades da para meter la compra del supermercado y hasta una silla de niño. No es un vehículo para viajar, así que nos olvidamos de las maletas. Y el cierre del portón es electrónico.

Nos ponemos en marcha. La elección es única. Un pequeño motor eléctrico de 33



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

*Presumir de ser el vehículo eléctrico más asequible del mercado conlleva recortes en materia de calidad y equipamiento. También en rendimiento y autonomía. Dicho esto el Spring es un vehículo lógico y honesto, ideal para moverse por la ciudad por agilidad, agrado y radio de acción. De ahí su éxito.*

PRECIO **19.405 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **0 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

**+** Maniobrabilidad y aptitudes urbanas excelentes. Sencillez de funcionamiento. Precio con descuentos y Moves III. Diseño original.

DEBE MEJORAR

**-** Calidad de los materiales algo justa. Dotación en asistentes de seguridad muy limitada. Ergonomía, 4 plazas y espacio detrás para las piernas.

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****



▲ El maletero ofrece 270 litros. La toma de carga se sitúa en el frontal y admite hasta 30 kW en corriente continua en opción.



LOOK' DE SUV  
APENAS MIDE 3,73 METROS DE LARGO, PERO SU IMAGEN RESULTA MUY ATRACTIVA Y LLAMA PODEROSAMENTE LA ATENCIÓN.  
ACOGEDOR  
EL INTERIOR OFRECE UNA TERMINACIÓN CORRECTA, AUNQUE LOS PLÁSTICOS SON DUROS Y MUCHOS DE SUS MANDOS SON MUY MODESTOS



▲ El cuadro de mandos es digital y en el interior presenta una pantalla de 3,5 pulgadas. El mando giratorio que gestiona el cambio es tremendamente sencillo. No hay levas.



▲ En ciudad el Spring es una delicia por su agilidad. El interior ofrece cuatro plazas y se remata con materiales sencillos, pero aparentes.



kW (45 CV), una modesta batería de iones de litio de 27,4 kWh de capacidad, suficiente para homologar 230 kilómetros (hasta 314 si nos movemos exclusivamente por ciudad).

Como es habitual en este tipo de vehículos la respuesta al pisar el acelerador es inmediata, pero su rendimiento es el que es. Empuja con ganas hasta los 70 km/h (9,3 segundos) y luego se ralentiza, duplicando ese tiempo para llegar a los 100 km/h (la velocidad máxima que alcanzamos fue de 124

km/h). Algo similar ocurre con las recuperaciones. Si analizamos los números, son pobres si tenemos que efectuar un adelantamiento (rara vez lo haremos en carretera), pero es que su cometido es otro. Y en la urbe lo borda. También en sus autovías periféricas resulta solvente.

De hecho, incluso llevando el programa ECO activo, que nos limita la potencia a 23 kW (31 CV), es suficiente, y si por alguna causa necesitamos un extra de potencia por un imprevisto,

basta con pisar a fondo el acelerador y al instante volverá a surgir su máximo rendimiento.

Otra manera de ahorrar es prescindir de elementos que sí portan otros modelos más caros. Nada de programas deportivos, el cambio recurre a un simple mando giratorio y no hay levas o la posibilidad de ajustar la frenada regenerativa.

Lo suyo va por otro lado. Su escaso tamaño y un peso de 1.012 kilos (muy poco para un eléctrico) nos ha permitido registrar un consumo

medio en ciudad de 12 kWh, un cifra que nos brinda coquetear con una autonomía cercana a los 230 kilómetros reales. Si analizamos el consumo medio ya en su conjunto, con carretera y hasta un 50 por ciento en autovía a 120 km/h (donde más sufre), las cifras se incrementan hasta los 16,7 kWh, y el rango de acción se reduce a 184 kilómetros.

En cualquier caso son cifras asumibles y atractivas para un urbanita con que la media de los desplazamientos diarios difícilmente

superará los 60 kilómetros. Y otro de sus atractivos es el escaso tiempo para recargar su modesta batería. De hecho no es necesario instalar un costoso Wallbox. En un toma 'green-up' de 3,7 kW completaremos la carga en 8 horas y 30 minutos.

Si subimos la potencia de carga hasta los 7,4 kW reduciremos el tiempo a 5 horas; y si nos gastamos los 600 euros que cuesta el cargador embarcado que nos permite cargar en corriente continua a 30 kW, lo haremos en apenas una hora hasta el 80

por ciento. La toma de electricidad está en el frontal y no está iluminada.

No hay rebajas en el Spring a la hora de aprovechar la conectividad. Desde la aplicación MYDacia podemos ubicar los puntos de recarga públicos, consultar la potencia, tarifas, programar de manera remota la carga, informarnos de su progresión o de la autonomía, preclimatizar el habitáculo...

Sencillo y fácil de conducir, resulta confortable en cuanto al trato de la suspensión y su radio de giro (4,8

metros) es una delicia en la jungla urbana. La dirección está muy asistida y no es muy directa (3,3 vueltas), algo que en el ámbito urbano tampoco preocupa demasiado.

Las distancias de frenado están acordes con lo esperado (monta tambores traseros por eso del ahorro, pero sinceramente no se echan en falta unos discos por efectividad y rendimiento). Fuera del ámbito 'callejero' la carrocería tiende a balancear por el carácter amable de la suspensión, mientras que la insonorización también su-

fre en parte debido a los recortes para ajustar el precio.

Y en un vehículo de estas características no puede faltar un sistema multimedia acorde. Desde la pantalla táctil de 7 pulgadas recurre a gráficos sencillos y conectividad Android Auto y Apple CarPlay, por cable eso sí.

En cualquier caso la prolongación e integración del uso del smartphone con el vehículo cuenta con un intuitivo y resolutivo control por voz, que se activa desde un mando situado en el volante. Un bonito remate final.

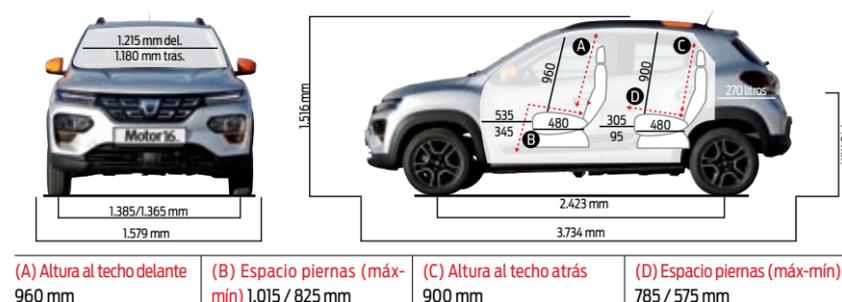
## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	SÍNCRONO
Disposición	Delantero transversal
Potencia máxima/rpm	33 kW (45 CV)
Par máximo	125 Nm (12,8 mkg)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo	Acumulador de iones de litio
Voltaje	240 voltios
Capacidad	27,4 kWh
Tiempo de recarga	56 minutos a 30 kW hasta el 80% en corriente continua y 8,5 horas a 3,7 kW en corriente alterna
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,3
Diámetro de giro (metros)	9,6
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados/Tambores
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Semi-independiente, eje de torsión, con muelles helicoidales y amortiguadores	
RUEDAS	
Neumáticos	165/70 R14
Marca	Linglong
PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	1.045
Relación peso/potencia (Kg/CV)	23,2
Número de plazas	4



### MEDIDAS



### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Cuadro de mandos digital	▲		
Pantalla táctil central 7 pulgadas	▲		
Android Auto/Apple CarPlay	▲		
Navegador	▲		
Servicios conectados MYDacia	▲		
Cargador inalámbrico móvil		▼	
Cable de carga modo 3	▲		
Techo panorámico eléctrico		▼	
Eco-Mode	▲		
Portón eléctrico manos libres		▼	
Sensores aparcamiento traseros	▲		
Levas en el volante		▼	
Sensores de luces	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Asientos delanteros calefactables		▼	
Climatización manual	▲		
SEGURIDAD			
Cámara trasera	▲		
Frenada de emergencia asistida	▲		
Asistente de arranque en cuesta	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Limitador de velocidad	▲		
Reconocimiento de señales		▼	
Detector ángulos muertos		▼	
Cambio involuntario carril		▼	
Control de presión en neumáticos	▲		
Asistente salida segura		▼	
Sistema activo de conducción en carretera		▼	
Control tráfico cruzado en la zaga		▼	
Limitador de velocidad inteligente		▼	
Alerta plazas traseras ocupadas		▼	
Cámara de visión 360º		▼	
Faros Full LED		▼	
Luces carretera inteligentes		▼	
Llamada emergencia e-Call	▲		
Carga bidireccional V2L		▼	

### PRINCIPALES OPCIONES

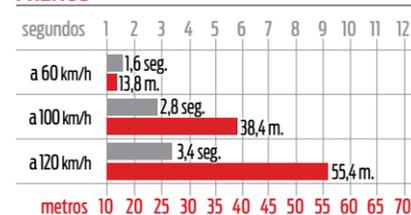
Carga rápida 30 kW: 600 euros. Cable de carga modo 2: 300.

### BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	124 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	21,2
De 0 a 50 km/h	5,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	19,1 (19,1)
Recorriendo (metros)	341
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	18,0
1.000 m desde 40 km/h en D	37,0
De 80 a 120 km/h en D	25,7
Recorriendo (metros)	753
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS kWh/100km	
EN CIUDAD	
A 23 km/h de promedio	12,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	14,5
A 120 km/h de cruceo	20,4
A 140 km/h de cruceo	-
CONSUMO MEDIO	
En la prueba (30% urbano, 50% a 120 km/h, 20% a 90 km/h)	16,7 kWh
Consumo medio homologado	13,9 kWh
AUTONOMÍA OFICIAL WLTP	
Autonomía en ciclo combinado	230 km
AUTONOMÍA DURANTE LA PRUEBA	
Autonomía media	184 km

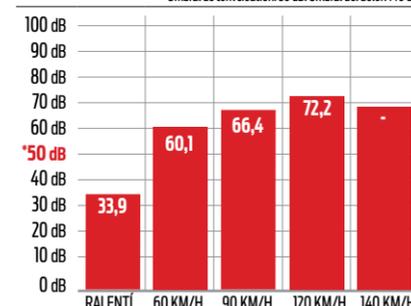


### FRENOS



### SONORIDAD

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



# Los diez eléctricos más asequibles del mercado español

Los vehículos eléctricos ya no tienen un precio tan desorbitado, al menos si echas un vistazo a estos diez candidatos, los más asequibles del mercado. Y más si sacamos provecho a los 7.000 euros de ayuda del Plan MOVES III y que no hemos aplicado a nuestros protagonistas.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

#### DACIA SPRING.-

Apenas 3,73 metros de largo, cuatro plazas, calidad y dotación algo justas y unas cualidades como urbanita sobresalientes. La batería es de 27,4 kWh y admite cargas de hasta 30 kW. La tracción es delantera.



PRECIO: 17.905 EUROS  
AUTONOMÍA: 230 KM  
POTENCIA: 45 CV

#### RENAULT TWINGO.-

Mide 3,61 metros, ofrece cuatro plazas, monta un motor de 81 CV detrás y recurre a la propulsión para impulsarse. La batería de 22 kWh ofrece una autonomía de hasta 263 kilómetros en ciudad. Alcanza los 135 km/h.



PRECIO: 21.726 EUROS  
AUTONOMÍA: 187 KM  
POTENCIA: 81 CV

FIAT 500e.- Otro gran urbanita, con 3,63 metros de largo y cuatro plazas. Ofrece versiones con 95 y 118 CV, baterías de 23 y 42 kWh y autonomías de 190 y 320 kilómetros. Está disponible también con carrocería cabrio y 3+1, con una puerta adicional en el lado derecho.



PRECIO: 26.050 EUROS  
AUTONOMÍA: 190 KM  
POTENCIA: 95 CV

OPEL CORSAe.- La variante eléctrica del Corsa rinde 136 CV, monta una batería de 50 kWh y la autonomía se estira hasta los 356 kilómetros. Admite cargas de hasta 100 kW en corriente continua. Ofrece cinco plazas y un maletero con 267 litros.



PRECIO: 31.200 EUROS  
AUTONOMÍA: 356 KM  
POTENCIA: 136 CV

#### PEUGEOT e208.-

Comparte tecnología con el Corsa, pero se rodea de una imagen más dinámica. La batería de 50 kWh admite cargas de hasta 100 kW. El interior se remata con rigor, dispone de cinco plazas y un maletero con 265 litros.



PRECIO: 32.550 EUROS  
AUTONOMÍA: 362 KM  
POTENCIA: 136 CV



INVICTA ELECTRIC D2S.- Este pequeño vehículo biplaza de 2,81 metros tiene 49 CV, contempla versiones con 17 y 27 kWh de capacidad de batería y hasta 250 kilómetros de autonomía. La máxima potencia de carga es de 3,7 kW.

PRECIO: 17.995 EUROS  
AUTONOMÍA: 120 KM  
POTENCIA: 49 CV



SMART FORTWO.- Otro de los reyes de la ciudad gracias a sus 2,70 metros de longitud, dos plazas y gran maniobrabilidad. Admite hasta 22 kW de carga y también ofrece una coqueta versión cabrio que cuesta 3.015 euros más.

