

1,50
€

MOTOR16.COM

Motor 16

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 22 DE FEBRERO

Nº 1.815 del 8 al 21 de febrero 2022



ALPINE A110

Al volante

DIVERSIÓN
GARANTIZADA

Conducimos el **McLaren GT**

*Un Gran Turismo con
mayúsculas*

- 620 CV
- 0-100 km/h
en 3,2 segundos
- 326 km/h



Novedades



ASTON MARTIN DBX 707



SKODA ENYAQ COUPÉ



ALFA ROMEO TONALE

Al volante

Volkswagen Taigo

SUV coupé para todos

Y sus rivales



Al volante

Dacia Jogger

El familiar multiusos



Y ADEMÁS... PRUEBAS: FIAT PANDA SPORT HYBRID, JAGUAR E-PACE 2.0D MHEV AWD, SUZUKI S-CROSS 1.4 T 4WD

Diseño para tus ojos. Inspiración para tu alma.

Nuevo Kia Sportage.



Movement that inspires

La innovación habita en múltiples formas y tamaños. Prueba de ello es el nuevo Kia Sportage, disponible también en versiones híbrida e híbrida enchufable. El diseño sutil y elegante de cada uno de sus detalles queda enmarcado entre la ya clásica y poderosa parrilla tiger nose y una trasera aún más deportiva si cabe. Las luces LED frontales, en forma de boomerang, prometen iluminar cualquier atisbo de inspiración que te pase por delante.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 126-162. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5,3-7,3.

Al detalle



SINIESTRALIDAD: INICIO DE AÑO PREOCUPANTE

Este 2022 ha empezado con datos preocupantes. No solo son las cifras de ventas –con un dato para olvidar en enero– o las de producción –2021 ha sido el peor en ocho años–. En la siniestralidad, el mes de enero vuelve a cifras que no conocíamos desde hace 10 años. Así, el primer mes del año, ha visto cómo 100 personas fallecían en los 87 accidentes de tráfico ocurridos, un dato que no se producía desde 2012. Y eso pese a que el número de desplazamientos ha caído un 1 por ciento respecto a 2019. Está claro que sigue habiendo mucho que hacer en este terreno... Y que no se puede bajar nunca la guardia.



VW GOLF: SIGUE SIENDO EL REY

Desde 2008 el Volkswagen Golf domina las cifras de ventas del mercado europeo. Y en 2021 no ha sido una novedad, aunque es verdad que cada vez el trono de los modelos preferidos por los europeos está más disputado. Peugeot 208, Dacia Sandero y Renault Clio pisan los talones al 'rey'.

Motor 16

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

EDITOR-FUNDADOR:

Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Fede Asensio - fasensio@motor16.com

Álvaro Gá Martins - amartins@motor16.com

Julian 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: 699 697 507

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

Teléfono: 91 685 79 90.

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.

Boycá

jd

ARI

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Fritos a impuestos

El inicio del año ha traído subidas de precios: escandalosos los de los combustibles, que provocan una sangría en los bolsillos de los usuarios.

Guste o no, con el inicio del año y como es habitual en los tiempos que corren, los usuarios del automóvil estamos cada vez más penalizados y fritos a impuestos. Para empezar y sumados a los ya conocidos, los precios de los carburantes se han disparado y puesto por las nubes. De hecho, la gasolina se vende en la mayoría de las estaciones, menos en las 'low cost', en torno a los 1,7 euros el litro y el gasóleo supera los 1,5 euros. Esto tiene como resultado que, para llenar el depósito de un automóvil medio, tenemos que desembolsar del orden de 15 a 20 euros más que hace un año. De ahí que España se haya convertido en el cuarto país más caro de la Unión Europea, por detrás de Holanda, Finlandia y Dinamarca. Esto nos convierte en la zona que más creció en precio con un aumento del 22 por ciento en los últimos meses. En este sentido, déjenme contarles que la cotización internacional de referencia supone el 33,1 por ciento del precio y los márgenes brutos de distribución son del 18,4 por ciento, mientras que el 48,5 por ciento restante es el rejonazo que nos meten en impuestos a los consumidores, por el simple hecho de tener un automóvil. Esto supone que el progresivo incremento de los carburantes tiene como resultado una continua sangría en los bolsillos de la clase media y un freno en la recuperación económica, ya que al encarecer los costes a todos los sectores y niveles se frena el consumo y aumenta la inflación.

Por otra parte, ocurre más de

lo mismo con la subida del impuesto de matriculación que entró en vigor a primeros de año y supone otros 1.500 euros más de gastos en la compra de un coche medio. De ahí que según datos que maneja la patronal de los concesionarios (Faconauto), son numerosos los clientes que no terminan de digerir este nuevo sablazo fiscal y retrasan la operación de compra para mejor ocasión. Sumado todo esto, tampoco anima mucho la continua escasez de vehículos de algunas marcas debido a la falta de suministros. Un motivo más por el cual las cifras de ventas de turismos y todoterrenos han significado el peor segundo mes de enero en lo que va de siglo. Con 42.377 unidades vendidas, solo se ha superado en 377 vehículos el mismo periodo del año anterior, que coincidió con la tercera ola del Covid y la tormenta Filomena que hizo que los concesionarios de

Madrid estuvieran cerrados dos semanas. Sea como fuere, no descubrimos nada nuevo si afirmamos que adquirir hoy por hoy un automóvil es cada vez más caro y complicado. Por eso, con un mercado a la baja, en un sector que representa el 12 por ciento del PIB nacional y supone el 10 por ciento del empleo sobre la población activa, tenemos un serio problema. Una cosa está clara, o este Gobierno se pone las pilas con el que es el segundo sector industrial del país, o se terminarán cargando lo que ellos mismos consideran es la gallina de los huevos de oro.

La subida del impuesto de matriculación que entró en vigor a primeros de año y supone otros 1.500 euros más de gastos en la compra de un coche medio hace que, según datos de Faconauto, numerosos clientes que no terminan de digerir este nuevo sablazo fiscal, retrasen la operación de compra para mejor ocasión.

SUMARIO

Nº 1.815 • 9 al 22 de febrero de 2022
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

ALFA TONALE

La marca italiana reinventa la deportividad del siglo XXI con el Tonale, su nuevo SUV compacto.

8.- ASTON MARTIN DBX 707

El SUV más deportivo del mercado; eso es lo que la firma italiana crea con la versión 707 del DBX.

SKODA ENYAQ IV COUPÉ RS

El primer modelo creado por la división RS de Skoda sobre la base de un eléctrico.

10.- TATA PUNCH

Un pequeño SUV para el mercado indio, por ahora, por poco más de 6.000 euros.

12.- EN PORTADA

MCLAREN GT

El deportivo británico es uno de los más modernos representantes de lo que significa el concepto Gran Turismo. Un superdeportivo para cada día.

18.- CUATRO RUEDAS

VOLKSWAGEN TAIGO

Es el primer SUV Coupé de la marca alemana, comparte mucho con el T-Cross –incluida su gama de motores– y convence desde el primer minuto.

22.- RIVALES DEL

VOLKSWAGEN TAIGO

Los crossover compactos, de aire coupé que lucharán con el nuevo Taigo.

24.- DACIA JOGGER

Un interesante 3 en 1 que combina lo mejor de un SUV, de un monovolumen y de un familiar. Y a un precio irresistible.

28.- RIVALES DEL DACIA JOGGER

Con sus siete plazas y su máxima versatilidad, el Jogger es alternativa a monovolumen, SUV y los comerciales multisusos.

30.- ALPINE A110

Un deportivo que ofrece sensaciones únicas.

32.- MAZDA CX-5

Ligeros retoques estéticos y

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

ALFA ROMEO	6
ALPINE	30
ASTON MARTIN	8
DACIA	24
DS	50
FIAT	42
FORD	51
JAGUAR	44
JEEP	34
MAZDA	32
MCLAREN	12
MERCEDES	36
PEUGEOT	46
SKODA	8
SUZUKI	38
TATA	10
VOLKSWAGEN	18



cambios en la puesta a punto para mejorar el confort de marcha.

34.- GAMA JEEP 4xe

La marca americana ya cuenta con las variantes 4xe, híbridos enchufables, en toda su gama.

36.- MERCEDES CITAN

Traslada hasta los comerciales ligeros la calidad y el equipamiento de los turismos de la estrella.

38.- SUZUKI S-CROSS

Más efectivo y agradable de conducir, con buen equilibrio general y un completo equipamiento.

42.- FIAT PANDA SPORT HYBRID

Con versión Hybrid, el Panda más avanzado de la historia.

44.- JAGUAR E-PACE

Un diésel perfecto para hacer kilómetros. Y con etiqueta ECO.

46.- FUERA DE SERIE PEUGEOT 9X8

El nuevo bólido de Peugeot para Le Mans revoluciona su diseño al carecer de alerón.

50.- +INTERESANTE DS ONLY YOU

Más ventajas para los clientes.

51.- FORD PASS

Control desde el smartphone.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- LA SEMANA

56.- DE CARRERAS

FÓRMULA E

El campeonato llega a su madurez.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

SUZUKI

HYBRID

NUEVO
S-CROSS



CROSS THE LINE

Electrificado con tecnología Mild Hybrid

Tracción 4x4 con control de descensos

Pantalla multifunción de 9"

Techo solar panorámico

Diseño SUV completamente renovado

4 modos de conducción seleccionables

Integración Smartphone

Múltiples sistemas de seguridad avanzada

Síguenos en...

SCG HYDROGEN FUEL

La Scuderia Cameron Glickenhaus anunció su intención de disputar la Baja 1.000 con un camión de pila de combustible alimentado por hidrógeno criogénico y basado en su chasis Boot. Un proyecto que se encuentra avanzado, pero todavía en fase de desarrollo.



MASERATI MC EDITION

MC significa Maserati Corse, que plasma el carácter de competición de la marca que se proyecta sobre sus modelos de serie. La nueva MC Edition rinde homenaje con un equipamiento específico sobre sus versiones V8 en los Ghibli, Levante y Quattroporte.

TOYOTA RAV4 ELECTRIC HYBRID ADVENTURE

Nueva versión con un frontal específico y mayores capacidades off-road. Solo con tracción total eléctrica inteligente AWD-i y cuenta con una suspensión sobreelevada (+10mm) y elementos distintivos, con un equipamiento que se puede ampliar con el paquete Adventure Plus. Ya disponible desde 42.850 € o 314 €/mes.



▲ Elementos más off-road, con un frontal diferenciado, sobre 5 colores de carrocería más las opciones bitono.

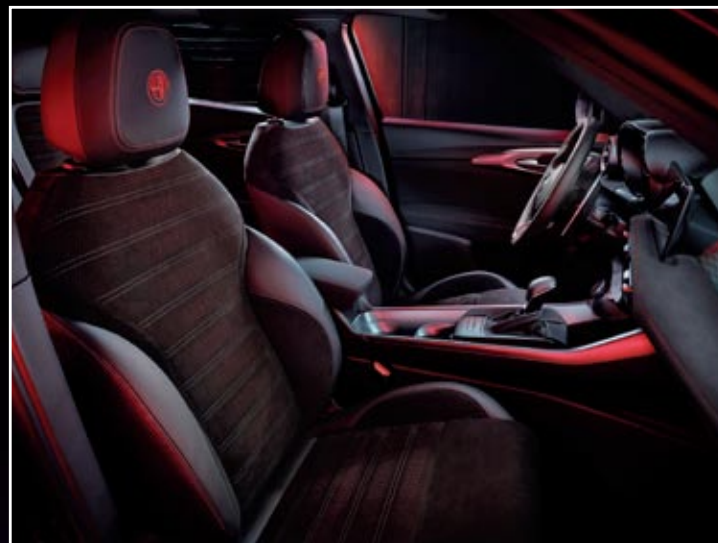
Alfa Romeo Tonale

Un nuevo SUV para la 'metamorfosis' de Alfa

Así define la marca italiana el proceso que se inicia con la llegada del Tonale, un nuevo SUV compacto sobre la misma plataforma del Jeep Compass, que se pondrá a la venta en 4 de junio en Italia y a partir del día 10 en el resto de Europa. El Tonale, con un inconfundible diseño Alfa explora los caminos de la electrificación y la conectividad para, como afirmó Jean-Philippe Imparato, máximo responsable de la firma, redefinir la deportividad del Siglo XXI. El Tonale mide 4,53 metros de longitud, 1,83 de ancho y 1,60 de alto, con lo que se sitúa en el centro del segmento, listo para

luchar con rivales como el Volkswagen Tiguan o el Peugeot 3008. Sus armas, además de la deportividad y de su diseño distintivo vienen de una gama mecánica electrificada. El Tonale será el primer modelo de Stellantis que disponga de la tecnología de hibridación ligera de 48 voltios. En concreto, se ofrecerá en dos versiones Mild Hybrid con un motor 1.5 y dos niveles de potencia –130 y 160 caballos–. Además, como tope de la gama, una versión híbrida enchufable, con tracción total, que ofrecerá 275 caballos y una batería de 15,5 kWh que se puede recargar en una toma

de hasta 100 kW y que le permite recorrer 60 km en modo eléctrico en el ciclo WLTP combinado y hasta 80 en ciudad. Además, habrá una versión diésel clásica con 130 caballos además de un gasolina sin electrificación con 245 caballos pero que no llegará a Europa. En todos los casos, el cambio será automático. El otro punto sobresaliente será la conectividad. Un cuadro de instrumentos digital y una pantalla central –en total 22,5 pulgadas– son lo más evidente de un sistema que estrena novedades como el control a través de Google Home o Amazon Alexa.