PRECIO: 24.525 EUROS  
AUTONOMÍA: 132 KM  
POTENCIA: 82 CV



MG ZS EV.- El SUV compacto más asequible del mercado. Ofrece una gran calidad, está muy bien equipado y su precio con descuentos y MOVES III parte desde los 23.790 euros. Ofrece versiones con 156 y 177 CV, y baterías de 50 y 70 kWh de capacidad.

PRECIO: 29.000 EUROS  
AUTONOMÍA: 440 KM  
POTENCIA: 156 CV



RENAULT ZOE.- Uno de los primeros vehículos eléctricos del mercado, cuenta con dos niveles de potencia, 110 y 136 CV, dos capacidades de batería, 40 y 50 kWh y autonomías de hasta 390 kilómetros. Interior con cinco plazas y 338 litros de maletero.

PRECIO: 32.050 EUROS  
AUTONOMÍA: 313 KM  
POTENCIA: 110 CV



NISSAN LEAF.- Pionero en materia eléctrica, el Leaf dispone de versiones con 150 y 218 CV, baterías de 40 y 62 kWh y hasta 385 kilómetros de autonomía en la versión más completa. Amplio, confortable y muy bien equipado.

PRECIO: 33.620 EUROS  
AUTONOMÍA: 270 KM  
POTENCIA: 150 CV

El reciente restyling del Grandland le otorga una superior personalidad a la vez que mejora en equipamiento sin perder un ápice de su excelente habitabilidad y ganando además en sistemas de seguridad.

# Gana en personalidad



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

Lanzado en 2017, el Opel Grandland fue concebido y desarrollado en pleno proceso de compra de Opel por PSA, ahora Stellantis. De hecho fue su primer mode-

lo tras el cambio de accionariado. Utiliza la plataforma EMP2, la misma del Peugeot 3008 por ejemplo, y ha sufrido recientemente una puesta al día que apenas ha afectado a su mecánica, aunque sí lo ha hecho tanto a su esté-

tica como a su dotación de equipamiento.

Salta a la vista su completo rediseño, lo que le ha dotado de mucha más personalidad. En el frontal descubrimos la nueva calandra tipo Vizor, estrenada por el Mokka y que al

estar casi completamente cerrada simula la de los modelos eléctricos. Además incluye el logotipo en negro y unos grupos ópticos rediseñados que ahora cuentan con iluminación matricial Intellilux LED Pixel con 168 diodos,

para evitar deslumbrar en carretera. La parte trasera incorpora el nombre del coche en gran tamaño y también en color negro, un detalle muy a la moda. En conjunto, el Opel gana en atractivo y personalidad, sobre todo en este llamativo color azul.

En el interior los cambios se perciben con mayor claridad aún. Pese a comparar desarrollo con el Peugeot 3008 en este caso no cae en el famoso i-Cockpit, con volante pequeño y muy bajo, sino que tanto la posición, como la ergonomía en con-

junto, es convencional y muy confortable. De hecho contamos con unas excepcionales butacas homologadas por la AGR germana por su ergonomía y con unas cotas de habitabilidad excepcionales, entre las mejores del segmento tanto delante como detrás.

A primera vista nos llama la atención el Pure Panel, nombre que Opel da a las dos pantallas, instrumentos y multimedia, unidas bajo una moldura negra piano. El cuadro de relojes recurre de serie a una panta-



## LA CLAVE

imingo@motor16.com

*Stellantis ha logrado dotar de una personalidad propia y bien diferenciada al Opel Grandland respecto al Peugeot 3008, pese a su origen común, algo muy difícil de conseguir. Respecto al 3008 el Opel resulta más confortable y menos deportivo, con unos acabados más funcionales y menos aparentes.*

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.2T
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,4 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.D.

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	n.d.
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasero: Semi independiente, rueda tirada, con elemento torsional, muelles y amortiguadores.	

RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R18
Marca	Goodyear

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.461
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.477 / 1.906 / 1.609
Capacidad del maletero (l)	514-1.652
Capacidad del depósito (l)	53

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	188 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (10,3)
Recorriendo (metros)	174

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,1
1.000 m desde 40 km/h en D	29,5
De 80 a 120 km/h en D	7,2
Recorriendo (metros)	204
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

FRENSOS (en metros)	
A 60 km/h / A 90 / a 120	14,6/38,6/56,2

## CONSUMOS

	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,7 km/h de promedio	9,0
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,4
En conducción dinámica	10,6
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,8
A 140 km/h de cruceo	9,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,9
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	768
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	n.d.
Ciclo extraurbano	n.d.
Ciclo mixto	6,5



PRECIO		33.200 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 166g/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	
COMPORTAMIENTO	*****	+	Habitabilidad interior, capacidad de carga y comodidad de comportamiento en carretera.	DEBE MEJORAR	
ACABADO	*****			El motor tricilíndrico genera ligerísimas vibraciones, el empuje en bajas no es muy brillante.	
PRESTACIONES	*****				
CONFORT	*****				
SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				



▲ El maletero está entre los mejores de su clase, el piso tiene dos alturas de carga, y el respaldo se abate en proporción 2/3.



TRES CILINDROS  
SU MOTOR TRICILÍNDRICO  
RESULTA EQUILIBRADO  
Y DISCRETO EN SU  
SONORIDAD, CON UN  
CONSUMO PONDERADO  
BIEN DIFERENCIADOS  
APENAS ENCONTRAMOS  
ELEMENTOS QUE NOS  
RECUERDEN AL PEUGEOT  
3008, MODELO CON EL QUE  
COMPARTE BASTIDOR Y  
MECÁNICA



▲ El cuadro cuenta con una pantalla de 10 pulgadas, de lectura muy clara y muy sobrio en su diseño y apariencia. También sirve para la selección de modos de conducción.



▲ Los asientos tienen certificación alemana AGR por ergonomía, pueden estar tapizados en cuero. Son eléctricos y calefactables.



◀▶ La palanca del cambio es heredada de Peugeot. El volante multifunción cuenta con levas para el manejo de la caja.



lla de 12 pulgadas, mientras que la central multimedia es de 10, esta última ha obligado a reubicar las salidas centrales de la climatización. El sistema es 100% compatible con Android y con Apple, y cuenta con una plataforma inalámbrica para recargar el teléfono móvil.

### MECÁNICA » Contrastada

La versión probada está movida por un motor tricilíndrico de 130 caballos. Se trata de un propulsor correcto en su funcionamiento y que anda más de lo que parece sobre todo en carretera a regímenes de giro medios y altos,

todo ello con unos consumos que sin ser excepcionales son realmente correctos, aunque acusan sobremanera la con-

ducción deportiva. Sólo en ciudad echamos en falta algo más de empuje en bajas ante las continuas arranca-

das y similares. Respecto a la peculiar arquitectura del motor con sólo 3 cilindros, no es algo que se deje notar

en movimiento a no ser que seamos realmente finos y 'pongamos la oreja', pues se apoya además en un cambio

automático de 8 velocidades excepcional por su suavidad de funcionamiento, en un tipo de coche en el que se va-

lora el confort de marcha por encima de otras cualidades y en este Opel podemos decir que reto conseguido.

Para ello la firma ha trabajado específicamente la insonorización interior y la suspensión, que sin ser tan exageradamente blanda como en los Citroën, no está exenta de cierta firmeza de amortiguación cuando superamos badenes o similares, lo cual evita además balanceos o inclinaciones de carrocería.

El paso por curva es equilibrado y transmite confianza, nada que ver con el carácter tradicionalmente subvirador que ha caracterizado a los Opel. Disponemos de un selector de modos de com-

El nuevo frontal de la marca Vizor simula el de los coches eléctricos e incluye el logo negro.



### ► SUS RIVALES



#### FORD KUGA TITANIUM 1.5 ECOBOOST

Un clásico del segmento SUV que ahora ha crecido tanto en gama como en opciones, su maletero es algo más pequeño y su funcionalidad más limitada.

Precio	26.800 €
Potencia	120 cv
Consumo	6,6 l/100km
0 a 100 km/h	11,6 seg.



#### HYUNDAI TUCSON KLÄSS 1.6 T-GDI

El segundo coche más vendido en España el año pasado ofrece una gama de versiones interminables. Cuenta con un maletero de 620 litros.

Precio	27.600 €
Potencia	150 cv
Consumo	6,7 l/100km
0 a 100 km/h	10,3 seg.



#### NISSAN QASHQAI 1.3 MHEV TEKNA

La nueva generación del Qashqai ofrece una gama aún algo corta. Esta variante microhíbrida es más cara, con un maletero de 504 litros.

Precio	34.100 €
Potencia	140 cv
Consumo	6,4 l/100km
0 a 100 km/h	10,2 seg.

portamiento con siete leyes que además de los tradicionales ECO, Sport y Comfort incluye otros que modifican el comportamiento del diferencial para circular en barro, nieve o arena a modo de Grip Control, en este caso llamado IntelliGrip. En materia de equipamiento se introducen novedades como el citado sistema matricial de luces IntelliLux, el Night Vision, visión nocturna que detecta peatones y animales en la oscuridad hasta 100 metros de distancia o el asistente de posición en carretera, que mantiene al Grandland en el centro del carril y a distancia respecto al coche que nos precede.

# Todo un clásico

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

El mundo del automóvil ha cambiado mucho en los últimos años. Solo hay que echar un vistazo a este número de Motor16 para darse cuenta de que los coches de hoy en día no tienen nada que ver con los de la década pasada: modelos electrificados de múltiples maneras, interiores completamente digitalizados y sin botones, sistemas de asistencia que nos acercan a la conducción autónoma y un largo etcétera. En resumen, todo esto se puede

Con casi 50 años de vida y más de 18 millones de unidades vendidas, el Polo es toda una institución. Ahora se renueva ligeramente para mantenerse en plena forma, siempre fiel a su receta clásica, pero ¿es suficiente para plantar cara a una competencia cada vez más feroz?

definir en una palabra: progreso. El problema es que no todo el mundo está preparado para avanzar tan rápido y a muchos conductores les abruma tanta tecnología, así como verse en la tesitura de escoger entre una amplísima gama mecánica que contem-

pla alternativas híbridas convencionales, micro híbridas, híbridas enchufables, a gas o completamente eléctricas.

Es evidente que escoger un coche nuevo no es tarea fácil con este panorama, pero todavía quedan modelos que, en lugar de complicar las co-

sas, las facilitan, apostando por fórmulas más sencillas para las que todavía existe un gran público.

Es el caso del Volkswagen Polo, que pese a que se ha actualizado recientemente para ponerse al día a nivel estético y tecnológico, sigue siendo un coche fácil en todos los sentidos. Para empezar, no plantea grandes dilemas a la hora de escoger mecánica porque solo está disponible con un motor de gasolina con dos niveles de potencia, el 1.0 TSI tricilíndrico de 95 o 110 CV. El menos potente puede asociarse a un cambio manual,

PRECIO		20.510 €	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>117 G/KM</b>	NUESTRAS ESTRELLAS		
	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
PRECIO	*****		
NUESTRA VALORACIÓN			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
+	Equipamiento muy completo. Confort de marcha. Facilidad de conducción. Consumo reducido. Maletero.	-	Rumorosidad del motor en frío. Recuperaciones lentas. Precio elevado de las opciones.

como la unidad probada (el más básico y sencillo de la gama) o a uno automático DSG de siete marchas, mientras que el de 110 CV solo está disponible con esa transmi-

sión automática de doble embrague y siete relaciones. Más adelante llegará el Polo GTI de 210 CV, pero ése es otro cantar porque se trata de la variante deportiva.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	1.0 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	95 CV / 5.000-5.500
Par máximo/rpm	175 Nm / 1.600-3.500
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	53,4 km/h
<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambor
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delanteras: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi independiente de rueda tirada, con muelles, amortiguadores y sin barra estabilizadora.	
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	285/65 R15
Marca	Goodyear Efficient Grip
<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.172
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.074 / 1.751 / 1.451
Capacidad del maletero (l)	351
Capacidad del depósito (l)	40

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	187 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,8
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,4 (10,8)
Recorriendo (metros)	194
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª/5ª	19,4 / 23,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª/5ª	35,3 / 43,1
De 80 a 120 km/h en 4ª/5ª	10,1 / 16,02
<b>FRENOS (en metros)</b>	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,9 / 36 / 52,3
<b>SONORIDAD (en decibelios)</b>	
Ralentí / 60 km/h / 90 km/h / 120 km/h	42,9/60,6/65,4

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 20,1 km/h de promedio	6,9
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	3,1
En conducción dinámica	7,6
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	5,1
A 140 km/h de cruceo	6,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,1
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	655
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	6,7
Ciclo extraurbano	4,4
Ciclo mixto	5,2



### LA CLAVE

aruiz@motor16.com

Con el último restyling el Polo ha cambiado lo justo para actualizarse a nivel tecnológico, estético y de equipamiento, todo ello sin perder los atributos que caracterizaban a esta novena generación: es igual de cómodo que antes, frugal con este motor 1.0 TSI de 95 CV y, sobre todo, fácil de conducir y muy práctico.





◀▶ No tiene las plazas traseras más amplias del segmento, pero son más que suficiente para dos adultos. El maletero, sin embargo, sí es uno de los más grandes de su clase y además tiene formas muy limpias, por lo que es bastante aprovechable.