▲ La firma luminosa, con el diseño de tres luces tanto en el frontal como en la trasera es muy llamativo en el estilo del Tonale. Y en el interior, un diseño tecnológico y deportivo, con el botón de arranque ubicado en el volante.



ROLLS ROYCE CULLINAN B & B

Versión especial del lujoso SUV de Rolls Royce exclusiva para Rusia, inspirada en la noche de Moscú, con cinco colores distintos y un equipamiento aún más exclusivo.



MITSUBISHI ASX

La nueva generación del Mitsubishi ASX llegará a Europa en 2023 y se fabricará en España, en la Planta Renault de Valladolid. Estará equipado con el híbrido enchufable (PHEV) y el híbrido (HEV).

TOYOTA HILUX GR SPORT

Nuevo acabado deportivo con detalles de diseño exclusivos y una puesta a punto específica. El motor 2.8 l, con 204 CV y 500 Nm que dispone de una capacidad de remolque de 3,5 toneladas.



RANGE ROVER PHEV

El nuevo Range Rover completa su oferta tras su reciente lanzamiento con las versiones PHEV, ya disponibles desde 135.550 €. El 440e y el 510e disponen de una autonomía en eléctrico de 100 km.

Skoda Enyaq Coupe IV RS

Llega el **primer RS** 100% eléctrico

Por primera vez Skoda saca adelante una preparación RS realizada a partir de un automóvil eléctrico, y no había mejor opción que realizarla a partir del Enyaq Coupe, un verdadero acierto tanto en materia estética como conceptual. Estéticamente el resultado de convertir en un coupé al Enyaq ha quedado francamente bien. Mide 4,65 metros de largo por 1,87 de ancho y 1,62 de alto, y si es cierto lo que promete el fabricante pese a la caída tipo coupé de la carrocería, las plazas traseras son igual de al-

tas que las de un Octavia Combi. Para empezar un dato muy revelador es la capacidad del maletero, pues con 570 litros tan sólo pierde 17 litros respecto a la versión de la que deriva. El nuevo color Verde Mamba destaca esta versión deportiva, que cuenta con una potencia final de 300 caballos gracias a sus dos motores, que además le proporcionan tracción integral. Ofrece un 0-100 km/h de 6,5 segundos con una velocidad máxima autolimitada a 180 km/hora. Dispone de la batería más capaz de las dos que se ofrecen, y ho-

mologa 545 kilómetros de autonomía. El Enyaq Coupe está también disponible en versiones de 204 y 265 CV con tracción integral y 180 caballos con un único motor trasero.



▲▼ El interior es muy amplio y aprovechable al contar con un suelo completamente liso, sin túnel de transmisión. Dispone de pantalla central de 13 pulgadas.



◀▶ Además de la llamativa versión RS, el Enyaq Coupe se vende con batería pequeña y motor de 180 caballos, o con la batería más capaz y 204 o 265 caballos de potencia.

Aston Martin DBX 707

El **SUV de lujo** más potente del momento

El 7 siempre ha sido un número clave para la marca que ha servido de montura oficial a James Bond (007) en su aventura cinematográfica. Y ahora vuelva a estar de actualidad con esta versión apellidada 707, que hace referencia a la potencia de su motor, tras pasar por el departamento de preparación mecánica de Aston Martin. Con esta versión, el DBX se posiciona un paso por encima en potencia de sus

rivales directos; los Lamborghini Urus y Porsche Cayenne Turbo S entre otros. El motor es el mismo de la variante de 551 CV, aunque un fino trabajo sobre los turbos, la gestión de la centralita y el escape le permiten alcanzar esos 156 CV extras que lo convierten en el más potente de su clase. Las modificaciones han afecta-

do también a la caja de cambios, por convertidor de par de 9 relaciones, los frenos, la suspensión y la dirección. El extra de caballos le permite firmar un 0-100 km/h de 3,3



▲▶ El interior es excelso, con unos bacquets firmes pero muy cómodos y uno de los acabados más finos y exclusivos que existen en el mercado.

seg. (1,2 menos). Estéticamente estrena paragolpes delantero y trasero, aunque lo más llamativo son las llantas de 22 pulgadas con diseño específico y las cuatro inmensas

salidas de escape. Mide 5 metros de largo y tiene un peso de 2.250 kilos, sin duda uno de sus mayores handicaps a la hora de sacar a relucir su deportividad.



APOCALYPSE 6X6 RAM

Espectacular transformación del Dodge RAM TRX realizada por el especialista americano Apocalypse, vendido en subasta, aunque desconocemos el precio. Está movido por un V8 de 6,2 l. Dispone de suspensión activa Bilstein y 8 modos de gestión de la tracción.



CORVETTE Z06 709

GM, para celebrar el 70º aniversario del Corvette ha creado una versión especial sobre la base del actual 06, con el motor V8 de 5,5 l y 680 CV. Disponible en carrocería Stingray y Convertible, está dotado de un equipamiento especial.

LEXUS UX STICKER BOMB

Lexus España ha creado un diseño especial para su modelo más urbano para reforzar su vinculación con el arte y el diseño. Refleja las experiencias enmarcadas en el Proyecto Art Car, con artistas profesionales o grandes promesas, reflejando influencias presentes y pasadas.



PORSCHE CAYENNE PLATINUM

Versión especial del Cayenne con un equipamiento específico se caracteriza por incorporar una combinación de exclusivos elementos de diseño acabados en color platino satinado, así como una dotación de serie más completa. Está a la venta desde los 103.855 € del Platinum Edition de 340 CV.



Tata Punch

La marca india lanza su pequeño SUV

Tata, el fabricante indio ha lanzado ya su pequeño SUV para el mercado doméstico, con un precio que ronda los 6.000 euros al cambio, pero con la idea de exportarlo a otros mercados. Para ello es fundamental el haber logrado la calificación de 5 estrellas en la protección de adultos y 4 estrellas para los ocupantes infantiles, en la prueba de choque Global NCAP –el programa VisionZero de Continental para comprobar que los coches de determinados mercados cumplen con los estándares de seguridad necesarios–. Aunque

no es comparable con las pruebas de homologación de EuroNCAP, por lo que es posible que no pueda llegar a Europa. El pequeño Punch mide solo 3,8 m de longitud, configurado para 5 personas y con un maletero de 366 litros de capacidad. Ofrece un equipamiento interesante, con diferentes paquetes diseñados para la demanda de aquel mercado, con precios muy accesibles. Pero los más completos sí aumentan el precio al disponer de faros LED, control de crucero, cámara de visión trasera o climatizador. También muestra su evolución en

temas de conectividad sobre una pantalla central, pudiendo contar con los sistemas operativos Apple CarPlay y Android Auto. Está disponible con cuatro acabados. Sobre la moderna arquitectura Agile Light Flexible Advanced (ALFA), adopta un motor de tres cilindros atmosférico que rinde 86 CV y 11,5 mkg de par máximo. Y puede ir asociado a una transmisión manual (MT) o automática AMT. Tracción delantera, con una altura libre al suelo de 19 cm, se adapta perfectamente para moverse por pistas o en carreteras en mal estado.



► El nuevo pequeño SUV de Tata ofrece amplias posibilidades de equipamiento. Sus cotas exteriores y altura al suelo le permiten moverse con solvencia fuera de la carretera.



Gordon Murray T.33

El segundo modelo desarrollado por GMA

Gordon Murray Automotive ya tiene listo su segundo modelo, el T.33 que se une al T.50. Un biplaza de motor central propulsado por el V12 de 3.9 litros derivado del T.50, adaptado junto a Cosworth para optimizar al máximo su rendimiento. Rinde 615 CV a 10.500 rpm y 451 Nm a 9.000 rpm. Éste entrega el 75 % de par a solo 2.500 rpm y el 90 % entre 4.500 rpm a 10.500 rpm. Construido en fibra de carbono y aluminio para un peso en conjunto de solo 1.100 kg, se fabricarán un máximo de 100 unidades, con un precio aproximado de 1,6 millones de euros.



BMW Serie 8 Competition

Novedades en la gama del Serie 8

BMW ha renovado la gama Serie 8 en sus tres variantes de carrocería, Coupé, Gran Coupé y Convertible. La oferta de motores se sigue articulando sobre

motores de 6 y 8 cilindros diésel y gasolina, con potencias desde los 333 CV hasta los 530 CV. Además de la versión más deportiva M8, ahora con la denomi-

nación Competition siempre, con lo que adopta sus especificaciones. Así el motor pasa de los 600 a los 625 CV, capaz de acelerar de 0-100 km/h en 3,3 seg. Y

contando con el kit de programación opcional para pasar el límite de velocidad de 250 a 305 km/h. La imagen se renueva con pequeños detalles esté-

ticos y una nueva gama cromática. También se amplían los paquetes de equipamiento y, en su interior, además de nuevas molduras adopta una pantalla mayor, que crece de 10,2 a 12,3 pulgadas. A la venta en marzo.



Mercedes GLC

La nueva generación ultima su desarrollo

Nuevas fotos que muestran el futuro Mercedes GLC en su fase de desarrollo. En este caso hemos captado el interior. Dado que el GLC es básicamente la versión SUV de la Clase C, el interior, por supuesto, también se comparte con la berlina. Podría haber algunos cambios menores, pero si miramos dentro del actual Clase C sabremos cómo será la configuración del salpicadero del GLC por dentro.



sel con hibridación suave del Clase C. También habrá opciones híbridas enchufables, todas cuatro cilindros. La caja de cambios automática de 9 velocidades será de serie en todos. Se espera que el nuevo GLC llegue a finales de este año y poco después el GLC Coupé.

► La configuración del salpicadero será prácticamente idéntica a la del Clase C.



Nueva perspectiva

Hemos probado el McLaren más confortable y práctico para afrontar largos desplazamientos, y nos ha convencido. Pero ojo porque no renuncia a su genética de superdeportivo y sus 620 CV y chasis en fibra de carbono le brindan, igualmente, un rendimiento y dinámica espectaculares.