OPCIONALMENTE PUEDE EQUIPAR EL NUEVO ASISTENTE TRAVEL ASSIST PARA TENER CONDUCCIÓN SEMI AUTÓNOMA TAMBIÉN AUTOMÁTICO EL POLO LIFE 1.0 TSI DE 95 CV DSG-7 AUTOMÁTICO ESTÁ A LA VENA DESDE 23.245 EUROS; CUESTA 2.735 EUROS MÁS



▲ En el Polo Life, la pantalla táctil es más pequeña que en el R-Line, pero es el único que tiene accesos directos y ruletas. El cuadro es configurable y aporta muchos datos.

Tampoco es complicado decantarse por un acabado concreto porque solo hay dos, el Life del coche que analizamos en estas páginas y el R-Line, mejor equipado y con un diseño más deportivo, pero también más caro. Hasta aquí, cero complicaciones, es un catálogo todavía más sencillo que el de las anteriores generaciones del Polo, en las que había más motores de gasolina y varias opciones diésel atmosféricas y turbo.

Pues bien, dentro sigue la misma tónica, con un puesto de conducción en el que la ergonomía es excelente y la disposición de los mandos resulta de lo más lógica. Todo queda a mano y, aunque no hay demasiados botones, hay

mandos físicos para manejar las funciones básicas, como el climatizador o el equipo multimedia. Aun así, su equipamiento es muy completo desde la versión básica, al fin

y al cabo, sencillo no significa obsoleto y prueba de ello es la instrumentación digital, de serie en todos los acabados a partir de la última actualización, la conectividad a través

de Apple CarPlay y Android Auto sin cables, los retrovisores plegables eléctricamente o los faros LED, todo de serie, incluso en el modelo base como el de esta prueba.

Estrena pilotos traseros LED, nuevas llantas de aleación, de 15" en este caso, y colores exteriores.



Lo mismo sucede con los sistemas de asistencia a la conducción. Desde la versión de acceso cuenta con detector de fatiga, aviso de salida

de carril, regulador y limitador de velocidad, ayuda al arranque en pendiente o frenada de emergencia. Lo bueno, al menos para esa gente

que busca simplicidad, es que ninguno de ellos adultera la conducción, por lo que, en este sentido, ponerse al volante de este Polo no es muy diferente a llevar el Polo de hace unos años, ni siquiera dispone de modos de conducción, si bien, en lo que respecta al confort de marcha y a la calidad de rodadura esta última entrega del utilitario alemán está varios niveles por encima de sus predecesores.

Es cómodo y al mismo tiempo pisa con mucho aplomo, por lo que transmite confianza en cualquier situación, incluso en autovía a cruceros elevados, aunque llegar a este punto requiere su tiempo porque el 1.0 TSI no es un prodigio al acelerar y recupe-

rar velocidad. Sus 95 CV son simplemente suficientes para moverse de forma correcta, sin alardes, pero a cambio, es bastante agradecido en el apartado de consumos, con una media de 6,1 l/100 km y registros realmente ajustados en carretera (5,1 l/100 km a 120 km/h), en buena medida gracias a una quinta marcha con un desarrollo tan largo que compensa la falta de una sexta relación. El 110 CV se mueve un poco mejor y consume prácticamente lo mismo, pero decantarse por esta opción, que solo se ofrece con cambio automático supone pagar 3.445 euros más, 2.735 euros si se compara con el Polo TSI de 95 CV con la misma transmisión DSG.

### SUS RIVALES



**HYUNDAI I20 T-GDI 100 CV 6MT KLASS**  
El utilitario coreano es una de las alternativas más equilibradas de su categoría; se comporta bien, es espacioso y está bien equipado, pero gasta más que el Polo.

Precio	20.165 €
Potencia	100 cv
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	10,4 seg



**PEUGEOT 208 PURETECH 100 CV ALLURE PACK**  
Excelente relación calidad-precio-equipamiento, su punto débil es la habitabilidad interior, con unas plazas traseras y un maletero más bien justos.

Precio	19.800 €
Potencia	100 cv
Consumo	5,1 l/100km
0 a 100 km/h	9,9 seg



**RENAULT CLIO TCE 90 CV ZEN**  
Tiene un precio más ajustado que el resto gracias a los descuentos habituales de Renault. También es el más cómodo y el más discreto en prestaciones.

Precio	19.550 €
Potencia	90 cv
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	12,2 seg

**HORREOS** SÍMBOLO DE LA ARQUITECTURA GALLEGA Y UNA DE LAS SORPRESAS QUE NOS DEPARA  ESTE VIAJE CON EL LEXUS UX 250h

# En busca del secreto del pulpo gallego

*Es en la provincia de Orense, la única de Galicia que no tiene salida al mar, donde el pulpo gallego, habitante de las frías aguas del Atlántico, alcanza la máxima expresión de su sabor. En busca del secreto de esta 'curiosa anomalía' viajamos para descubrir el mejor pulpo –con la inspiración de los Hermanos Torres, embajadores de Lexus, siempre a la caza del mejor producto para su cocina–. Y de paso descubrimos las sorpresas de una tierra que 'también existe' y que guarda joyas para el viajero en cada rincón del camino.*

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

Orense ha sido siempre lugar de paso hacia el mar. La única provincia gallega sin salida a la costa, parece la gran olvidada de la comunidad. Y sin embargo está llena de sorpresas de todo tipo. Cuenta con tres reservas de la biosfera, con un proyecto de eurociudad en el que Verín comparte servicios con Chaves, en Portugal; también es sede de cuatro de las cinco denominaciones de origen de los pujantes vinos gallegos. Y está surcada en su interior, bajo la tierra, por una red de aguas termales que son puro relax para el viajero.

Y también tiene el pulpo, el cefalópodo que se alimenta en las aguas del Atlántico de moluscos, mariscos y pequeños

crustáceos, con los que consigue un sabor y una textura que lo convierte en un auténtico manjar. Evidentemente, el pulpo no es de aquí, pero ese carácter de tierra de paso hizo de Orense el lugar donde mejor se ha cocinado y se cocina este producto en ferias y tabernas en las que degustarlo se convierte en todo un placer.

Y un placer es también recorrer estas tierras, los bosques con sus otoñales colores repletos de sauces, castaños,



*Orense es la provincia del agua, los ríos cruzan su territorio por todas partes, creando espectaculares escenarios cuando discurren entre bosques.*



*Chaves está dominada por el castillo. Es una ciudad amurallada que junto a Verín, en Orense, conforma un proyecto de eurociudad.*

breiroá, en Verín, certificado en 1906 por el Nobel Santiago Ramón y Cajal, quien afirmaba que el elemento más importante para conservar su salud no era otro que esas aguas.

Con el agua como hilo conductor llegamos a Allariz, un pueblo de intrincadas calles de piedra –declarado Premio Europeo de Urbanismo– que van a dar al río Arnoia, un paraje que alberga sendas por las que pasear en un ambiente de absoluta calma. Por cierto, para los amantes de la moda, en Allariz se puede hacer un recorrido –y conseguir buenas ofertas– en tiendas outlet de los mejores diseñadores gallegos –Roberto Verino, Adolfo Domínguez...–.

Con la calma acumulada en ese paseo por Allariz continuamos viaje hacia Orense. Nuestro UX 250h contribuye a esa quietud con su silencio de marcha, su progresividad y su excelente confort interior, envueltos en esa atmósfera de

robles o madroños. Los cauces del Miño o el Sil, con sus impresionantes cañones, o esos pueblos cargados de historia y de edificios con balconadas blancas acristaladas y calles que transmiten es imagen tan melancólica que nos recuerda a casa paso que estamos en Galicia. La suavidad del Lexus UX 250h nos permite movernos por estos parajes con una exquisita delicadeza. El recorrido que hemos planteado nos lleva primero a Chaves, la loca-

lidad portuguesa que, a 30 kilómetros de la gallega Verín, se ha unido a esta para crear una eurociudad. Los caminos que antes se utilizaban para el contrabando transfronterizo, ahora son sendas que el viajero puede recorrer admirando la frondosa naturaleza al borde del río Támega. Y más allá de este espectáculo natural, Chaves nos espera con su muralla dominada por el castillo.

Claro, que si de castillos hablamos, en Verín es obligado

visitar el de Monterrei, desde el que se divisa toda la comarca y, a cuyos pies, en medio de un bosque que es pura quietud, se puede dormir en un parador construido en un típico pazo gallego. Y si se quiere conocer esta zona desde otra dimensión, hay una ruta termal en la que se pueden visitar y tomar baños en siete manantiales de aguas mineromedicinales, que llevan siglos procurando bienestar a quienes se sumergen en ellas. Ejemplo de ello es Ca-

# LA MODERNIDAD DEL PUENTE DEL MILENIO DE ORENSE COMBINA A LA PERFECCIÓN CON EL PERSONAL DISEÑO DEL LEXUS UX 250h



## PULPO GALLEGO: EL TESORO DEL MAR QUE SE DISFRUTA EN LA TIERRA

El pulpo gallego concentra todo lo mejor del mar. Los Hermanos Torres afirman en su libro 'De la tierra al cielo' que la razón por la que se sitúa el mejor pulpo del mundo en estas zonas marinas está relacionado con su alimentación, pues basa su dieta en la ingesta de otros mariscos (crustáceos como la nécora o moluscos bivalvos como la almeja) que viven en estas aguas. Por eso, el pulpo es puro sabor a mar. Pero curiosamente el mejor pulpo se disfruta en Orense, la única provincia gallega que no tiene costa. Y Carballino, a 100 kilómetros del mar es el epicentro, la auténtica capital del pulpo. ¿Dónde está la explicación?

Para encontrarla hay volver al siglo XII y viajar al Monasterio de Santa María de la Real de Oseira, en Orense. Allí se enclaustró y se hizo monje, tras enviudar, Diego Arias, un soldado que gracias a sus hazañas recibió el coto de Marín, en Pontevedra —la localidad donde hoy se ubica la Escuela Naval Militar—. A su muerte, sin hijos, todos sus bienes pasaron a los monjes y los ciudadanos de Marín empezaron a pagar a los señores del coto, los monjes, además de con dinero, con los productos que conseguían en el mar. Y de todas las especies de aquellas aguas, el pulpo era la más fácil de trasladar y conservar. De lo primero se encargaban los arrieros de la comarca de Carballino y también los maragatos leoneses, que lo comenzaron a distribuir fuera de Galicia en sus carros. Y para la conservación, lo mejor era limpiarlo y secarlo antes de venderlo.

Dada la abundancia de pulpo que producían aquellas aguas, los monjes repartían el producto entre los feligreses de la zona y los habitantes de Carballino se convirtieron en auténticos expertos tanto en la preparación como en el cocinado.

Y la forma de popularizarlo fue a través de las ferias de ganado que se celebraban en todos los pueblos de la zona. De ahí viene el nombre de 'pulpo a

►► Mercedes, pulpeira desde hace 20 años, recorre más de 20 ferias al mes. Pertenece a la Asociación de Pulpeiros de Carballino, que lleva desde el siglo XVIII cocinando el pulpo de la misma manera. La gran fiesta de este cefalópodo, declarada de interés turístico internacional, se celebra en Carballino el segundo domingo de agosto.



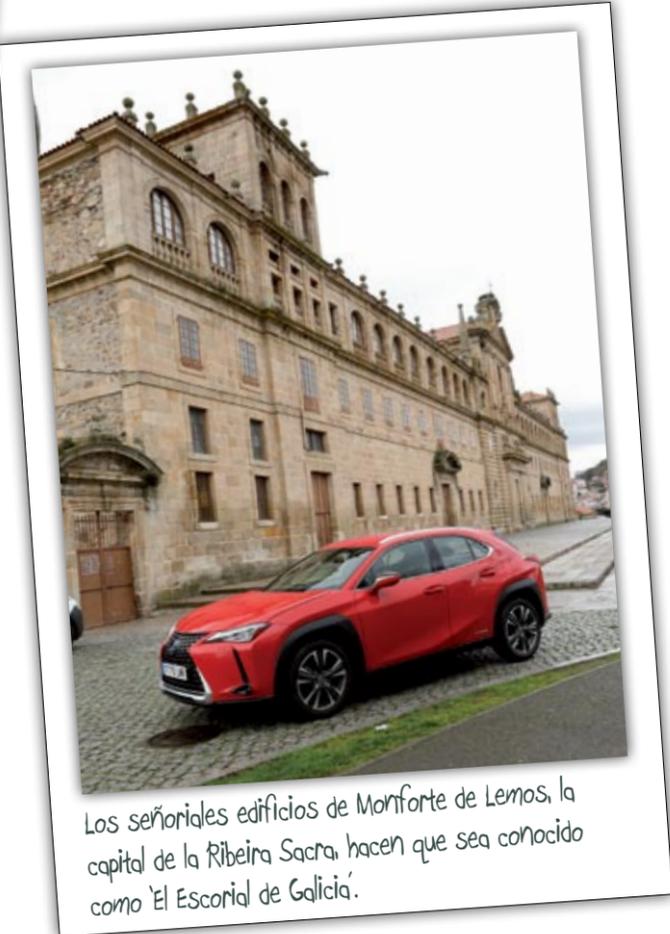
feira', un plato elaborado cocinando el pulpo en las famosos pucheros —antes de cobre—, en los que se introduce con un gancho tres veces antes de dejarlo cocer. Luego se corta en rodajas de un centímetro, se sala y se le añade pimentón y aceite de oliva virgen y se sirve en los clásicos platos de madera, utensilios que aguantaban los desplazamientos de una feria a otra sin romperse en aquellos caminos y aquellos carros tirados por animales. Además, la porosidad de la madera permite que el plato

absorba todo el agua y quede el aceite en la superficie para ofrecer el mejor sabor. El pulpo se ha convertido en protagonista principal de la gastronomía gallega; no hay celebración en la que no esté. En 1964 se celebró la primera fiesta del pulpo, que ahora reúne cada año el segundo domingo de agosto, en Carballino a entre 80.000 y 100.000 personas y en la que se consumen alrededor de 50.000 kilos de pulpo. En esta y otras celebraciones, los pulpeiros y pulpeiras de Carballino, que

elaboran el plato como en el Siglo XII, son los actores principales. Y no solo aquí, también son requeridos para elaborar su pulpo a feira en los diferentes centros gallegos repartidos por todo el mundo. Un récord para terminar: la mayor tapa de pulpo de la historia se preparó en 2017, cuando 30 pulpeiros de Carballino elaboraron —cocieron, cortaron y aderezaron— 500 kilos de pulpo que repartieron entre 1.500 comensales en un enorme plato de madera de 5,37 metros de diámetro.