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

Siempre hay una expectación especial cuando recibimos en nuestras instalaciones un vehículo que se sale de lo corriente. Y es el caso porque no todos los días tenemos a nuestra disposición un McLaren. Larga y exitosa es la trayectoria de la marca británica en el mundo de la competición y cualquiera de sus modelos está perfectamente preparado

para ‘destrozar’ tiempos en un circuito, incluida esta variante GT, que dulcifica algo su ímpetu y maneras para convertirse en el biplaza más agradable de la gama en carretera e, incluso, en el día a día. ¿Lo consigue? Afirmativo. Ojo que su condición de Gran Turismo no quiere decir que renuncie a su cartel de superdeportivo. El chasis está construido en fibra de carbono (McLaren es un especialista en esta materia) y en posición central ‘descansa’ un po-

deroso bloque 4.0 V8 que ofrece 620 CV de potencia, firmando un 0-100 km/h en 3,2 segundos, y alcanzando los 326 km/h de punta. Su puesta en escena resulta espectacular, por sus aerodinámicas líneas y escasa altura (apenas 1,22 metros). Y no digamos la apertura vertical de las puertas. No son eléctricas, pero son tan ligeras que no hace falta (sí gozan de cierre electrónico). Eso sí al aparcar en batería hay que dejar un generoso mar-

gen para poder abrirlas porque llega a los 3,29 metros de lado a lado. En el interior sale caro el metro cuadrado. Como es lógico su condición biplaza limita el espacio, pero esperábamos ‘algo’ más. No por calidad, aunque resulta algo sobrio. El volante no tiene mandos y nos obliga a soltar las manos para accionar funciones básicas, el cuadro de mandos digital goza de varias configuraciones, pero la pantalla táctil de 7 pulgadas se antoja pequeña y la resolución de imagen de la cámara trasera es claramente mejorable. El chasis de fibra de carbono limita el hueco que nos queda para los pies, con los pedales muy juntos por un efecto túnel similar a un Fórmula. Vamos sentados literalmente en el suelo (apenas firma 11 centímetros de altura al piso) y las butacas, más confortables de lo que parecen, ayudan a pasar lar-

gas horas en ellas. En cualquier caso me gustaría conocer al encargado de ubicar los mandos de su regulación eléctrica, escondidos no, lo siguiente. Afortunadamente hay memorias para fijar la posición. La visibilidad no es mala porque la superficie acristalada es bastante generosa y el morro es corto y bajo gracias a que el motor va detrás de las butacas. Y esta condición también propicia que presuma de 570 litros de capacidad de maletero, más que muchos vehículos familiares, aunque con matices. En el compartimento delantero podemos aprovechar 150 litros muy diáfanos; detrás hay otros 420, pero de ‘aquella’ manera. El largo portón eléctrico da paso a un hueco largo y poco profundo en el que hay que estudiar álgebra para ubicar cosas. Dicen que se pueden llevar

PRECIO

228.000 €

EMISIONES DE CO₂:

270 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+

Rendimiento del motor y cualidades dinámicas muy deportivas. Aptitud para afrontar largos desplazamientos. Maletero. Exclusividad.

DEBE MEJORAR

-

Tacto del freno muy poco progresivo. Dotación en asistentes de conducción muy limitada. Espacio para los pies del conductor muy justo.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Si lo que pretendía McLaren con este GT era convencernos de su mayor confort a la hora de viajar, o incluso en el día a día, diremos que lo ha logrado. Pero no nos olvidamos de su lado más salvaje, su extraordinario rendimiento, dinámica de carreras y enormes sensaciones. Es el McLaren más equilibrado de la gama.





▲▲ Hasta 570 litros de maletero, repartidos con 150 delante y 420 detrás, aunque este último compartimento es poco profundo. El portón trasero cuenta con apertura eléctrica.



DINÁMICA

MIDE 4,68 METROS Y APENAS PESA 1.530 KILOS. RESULTA MÁS CONFORTABLE DE LO QUE PARECE PARA VIAJAR Y UN PURO NERVIO EN CIRCUITO INTERIOR

RESULTA ALGO SOBRIO Y NO DESLUMBRA POR SU PRESENTACIÓN. VAMOS SENTADOS EN EL 'SUELO' Y EL HUECO QUE QUEDA PARA LOS PIES ES BASTANTE ESTRECHO



◀◀ Las butacas son más confortables de lo que parecen. Esta unidad cuenta con un techo de cristal con regulación electrónica del paso de la luz. La pantalla táctil es de 7" y la gestión del cambio muy sencilla.



▲ Estos sencillos selectores nos ofrecen los modos Comfort, Sport y Track, tanto del conjunto motor-cambio como del chasis. Hay que activarlos desde el mando inferior Active.

los palos de golf, pero tiene truco porque hay que adquirir la bolsa a McLaren para que entre (también dispone de maletas propias para la ocasión). Hay que tener la precaución de sujetar con una red todo lo que llevemos para evitar que, al frenar, se nos venga todo encima porque no hay una separación física con el habitáculo. Y tranquilos porque aunque el motor está debajo no se calentarán las cosas porque se ha instalado una lona especial en el piso que neutraliza el incremento de la temperatura.

Nos ponemos en marcha y el V8 ruge de inmediato detrás para recordarnos que estamos al volante de un purasangre. Salimos con precaución y nos sorprende que el morro no roce en la rampa del garaje, algo que nos ocurre incluso con algunas berlinas de corte deportivo. Si es más pronunciada de lo habitual hay un mando que nos permite elevar la parte delantera un par de centímetros de manera electrónica.

En la consola central se unifica la gestión del cambio y los perfiles de conducción, de una manera simple e intuitiva.

Salimos de manera pausada, familiarizándonos con todo y adaptándonos a su tamaño y altura, evitando mientras salimos no atropellar a los numerosos curiosos que se acercan para hacerse la foto de rigor.

Salimos a la autovía y es cierto que tras recorrer kilómetros comprobamos que no sufrimos los extremismos en cuanto a confort de este tipo de vehículos. La suspensión adaptativa filtra con mayor rigor las irregularidades del asfalto (sin la calidad de otros rivales GT que portan muelles neumáticos) y



▲ El cuadro digital es de 12,3 pulgadas y cambia de configuración según el perfil elegido.

el calibrado de la dirección y del cambio también son más sutiles. La transmisión es de doble embrague con siete relaciones y se gestiona desde unas

enormes levas en el volante, con efecto 'balancín' (si accionas una lo notas en la otra). E incluso nos sorprenden aspectos como la sonoridad (recordad

que llevamos el motor en la nuca) y el consumo, registrando en plan sossegado 9,4 litros de media por autovía. Sinceramente tampoco nos esperábamos que en esas condiciones pudiéramos firmar una autonomía superior a los 600 kilómetros.

Y eso que resta confort al rodar, y confianza yendo al límite, los generosos neumáticos de invierno que calza nuestra unidad, sobre llantas de 20 pulgadas en el eje delantero y de 21 detrás.

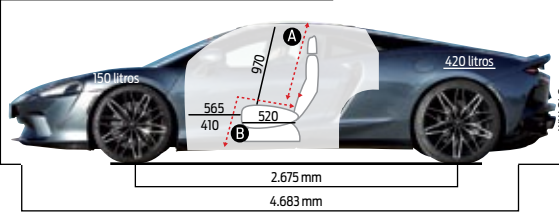
A continuación afrontamos un tramo

LAS CIFRAS

(DATOS OFICIALES)

MOTOR	4.0 V8
Disposición	Central trasero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	8, en V / 32
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	3.994
Alimentación	Inyección indirecta, doble turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	620 CV / 7.500
Par máximo/rpm	64,3 mkg / 5.500-6.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, hidráulica variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,45
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos delanteros de 367 mm y traseros de 354 mm

SUSPENSIÓN Y CHASIS	
Delantera: Independiente, doble horquilla de aluminio, amortiguadores adaptativos y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, doble horquilla de aluminio, amortiguadores adaptativos y barra estabilizadora.	
Chasis: monocasco fabricado en fibra de carbono	
RUEDAS	
Neumáticos	225/35 R 20 delante y 295/30 R21 detrás
Marca	Pirelli P ZERO
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.530
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.683 / 2.045 / 1.213
Distancia entre ejes	2.675
Capacidad del maletero (l)	570 (150 delante y 420 detrás)
Capacidad del depósito (l)	72

MEDIDAS	
	
(A) Altura al techo delante 970 mm	(B) Espacio piernas (máx-min) 1.085/930 mm
Maletero delantero 150 litros	Maletero trasero 420 litros

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	326 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	11,0
De 0 a 100 km/h	3,2
De 0 a 200 km/h	9,0
FRENOS (en metros)	
A 100 km/h / A 200 km/h	30,0 / 118
CONSUMOS	
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo combinado	11,9
Emissiones CO2 WLTP	270



◀ Los faros delanteros adaptativos son de led y tienen un diseño que recuerda al logo de la marca McLaren. Las llantas forjadas son de 20 pulgadas en el eje delantero y de 21 en el trasero.

Es una gozada enlazar curvas sin descanso, adelantar es un juego de niños, la dirección electrohidráulica es tremendamente comunicativa, pese a no ser excesivamente directa (2,5 vueltas de volante entre topes) y los frenos son cosa aparte. Nuestra unidad monta unos generosos carbocerámicos de 4 pistones que son opcionales y conviene que tengan la temperatura adecuada para que rindan al máximo. Los de se-

EN COMPARACIÓN CON...

				
	ASTON MARTIN DB11 4.0 V8 535 CV	BENTLEY CONTINENTAL GT 4.0 V8 550 CV	FERRARI ROMA 3.9 V8 620 CV	MERCEDES AMG GT R 4.0 V8 585 CV
Precio	214.120 euros	231.151 euros	220.000 euros	219.769 euros
Largo/Peso	4.750 mm / 2.135 mm / 1.290 mm	4.850 mm / 2.187 mm / 1.405 mm	4.656 mm / 1.974 mm / 1.301 mm	4.551 mm / 2.007 mm / 1.284 mm
Consumos	11,2 l / 100 km	12,1 l / 100 km	11,2 l / 100 km	12,7 l / 100 km
0-100 km/h	4,0 segundos	4,0 segundos	3,4 segundos	3,6 segundos
Vel. máxima	309 km/h	318 km/h	320 km/h	318 km/h

La oferta de superdeportivos con perfil Gran Turismo con las que se mide el McLaren GT es lo más parecido a un cuento de hadas. En todos los casos se superan con creces los 210.000 euros y combinan con total naturalidad lujo con deportividad. El Aston Martin DB11, el Bentley Continental GT y el recién estrenado Ferrari Roma apuestan por una configuración con 2+2 plazas,

siendo el Mercedes AMG GT R el único biplaza. En todos ellos apostamos por un bloque V8 muy similar al de nuestro protagonista, que presume de ser el más ligero de todos ellos y el que mejores registros data de cara al crono. El más amplio y confortable es el Continental GT, que monta suspensión neumática y es el único que apuesta por un sistema de tracción total. El resto ofrece

propulsión trasera. El cambio es automático de 8 relaciones (7 en el AMG). El DB11 recibe el propulsor de AMG y cuenta con desconexión automática de cilindros. Estos cuatro modelos son una muestra a la que se pueden sumar otros vehículos menos GT, como el Audi R8 V10 Performance quattro (620 CV y 232.780 euros) o el Porsche 911 Turbo S (650 CV y 260.329 euros).



▶▶ Todos los pilotos traseros son de led y extraordinariamente finos en su diseño. No hay elementos aerodinámicos activos.



rie son ventilados y perforados de 367 mm delante y 354 mm detrás.

No es ya tan de Gran Turismo el tacto del pedal de freno, duro como una piedra y sin apenas recorrido. Esa falta de progresividad y su inmediatez son muy de carreras y hace falta acostumbrarse a esos parámetros. Da gusto porque siempre va por donde se le dice y eso de los balanceos de la carrocería es mera anécdota porque gira casi plano. Sí, el consumo se ha duplicado en un abrir y cerrar de ojos, como es lógico.

CIRCUITO » También es un deportivo de raza

Hasta ahora todo resulta dentro del esperado, quizás con alguna sorpresa extra porque no pensábamos que fuera tan amable a la hora de afrontar largos desplazamientos. Pero estamos ante un McLaren y, como en la fábula del escorpión, no puede ocultar su naturaleza salvaje si se le exige.

Para ello acudimos a nuestro circuito de pruebas, sin tráfico abierto y la seguridad como primer mandamiento. Con la función 'Launch Control' sale como un tiro hasta firmar los 3,2 segundos en el 0-100 km/h y no tenemos un trazado adecuado para confirmar los 326 km/h de punta.

Otra cosa son las sensaciones. Con el perfil Track activo, el modo manual del cambio como protagonista y desactivado el control de estabilidad hasta el modo deportivo se convierte en una fiera, que ruge hasta las 8.000 rpm, se hace evidente el soplido de los turbos, el salto de marchas es vertiginoso, con unas levas que giran solidarias con el volante, y una zaga que se insinúa deslizándose lo suficiente como para dejarnos jugar y contravolantear. Los 620 CV y 630 Nm dirigidos a las ruedas traseras exclusivamente son palabras mayores a la hora de desconectar la electrónica por completo porque al límite ya no hay que ser un buen conductor: exige también ser

un buen piloto. La fiesta se acaba antes de tiempo (nos ocurrió también en carretera) porque la unidad probada nos dio un fallo en el cambio que nos dejaba sin las marchas pares.