El balcón de Madrid, junto a Parada del Sil, ofrece unas espectaculares vistas del río... O de la niebla que lo cubre como fue el caso en nuestra visita.



Los señoriales edificios de Monforte de Lemos, la capital de la Ribeira Sacra, hacen que sea conocido como 'El Escorial de Galicia'.

# CASTILLO DE MONTERREI LA FORTALEZA DESDE LA QUE SE DIVISA LA COMARCA DE VERÍN, ESCONDE RINCONES DE POSTAL CON EL LEXUS UX



## PULPO SECO A LA GALLEGA, PATATAS Y PIMIENTO CHORICERO

### Ingredientes (2 personas)

- 100 g de pulpo seco
- 1 patata monalisa
- 2 cebollas holandesas, finas
- 15 g de pulpa de pimiento choricero
- 50 ml de aceite de oliva virgen extra
- 30 g de yema de huevo
- 6 puntas de perifollo fresco
- Sal

### ELABORACIÓN

- 1.- Atravesar el tentáculo del pulpo con una brocheta de madera. Encender un fuego con madera de encina o carbón vegetal y esperar a que la llama amaine y queden las brasas. Quemar superficialmente el pulpo para potenciar su sabor.
- 2.- Pelar la patata y sacar bolas de 5 milímetros de diámetro.
- 3.- Cocer las bolas muy lentamente en agua y sal y reservar.
- 4.- Mezclar la pulpa del pimiento choricero en un cazo con el aceite y elevar la temperatura a 60º C. Dejar reposar y colar por una estameña.
- 5.- Limpiar las cebollas holandesas, cortarlas en trozos de 1 cm y escaldarlas.

- 6.- Sacar la brocheta al pulpo y ponerlo una hora en el congelador para que se endurezca y se pueda cortar muy fino.
- 7.- Disponer el pulpo cortado extendido en un plato, alternando con las bolas de patata y la cebolla holandesa. Decorar con las puntas de perifollo.
- 8.- Añadir unas gotas del aceite de pimiento choricero y salar levemente el conjunto.

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



EN LOS CAMINOS DE LA RIBEIRA SACRA LA SOSTENIBILIDAD DEL LEXUS UX COBRA TODO EL SENTIDO. CARRETERAS DONDE LOS CASTAÑOS, ROBLES O MADROÑOS SON UN DECORADO ESPECTACULAR

Y no hay que salir de la ciudad, uno de los principales centros termales de España, sin visitar las Burgas, manantial en el que el agua brota a unos 65 grados y sirve para llenar las piscinas termales al aire libre, en pleno centro de la ciudad y de acceso gratuito. Y si tienes la suerte de visitar Orense el 7 o 17 de cada mes, no debes dejar de ir la feria, en el parque de la Alameda, donde puedes comprar productos locales o degustar el pulpo a feira en los puestos que allí lo ofrecen.

Con las pilas cargadas continuamos viaje hacia Carballino, el lugar donde 'Pulpo' se escribe con mayúsculas (ver página 48). Allí visitamos la imponente Iglesia de la Veracruz, un templo inacabado obra del arquitecto gallego Antonio Palacios, autor también del Palacio de Correos, sede del Ayuntamiento de Madrid. Y de Carballino hacia Monforte de Lemos, la capital de la Ribeira Sacra, con un casco histórico que merece una visita reposada y en el que encontraremos el Colegio de Nuestra Señora de la Antigua y su imponente fachada



◀ La Ribeira Sacra opta a convertirse en Patrimonio de la Humanidad por sus parajes, bosques, monasterios y aldeas bañados por el río Sil. También por sus viñedos que obligan a lo que se llama viticultura heroica para la producción de unos caldos que sorprenden al mundo.

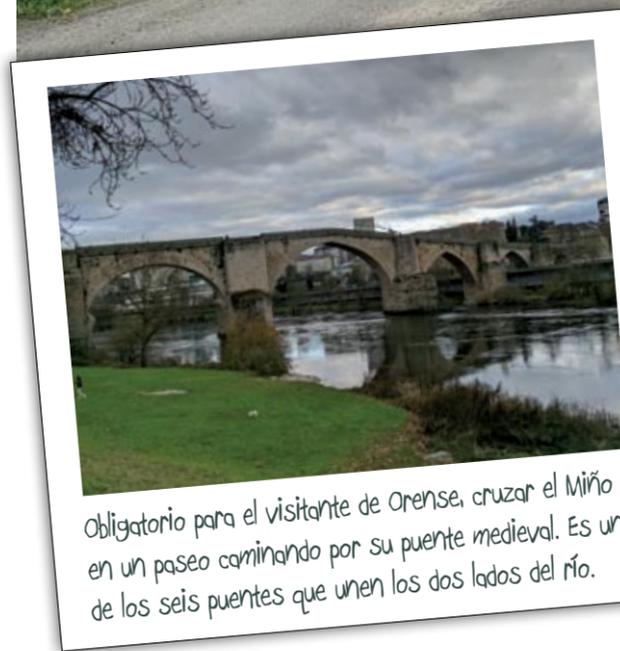
en estilo herreriano, una de las 'excusas' para que la ciudad sea conocida como 'El Escorial de Galicia'. Los suntuosos edificios pasan a un segundo plano cuando nos adentramos, desde Monforte, por las carreteras de la Ribeira Sacra, con sus bosques pintados de mil colores. Un lugar que opta, de pleno derecho, a convertirse en Patrimonio de la Humanidad. Junto a los bosques, senderos y rutas naturales, la Ribeira Sacra está plagada de monasterios e iglesias románicas que esconden tesoros artísticos además de estar ubicados en lugares incomparables, como el Monas-

terio de Santo Estevo de Sil, del Siglo VI y hoy reconvertido en Parador. Con unas increíbles vistas del río, pasar aquí una vacaciones 'lejos del mundanal ruido' es tarea sencilla.

Es en los caminos de la Ribeira Sacra donde la sostenibilidad del Lexus UX cobra todo el sentido. Carreteras de montaña, en las que castaños, robles o madroños forman un decorado espectacular que se alterna con los prados, las pequeñas aldeas o las impresionantes vistas del río Sil. Unos cañones cortados que, en el día de nuestra visita, estaban repletos de una niebla algodonosa

que impedía la vista del agua, pero que nos devolvía una imagen no por ello menos bella. La ruta nos lleva por pueblos como Parada del Sil, de donde sale un camino hacia el 'balcón de Madrid', el lugar donde iban a despedir a los emigrantes—muchos de ellos barquilleros, como recuerda una estatua en el pueblo— que partían en busca de un porvenir mejor.

Camino de Pobra de Trives, el lugar donde ponemos punto y final a la ruta, aún pasamos por el pueblo amurallado de Castro Caldelas, y comenzamos a ver los viñedos —ya introducidos por los roma-



Obligatorio para el visitante de Orense, cruzar el Miño en un paseo caminando por su puente medieval. Es uno de los seis puentes que unen los dos lados del río.



Todo el interior de la provincia de Orense está repleto de ermitas y pequeñas iglesias. Junto a esta, en Xinzo de Limia, posa nuestro Lexus UX.

nos— que han hecho famosa a la Ribeira Sacra. La disposición en terrazas, suspendidas a más de 500 metros de altura y con una inclinación de más de 30 grados, crea paisajes sorprendentes sobre el río Sil y es el escenario de lo que se llama viticultura heroica, donde todo se hace a mano, sin posibilidad de introducir maquinaria por lo abrupto del terreno. Y tal vez la última sorpresa del viaje la

encontramos en el puente de Trives, conocido como Ponte Bibei, construido en la época del emperador Trajano en el Siglo I, una construcción que sigue como el primer día, soportando el tráfico de todo tipo de vehículos, incluidos camiones. Cuando las cosas están bien hechas...

El Lexus UX 250h nos lleva camino de Madrid, por tierras del Bierzo, nexo de unión entre Galicia y Castilla, un viaje por

autovía con toda comodidad tras una jornada repleta de sorpresas, lugares y momentos... Y con el inolvidable sabor del mejor pulpo del mundo.



Para saber más... escanea el código o entra en [m16.in/21195](https://m16.in/21195)

+ en [www.peugeot.es](http://www.peugeot.es)

PEUGEOT



UN RELOJ MUY EXCLUSIVO

La marca relojera Lorige y Peugeot Sport se han unido para presentar un exclusivo reloj inspirado en el 9X8 Hybrid Hypercar, modelo con el que la compañía del león pretende iniciar una nueva etapa en las carreras de resistencia. El reloj BL-Endurance cuenta con caja y esfera de una pieza fabricadas con carbono reprocesado procedente de la fase de desarrollo de este automóvil. Sin duda, una pieza de alta tecnología que los coleccionistas no querrán dejar escapar.

+ en [www.skoda.es](http://www.skoda.es)

SKODA ¿CUÁNTO GASTA MI COCHE?

Skoda ha lanzado una app, MySKODA iV (disponible en iOS y Android), que registra los trayectos que hacemos con el coche y ofrece información de nuestro gasto en combustible y de



las emisiones. Además, permite comparar estos datos con los de un eléctrico de la marca. Una muy buena herramienta para los conductores que están pensando pasarse al coche eléctrico.

+ en <https://auto.suzuki.es/>

GAMA HÍBRIDA SUZUKI

Los siete ganadores de la competición junto a Juan López Frade, presidente de Suzuki Ibérica, instantes después de la prueba.



SUZUKI DONA 3 TONELADAS DE ALIMENTOS

Por sexto año consecutivo Suzuki ha convocado la acción Litros X Kilos, un evento solidario en el que tras una reñidísima prueba de consumo, la marca dona el equivalente en kilos a los litros ahorrados por las decenas de periodistas de motor citados al evento. La entidad receptora de la donación es el Banco de Alimentos de Madrid, que posteriormente se lo hacen llegar

a los más necesitados. La prueba se desarrolla por categorías, con toda la gama de la firma japonesa que en la actualidad ya cuenta con algún tipo de electrificación. En esta edición los siete ganadores han rebajado el consumo medio homologado WLTP en más de un 30 por ciento, lo que se ha traducido en 3.184,5 kilos los que se entregarán este año, que suman

más de 20,5 toneladas de alimentos en las seis ediciones celebradas. Para bajar los consumos los periodistas disponen de toda la gama híbrida Suzuki, incluido el S-Cross, recientemente renovado, sin olvidar los A-Cross, Swace, Ignis, Swift y Swift Sport. El menor consumo medio lo estableció el Swift Hybrid con 2,9 litros a los 100 kilómetros.

+ en [www.lamborghini.com/es/](http://www.lamborghini.com/es/)

CINCO EXCLUSIVOS PÓSTERES PON UN LAMBORGHINI COUNTACH EN TU VIDA

Si tu economía no da para hacerte con un Lamborghini, pero eres fan de esta marca, desde 36 euros puedes colgar de las paredes de casa uno de los cinco pósteres de edición limitada que ha lanzado la marca y que cuentan con el Countach LPI 800-4 como protagonis-



+ en [www.hyundai.com/es/html](http://www.hyundai.com/es/html)

HYUNDAI

Hyundai ha presentado una iniciativa global denominada **Continue**, en la que muestra las acciones en las que participará la compañía para promover un futuro más sostenible.

+ en [www.lexus.eu/discover/lexus/moonfall/](http://www.lexus.eu/discover/lexus/moonfall/)

LA MARCA, PROTAGONISTA EN EL FILME 'MOONFALL' LEXUS: MISIÓN, SALVAR LA TIERRA

En 'Moonfall', la nueva película del director Roland Emmerich ('Independence Day', 'Godzilla') que se estrena en febrero, la Luna está a punto de colisionar contra la Tierra a toda velocidad. Pero un equipo liderado por la actriz Halle Berry se lanza a una misión desesperada para salvar a la humanidad. Para lograrlo cuentan con la inestimable ayuda de algunos modelos de Lexus, como el NX o el GX.