EQUIPAMIENTO » Lo justo en asistentes de conducción

Y estamos siendo generosos porque salvo un asistente de frenado y otro de salida en pendientes, el resto brilla por su ausencia con lo que estamos acostumbrados en un vehículo nuevo. Algo más generosa es la dotación en materia de conectividad, donde ofrece integración del smartphone, navegación o un control por voz para diversas funciones de infoentretenimiento. En cualquier caso existe la posibilidad de acudir a la división MSO (McLaren Special Operations), que nos ayudará a completar el equipamiento y personalizar el vehículo a nuestro gusto y según sea el fondo de bolsillo de cada uno.





◀▲ La iluminación marca buena parte de la personalidad del Taigo, con unas líneas con tecnología led que van de lado a lado, tanto en el frontal como en la zaga. El maletero ofrece 440 litros.

los mejores de su categoría.

La gama del Taigo es simple. No hay diésel y tampoco variantes híbridas o mild hybrid (la plataforma MQB A0 no las admite) que le privan de la etiqueta medioambiental ECO. Volkswagen lo justifica alegando que en este segmento el precio es de vital importancia.

Por lo tanto se lo juega todo a los conocidos y eficientes bloques de gasolina 1.0 TSI tricilíndrico, con 95 CV y 110 CV, y 1.5 TSI, ya con cuatro cilindros que eroga 150 CV. El cambio es manual de cinco relaciones en el primero, en la versión intermedia

frontal como en el zaga, y que le identifican claramente.

El interior no se sale del guión establecido en el T-Cross, con un cuadro Digital Cockpit que presenta 10,25 pulgadas en el mejor de los casos (8 en la versión de acceso) y una pantalla táctil de 9,2 pulgadas en el salpicadero, que goza de una gran de-

finición. Todo nos resulta familiar, pero comprobamos que vamos sentados de una manera diferente, algo más 'tumbados' que en el T-Cross, y eso nos permite disfrutar de la misma altura al techo. Y suma un airbag central entre las dos butacas delanteras.

Algo similar ocurre en las plazas traseras, donde el espa-

cio para las piernas y las cotas de anchura (1.330 milímetros) y altura (950) son muy similares al T-Cross.

Brilla más al abrir el portón trasero y comprobar que ofrece un maletero con 440 litros, muy diáfanos además (1.222 abatiendo el respaldo). El estirón del voladizo trasero obra el milagro, situándose entre

VW abre caminos

El Taigo es el primer SUV Coupé de la marca alemana, un modelo que comparte mucho con el T-Cross, aunque crece considerablemente, presume de una mayor presencia, rebaja el centro de gravedad y sólo contempla motores de gasolina con hasta 150 CV. Convince esta nueva apuesta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Volkswagen tiene una amplia oferta de modelos de corte SUV y es líder con este formato en el segmento urbano, en el que el T-Cross y el T-Roc sumaron casi 30.000 unidades en nuestro país el pasado año. Y ahora llega el Taigo, el primer SUV coupé de la marca alemana y con el que pretende reforzar el liderato en este segmento B-SUV.

No inventa nada nuevo, pero el Taigo abre una nueva vía en Volkswagen. Comparte genética a nivel de plataforma, motores, cajas de cambio... con el Polo y el T-Cross, pero basta con echar un vistazo para comprobar que estamos ante un vehículo con mucha más presencia. Es igual de ancho (1,76 metros) que el T-Cross, estira ligeramente la distancia entre ejes hasta los 2,57 metros, es más

bajo (1,52) y, sobre todo, bastante más largo, ya que mide 4,27 metros, superando incluso al T-Roc.

El diseño es más deportivo, pero no pasa por alto su con-

dición SUV, con líneas muy marcadas y pasos de rueda generosos rematados en negro. Añade faros matriciales y una firma lumínica en led que va de lado a lado, tanto en el



PRECIO DESDE **24.700 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **123** HASTA **138** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR



Presencia más deportiva y exclusiva. Maletero. Dotación tecnológica. Motores TSI.



Sin diésel ni hibridación. Visibilidad fronto-lateral. TSI 95 CV con frenos traseros de tambor.

SILUETA DEPORTIVA EL TAIGO CRECE HASTA LOS 4,27 METROS DE LONGITUD Y OFRECE UNA ATRACTIVA ZAGA DE CORTE COUPÉ





INTERIOR MUY SIMILAR AL DEL T-CROSS, ES MUY VISTOSO Y SE REMATA CON RIGOR



▲ El cuadro Digital Cockpit es de 10,25 pulgadas con el acabado R-Line y ofrece hasta tres configuraciones diferentes a la hora de presentar la info.



◀ El habitáculo es amplio y vamos sentados algo más bajos y con una postura más deportiva al volante que en el T-Cross, pero sin ceder espacio. La altura al techo se mantiene incluso en las plazas traseras.

ya es de seis y se añade la posibilidad de una transmisión automática DSG de siete, que es de serie en el más potente.

La tracción siempre es delantera. Además pone en juego dos acabados: Life y R-Line. Y en este aspecto el Taigo tam-

bién sube el listón en cuanto a equipamiento con respecto a sus hermanos de línea de montaje. Así presume de los mencionados faros matriciales IQ.Light o el avanzado asistente IQ.Drive Travel Assist, que combina el Lane Assist (asistente de mantenimiento de carril) con un control de crucero adaptativo, en un claro guiño hacia la conducción semiautónoma (tenemos que agarrar con cierta tensión el volante, eso sí).

Este elemento se ofrece de serie con el acabado de acceso Life, que suma valores como el Digital Cockpit de 8 pulgadas, llantas de 16 pulgadas, faros led, climatizador bizona, Park Pilot, pantalla táctil Discover de 8 pulgadas, conectividad Wireless App Connect, alerta

de fatiga del conductor, control de presión del aire en los neumáticos, freno multicollisión, Front Assist o retrovisor interior electrocromático, entre otras cosas.

El R-Line se rodea de una imagen más deportiva, con los paquetes exterior e interior R-Line, y añade llantas de 17 pulgadas, acceso y arranque manos libres, Digital Cockpit de 10,25 pulgadas, faros led matriciales, cámara trasera y un eficiente diferencial electrónico XDS en el eje delantero que ayuda a gestionar de una manera más ordenada la motricidad.

En nuestra toma de contacto tuvimos ocasión de probar las versiones 1.0 TSI 110 DSG y 1.5 TSI 150 DSG, ambas con el acabado R-Line. Comenza-

mos con el más modesto, sin duda la versión más equilibrada de la gama. Es una combinación muy agradable, ofrece un buen rendimiento, un consumo moderado (homologa 5,9 litros de media) y sólo en fuertes aceleraciones y al ralentí descubriremos su naturaleza tricilíndrica porque el sonido es diferente y llega alguna vibración más. Nada preocupante, por otra parte.

A pesar de que la pisada del vehículo y el proceso de fabricación no varía con respecto al T-Cross, sí es cierto que su mejor aerodinámica y su centro de gravedad más bajo redundan en un comportamiento algo más dinámico (la altura al suelo es de 14,9 centímetros en ambos modelos). No hay cambios a nivel de chasis, aunque el tarado de la suspensión es algo más firme debido al ligero incremento de peso.

Cerramos la prueba con la versión más potente. Además de más prestacional, se muestra más refinada porque el motor gira más redondo. La dirección comunica pese a no ser muy directa (2,7 vueltas de volante entre topes), acelera con rigor y nos dio la sensación de ir más 'duro', aunque la lógica nos hace pensar que es cuestión de neumáticos (215/45 R18) frente al mayor perfil (205/55 R17) del TSI 110 CV.



FABRICADO EN NAVARRA Taigo, un español universal

El nuevo Taigo se fabrica en la planta que Volkswagen tiene en Navarra, una de las 120 que la marca alemana tiene repartidas por todo el mundo. Y lo hace en exclusiva en España para el resto de los 43 países que tendrá como destino (en Brasil se fabrica el Nivus, muy similar pero con especificaciones diferentes).

El Taigo comparte línea de montaje con el Polo y el T-Cross, siendo la primera vez que esta planta produce tres modelos de manera simultánea. Su alto nivel de competitividad le ha llevado a convertirse en 2021 en la mejor fábrica de automoción europea.

Sus datos dan una idea de lo que se 'cocina' en su interior. Contempla 4.610 empleados y diariamente recibe hasta 80 camiones y parten cuatro trenes llenos de vehículos, ya que el 93 por ciento de su producción se exporta al

exterior. Diariamente se fabrican 1.438 vehículos, es decir, cada 55 segundos sale un Polo, un T-Cross o un Taigo de la línea de montaje. Este último tarda alrededor de 14 horas en fabricarse y necesita el acople de 6.300 piezas para ver finalmente la luz, suministradas por un total de 439 proveedores (718 forman el total).

La planta de Landaben produce el Polo desde 1984 de manera ininterrumpida y desde 2018 asumió la producción también del T-Cross. Ahora con la exclusividad del Taigo se convierte en una las referencias de Volkswagen a la hora de fabricar modelos utilitarios.

La marca alemana presume de un fuerte liderazgo en el segmento B-SUV, donde el T-Cross y el T-Roc sumaron cerca de 30.000 unidades el pasado año en nuestro mercado. Y con el Taigo se consolidará aún más esta posición.



▲ Mide 4,27 metros de longitud, superando incluso en este sentido al T-Roc. Se trata, por tanto, de un B-SUV muy aparente gracias a su dinámica silueta y se rodea de una fuerte carga tecnológica.

El cambio es rápido y el asistente de conducción nos ofrece la posibilidad de elegir entre Eco, Normal, Sport e Individual, que nos permi-

te cambiar parámetros de la dirección y la propulsión. No contempla amortiguadores adaptativos. Homologa 6,1 litros de media. A ritmo sose-

gado por carretera firmamos 5,3, pero también vimos 8,5 en un tramo de montaña. Se puede adquirir desde 22.600 euros con descuentos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI 95 CV	1.0 TSI 110 CV	1.5 TSI 150 CV
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.498
Potencia máxima (CV)/rpm	95/5.000-5.500	110/5.000	150/5.000-6.000
Par máximo (mkg)/rpm	17,9/1.600-3.500	20,4/2.000-3.000	25,5/1.500-3.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades.	Manual 6 o DSG 7	Automática DSG 7
Frenos delanteros/traseros	Discos ven./Tambores	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/55 R17
Peso (kg)	1.220	1.242 (DSG, 1.260)	1.304
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.266/1.757/1.515	4.266/1.757/1.515	4.266/1.757/1.515
Volumen maletero (l)	440/1.222	440/1.222	440/1.222
Capacidad depósito (l)	40	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	11,1	10,4 (DSG, 10,9)	8,3
Velocidad máxima (km/h)	183	191	212
Consumo mixto (l/100 km)	5,5	5,4 (DSG, 5,9)	6,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	123	123 (DSG, 133)	138
Precios desde...	24.700	25.500	31.800



Una tendencia al alza

El Taigo se sitúa a medio camino entre el segmento B y el C con formato SUV coupé. En estas páginas descubrimos a sus rivales naturales y las opciones con este particular diseño.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El formato SUV coupé gana adeptos día a día. En 2006 fue el SsangYong Actyon el pionero, aunque fue el BMW X6, un año después, el que se llevó lo honores y rompió definitivamente moldes.

Y desde ese momento se ha ido ampliando considerablemente la oferta. Es cierto que al principio la apuesta prácticamente abarcó en exclusiva a modelos de corte premium, donde BMW, Mercedes-

Benz y Audi comenzaron a comercializar costosos y sofisticados SUV de corte deportivo.

Con el paso de los años esta tendencia ha ido redu-

ciendo su talla, instalándose en otros segmentos, como el compacto. Y ahora parece que se abre sin complejos incluso en el segmento utilitario, democratizando

el precio, como es el caso del nuevo Volkswagen Taigo.

El modelo alemán llega al mercado y apenas se encuentra con rivales directos. El más previsible es el Ford



► El más dinámico de todos, ofrece variantes de gasolina de 125 y 155 CV con hibridación ligera y etiqueta ECO, además de la versión ST, ya con 200 CV. La tracción es delantera y está a la venta desde 25.178 euros.



► De tacto muy agradable, el Mazda CX-3 sólo tiene una versión de gasolina de 121 CV con desconexión de dos cilindros. Desde 22.295 euros.



► El Nissan Juke firma 4,21 metros, un maletero con 422 litros y un motor de gasolina con 114 CV. Disponible desde 23.522 euros.

Puma, un coqueto SUV también con apariencia coupé y tremendamente dinámico que lleva ya unos años en el mercado.

A partir de ahí ya cuesta más entrar en conflicto porque muchos de los modelos que se comercializan tiene más que ver con el VW T-Cross, que con el nuevo Taigo con el que comparte plataforma.

Digamos que no son B-SUV con la zaga descaradamente coupé, pero sí que pueden generar alguna duda modelos como el Mazda



► El Opel Mokka mide 4,15 m, ofrece motores gasolina de 110 y 130 CV, un diésel 110 CV y una variante eléctrica de 136. Desde 23.539 euros.

CX-3, el Opel Mokka y, algo más, el Nissan Juke.

El primero tiene un ta-

maño prácticamente idéntico al Taigo y presume de un tacto general muy agra-

dable. Algo más pequeños en tamaño son el Mokka, el Juke y el Puma. Este último cuenta con una gama mild hybrid que le otorga la etiqueta ECO, el Opel ofrece un versión eléctrica y tanto el Juke como el CX-3 limitan su oferta a sendos motores de gasolina, con 114 y 121 CV, respectivamente.

Ojo que también se pueden generar dudas con un 'enemigo' que está en casa, como es el Volkswagen T-Roc, en teoría un modelo del segmento superior, pero más pequeño en tamaño.

SUV COUPÉS COMPACTOS UNA ALTERNATIVA 'A TIRO'

Otra opción con carrocería SUV coupé la encontramos en el segmento compacto. El VW Taigo se instala, por su tamaño, prácticamente equidistante entre sus rivales del segmento B y algunos del C. Por ejemplo, el Kia XCeed y el Toyota C-HR miden 4,40 metros (4,27 el Taigo), el Mitsubishi Eclipse Cross alcanza

los 4,55 metros y el Renault Arkana llega a los 4,57. Este último nace desde la plataforma del Captur, pero la estira sin complejos (como hace de una manera más comedida el Taigo respecto al T-Cross). Son las otras alternativas al nuevo modelo alemán, no mucho más grandes, pero sí algo más costosas.

► El Kia XCeed ofrece motores de gasolina y diésel entre 120 y 204 CV, además de una variante híbrida enchufable con 141 CV. Desde 19.886 euros.



► El Renault Arkana pone en juego versiones mild hybrid de 140 y 160 CV, y un híbrido autorrecargable de 145. Es el más grande. Desde 26.866 euros.



► El Mitsubishi Eclipse Cross sólo contempla una versión híbrida enchufable de 188 CV. La tracción es total. Disponible desde 29.000 euros.



► El Toyota C-HR sólo contempla versiones híbridas autorrecargables de 122 y 184 CV. La tracción es delantera y está a la venta desde 25.900 euros.





Reinvención familiar

Dacia acaba de lanzar al mercado un interesante 3 en 1. Y es que este Jogger combina lo mejor de un SUV, de un monovolumen y de un familiar. Y por si no fuera suficiente lo pone a la venta con un precio irresistible. Ya lo hemos podido conducir y huele a éxito rotundo.

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

La floreciente gama Dacia se incrementa con este nuevo Jogger (los primeros llegarán en marzo), un interesante vehículo que se convierte en el modelo más corpulento de la marca al ser 21 centímetros más largo que un Duster. Su diseño no pasa desapercibido, con una parte frontal calcada a la que lucen Sandero y Logan, destacando unos faros con tecnología LED para las luces diurnas y las luces de cruce, que son de serie en todos ellos. Su particular silueta se posiciona a medio camino entre un SUV y un familiar, mientras que sus protecciones o sus inteligentes barras en el techo, acentúan

el carácter aventurero tan demandado por los clientes hoy día. Esa sensación se multiplica en el caso de la edición especial Extreme, que podría llegar a convertirse en un acabado propio, puesto que el Jogger no contará con versión Stepway, la más demandada en la gama Dacia. La moderna plataforma CMF-B, la misma usada por los Sandero, Logan, Clio o Captur, también se emplea en este Jogger. Ahora bien, ha sido alargada hasta los 2.898 milímetros de batalla, lo que repercute de forma notable en su amplitud interior, porque este Jogger puede tener hasta tres filas de asientos. Comenzando por la última hay que tener en cuenta que

es un extra de 750 euros, pero realmente aprovechable, porque a no ser que midas más de 1,90 metros de altura, tu cabeza no tocará el techo. Estos asientos individuales no se ocultan bajo el piso, pero se pueden plegar de forma sen-

cilla o extraer, porque apenas pesan 10 kilos. Y sin ellos colocados dispondremos de un inmenso maletero. La fila central, dividida en partes 60/40, es espaciosa, mientras que delante todo nos recuerda a los nuevos

PRECIO DESDE 16.200 €	
 EMISIONES DE CO ₂ : DE 118 A 140 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Amplitud y funcionalidad. 7 plazas reales. Precio. Agrado mecánico. Versión ECO.	 Detalles de acabado. Dirección mejorable. Sin grip control. Cinturón central trasero.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCe 100 ECO-G	TCe 110
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999
Potencia máxima/rpm	100 CV/4.600-5.000	110 CV/5.000-5.250
Par máximo/rpm	170 Nm/2.000-3.500	200 Nm/1.750-3.500
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.252	1.205
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.547/1.784/1.674	4.547/1.784/1.674
Volumen maletero (l)	160 / 696 / 1.807	160 / 696 / 1.807
Capacidad depósito (l)	50 + 40 GLP	50
De 0 a 100 km/h (s)	12,5 (GLP: 12,3)	10,5
Velocidad máxima (km/h)	172 (GLP: 175)	183
Consumo mixto (l/100 km)	6,0 (GLP: 7,4)	5,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	135 (GLP: 118)	130
Precios desde... (euros)	16.200	18.158



▲▼ Con una llave allen y en apenas tres minutos, sus barras pasan de posición longitudinal a transversal. Y soportan 80 kilos de peso. Seis son los colores disponibles, incluido este Naranja Terracota.



Sandero y Logan. Hasta sus sistemas multimedia. Nacer de la plataforma CMF-B ha permitido a Dacia emplear eficientes y modernos motores, como el TCe 100 ECO-G, un propulsor que puede funcionar con gasolina o con GLP, de forma que consigue la etiqueta ECO.





◀▶ Los sistemas Media Display y Media Nav usan esta pantalla táctil de 8". La integración del sistema GLP es mucho mejor que antes y está bien acabado.

EN 2023 » El primer híbrido de Dacia

Durante la ruta apostamos por usar GLP, que además mejora las prestaciones (usando gasolina ofrece 91 CV y 160 Nm). Tanto es así que ofrece cifras más que considerables, que en marcha parecen aún mejores a las que plasma sobre el papel gracias a su contenido peso y a la agilidad de su 1.0 turbo. Tampoco desentona su cambio o su equipo de frenos, aunque la dirección es algo lenta (3,2 vueltas entre topes) y le cuesta recuperar.

Con esta mecánica nos ponemos en marcha. Sorprende su agrado y bajo nivel de vibraciones, pues sólo cuando el motor está frío transmite su naturaleza tricilíndrica

al interior. Se combina con un cambio manual de 6 velocidades y la integración de su sistema de GLP ha mejorado, pues ahora podemos elegir que carburante inyectar al

motor desde un botón colocado a la izquierda del volante, así como su ordenador de a bordo nos indica el gasto y demás información en función del carburante escogido.



Aunque la orografía de los alrededores de Niza no da respiro con continuos desniveles, obtuvimos un gasto de 7,9 l/100 km con GLP, cifra que no está nada mal para el tipo de conducción efectuada. Ciertamente el GLP ha elevado su precio en los últimos tiempos; pero aún así, salen las cuentas, sin olvidar que supera los 1.000 kilómetros de autonomía.

Para regresar apostamos por el TCe 110, un motor de

nuevo desarrollo que se fabrica en la planta que Renault tiene en Valladolid.

También se combina con un cambio manual de seis velocidades y se muestra ligeramente más suave, agradable y refinado que el TCe 100 ECO-G. En cuanto a las prestaciones no hay un pero que ponerle, más aún cuando nos transmite unas buenas vibraciones que dan la sensación de conducir un vehículo de mayor nivel de potencia.

A partir de 1.500 rpm ya empuja de forma notable y a 2.500 rpm circulamos a 125 km/h con un buen aislamiento del exterior.

Esa mencionada CMF-B también le procura una agradable dinámica. No han apostado por equiparlo con unas suspensiones suaves, sino que tienden a firmes,

notándose con precisión lo que pasa bajo nuestros neumáticos; dentro y fuera del asfalto, porque los 200 milímetros de altura libre al suelo dan para alguna que otra escapada off-road. Si bien, haberlo equipado con un sistema Grip Control hubiera sido definitivo para quienes disfrutarán del Jogger no sólo por carretera.

No habrá un Jogger diésel, pero sí que en 2023 la tecnología híbrida de Renault, la conocida como E-TECH y usada por Clio o Captur, pasará a este interesante vehículo, de forma que ante tus ojos tendrás el híbrido eléctrico más asequible del mercado.

Son nueve las versiones para elegir, fruto de combinar tres acabados, dos motores y 5 o 7 asientos. Y por si fuera poco, con descuentos, lo tienes desde 14.990 euros.

◀▶ La tercera fila de asientos es un extra de 750 euros. Son muy amplias y cómodas, y se pueden extraer en caso necesario. El maletero oscila entre los 170 y los 1.807 litros de capacidad y los clientes les piden una variante camper.



100 Y 110 CV PUEDEN PARECER POCOS, PERO EL JOGGER ES MUY LIGERO Y CUNDEN MÁS DE LO QUE PARECE. ADEMÁS GASTA MUY POCO



Universo de posibilidades

No es un SUV. Tampoco un familiar al uso. Y mucho menos un monovolumen. Pero este nuevo Jogger apunta directo a la línea de flotación de estos tres segmentos. Y a buen precio.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Los proliferantes SUV han sido el meteorito que ha extinguido a los funcionales y espaciosos monovolumen, un segmento que causó furor a partir de la década de los 90, pero actualmen-

te en clara decadencia y cada vez menos demandado por el público, que tiene que apostar por los interesantes derivados de vehículos comerciales, una especie que se ha labrado una respetable clientela, sobre todo entre familias numerosas o entre

aquellos que demandan un vehículo con el que salir a disfrutar de sus aventuras.

Los siete asientos 'de verdad', sin tener que recurrir a grandes formatos, son cada vez más minoritarios, pero el Jogger es uno de esos privilegiados. El último Da-

cia es capaz de plantar cara a cualquiera de ellos, bien sean SUV, monovolumen o derivados, no sólo por el espacio interior que ofrece, sino también por tecnología, equipamiento, motorizaciones... Y precio. Los 14.990 euros son el remate.

DERIVADOS DE COMERCIAL LOS MONOVOLUMEN DEL SIGLO XXI

Las marcas han encontrado un verdadero filón creando versiones con un refinamiento extra de sus vehículos comerciales. Son la alternativa perfecta a los cada vez más minoritarios monovolumen y presumen de contar con un gran espacio interior. Muchos de ellos además se ofrecen con carrocerías cortas y largas, donde ambas tienen configuraciones de cinco o siete asientos.

► El Berlingo se ofrece en tallas M y XL, con 4,50 y 4,75 metros de longitud. Cualquiera se puede configurar con cinco o siete asientos.



► El Combo es clon del Berlingo entre otros. Disponible con dos longitudes y cinco o siete asientos, sólo ofrece una mecánica eléctrica.



Stellantis se lleva la palma con cuatro modelos diferentes y fabricados en Vigo, pero Ford, Mercedes, Nissan, Renault o Volkswagen también ofrecen alternativas. Hay opciones gasolina y diésel, pero la mayoría de todos ellos contará con una mecánica eléctrica, que será la única opción en Berlingo, Combo y Rifter en el caso de adquirir las versiones homologadas como turismo.



◄ Este nuevo Tourneo ha sido desarrollado con VW y también llegará con carrocería corta y larga, con motores EcoBoost y TDCi.