Lexus ocupa un lugar destacado a lo largo de la cinta. El primer híbrido enchufable de la marca es conducido por el actor Charlie Plummer en una escena de acción de tres minutos de duración mientras que el SUV GX es utilizado como transporte por Halle Berry, que interpreta a una ejecutiva de la NASA. Además, el actor Michael Peña da vida en el filme al dueño de un concesionario de Lexus.



Los coches de Lexus, los otros protagonistas de la película 'Moonfall'.

+ en [www.porsche.com/spain/](http://www.porsche.com/spain/)

PRIMER ELÉCTRICO EN ASCENDER 4,8 KM RÉCORD DE ALTITUD PARA EL PORSCHE TAYCAN

El Porsche Taycan acaba de establecer un nuevo récord al ascender 4,8 km desde una mina hasta la cima de Pikes Peak, el mayor cambio de altitud alcanzado hasta ahora por un eléctrico.

Al Porsche Taycan no se le escapa ni un solo récord. Al hecho de ser el eléctrico más rápido en Nürburgring o el de conseguir el drift más largo suma ahora el récord Guinness como el modelo que ha conseguido un mayor cambio de altitud. En concreto, ha sido un Taycan Cross Turismo con equipamiento de serie

el que logró ascender desde lo más profundo de la mina Eagle, en Michigan, hasta el famoso pico de Pikes Peak, en Colorado. Algo más de 4,8 kilómetros de subida, en un recorrido que ha atravesado seis estados y casi 2.300 kilómetros, parando solo para cambiar de conductor y cargar la batería.



Además de este récord, el Porsche Taycan tiene el récord de Nürburgring y el de drifting.

+ en [www.kia.com/es/](http://www.kia.com/es/)

COCHE OFICIAL DEL TORNEO

EL OPEN DE AUSTRALIA SE MUEVE CON KIA

Kia ha cedido una flota de 130 vehículos a la organización del Open de Australia de Tenis, que sirven para el transporte de jugadores, jueces y personalidades a las diferentes sedes donde se disputan los partidos. La marca es coche oficial de este evento desde hace más de 20 años. El acto de entrega se rea-

lizó en el recién inaugurado estadio Kia Arena, con capacidad para 5.000 espectadores y que será una de las sedes del torneo, y contó con la participación del tenista español Rafa Nadal, embajador global de Kia. Entre los modelos cedidos se encuentran uni-



+ en [www.dsautomobiles.es/](http://www.dsautomobiles.es/)

DS

CITA CON LA MODA EN PARÍS

Los modelos de DS son sinónimo de lujo y sofisticación. Por eso, año tras año, no faltan a su cita con la pasarela de moda Paris Fashion Week, uno de los eventos con más glamour de la capital francesa. La marca ha cedido a la organización una flota compuesta

por 25 unidades del DS 7 Crossback E-Tense y DS 9 E-Tense.



La Unión Europea quiere acabar con los fallecidos y accidentados por el tráfico en 2050, una estrategia que han denominado Visión Cero. Para cumplir este objetivo, se han propuesto pasos intermedios, por ejemplo en el campo de los ADAS –sistemas de asistencia y ayuda a la conducción– que deben incluir los coches nuevos. A partir de este año, estos ocho asistentes son obligatorios y los encontrarás en cada vehículo nuevo a la venta.

OBJETIVO 'VISIÓN CERO' DE LA UE

## Los ocho ADAS obligatorios a partir de este año

### CONTROL DE VELOCIDAD INTELIGENTE

Este sistema, que trabaja con el control de cruceo adaptativo, lee las señales, avisa al conductor y

es capaz de adaptar la velocidad del vehículo al límite marcado.

### SISTEMA DE ALERTA DE FATIGA DEL CONDUCTOR

Este dispositivo se encarga de monitorizar el comportamiento del conductor y le avisa si detecta reacciones anómalas. También alerta cuando se ha superado el tiempo de conducción sin detenerse a descansar.



### ALERTA DE CAMBIO INVOLUNTARIO DE CARRIL

Cuando el sistema detecta una desviación del carril marcado avisa al conductor mediante una señal visual, sonora o por vibración. Y puede

corregir la dirección para mantener el coche en la trazada correcta.



### SISTEMA DE FRENADA DE EMERGENCIA

Actúa al detectar un obstáculo –también peatones, ciclistas o animales–, avisando al conductor del posible impacto y, si éste no frena o no lo hace con la intensidad necesaria, aplica los frenos para intentar evitar el siniestro.

### BLOQUEO CON ALCOHOLÍMETRO

Permite al conductor conocer su grado de alcoholemia y bloquea el arranque del coche si supera la tasa establecida. La UE exige la preinstalación de este dispositivo en nuevos vehículos.

### REGISTRO DE INCIDENCIAS

Funciona como la 'Caja Negra' de los aviones, recopilando toda la información del vehículo y de sus

ocupantes y almacenando todos los datos para conocer qué ha ocurrido en caso de accidente.

### ALERTA DE USO DE CINTURÓN EN LAS PLAZAS TRASERAS

Un dispositivo que recuerda la obligación de utilizar el cinturón de seguridad en todas las plazas del vehículo. Si un pasajero no hace uso del mismo, al ponerse en marcha el vehículo se emite una señal acústica que va en aumento.

### CÁMARA TRASERA CON DETECCIÓN DE TRÁFICO CRUZADO

Facilita la maniobra de salida de una plaza de aparcamiento marcha atrás y avisa si hay posibles obstáculos en movimiento a través de la pantalla del salpicadero o los retrovisores. Puede frenar y llegar a detener el vehículo si el conductor no reacciona.



▲ José Bogas, consejero delegado de Endesa, Isabel Díaz Ayuso y Javier Delgado, consejero delegado de Eysa.

## EN MADRID Abre la mayor electrolinera de España

Con capacidad para recargar 46 vehículos de forma simultánea, cargadores semirrápidos y

ultrarrápidos y apertura las 24 horas y los 7 días de la semana. Éstas son las principales caracte-

rísticas de la mayor electrolinera que existe hasta ahora en España, abierta recientemente en Madrid

de la mano de Endesa X y la compañía de servicios de movilidad Eysa.

La nueva electrolinera

se encuentra situada en Ciudad de la Imagen, junto a la estación del metro ligero, y cuenta con 20 plazas de aparcamiento con cargadores ultrarrápidos, de 150 kW, que permiten recargar el 80% de la batería en unos 10 minutos, y 26 cargadores semirrápidos, de hasta 22 kW, que permiten cargar el 80% de la batería en 90 minutos.

Está completamente automatizada, ya que se ha implementado tecnología de apertura por matrícula o app, y permite a los usuarios realizar el pago y reservar el punto de recarga desde su teléfono móvil a través de la app Juicepass de Endesa X.

## el puntazo

### 2021: el año con mayor absentismo en la ITV

Según las cifras de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos, AECA-ITV, en 2021, casi el 40% de los vehículos que debían pasar la ITV, no lo hicieron. Esto supone que el pasado año se cerró con el mayor índice de absentismo en la ITV de la historia, ya que incluso en los peores momentos de la pandemia, los conductores que no acudieron a la ITV fueron un 20%.

## LA FOTO

### Relevo en Anfac

El presidente de Seat y Cupra, Wayne Griffiths, ha asumido la presidencia de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac, durante los próximos dos años. Griffiths sustituye en el cargo a José Vicente de los Mozos, miembro del comité ejecutivo mundial de Renault y presidente de Renault España. La entidad cuenta desde hace unos días con un nuevo socio, la marca Smart, con cuya incorporación son ya 53 marcas los fabricantes asociados.



### Ley para la defensa de Consumidores y Usuarios

## La garantía oficial sube de dos a tres años

El pasado 1 de enero ha entrado en vigor la modificación de la Ley para la Defensa de Consumidores y Usuarios con la que la normativa española se adapta a las directrices europeas que buscan la racionalización y sostenibilidad del consumo, aspectos incluidos en la Agenda Europea del Consumidor. En estos cambios está implícito el objetivo de apostar por un consumo más sostenible, que busca acabar también con la obsolescencia programada.

En ese sentido, los cambios más evidentes tienen que ver con los plazos de garantía, que crece, en la compra de un bien de consumo duradero –como un coche– de dos a tres años. Por tanto, todos los

coches nuevos vendidos desde el 1 de enero cuentan con este plazo ampliado. Además, esta medida trae consigo la obligación de que los repuestos ten-



gan que estar disponibles en el catálogo de los fabricantes un mínimo de 10 años después de que el vehículo deje de fabricarse (hasta ahora la obligación era de solo cinco años).

También se amplía de seis meses a dos años el plazo en el que el consumidor no necesita demostrar la falta de conformidad del producto. Hasta ahora solo durante los primeros seis meses el fabricante

## la cifra

# 27.500

Son las solicitudes recibidas en los cuatro meses en los que lleva activo el Plan Moves III de ayudas a la compra de vehículos eléctricos, híbridos enchufables o de pila de combustible. Esto supone que se han realizado ya peticiones por valor de unos 256 millones de euros. El programa, que estará vigente hasta 2023, está dotado con 400 millones de euros, que podrían aumentar a 800 si las comunidades autónomas agotan el presupuesto antes de lo previsto.

## Nombramientos

Juan Antonio Moya es el nuevo jefe de prensa de Mazda Automóviles España, cargo en el que sustituye a Manuel Rivas, que ha sido nombrado coordinador de comunicación corporativa en Mazda Motor Europa tras 17 años en su puesto en España.



▲ Juan Antonio Moya

Moya es ingeniero técnico industrial y ha desarrollado su carrera profesional en Mazda, donde ha ocupado diferentes puestos en los últimos 16 años.



▲ Manuel Rivas

## Formado por 33 entidades Consorcio para impulsar el hidrógeno renovable

Bosch, Repsol, Alsa, Celsa Group, Enagás, Talgo o Scania son los socios promotores del proyecto SHYNE (Spanish Hydrogen Network), el mayor consorcio de hidrógeno renovable de nuestro país. Está integrado por 22 empresas y 11 asociaciones de diferentes sectores y tiene el objetivo de promover proyectos de hidrógeno renovable en todos los ámbitos de la economía española y fomentar una descarbonización rápida y efectiva.

Shyne desplegará proyectos en diez comunidades autónomas y contará con una inversión total de 3.230 millones de

euros. Esto permitirá poner en marcha propuestas para producir, distribuir y utilizar hidrógeno renovable en la industria o el transporte, además de desarrollar tecnologías y acelerar el despliegue de este gas. Los socios esperan que este proyecto pueda generar más de 13.000 empleos.

Entre sus objetivos se encuentra fomentar la utilización de hidrógeno en todos los segmentos del transporte, a través de la producción de combustibles sintéticos y de la creación de una infraestructura con al menos 12 hidrogeneras en 2025.

▼ Shyne se forma por 22 empresas y 11 asociaciones, con el fin de promover el hidrógeno.





DAKAR 2023 TOYOTA Y BRX EMPIEZAN A VELAR ARMAS ANTE EL QUE CONSIDERAN SERIO CANDIDATO A LA VICTORIA EL PRÓXIMO AÑO

# El nuevo terror de las dunas, y de sus rivales

Audi desembarcaba en el Dakar rodeada de incógnitas ante la innovadora sofisticación tecnológica del Q RS e-tron, especialmente en el apartado electrónico. La victoria en cuatro etapas, su sorprendente fiabilidad, y un demoledor ritmo metieron el miedo en el cuerpo a Toyota y BRX. Quizás, hasta los propios organizadores del Dakar.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Audi

«Creo que tenemos que encontrar un buen equilibrio, porque está muy claro que este año será (la lucha por el triunfo) entre Toyota y nosotros, pero todos saben que el Audi es mucho más rápido que todos nuestros coches, es el más rápido por mucho». A punto de terminar el Dakar, David Richards, el patrón de BRX de Sebastian Loeb y Nani Roma, resumía las peligrosas sensaciones que en su debut dejaba el nuevo y revolucionario Audi Q RS-e tron. Que

no ganó el Dakar, como estaba previsto por su bisoñez, pero impactó de tal manera a sus rivales que ya temen su derrota un año antes de comenzar la edición de 2023. ¿Por qué?

«El balance ha sido un poco agrisado, con una primera semana con muchos problemas, pero luego la segunda semana ha ido mucho mejor. El año que viene el coche sí estará para ganar. Hoy por hoy está claro que no estábamos para ello. Hemos necesitado una semana de puesta a punto y de entender mejor las cosas», resumía Carlos Sainz

al terminar la prueba. Siempre crítico e insatisfecho con el rendimiento de cualquier montura en sus manos, se mostraba muy circunspecto las semanas previas acerca del potencial del nuevo Audi.

El propio Sainz contribuía a extender las dudas sobre los Q RS e-tron ante un debut teóricamente lastrado de antemano por un marco reglamentario diferente al inicialmente previsto, según el piloto español. «Personalmente, estoy un poco decepcionado con las normas», denunciaba en la rueda de prensa oficial antes de

comenzar el pasado Dakar, «porque en principio nos dijeron que íbamos a tener algunas ventajas y finalmente hemos tenido desventajas apostando por esta tecnología. Incluso habiendo hecho el esfuerzo económico de creer en ella».