◄ El Caddy es un referente en el segmento. Nace de la plataforma MQB y ofrece diferentes mecánicas TSI y TDI, además de dos longitudes, 5 o 7 asientos...

MONOVOLUMEN ESA ESPECIE EN EXTINCIÓN

Dejando a un lado los grandes monovolumen que aún se encuentran en el mercado, hemos puesto el foco sobre los compactos, un segmento abarrotado hace diez años, pero donde ahora sus integrantes se cuentan con los dedos de una mano. Inteligentes al máximo, ofrecen una gran modularidad y un bri-

llante espacio interior, siendo la opción perfecta para quienes buscan el máximo jugo. Cuentan con una tercera fila que se suele esconder en un doble fondo y diferentes soluciones que causaron furor. Pero ahora están en clara decadencia y las marcas ya no apuestan porque sus ventas son prácticamente testimoniales.

► Desde unos 23.000 euros Citroën ofrece su Grand C4 SpaceTourer con siete asientos. Está disponible con motores PureTech y BlueHDI.



► El Grand Scénic se mantiene con vida desde 26.255 euros. Tiene siete asientos, mucha tecnología y brillantes motores dCi y TCe hasta 160 CV.



◄ Con la llegada del Jogger, Dacia eliminará su Lodgy, un práctico vehículo ahora disponible en una única versión con un precio lógico.



◄ El Touran es otro de los que marcaron una época. Se mantiene con vida, con tres motores, dos acabados... pero desde 36.375 euros.

SUV SIETE ASIENTOS EN FORMATO GANADOR

Si nos centramos exclusivamente en SUV de tamaño medio (entre los 4,58 metros de un Mahindra XUV500 y los 4,81 de un Kia Sorento) podemos contar hasta 11 modelos que ofrecen una configuración de siete asientos. En este segmento hay un mundo de posibilidades para todos aquellos que valoran el espacio y la

funcionalidad, aunque no siempre son la opción correcta si lo que se quiere es espacio interior, muchas veces condicionado por factores como el diseño o la tecnología (los PHEV o los 4x4 pierden amplitud). También su mayor altura o sus puertas convencionales no ponen fácil acceder a su tercera fila de asientos.

► El DFSK 580 es uno de los SUV siete plazas más asequible. Parte de 24.495 euros con un 1.5 Turbo de 145 CV que gasta más de la cuenta (9,8 l/100 km).



◄ El Kia Sorento ofrece una tercera fila más que aceptable. Hay mecánica diésel, híbrida e híbrida enchufable para que elijas. Parte de 42.350 euros.

► Desde 31.800 euros hay un Nissan X-Trail con siete plazas. Le quedan meses de vida, pues llegará una nueva generación con mucho de Qashqai.



◄ En algunos Seat Tarraco equipar la tercera fila sale por 850 euros y no se ofrece en el e-Híbrido. Este SUV arranca en 32.070 euros con descuentos.

La combinación de ligereza y potencia es la principal carta de presentación del espectacular Alpine A110, un deportivo que ofrece sensaciones únicas, hasta ahora sólo ofrecidas por emocionantes clásicos. Aunque estéticamente no varía, hay mejoras, sobre todo en los S y GT.



TAL CUAL EL INTERIOR SE MANTIENE SIN CAMBIOS, AUNQUE HAY UN NUEVO SISTEMA MULTIMEDIA. LOS ASIENTOS DEL GT LOS FIRMA SABELT



▶▶ El A110S puede equiparse con el paquete Aero, que cuesta 5.659 euros; con neumáticos semi-slick por 770 euros o con un techo de carbono que cuesta 3.031 euros.



Honra a su pasado

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Alpine no arriesga a la hora de poner a tono su deportivo A110, un emocionante vehículo capaz de transmitir sensaciones únicas cuando te pones a sus mandos. Alpine mantiene sus formas exteriores e interiores. Aunque rizando el rizo diremos que hay intermitentes dinámicos en su zaga, un nuevo sistema multimedia con conexión Apple CarPlay y Android Auto, además de nuevos emblemas que delatan la versión que tenemos ante nuestros ojos.

La opción más pasional es el A110S, cuyo 1.8 TCe ubicado en posición central pasa de 292 a 300 CV. También eroga 340 Nm de par motor, de forma que Alpine ha reforzado su cambio de doble embrague entre otros componentes de este bloque compartido con el Mégane R.S. Gracias a una relación peso/potencia es de 3,94 kg/CV, sus prestaciones



▶ La versión GT ahora proporciona 300 CV para homologar unas brillantes prestaciones. El chasis Alpine ofrece un equilibrio perfecto entre deportividad y confort. Hay frenos Brembo y pinzas en color azul.

PRECIO DESDE 62.200 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 152 A 157 g/km	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Comportamiento dinámico. Diversión al volante. Prestaciones. Paquete Aero. Imagen.	 Sin cambios estéticos. Ni mecánicos en los A110. Precio elevado. Numerosas opciones.

son notables. Sin embargo el A110S es mucho más que prestaciones puras y duras. Su puesta a punto es la de un deportivo de antaño, con suspensiones firmes; aunque no torturadoras (equipa el chasis Sport), una dirección con 2,2 vueltas entre topes y un equipo de frenos con discos que combinan acero y aluminio con pinzas firmadas por Brembo. Todo ello

se traduce en placer y pureza de conducción, donde las curvas no cansan y donde su escape deportivo te embauca con su melodía.

Si te van las emociones fuertes hay que apostar por opciones como el techo de carbono, las gomas Michelin Pilot Sport Cup o el nuevo paquete Aero, que añade componentes aerodinámicos en carbono que generan hasta 141 kilos de 'downforce'. No hay concesiones al confort y es la versión que disfrutamos rodando en el circuito de Paul Ricard. Sorprende su agilidad y, sobre todo, su dirección, muy precisa y con menos

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	A110	A110GT Y A110S
Disposición	Central, transversal	Central, transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.798	1.798
Potencia máxima/rpm	252 CV/6.000	300 CV/6.300
Par máximo/rpm	320 Nm/2.000-4.800	340 Nm/2.400-6.000
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, EDC 7 vel.	Automática, EDC 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados/Discos	Discos vent./Discos vent.
Neumáticos del./tras.	205/45 R17-235/45 R17	205/40 R18-235/40 R18
Peso (kg)	1.177	1.194 (S: 1.184)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.180/1.798/1.252	4.180/1.798/1.252
Volumen maletero del./tras. (l)	100/96	100/96
Capacidad depósito (l)	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	4,5	4,2
Velocidad máxima (km/h)	250	250 (S: 260)
Consumo mixto (l/100 km)	6,7	6,8 (S: 6,9)
Emissiones CO ₂ (g/km)	152	154 (S: 157)
Precios desde... (euros)	62.200	72.500

Emociones electrificadas. - De aquí a 2026 Alpine lanzará tres nuevos deportivos, que serán 100 x 100 eléctricos. El primero que verá la luz se conoce con el nombre de X-Over GT y será un crossover nacido sobre la plataforma CMF-EV (la que usa el Megane E-TECH) que será ensamblado en la factoría de Dieppe, Francia. Luego llegará una versión de altas prestaciones del futuro R5, además del sucesor de este deportivo A110.



tendencia a flotar gracias al splitter delantero. A final de su recta era sencillo avistar una punta de 215 km/h en 5ª a fondo, para casi detenerse con gran facilidad, pues sus frenos lo aguantan todo.

Si no frecuentes circuitos

el A110GT ahora combina el motor de 300 CV (antes 252) con una puesta a punto más amable pero igual de efectiva. Sobre todo en carretera abierta. Mientras que si lo tuyo es la sencillez, el A110 sobra para dibujarte una sonrisa.

 EL SUV JAPONÉS RENUEVA SU ASPECTO, AMPLÍA LA OFERTA DE ACABADOS Y MEJORA SU PUESTA A PUNTO PARA SER MÁS CÓMODO



►► Mantiene el diseño interior, pero estrena cargador inalámbrico para móviles, tapicería en los Homura y Newground (en las imágenes) y molduras decorativas de color lima en el caso de este último. La pantalla central sigue sin ser táctil y el maletero pasa de 477 a 522 litros.

Receta mejorada

Cinco años después de su lanzamiento, el Mazda CX-5 vuelve a renovarse, esta vez con ligeros retoques estéticos, pequeños cambios en su puesta a punto enfocados a mejorar el confort de marcha y tres nuevos acabados que se suman a los ya disponibles.

Álvaro Ruiz | aruiz@motor16.com

Es habitual que, llegadas a una edad, las llamadas “celebreties” se sometan a operaciones estéticas para contrarrestar el paso del tiempo. Las estrellas más afortunadas solo necesitan pequeños retoques para seguir radiantes y eso mismo sucede con ciertos coches. Es el caso del Mazda CX-5, el coche más vendido de la marca en el mundo, cuya segunda generación llegó al mercado a mediados de 2017 y, prácticamente cinco años después, sigue en plena forma, tanto que solo ha necesitado una ligera actualización para mantenerse al día frente a la vorágine de rivales a los que se enfrenta.



► El catálogo de llantas de aleación crece con nuevos diseños y ahora son de 19 pulgadas en todas las terminaciones

PRECIO

30.900 €

 EMISIONES DE CO₂: 152 GR/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

 Confort de marcha. Tacto de conducción. Cambio manual. Calidad del interior.

 Rumorositad con motores diésel. La pantalla central no es táctil. Sin etiqueta ECO.

El grueso de los cambios que ha llevado a cabo la marca japonesa en este todocamino tienen que ver con la parte estética, aunque las líneas maestras del coche son idénticas a las del modelo lanzado en 2017. Al mismo tiempo, la gama se ha reestructurado para estrenar tres versiones especiales que se suman a los acabados ya disponibles (Origin, Evolution y Zenith). Se trata de las variantes Homura, de corte deportivo, Newground, inspirada en el mundo todoterrreno, y Signature, que añade un toque premium extra al conjunto. Más allá de lo estético, Mazda asegura que ha llevado a cabo algunos cambios en la puesta a punto para incrementar el confort de

marcha a través de una suspensión con muelles y amortiguadores nuevos, además de ajustes en la electrónica y más rigidez para la plataforma Skyactiv-Vehicle Architecture. Al volante es difícil percibirlos porque el CX-5 ya ofrecía un refinamiento elevado y sigue al mismo nivel; está igual de bien insonoriza-

do, la suspensión, que es más bien firme, sujeta bien la carrocería y hace que el coche se sienta aplomado en curva, pero también trabaja bien a la hora de digerir baches y no copiarlos al habitáculo. Además, la dirección transmite mucha información y tiene un tacto muy agradable, más de lo habitual en un ve-

hículo de esta categoría, por no hablar del cambio manual, sencillamente uno de los mejores del mercado, no así el automático de convertidor de par, que, pese a ser agradable y suave, no es el más rápido de su clase. Por su parte, la gama de motores permanece sin cambios. Es curioso que Mazda

con dos motores de gasolina atmosféricos que huyen del downsizing, el 2.0 Skyactiv-G de 165 CV y el 2.5 Skyactiv-G de 194 CV, así como con dos turbodiesel Skyactiv-D de 2.2 litros que desarrollan 150 y 184 CV; solo los más potentes se ofrecen con tracción delantera y total, el resto son 4x2.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 SKYA. G	2.5 SKYA. G	2.2 SKYA. D	2.2 SKYA. D
Disposición	Del., trans., línea	Del., trans., línea	Del., trans., línea	Del., trans., línea
Nº de cilindros	4	4	4	4
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.488	2.191	2.191
Potencia máxima/rpm	165/6.000	194/6.000	150/4.500	184/4.000
Par máximo/rpm	213/4.000	258/4.000	380/1.800-2.600	445/2.000
Tracción	Delantera	Delantera / Total	Delantera	Delantera / Total
Caja de cambios	Man. 6 v. / Aut. 6 v.	Aut. 6 vel.	Man. 6 vel.	Aut. 6 vel.
Frenos del./tras.	Diss. vent./Discos	Diss. vent./Discos	Diss. vent./Discos	Diss. vent./Discos
Neumáticos	225/55 R19	225/55 R19	225/55 R19	225/55 R19
Peso (kg)	1.425 (1.500)	1.530	1.612	1.628
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.575/1.845/1.685	4.575/1.845/1.685	4.575/1.845/1.685	4.575/1.845/1.685
Volumen maletero (l)	522 / 1.395	522 / 1.395	522 / 1.395	522 / 1.395
Capacidad depósito (l)	56	56	56	58
De 0 a 100 km/h (s)	10,5 (9,9 Aut.)	9,0	9,9	9,3
Velocidad máx. (km/h)	201 (192 Aut.)	195	204	210
Consumo mixto (l/100 km)	6,7 (7,3 Aut.)	7,6	5,6	6,1
Emisiones CO ₂ (g/km)	152 (165)	171	147	160
Precios desde... (euros)	30.900	39.700	33.900	37.700



►◄ Sin ninguna posibilidad de electrificación, el CX-5 se sigue ofreciendo con dos motores gasolina de 165 y 194 caballos y dos diésel de 150 y 184. La tracción integral es opcional.

no haya optado por electrificar alguna de las mecánicas para introducir la etiqueta ECO en la gama CX-5, pero ya sabemos que la firma nipona suele nadar a contracorriente. Tanto es así que el CX-5 se sigue vendiendo

Los gasolina siguen siendo refinados y agradables por su entrega de potencia lineal y los diésel son más rumorosos al arrancar y circular a baja velocidad, en carretera o autovía el aislamiento de la cabina disimula su sonido.

0 EMISIONES TODA LA GAMA YA CUENTA CON VERSIONES PHEV. Y PRONTO LLEGARÁ EL GRAND CHEROKEE Y UN PEQUEÑO ELÉCTRICO



► En el caso del Renegade, el SUV más urbano de la familia, la versión 4xe le va como anillo al dedo para moverse por la ciudad con 0 emisiones.

► La suma de la potencia de la combustión y la electrificación da 380 caballos en el Wrangler. Con ello no hay recorrido que se le resista.



Jeep abre otra vía

Acostumbrados a hacer camino donde no lo hay, en Jeep afrontan la electrificación de su gama sin ponerse límites. La marca americana ya cuenta con las variantes 4xe, híbridos enchufables, en toda su gama para lograr el rendimiento más eficiente. La nueva vía Jeep.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Para un ‘explorador’ como Jeep, lanzarse a un nuevo horizonte como el de la electrificación no supone ningún problema; más bien al contrario, es un reto. Y con ese espíritu aborda el fabricante americano la conversión de su gama en 0 emisiones. Por supuesto, en esta electrificación no se puede perder ni un ápice de ese carácter que ha convertido a Jeep en una marca legendaria.

Y con esas premisas, Jeep ya cuenta con versiones 4xe en toda su gama. Desde el Renegade, el SUV con carácter más urbano de la familia, al imponente Wrangler –que ya solo se va a ofrecer en Europa con esta alternativa de 0 emisiones–, pasando por el recién renovado Compass. Y pronto el Grand Cherokee se sumará a esta tendencia o, incluso, un

nuevo eléctrico conocido como Baby Jeep, que veremos a final de año, aunque no llegará al mercado hasta 2023.

Pero el presente está ahora en la gama actual. De Renegade 4xe y Compass, decir que comparten el motor 1.3 de cuatro cilindros como base

y con dos niveles de potencia (130 y 180 CV) que unidos a la potencia del motor eléctrico se convierten en 190 o 240 CV finales. Siempre con cambio automático de seis velocidades, la combinación de tecnologías, permite una autonomía en eléctrico

por encima de los 50 kilómetros gracias a su batería de 11,4 kWh de capacidad, con un consumo medio de 2 litros/100 km. Y sin desmerecer, en absoluto en prestaciones, pues supera los 200 km/h de velocidad máxima y puede desplazarse solo con



◀▶ Con dos tipos de acabado, la versión Trailhawk del nuevo Compass es la que ofrece más aptitudes y aspecto off road.

energía eléctrica, hasta los 130 km/h.

Con estas características, ambos se convierten en vehículos perfectos para usar a diario. Y así lo demuestran en un recorrido urbano y por carreteras y autovía en los alrededores de Madrid. Primero el Renegade, y después el Compass, nos sorprenden por su suavidad –llamativo circular en absoluto silencio,

con el motor eléctrico, con ellos– y carácter, pues los 240 caballos están listos para mostrarse a la mínima insinuación.

Y si hablamos del Wrangler, es aún más sorprendente ver cómo un modelo, auténtico todoterreno, combina sus capacidades con una eficiencia sorprendente. El corazón es un motor 2.0 de gasolina que se une a dos eléctricos, uno en ca-

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	RENEGADE 4XE	COMPASS 4XE	WRANGLER 4XE
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.332	1.332	1.995
Potencia máxima kW/rpm	132/5.750	132/5.750	200/5.250
Par máximo Nm/rpm	270/1.850	270/1.850	400/3.000
MOTOR ELÉCTRICO			
Potencia (kW)	44	44	46 (del)/107 (tras)
Par (Nm)	250	250	53 (del)/245 (tras)
Pot. máx. total	180 kW (240 CV)	180 kW (240 CV)	280 kW (380 CV)
Par máx. total (Nm)	N.D.	N.D.	637
Tracción	Total	Total	Total
Caja de cambios	Autom. 6 vel.	Autom. 6 vel.	Autom. 8 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent/Disc.	Disc. vent/Disc.	Disc. vent/Disc. vent
Peso (kg)	1.545	1.935	2.383
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.236/1.805/1.692	4.394/1.819/1.629	4.882/1.894/1.901
Maletero (l)	330/1.277	420	533/1.910
Capacidad del depósito (l)	36,5	36,5	65
Tipo de batería	Ion litio	Ion litio	Ion litio
Capacidad de la batería	11,4 kWh	11,4 kWh	17,3 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,1	7,3	6,5
Velocidad máx. (km/h)	199	200	156
Vel. máx. en eléctrico	130	130	N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	2,1	2,1	3,5
Emisiones CO2	48 g/km	47 g/km	79 g/km
Alcance en eléctrico (km)	47	47	44
Tiempo de recarga	1,7 h a 7,4 kW	1,7 h a 7,4 kW	2,5 h a 7,4 kW
Precios desde... (euros)	42.825	49.100	73.100



◀▶ El recién renovado Compass destaca en el interior por su elevada calidad de acabados y materiales. Y también por adoptar soluciones inteligentes.

da eje para formar un 4x4 sin concesiones, que en conjunto desarrollan 380 caballos, gestionados por un cambio automático de 8 velocidades. Esas cifras se traducen en una aceleración de 0 a 100 km/h en solo 6,4 segundos pero con un consumo medio homologado de solo 4,1 l/100 km.

En el recorrido, en el que no hubo salidas fuera de carretera llama la atención por su suavidad y silencio de marcha, algo totalmente impensable si solo nos fijamos en su estampa o en su poderío. Pero está claro que en Jeep están siempre listos para sorprendernos.



◀ PARA TODO POR EL MOMENTO EL CITAN ESTÁ DISPONIBLE EN VERSIONES TOURER Y PROFESIONAL, Y EN DOS LARGOS DE CARROCERÍA. DE CARA AL FUTURO SU GAMA INCLUIRÁ UN MOTOR 100% ELÉCTRICO DE 90 KW.

Calidad premium

Tradicionalmente los vehículos comerciales de Mercedes se han convertido en referencia de calidad, fiabilidad y prestaciones; la nueva generación del Citan traslada hasta los comerciales ligeros la calidad y el equipamiento de los turismos de la estrella.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

Estamos ante uno de los vehículos llamado a convertirse en líder natural entre los industriales ligeros small van, un segmento al que pertenecen seis de cada diez furgonetas que se venden en nuestro país. Lejos quedan los tiempos en que el término furgoneta hacía referencia a un tipo de vehículos con un enfoque eminentemente laboral y con un nivel de calidades y terminaciones muy básico, algo que podemos comprobar tan pronto como nos acercamos a la nueva versión del Citan.

Desarrollada en colaboración con Renault, en su caso se comercializa como Kangoo, llega precedida de uno de los galardones más importantes del sector, pues acaba

de ser reconocida como Van of the Year 2022 en Europa. Frente a su pariente galo, Mercedes personaliza la Citan con un nivel de acabados y unas posibilidades de equipamiento superiores, dotándolo de elementos tan exclusivos como la multimedia MBUX, compartido con los turismos de la marca, e innumerables sistemas de seguridad y confort.

Como es tradicional en este tipo de carrocerías, la gama Citan se compone de dos versiones; Tourer destinada a un uso mixto tanto de ocio como de trabajo y Profesional, tipo furgón, que sustituye la fila posterior de asientos por una gran caja de carga. A su vez ambas se dividen en dos largos de carrocería, la corta o L1 que mide 4,49 metros y la larga

o L2, que mide 4,92 metros y llega al mercado en 2023.

La variante profesional ofrece una capacidad interior entre 2,5 y 7,3 metros cúbicos, lo que le permite cargar entre 700 y 935 kilos. En el aspecto mecánico cuenta con 3 opciones de motor diésel de 75, 95 y 116 caballos y dos gasolina de 102 y 131 caballos, con un consumo mínimo que parte de los 5,4 litros a los 100. La variante Tourer o mixta calca sus cotas excepto en altura, pues mide sólo 1,80 metros, lo que facilita su homologación como turismo.

Durante nuestra toma de contacto hemos podido conducir ambas versiones, quedando gratamente sorprendidos tanto por su capacidad interior como por su funcionalidad, pues cuenta con detalles como la puer-



◀ El equipo incluye fila trasera abatible que genera una gran superficie de carga, luces led, freno de mano eléctrico, 7 airbags, brake assist, attention assist, cámara trasera...



ta del conductor que abre 90 grados reales para facilitar el acceso, las laterales de tipo corredizo y accionamiento muy suave y el por-

tón trasero de doble hoja que llegan a abrir hasta 180 grados.

Desde el puesto del conductor, lo primero que nos

ha llamado la atención es el excelente nivel de acabados, con detalles tan útiles como la plataforma inalámbrica de carga para el teléfono

móvil, compatible con Android y Apple, o el asistente de órdenes vocales que se activa a la voz de Hey Mercedes. A la vista de sus cualidades, no cabe duda de que este tipo de carrocerías se ha convertido en el relevo natural de los monovolúmenes a la hora de viajar en familia y cargados.

En carretera la conducción no puede ser más cómoda, con una amortiguación que pese a estar preparada para cargar no cae en rebotes ni respuestas no deseadas, de hecho tenemos la sensación de ir a los mandos de un SUV de última hornada. Para nuestro gusto, los motores diésel, por rendimiento y eficiencia, siguen siendo la referencia natural para este tipo de automóviles.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	110	113	108 CDI	110 CDI	112 CDI
Disposición	Delantero trasversal.	Delantero trasversal	Delantero trasversal	Delantero trasversal	Delantero trasversal
Nº de cilindros	4, en línea/16V	4, en línea/16V	4, en línea/16V	4, en línea/16V	4, en línea/16V
Cilindrada (c.c.)	1.332	1.332	1.461	1.461	1.461
Potencia máxima/rpm	102/4.500	131/5.000	75/3.750	95/3.750	116/3.750
Par máximo/rpm	20,4/1.500	24,4/1.600	23,4/1.750	26,5/1.750	27,5/1.750
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Man. 6 vel.	Man. 6 vel.	Man. 6 vel.	Man. 6 vel.	Man. 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos.	Discos vent./Discos.	Discos vent./Discos.	Discos vent./Discos.	Discos vent./Discos.
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R15	195/65 R15	195/65 R15	195/65 R15
Peso (kg)	1.381	1.381	1.462	1.462	1.464
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.498/1.800/1.859	4.498/1.800/1.859	4.498/1.800/1.859	4.498/1.800/1.859	4.498/1.800/1.859
Volumen maletero (l)	2.900	2.900	2.900	2.900	2.900
Capacidad depósito (l)	54	54	54	54	54
De 0 a 100 km/h (s)	14,3	13	18	13,8	11,7
Velocidad máx. (km/h)	168	183	152	164	175
Consumo mixto (l/100 km)	7,2	7,1	5,4	5,6	5,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	162	160	143	146	153
Precios desde... (euros)	26.200	27.400	N.D.	26.600	N.D.