Audi abogó por un esquema innovador para el nuevo reglamento de vehículos eléctricos e híbridos del Dakar anunciado en 2021, que pretende alcanzar en 2030 a la totalidad de sus participantes. Sus técnicos consideran que la complejidad mecánica del Q RS e-tron es muy superior al ve-

▲▲ Nadie sabe a ciencia cierta lo que hubiera pasado si Carlos Sainz y Lucas Cruz no se hubieran perdido en esa desafortunada primera etapa.



hículo híbrido de las 24 Horas de Le Mans y el Mundial de Resistencia. Tres motores eléctricos y uno térmico constituían la base motriz, con una batería de 52 KW. El motor convencional actúa sobre uno de los eléctricos para recargar ésta, mientras que los otros dos propulsan cada eje.

La tercera unidad del motor eléctrico recoge la energía del motor térmico, utilizado para crearla más que para dar potencia al vehículo, pero la gestión de la batería es la que permitiría un mayor o menor grado de potencia al vehículo.

«El motor de combustión no es parte del concepto sobre el que debemos concentrarnos. Podemos cambiar nuestra unidad térmica como 'convertor de energía' y evaluar otras soluciones en el futuro», explicaba el director de Desarrollo técnico

de Audi, Oliver Hoffmann, negando la idea preconcebida que el motor térmico sea solo un elemento para extender el kilometraje del coche. El ingeniero alemán también deja entrever un gran recorrido tecnológico en este proyecto base.

Pero quizás el apartado crucial del Q RS e-tron sea la sofisticada red electrónica, desarrollada en tiempo récord para gestionar centenares de parámetros, entre ellos, el diferencial electrónico, el funcionamiento del reparto de frenada o la com-



# VELOZ LO ÚNICO EN LO QUE TODOS SE PONEN DE ACUERDO ES QUE EL Q RS e-tron HA SIDO EL COCHE MÁS RÁPIDO DE LA CARRERA



◀▶ De cara a la próxima edición la prioridad es someter al Q RS a una dieta de adelgazamiento para aligerar esos 200 kilos de sobrepeso a los que el propio Sainz hacía referencia. Oliver Hoffmann, a la izquierda, con sus pilotos, cree que el objetivo inicial de acabar el Dakar está cumplido con un sobresaliente.



pensación del par a cada una de las ruedas. Muchos elementos físicos de un vehículo convencional eran sustituidos por sistemas de software. Semejante complejidad técnica y la presión del tiempo para desarrollar el programa invitaban lógicamente al escepticismo. No sólo por la fiabilidad.

El peso del vehículo al que aludía Hoffmann era muy superior al previsto inicialmente por la propia Audi, forzado por circunstancias técnicas. Durante el año de desarrollo fueron numerosos los problemas que sembraron de minas su recorrido. Los rumores apuntaban a que el Q RS e-tron no podía alcanzar un ritmo elevado sin comprometer un determinado grado de fiabilidad. Porque el prototipo

alemán contaba con unos 200 kilos de sobrepeso en esta primera versión.

Una prioritaria 'dieta de adelgazamiento' será uno de los objetivos de Audi para el siguiente Dakar. «Trabajaremos en el peso y la eficiencia energética, sobre todo, debemos y queremos hacer este coche más eficiente», apuntaba Hoffmann en el Dakar, «esta es la razón por la que hemos elegido el camino técnico del 'convertidor de energía' (el motor térmico) existe y tenemos espacio para desarrollarlo, pero el objetivo de este año era acabar el Dakar». De aquí el temor de sus rivales para el futuro.

Los problemas de Audi llegaron en la primera jornada, pero en nada atribuibles a la base técnica clave del pro-

yecto. Sainz y Ekstrom se perdían en la etapa de Ha'il por un error en el libro de ruta, mientras Peterhansel sufría una avería con las suspensiones y el amortiguador, problema que afectó a la novedad del apartado mecánico, pero no al corazón del RS Q e-tron. Los amortiguadores seguirían dando quebraderos de cabeza durante la primera semana también a Sainz, pero los técnicos alemanes lograron resolver la puesta a punto de los mismos. En la segunda semana los Audi ganaron tres etapas, una cada piloto.

Los mayores temores del fabricante y sus pilotos se centraban en la complejísima plataforma electrónica y sus múltiples sensores delatadores para dejar el coche parado sin posibilidad de

reparación sobre el terreno. Pero la sorpresa fue ganando espacio a medida que se sucedían las etapas y ninguno de los tres coches perdió tiempo por este apartado. Ninguno se quedó nunca parado en una especial ni un tramo de enlace.

¿Transformará la llegada del fabricante alemán la fisonomía de la prueba y luego la industria automovilística? Aunque cualquier respuesta sea prematura, el pasado Dakar y las quejas de los rivales indicaban una respuesta afirmativa. En el terreno deportivo dependerá del reglamento que articule el Dakar tras sus conclusiones de la pasada edición. Jutta Kleinschmidt, la responsable de la FIA para la disciplina, ya in-sinuaba las intenciones fe-

derativas al respecto, «Estoy sorprendida por la fiabilidad de esta tecnología porque esperaba que tuvieran más contratiempos técnicos. Los problemas que tenían eran más 'humanos', como la navegación o golpear piedras, incluso los amortiguadores, que no forman parte de esta nueva tecnología», explicaba la alemana.

Sin duda Toyota y BRX intensificarán su labor de lobby durante este año. «Para mí, no hay ninguna desventaja en potencia o incluso en el peso extra que tienen, son muy rápidos. Que tengan sobrepeso no es un problema del reglamento, se debe a que no podían ajustar el peso que pedían», explicaba la alemana en respuesta a las palabras de Sainz antes de empezar el Dakar. «El mí-

nimo para estos coches ahora es de dos toneladas y ellos están por encima, pidieron menos, y nosotros lo incrementamos. Estoy contenta, creo que hemos logrado equilibrar muy bien (respecto a los rivales) y no les hemos perjudicado como dijo Carlos. El rendimiento lo demuestra. Tenemos que encontrar un equilibrio para que sea una competición igualada».

«Tenemos que darles tiempo para que analicen los datos y sitúen todo de nuevo en igualdad», reivindicaba David Richards al terminar el Dakar, «creo que entre nosotros y Toyota no podemos discutir, parece una lucha justa. Hablé con Loeb, con Al Attiyah, y todos piensan que estamos muy igualados entre nosotros. Pero claramente el

rendimiento de Audi está a otro nivel. Tienen 200 kilos más de peso y son mucho más rápidos que nuestro coche. Si hubieran sido fiables hubieran ganado con una hora de ventaja, así que la FIA tendrá que afrontar este problema, porque su objetivo es lograr un plano de igualdad».

Pero al margen de las vertientes deportiva y política, que los rivales dejaran el Dakar con tal sensación resultaba inesperado antes de la prueba. Por el rendimiento dinámico, pero también por la fiabilidad y rendimiento de la sofisticada plataforma eléctrica. «No me esperaba semejante resultado, para ser sincero. Solo es nuestra primera carrera. Si hubiera podido elegir, el Dakar no hubiera sido nuestra primera carrera, pero no esperá-

bamos esta velocidad y estos resultados», explicaba el director técnico de Audi, «y por ello estamos emocionados». Otros fabricantes habrán comprendido las posibilidades del Dakar para nuevos proyectos tecnológicos de la misma naturaleza energética. Y pronto podrá conocerse la transferencia de la experiencia del Dakar a los vehículos de calle.

Pero de entre todos los miembros del proyecto, quizás uno tenía motivos para la satisfacción por encima del resto. Aquel que debutaba con un Panda a los 18 años otorgaba ese primer triunfo al RS Q e-tron con casi 60 años y una tecnología que ni hubiera soñado cuando comenzó a competir en coches con aquel sencillito Seat Panda.

**MATRICULACIONES EN EUROPA**

**VENTAS DE AUTOMÓVILES EN 2021: UN MAL AÑO PARA TODOS**

Las matriculaciones de vehículos nuevos en la Unión Europea se quedaron el año pasado en solo 9,7 millones de unidades, lo que supone un retroceso del 2,4% respecto al año anterior. Un mal dato, ya que se están comparando con 2020, en que la cifra de matriculaciones se situaba 3,3 millones de unidades por debajo de lo normal debido al cierre de concesionarios que se mantuvo en muchos países durante los confinamientos derivados de la crisis del coronavirus.

La Asociación de Fabricantes europeos, ACEA, achaca los malos resultados del año pasado a la escasez de semiconductores, una crisis que todavía perdura y a la que nadie se atreve a poner fecha de caducidad. El desabastecimiento de piezas clave afectó negativamente a la producción de automóviles durante todo el año y especialmente en la segunda mitad de 2021, provocando retrasos en las entregas y paradas de fábricas. De hecho, el pasado diciembre, las matriculaciones en la UE disminuyeron un 22,8%, hasta las 795.295 unidades, marcando el sexto mes consecutivo de descenso.

Por países, Alemania, el principal mercado de la Unión, registró la mayor caída de las ventas (-10,1%) en 2021. En contraste, aparece Italia, el tercer mercado por importancia, cuyas ventas subieron un +5,5%, mientras que Francia (segundo en el ranking) y España (cuarto) registraron tímidos ascensos del +0,5% y el +1,0% respectivamente. Unos datos de recuperación que debemos mirar con precaución, ya que se están comparando con 2020, año anómalo debido a la crisis del coronavirus. De hecho, España ha cerrado el pasado año con 860.000 unidades matriculadas cuando nuestro mercado debería estar más cercano al millón de turismos comercializados.

Por fabricantes, Volkswagen se mantiene como la marca preferida por los europeos, aunque perdió el -6,7% de sus ventas. La mayor caída la experimentó Renault (-16,6%) que, sin embargo, se mantiene en el tercer lugar del ranking. En el lado contrario hay que situar a Hyundai, cuyas ventas crecieron en Europa un +18,2%, o a Toyota, con un ascenso del +9,7%.

**LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE**

	Diciembre	%21/20	Ene/Dic	%21/20
VW	81.775	-39,5%	1.082.946	-6,7
RENAULT	63.974	-22,4	638.198	-16,3
PEUGEOT	54.930	-16,6	649.514	-3,4
MERCEDES	49.626	-18,6	513.440	-14,4
TOYOTA	44.865	-19,6	583.360	+9,7
DACIA	41.881	+7,5	387.007	+1,8
BMW	39.373	-30,3	533.843	+1,1
SKODA	38.861	-28,9	504.598	-9,8
HYUNDAI	36.239	-7,7	428.225	+18,2
AUDI	34.998	-21,7	451.898	-3,3

**LOS MAYORES MERCADOS**

	Diciembre	%21/20	Ene/Dic	%21/20
ALEMANIA	227.630	-26,9	2.622.132	-10,1
FRANCIA	158.117	-15,1	1.659.003	+0,5
ITALIA	86.679	-27,5	1.457.952	+5,5
ESPAÑA	86.081	-18,7	859.477	+1,0
POLONIA	36.163	-29,8	446.647	+4,3
HOLANDA	35.708	-15,6	322.831	-9,2
SUECIA	27.605	-20,4	301.006	+3,1
BÉLGICA	20.377	-32,3	383.123	-11,2
EU	705.744	-22,4	8.525.726	-2,9
EFTA	46.327	-8,9	427.512	+10,3
REINO UNIDO	108.596	-18,2	1.647.181	+1,0
EU + EFTA + R.UNIDO	950.218	-21,7	11.744.885	-1,5

**MERCADO Más del 25% de las matriculaciones son ya coches de renting**

El renting copa una de cada cuatro matriculaciones de vehículos en nuestro país. El pasado año se registraron 260.834 operaciones de venta de vehículos en este canal, lo que supone una cuota del 24,64%.

Según los datos de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), el modelo de renting más demandado del año fue el Peugeot 3008, seguido de otro coche de la marca, el 2008. Las primeras cinco posiciones las completan Nissan Qashqai, Volkswagen T-Roc y Renault Kangoo.

Por marcas, el top cinco del renting en España está formado por Peugeot, Volkswagen, Renault, Toyota y BMW. En concreto, las operaciones de renting de Peugeot crecieron un 32,77% y las de Volkswagen un 6,46% en 2021. Aunque fue Renault la marca que más aumentó sus ventas de renting el pasado año: un 35,21%.

Por sistemas de propulsión, el diésel sigue siendo la opción más demandada por los conductores en el renting, aunque avanzan con fuerza las alternativas electrificadas.



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

**KIA**

Quinta generación del **Sportage:** desde 23.750 €

La quinta generación del Kia Sportage ya está en los concesionarios españoles con un precio que parte de 23.750 euros con descuentos. El todocamino coreano cuenta con un diseño renovado, más tecnología y una gama de motores que incluye todo tipo de alternativas.

La gama ofrece cuatro acabados: Concept, Drive, Tech y GT-Line. Y parte del motor 1.6 TGD i gasolina de 150 CV con cambio manual de seis velocidades y tracción delantera.

En cuanto a propulsores, por encima del citado gasolina se ofrece el mismo bloque de 150 CV microhíbrido con etiqueta ECO,

así como un diésel 1.6 CRDi de 115 CV, el mismo 1.6 CRDi microhíbrido con 136 CV, un 1.6 TGD i gasolina híbrido ligero de 180 CV y un 1.6 HEV híbrido convencional de 230 CV. Próximamente llegará un 1.6 TGD i híbrido enchufable de 265 CV, que será el tope de gama.

Los motores se combinan con cambios manual o automático, de siete marchas en los diésel y gasolina microhíbridos y de seis en los híbridos. Además, algunas alternativas pueden contar con tracción total: el híbrido de 230 CV, el diésel microhíbrido de 136 CV y 1.6 TGD i microhíbrido de 180 CV.

**PRECIOS**

1.6 TGD i 112kW (150CV) 6MT 4x2 Concept	23.500 €
1.6 CRDi 85kW (115 CV) 6MT Concept	26.576 €
1.6 CRDi MHEV 100kW (136 CV) 6MT 4x2 Concept	28.176 €
1.6 TGD i 112kW (150CV) 6MT 4x2 Drive	26.679 €
1.6 TGD i MHEV 112kW (150CV) 6MT 4x2 Drive	27.679 €
1.6 CRDi 85kW (115 CV) 6MT Drive	28.976 €
1.6 CRDi MHEV 100kW (136 CV) 6MT 4x2 Drive	30.576 €
1.6 TGD i MHEV 112kW (150CV) 6MT 4x2 Tech	30.579 €
1.6 TGD i MHEV 112kW (150CV) 7DCT 4x2 Tech	32.679 €
1.6 CRDi MHEV 100kW (136 CV) 6MT 4x2 Tech	33.476 €
1.6 CRDi MHEV 100kW (136 CV) 7DCT 4x2 Tech	35.576 €
1.6 CRDi MHEV 100kW (136 CV) 6MT 4x4 Tech	36.376 €
1.6 TGD i MHEV 134kW (180CV) 7DCT 4x4 Tech	38.729 €
1.6 CRDi MHEV 100kW (136 CV) 7DCT 4x4 Tech	38.476 €
1.6 TGD i MHEV 112kW (150CV) 7DCT 4x2 GT-line	37.779 €
1.6 CRDi MHEV 100kW (136 CV) 7DCT 4x4 GT-line	40.676 €
1.6 TGD i MHEV 134kW (180CV) 7DCT 4x4 GT-line	44.307 €
1.6 CRDi MHEV 100kW (136 CV) 7DCT 4x4 GT-line	44.276 €
1.6 HEV -171kW (230CV) 6AT 4x2 Drive HEV	31.450 €
1.6 HEV -171kW (230CV) 6AT 4x2 Tech HEV	35.126 €
1.6 HEV -171kW (230CV) 6AT 4x4 Tech HEV	38.026 €
1.6 HEV -171kW (230CV) 6AT 4x2 GT-Line HEV	40.226 €
1.6 HEV -171kW (230CV) 6AT 4x4 GT-Line HEV	43.826 €

**SEAT**

Arona e Ibiza se mantienen sin cambios impositivos

Seat ha actualizado el equipamiento de serie de dos de sus modelos más demandados, Ibiza y Arona, para mantener la exención del pago del impuesto de matriculación, que cuenta con nuevos tramos impositivos este año para los modelos con más de 120 g/km de CO<sub>2</sub>.

En el caso del Ibiza, prácticamente toda la gama de motores y acabados está exenta del pago, a excepción de la versión más deportiva de 150 CV.

En lo referente al Arona, se ofrece esta ventaja en las versiones TGI de gas natural con etiqueta ECO y en las combina-

ciones más demandadas: con el motor de gasolina 1.0 TSI 110 CV, asociado a los acabados Style y FR.

Para mantener las denominaciones FR '2022' exentas del pago del impuesto de matriculación en estos modelos, la marca ha cambiado la llanta de serie, que ahora es de 16 pulgadas.

La oferta mecánica de estos modelos incluye opciones de gasolina con 80 CV para el Ibiza, 95 CV para el Arona, y 110 y 150

CV en ambos. También cuentan con una variante con el motor 1.0 TGI de 90 CV, que tiene la etiqueta ECO de la DGT.

**PRECIOS ARONA**

1.0 TSI 95 CV S&S Reference	21.000 €
1.0 TSI 110 CV S&S Style	22.580 €
1.0 TSI 110 CV S&S Style Plus	22.780 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 S&S Style	24.940 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 S&S Style Plus	25.148 €
1.0 TSI 110 CV S&S X-Perience	26.030 €
1.0 TSI 110 CV S&S X-Perience Plus	26.238 €
1.0 TSI 110 CV S&S X-Perience Plus XL	26.383 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 S&S X-Perience	27.890 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 S&S X-Perience Plus	28.098 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 S&S X-Perience Plus XL	28.243 €
1.0 TSI 110 CV S&S FR 2022	25.400 €
1.0 TSI 110 CV S&S FR Plus 2022	25.500 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 S&S FR 2022	27.990 €
1.0 TSI 110 CV DSG-7 S&S FR Plus 2022	28.198 €
1.5 eco TSI 150 CV DSG-7 S&S FR	29.570 €
1.5 eco TSI 150 CV DSG-7 S&S FR Plus	29.778 €

**PRECIOS IBIZA**

1.0 MPI 80 CV S&S Reference	16.620 €
1.0 MPI 80 CV S&S Reference Plus	16.820 €
1.0 MPI 80 CV S&S Style	18.350 €
1.0 MPI 80 CV S&S Style Plus	18.550 €
1.0 TSI 110 CV S&S Style	20.210 €
1.0 TSI 110 CV S&S Style Plus	20.410 €
1.0 TSI 110 CV S&S FR 2022	22.360 €
1.0 TSI 110 CV S&S FR Plus 2022	22.410 €
1.5 TSI 150 CV DSG-7 S&S FR	27.410 €
1.5 TSI 150 CV DSG-7 S&S FR Plus	27.462 €
1.0 TGI 90 CV S&S Reference	20.300 €
1.0 TGI 90 CV S&S Reference Plus	20.500 €
1.0 TGI 90 CV S&S Style	21.420 €
1.0 TGI 90 CV S&S Style Plus	21.620 €
1.0 TGI 90 CV S&S FR	24.020 €
1.0 TGI 90 CV S&S FR Plus	24.070 €





## Descubre lo que **Papel Cero** puede hacer por tu concesionario

Si ya eres cliente del primer gestor documental especializado en el sector de automoción que crea un entorno digital en tu negocio no hace falta que te cuente los beneficios que supone incorporar una herramienta de digitalización de este calibre en el trabajo diario.

Pero ¿le estás sacando el máximo partido a Papel Cero?

A continuación, te presentamos una recopilación de algunas funciones que puedes llevar a cabo con nuestro software para **agilizar todos tus procesos y operaciones**, pero antes, respóndeme a una pregunta:

¿Te gustaría poder consultar un expediente en tiempo real desde cualquier dispositivo móvil y desde cualquier lugar?

¡Estás de suerte! porque **con la actualización de Papel Cero Web puedes hacerlo**. Su **capacidad de conectividad** te permite conocer la información actual de tus expedientes sin necesidad de acudir presencialmente a la oficina.

Tienes tus módulos recogidos en una misma página web, lo que evita tener que usar diferentes plataformas para conocer toda la información, ahorrando el tiempo que inviertes en ello. Y el cliente dispone de un acceso privado mediante el cual puede subir su documentación directamente sin necesidad de que el comercial del concesionario actúe de intermediario.

Además, disponemos de **firma electrónica** tanto a través del buzón del usuario como a distancia, evitando el desplazamiento del cliente a la sede y la impresión en papel. ¡Eficiencia y sostenibilidad de un solo plumazo!

Gracias a la **configuración de avisos** que incluye nuestro gestor documental, trabaja de forma organizada, sin posibilidad de que se te olvide nada.

Y por si esto fuera poco, Papel Cero dispone de un **estilo moderno de visualización**, adaptado a las nuevas tecnologías, fácilmente accesible para todas las personas que trabajan en la organización.

Con todo ello, **Papel Cero consigue una digitalización total en el proceso de venta de vehículos del concesionario** y una gran experiencia de usuario, no solo para el cliente, sino también para el empleado.

En Dealerbest trabajamos constantemente para mejorar la calidad de vida de todos aquellos que trabajamos en este sector. Por ello, el 2022 viene cargado de nuevas actualizaciones de Papel Cero que muy pronto podrás conocer.

Y si acabas de llegar y **tú también quieres dar el salto a lo digital, no te lo pienses más y pídenos una demostración, completamente gratuita y sin compromiso en** : <https://papelcero.dealerbest.com/>

### JUNTO A LEASEPLAN

#### RENAULT HIBRIDIZA LA FLOTA DE MAKRO

Makro sustituirá los más de 350 vehículos diésel de su flota por unidades del Renault Clio E-Tech híbrido gracias a un acuerdo formado con Renault y LeasePlan. Este modelo ofrece 140 CV y tiene la etiqueta ECO de la DGT, lo que permitirá a los profesionales de Makro moverse de forma más sostenible.

La firma del convenio se llevó a cabo en las instalaciones de Makro Leganés (Madrid) junto con la entrega de los primeros 80 vehículos, que compondrán la flota de esta empresa de distribución del sector de la hostelería en Madrid y Toledo. El resto de unidades se entregarán de forma gradual en las distintas sedes hasta febrero.



### TECNOLOGÍA

#### VOLVO Y GOOGLE: MÁS INTEGRACIÓN

Volvo ha comenzado el año con novedades tecnológicas, anunciando que será el primer fabricante en integrar directamente en sus vehículos los dispositivos habilitados para Google Assistant. Esto permitirá a los conductores controlar las funciones del coche mediante comandos de voz dirigidos a los dispositivos móviles y domésticos que tengan activado el asistente de Google. Además, todos los usuarios que tengan Google integrado podrán reproducir vídeos de YouTube en el coche.



### DACIA DUSTER

## Serie limitada Extreme: todo al naranja

Dacia pone a la venta una versión exclusiva de su modelo Duster. Denominada Extreme, toma como base el acabado Prestige, el más demandado por los clientes y está disponible desde 20.000 €.

Esta variante se distingue en el exterior por los detalles en color naranja en la calandra, los retrovisores, las barras de techo y la puerta del maletero y también por unas llantas de aleación lacadas en negro.

PRECIOS	
TCe 130 4x2 manual 6v	20.000 €
TCe 150 4x2 automática EDC	21.900 €
Blue dCi 115 4x4 manual 6v	22.800 €

En el interior ofrece una tapicería específica de tejido/TEP con pespunte de color naranja, detalles de este mismo color en las salidas de aire, el reposabrazos central, los tiradores de las puertas y los laterales de la consola central inferior.

Cuenta con el equipo de serie más completo de la gama Duster, que ofrece, entre otros, climatizador automático, detector de ángulo muerto, faros antiniebla, ayuda al aparcamiento trasero con cámara, regulador-limitador de velocidad, retrovisores exteriores regula-

### FIAT

## El Tipo y el Panda también tienen versión RED

El Fiat Tipo y el Panda se suman a la familia RED, lanzada el pasado mes de septiembre con el 500 como abanderado.

Esta gama es el resultado de una asociación del fabricante con RED, la organización que trabaja para combatir las pan-

demias y que encabeza el cantante Bono, de U2.

El Tipo RED se basa en la carrocería Cross Station Wagon,



que ofrece un maletero de 550 litros, 110 litros más que la versión normal. En el exterior se reconoce por el logo RED en los montantes y el color Rojo Passione, con espejos retrovisores del color de la carrocería. También está disponible en Gris Colosseo, Blanco Gelato y Negro Cinema, con retrovisores rojos. La sostenibilidad está muy presente en su interior, con asientos realizados con materiales reciclados procedentes de desechos marinos, y costuras rojas.

Por su parte, el Panda RED toma como base el acabado City Cross y cuenta con las mismas características que el Tipo.

### BMW

## El eléctrico iX ya está en el mercado

El nuevo BMW iX llega a los concesionarios españoles en dos versiones: xDrive50, con 385 kW/523 CV, e iX xDrive40, con 240 kW/326 CV. Ambas versiones comparten el motor eléctrico delantero de 258 CV y la diferencia de potencia entre ambas radica en el motor trasero: de 272 CV en el menos potente y de 313 CV en el tope de gama.

La versión de acceso monta una batería de 76,6 kWh y homologa hasta 425 km de autonomía mientras que la variante xDrive50 aumenta la capacidad hasta los 111,5 kWh y la autonomía hasta los 630 km.

En su equipamiento de serie este modelo cuenta con elementos como llantas aerodinámicas, faros led y luces traseras led, tracción total, BMW My Modes, asientos delanteros con ajuste eléctrico,

climatizador bi-zona, BMW Live Cockpit Plus con BMW Curved Display, BMW Operating System 8 con navegación, bomba de calor para aumentar la eficiencia y precondicionar la batería y el interior, etc.

PRECIOS	
xDrive40	87.150 €
xDrive50	104.150 €



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

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

dealerBest

DUDAS ENTRE CITROËN  
C4 Y NISSAN QASHQAI

Gonzalo A. P.

Tengo prácticamente decidido mi próximo vehículo, pero me gustaría saber también su opinión. Vivo en Madrid, somos cuatro en casa y utilizo el coche a diario y fines de semana, ya que somos bastante viajeros. Los candidatos son el Citroën C4 y el Nissan Qashqai. Me dicen que no tienen mucho que ver, pero a mí me parecen dos opciones bastante similares. Las versiones serían con sus motores de gasolina con 130 y 140 CV, que pienso que son más que suficientes. Muchas gracias.

## RESPUESTA

En primer lugar es cierto que el Citroën C4 y el Nissan Qashqai se encuadran en segmentos diferentes. El primero es un compacto con imagen crossover, mientras que el segundo es un SUV-crossover. Quizás te dirán que su rival natural sería el C5 Aircross, pero cada uno elige entre lo que le gusta, así que nos parece perfecto y nos ayuda a romper absurdas barreras. Dicho esto muchas son las diferencias entre ambos modelos.

El modelo francés es más pequeño, 4,36 metros frente a los 4,43 de su rival, pero la habitabilidad no se resiente en exceso. De hecho detrás el espacio para las piernas sigue siendo generoso (los cuatro de casa no sabemos si se traduce en sillitas para los más pequeños), pero la diferencia sí que es considerable en el espacio del maletero: 380 litros en el Citroën, bien, por los 504 litros del Nissan, mejor.

La última generación del Qashqai ha dado un salto cualitativo considerable. Es un vehículo sin fisuras, muy equilibrado en todos los frentes y transmite un agradable tacto general. Por su parte, el C4 es una de las referencias en cuanto a confort se refiere. Las butacas delanteras tienen un mullido generoso similar al sillón de casa, mientras que el tarado de la suspensión es 'blandito' debido a unos topes hidráulicos que montan los amortiguadores. Es una delicia porque absorbe las irregularidades del terreno con mayor eficiencia, aunque la carrocería tiende a balancear más de la cuenta cuando

CARTA  
DE LA SEMANA

llegan las curvas, pero sin penalizar su dinámica en exceso.

En cuanto a tu decisión mecánica los 130 CV del C4 y los 140 del Qashqai son suficientes, pero no son modelos que pongan los pelos de punta precisamente por sus prestaciones. De hecho el francés tiene más 'pegada' pese a su menor potencia y montar un bloque trcilíndrico de 1.2 litros (1.3 y cuatro cilindros en su rival).

Sin embargo, el Qashqai añade un sistema de hibridación ligera de 12V que no es una quimera de cara al consumo (de hecho homologa 6,3

litros frente a los 5,4 del galo), pero sí que nos proporciona la etiqueta ECO, con sus claras ventajas a la hora de moverse por la ciudad.

En ambos casos el cambio es manual de seis relaciones, de tacto discreto en ambos, pero el C4 también ofrece una transmisión automática EAT8 con convertidor de par muy a valorar viviendo en Madrid.

A los puntos el Qashqai es más 'coche' y tecnológicamente es algo más avanzado, pero eso no sale gratis porque la diferencia de precio ronda los 5.000 euros.

sistema nos obliga cada cierto tiempo a sujetar el volante, sencillamente para comprobar que nos encontramos bien. Si no lo hacemos desconecta el sistema y, en algunos casos, hasta detiene el vehículo.

LOS PERFILES ECO  
¿SON SEGUROS?

A. Hernández

Los diferentes perfiles que ofrecen los asistentes de conducción tiene como objetivo modificar en parte la personalidad del

vehículo. Suelen actuar sobre el funcionamiento del motor, el cambio, la dirección, la suspensión... Cuando se activa el programa más eficiente, generalmente denominado ECO, se reduce en ocasiones (no siempre), los valores de potencia y par máximo. Si te refieres a que si son seguros por esta 'rebaja', te diremos que sí porque, cuando se pisa a fondo el acelerador, el sistema entiende que estamos en un 'apuro', y vuelve a ofrecer todo el potencial ya sin 'recortes'.

## CONSULTAS RÁPIDAS

**SOY TRANSPORTISTA Y ME HAN MULTADO POR REALIZAR MAL LA LABOR DIARIA DE CARGA Y DESCARGA. ¿QUISIERA SABER CÓMO SE DEBEN EFECTUAR DICHAS OPERACIONES?**

En primer lugar, señala la ley como norma general que las operaciones de carga o descarga deberán llevarse a cabo fuera de la vía.

No obstante, y como excepción, cuando sea inexcusable efectuarlas en ésta, deberán realizarse sin ocasionar peligros ni perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios y cumpliéndose una serie de condiciones.

Siempre se deberán respetar las disposiciones sobre paradas y estacionamientos, y, además, en poblado, las que dicten las autoridades municipales sobre horas y lugares adecuados.

En general se efectuarán, en lo posible, por el lado del vehículo más próximo al borde de la calzada. También se tendrán que llevar a cabo con medios suficientes para conseguir la máxima celeridad, y procurando evitar ruidos y molestias innecesarias; quedando prohibido depositar la mercancía en la calzada, arcén y zonas peatonales. Si no se cumplen estas condiciones, se estaría cometiendo una infracción que, en general, serían catalogadas leves y, por tanto, la sanción podría ser de hasta 100 euros.

## BUENA PREGUNTA

## SE PUEDE SOLICITAR UNA PRUEBA DE CONTRASTE Y ACUDIR A UN CENTRO SANITARIO PARA HACERLA

**Si en un control policial se da positivo por consumo de sustancias prohibidas, pero la persona sabe que debe ser un error porque no ha consumido nada: ¿qué puede o debe hacer?**

## RESPUESTA

En primer lugar se debe recordar que la infracción por conducir con presencia de drogas o estupefacientes en el organismo se comete por el mero hecho de que la prueba salival realizada dé un resultado positivo. Es cierto que dicha prueba luego tiene que ser corroborada con el análisis de la saliva que se debe hacer en un laboratorio, pero ya desde el primer momento se emite la denuncia.

En estos casos, al contrario que en las pruebas de alcoholemia, no se tiene en cuenta ni la cantidad de sustancia, ni el tiempo que hace que se consumió la sustancia. Con el mero hecho de que el detector, en la prueba, arroje un resultado positivo es suficiente para que la infracción se considere cometida y se produzca la denuncia.

Por ello, si una persona sabe con seguridad que no ha consumido, pero no sólo recientemente, sino días antes (insistir que la ley no concreta los días al respecto), y que, por tanto, no debería haber dado positivo, lo mejor es que, en ese momento, solicite una prueba de contraste, que en

general será mediante un análisis de sangre.

Los agentes, en ese caso, le trasladarían al centro sanitario donde realizar la prueba, si bien, se debería tener en cuenta que si el resultado fuese positivo, el coste de dicho análisis debería ser abonado por el conductor. También podrían existir otro tipo de pruebas clínicas, tales como análisis del cabello, que podrían ser aportadas por el interesado en un hipotético recurso de defensa, pero lo ideal sería la inmediatez de solicitar la prueba de contraste en el momento de producirse el resultado positivo.

Por último, hay que recordar que, la infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo, está catalogada como muy grave y supone, siempre una sanción de 1.000 euros y la pérdida de 6 puntos del permiso de conducir.

DEBEN LLEVAR LA SEÑAL V-4  
CON SU LÍMITE DE VELOCIDAD

**¿Es obligatorio poner una señal con el límite de velocidad pegada en el automóvil cuando se trata de un vehículo especial?**

## RESPUESTA

Efectivamente hay determinados tipos de vehículos a los que, por sus circunstancias especiales, la normativa reguladora del tráfico y la circulación les obliga a llevar en la parte trasera la señal de prohibido superar el límite de velocidad que cada uno esté obligado a respetar, como consecuencia de ser vehículos especiales. Se trata de la señal conocida como V-4. Dicha señal es obligatoria que la lleven colocada todos los vehículos especiales y

conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo lo sea uno de ellos. Asimismo la deberán llevar los vehículos en régimen de transporte especial. Además será obligatoria para todos aquellos conductores que, por razón de sus circunstancias personales, tengan un límite de velocidad fijado en su permiso de conducir.

Como se ha indicado, la señal será obligatorio llevarla en la parte posterior del vehículo, visible en todo momento, donde se indique la limitación de velocidad específica que el conductor de ese vehículo debe respetar.

Hay que señalar que aquellos conductores que no la llevasen estarían cometiendo una infracción leve, cuyo importe sería de hasta 100 euros.

## CONSULTAS RÁPIDAS

DUDAS SOBRE LA  
CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

J.L. Socuélamos

Pues es cierto en parte lo que te han comentado. Los controles de velocidad adaptativos funcionan de maravilla y los asistentes de alerta y mantenimiento de carril, también. Si el vehículo tiene la función Stop&Go casi nos podremos leer un libro en un atasco porque acelera, se detiene y asume la trayectoria sobre la dirección sin problemas. Sin embargo, a más velocidad el

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

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

LEGALITAS.COM

## Audi, la elegida por los presidentes autonómicos

Los coches oficiales de los presidentes de las comunidades autónomas eran objeto de un reportaje esta semana. La conclusión era clara: Audi era la marca preferida.

Fuera porque un Audi V8 había salvado a José María Aznar en el atentado ocurrido unos meses antes, o por otro motivo, el caso es que los líderes de las autonomías españolas se decanta-

ban por los modelos de la marca alemana como su coche oficial. De las 17 autonomías, 6 elegían un Audi, 2 Renault y 2 Volvo. Opel, Ford, Citroën, Mercedes, Peugeot, Nissan y Toyota –con



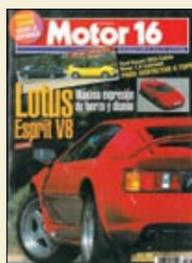
uno cada uno–, completaban la flota.

En la revista de esta semana visitábamos el salón más invernal, el de Val d'Isere, donde nos poníamos al volante del nuevo Mitsubishi L200.

Y en cuanto a las pruebas, todas ellas tenían un toque de exclusividad. Para empezar, uno de esos deportivos que atraen miradas de admiración y envidia, el Lotus Esprit V8.

Otra prueba fondo era la protagonizada por el Mazda Xedos 6, una berlina exclusiva que con su nuevo motor de 109 CV se acercaba un poco más al bran público.

Y la comparativa, marcada por dos descapotables atractivos y asequibles. Por un lado el deportivo Ford Escort XR3i –115 CV y 3,6 millones–; por el otro el distinguido Rover 1.6 –111 CV y 3,3 millones–.



LA PORTADA

Nº 671

FECHA

26-8-1996

HABLAMOS DE

Esa toma trasera del espectacular Lotus Esprit V8 que protagonizaba nuestra portada era una de las más atractivas de un deportivo de 350 caballos y altas prestaciones con muchos otros encantos. Junto a él, la comparativa que enfrentaba al Ford Escort y el Rover en sus versiones descapotables.



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

## Descubrimos el primer Ford Ka

La marca del óvalo preparaba su asalto al segmento de los microutilitarios con el Ka, un modelo que se fabricaría en España y que descubríamos en unas fotos exclusivas.

Era esta una semana plagada de interesantes novedades que aún no podíamos conducir, pero que anunciaban máxima actividad en el sector. Por ejemplo, Mercedes anunciaba planes de futuro

y mostraba las primeras fotos del CLK, un elegante coupé sobre la base de su Clase C. También los nuevos Mercedes G, donde, como ya se imagina, no había cambios llamativos, sobre todos



en el estilo exterior... ni en sus grandes capacidades off road.

Otra gran novedad era la nueva gama compacta de Renault, en concreto dos versiones del Mégane. Por un lado el Classic, la carrocería sedán de la familia, y, por otro el Scénic, un futuro exitazo. De los dos ofrecíamos toda la información.

Y del Ford Ka, un pequeño urbano que la marca tenía en pro-

ceso, solo mostrábamos las fotos, en las que ya podíamos ver sus originales formas sin camuflaje y algún que otro detalle.

La prueba a fondo la protagonizaba el Fiat Punto 60 SX, elegido por la revista Stern como el modelo más ecológico del mercado. Y la comparativa enfrentaba a dos familiares premium: BMW 325 TDS Touring y Mercedes C250 TD Familiar.



LA PORTADA

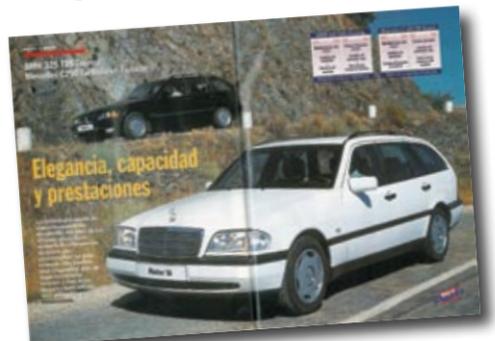
Nº 672

FECHA

2-9-1996

HABLAMOS DE

Las exclusivas fotos que mostraban todos los detalles del Ford Ka, el pequeño utilitario que se iba a producir en Almussafes, compartían protagonismo en nuestra portada con el nuevo Renault Scénic, del que ya conocíamos todos sus datos y sus múltiples posibilidades.



TORRE de BARREDA



FAMILIA DE VINOS

[www.bodegas-barreda.com](http://www.bodegas-barreda.com)

PERFECT TIMING



COCKPIT

NKM4514M10

NKM4514M05M

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

***Neckmarine***