PRECIO		26.200 €
	EMISIONES DE CO ₂ : 143 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Calidad percibida, opciones de equipamiento muy amplias y comportamiento de turismo.	 La gama disponible en su lanzamiento es corta. Algunas versiones no llegan hasta 2023.

Un paso adelante

El S-Cross ha crecido. No en tamaño, porque mantiene casi idénticas las dimensiones respecto a su antecesor. Lo ha hecho en todos los apartados sobre una nueva imagen, para ser un coche más efectivo y agradable de conducir, con un buen equilibrio general y un completo equipamiento, actualizado a la última en conectividad y asistentes electrónicos.



PRECIO **32.800 €**

EMISIONES DE CO₂: **139** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Capacidad para rodar por pistas, con modos específicos para traccionar. Aceleración. Comportamiento. Etiqueta ECO.

DEBE MEJORAR

Ausencia de reglaje en altura asiento copiloto, con una altura al techo algo corta. Plásticos duros en salpicadero. Manejo ordenador instrumentación.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.4 T MILD HYBRID
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Si
Cilindrada (c.c.)	1.373
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	129 CV / 5.500 rpm
Par máximo/rpm	23,9 mkg / 2.000-3.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	52 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	215/55 R17
Marca	Continental
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.330
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300/ 1.785 / 1.585
Capacidad del maletero (l)	430
Capacidad del depósito (l)	47

PRESTACIONES
VELOCIDAD MÁXIMA **195 KM/H**

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (10,2)
Recorriendo (metros)	160

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,9
1.000 m desde 40 km/h en D	29,3
De 80 a 120 km/h en D	7,0
Recorriendo (metros)	200
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 5%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,8
En conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,8
A 140 km/h de cruce	7,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	712
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo mixto	6,1

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

El S-Cross ha ganado en empaque, con una imagen más sólida y mucho más actual. Y ofrece un interior más digitalizado y conectado, ampliando el equipamiento, sobre todo en cuanto a asistentes electrónicos. Sin embargo no ofrece cambios profundos ni a nivel de chasis ni en cuanto a motor, manteniendo el 1.4 sobrealimentado con hibridación ligera como única

opción disponible. En el caso de nuestra unidad de pruebas asociado a la caja automática de seis velocidades de convertidor de par, a la tracción 4x4 y con el acabado S3, el más completo.

Y es que, a pesar de que Suzuki la considera una nueva generación, la tercera del S-Cross, después de su lanzamiento en 2013, utiliza la misma plataforma, con una distancia entre ejes idéntica y unas dimensiones exteriores calcadas. Sobre una

idéntica geometría de suspensiones –McPherson delante y de rueda tirada con eje torsional detrás–, se ha afinado su puesta a punto, y se siente mejor asentado, con una pisada firme y un paso por curva muy neutro, con la carrocería bien sujeta, sin oscilaciones verticales que desconfiguren la trazada deseada y asimilando con naturalidad los cambios de carga. Utiliza una suspensión algo dura pero con la compresión al principio, por lo que no se

nota sobre buen firme, absorbiendo las irregularidades de la carretera con naturalidad y transmitiendo un confort adecuado para los pasajeros. El resultado es un coche ágil, que transmite confianza a su conductor, con una dirección mejorable por tacto y rapidez, pero que no desentona para viajar por carretera. El motor 1.4 turbo BoosterJet permite una aceleración notable y también es capaz de recuperar con decisión para dar confianza en los adelan-

tamientos, asociado al cambio automático 6AT, algo lento en las transiciones entre marchas al reducir, pero una opción interesante que consideraría. A velocidades de cruce entre 100 y 120 km/h se mueve entre 6 y 7 l/100 km, una cifra correcta, que resulta algo elevada cuando realizamos una conducción decidida.

No tiene la calidad de rodadura de algunos de sus rivales, pero el S-Cross es un buen aliado para viajar. La tracción



LA CLAVE

fasensioj@motor16.com

a nueva imagen es lo más reseñable en el cambio generacional del S-Cross. Pero hay mucho más sobre la misma base mecánica que, aunque no se vea, se siente al volante positivamente. Un coche con buena habitabilidad para su tamaño y capacidad en carretera e incluso fuera. y con etiqueta ECO para la ciudad.





▲ Con este mando giratorio seleccionamos los distintos modos de conducción disponibles.



ÁGIL Y BIEN ASENTADO
EL NUEVO S-CROSS OFRECE UN BUEN COMPORTAMIENTO, CON UNA PISADA FIRME Y UN PASO POR CURVA BASTANTE NEUTRO QUE TRANSMITE CONFIANZA
SALPICADERO REDISEÑADO BIEN ORDENADO, REDUCIENDO LOS BOTONES FUERA DE LA PANTALLA, QUE MEJORA SU UBICACIÓN Y CRECE EN TAMAÑO, DE 7 A 9 PULGADAS



▲ Gráficos sencillos e información amplia para una conducción eficiente. La pantalla en la instrumentación refleja los modos seleccionados.



◀▲ Asientos delanteros confortables pero echamos de menos mayor sujeción. Atrás, el espacio está bien resuelto, con suficiente espacio longitudinal para los pasajeros. Los 430 litros que cubica el maletero son muy aprovechables por la altura que proporciona y sus formas regulares.



4x4 de esta versión suma en este apartado a pesar del peso extra y ofrece una alta capacidad de tracción, incluso con el asfalto muy frío y en tramos húmedos por donde nos hemos movido. El sistema de tracción 4x4 All Grip –de serie con los acabados S2 y S3 en las versiones 4x4– permite electrónicamente seleccionar cuatro perfiles de conducción (Auto, Sport, Snow y Lock) desde un mando giratorio en la consola central, de rápido acceso. Utiliza un diferencial viscoso central que reparte el par entre los ejes, funcionando en condiciones como tracción delantera. Y los diferentes modos permiten priorizar, según el terreno en que

nos movamos, el ajuste de la cantidad de par sobre las ruedas traseras, así como la interacción del ESP, la respuesta del motor o la dirección. Así, si vamos a movernos por pistas o zonas de firme delicado, puede ser una excelente ayuda. Sus cotas TT y sus recorridos limitados de suspensión no son las de un todoterreno, pero por pistas no muy rotas se desenvuelve muy bien, disponiendo además del sistema de control de descenso.

Suzuki ha sido una de las marcas pioneras en incorporar la ayuda de un sistema de 48V para reducir consumo y emisiones en zonas urbanas, para ayudarle a arrancar y acelerar mientras circula y da marcha a



▲ La imagen del nuevo S-Cross ha variado totalmente. Más sólida, mantiene los elementos de protección clásicos de los crossover.

bajas revoluciones. Que ya incorporaba la generación anterior del S-Cross disponiendo de la etiqueta ECO.

Como crossover ofrece una

posición elevada tras el volante, correcta para buscar un buen equilibrio con los pedales y cambio, a pesar de que la regulación del volante tie-

ne muy poco recorrido. La cota de altura es algo justa en el asiento del copiloto con el techo panorámico de serie de es-

ta versión S3, que no dispone, como sí tiene el del conductor, de regulación en altura. Atrás no hay problema en ninguna

de las cotas, contando con un espacio suficientemente generoso para las rodillas de los pasajeros, pudiendo además reclinar el respaldo en dos posiciones, aunque la banqueta no tiene desplazamiento longitudinal. El habitáculo cuenta con numerosos huecos para objetos. El maletero, con 430 litros de capacidad, ofrece una buena capacidad para el tamaño de su carrocería.

El renovado salpicadero mejora su ergonomía, con una mejor disposición de los mandos y las salidas de aireación. Y con una pantalla central, ahora de 9 pulgadas en una posición más elevada y visible en el centro del salpicadero, con grá-

ficos actualizados y un menú más completo. Incluye Apple Carplay y Android Auto inalámbrico, reconocimiento por voz y llamadas Bluetooth manos libres.

El sistema 'Suzuki Safety Support' recoge todos los asistentes electrónicos del S-Cross, que ofrece una completa batería de opciones, de serie con este acabado S3. El nuevo S-Cross está disponible desde los 24.945 euros de la versión de tracción delantera y cambio manual con el acabado S1, siendo la variante probada con cambio automático, tracción 4x4 y el mayor equipamiento disponible, la más completa, con un precio desde 32.800 euros.

► SUS RIVALES



HYUNDAI KONA 1.0 TGD 48V
Algo más pequeño en tamaño, pero la variante con hibridación ligera del Kona es una alternativa para quien quiere un SUV compacto con etiqueta ECO.

Precio	23.910€
Potencia	120 cv
Consumo	5,6 l/100km
0 a 100 km/h	11,9 seg.



JEEP RENEGADE 1.5 T4 TURBO E-HYBRID
La segunda variante híbrida del Renegade es autorrecargable, con un motor de 15 kW, con etiqueta ECO. SUV de 4,23 m, tracción delantera y cambio automático.

Precio	N.D.
Potencia	129 cv
Consumo	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	9,7 seg.



NISSAN QASHQAI 1.3 140 CV MHEV
Ligeramente más largo que el S-Cross, el nuevo Qashqai ha llegado para seguir siendo referencia. Y lo hace con un motor mild hybrid, tracción delantera y cambio manual.

Precio	25.650€
Potencia	140 cv
Consumo	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	10,2 seg.



Filosofía de vida

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

Existen pocos coches tan sencillos pero tan eficaces a la hora de cumplir con su cometido como el Panda, un automóvil que vive muy cómodo en un entorno 100% analógico y que sabe cumplir con sus obligaciones sin complicar la vida a nadie; lo que podríamos llamar un coche honesto.

Bueno, decimos analógico porque así nació esta versión hace ya una década, en 2012, que con posterioridad en 2021 ha sufrido una profunda actualización que ha afectado tanto a su dotación multimedia como a su motor.

En materia multimedia recibe una nueva pantalla de siete pulgadas que es 100% compatible tanto con Android como con Apple, todo

El Fiat Panda acumula ya 40 años de historia del automóvil a sus espaldas, 40 años de vivencias y de tecnología durante los cuales más de ocho millones de unidades han llegado hasta los consumidores en sus tres generaciones.

ello con el sistema operativo Uconnect. Una pena que no hayan aprovechado la ocasión para incorporar una pla-

taforma de carga inalámbrica, y se haya optado por poner un soporte para smartphone. La nueva pantalla ha obligado a

reconfigurar el salpicadero, modificando tanto las salidas de aireación, como la parte superior de toda la consola. Recibe también un nuevo volante multifunción, deportivo en este acabado así como detalles en consonancia con el nuevo acabado Sport, como los respaldos en rojo sobre la tapicería negra o las llantas de 16 pulgadas.

Por orden de importancia la mayor novedad está en la incorporación de un nuevo motor híbrido que combina un propulsor gasolina de tres cilindros y 70 caballos con un pequeño motor eléctrico de 5 caballos y una pequeña batería de litio, un propulsor que entra en funcionamiento tanto en aceleraciones como en arrancadas. Un esquema con el que la marca cifra en ahorro de emisiones y consumo hasta en un 30%.



▲ El acabado Sport se queda en lo estético,

PRECIO		15.750 €	NUESTRA VALORACIÓN			
 EMISIONES DE CO ₂ : 89 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****		Comportamiento urbano y agilidad, nuevo motor híbrido con etiqueta ECO. Precio con promociones de 10.450 euros.		Interior veterano. En carretera echamos en falta un cambio de relaciones más cortas y algunos caballos más.
	ACABADO	*****				
	PRESTACIONES	*****				
	CONFORT	*****				
	SEGURIDAD	*****				
	CONSUMO	*****				
	PRECIO	*****				



▲ La nueva pantalla multimedia de 7 pulgadas ha obligado a un reposicionamiento general de la parte superior del salpicadero. El acabado Sport incluye volante deportivo.

▼ Las plazas traseras son aprovechables para niños y similares, con unas puertas de acceso algo justas pero correctas si valoramos que mide 3,6 metros.



autopista demuestra alguna carencia cuando tratamos de mantener una velocidad media constante, lastrado por unas relaciones finales da cambio muy largas que nos obligan a reducir con frecuencia y ser previsores en los adelantamientos.

Al volante el Fiat Panda no defrauda, sigue siendo el mismo ratón urbano que se convierte en el rey de la ciudad tanto por su tamaño como por la opción City de la dirección que hace que movamos el volante con un dedo. Además, gracias a la asistencia eléctrica las salidas y aceleraciones son ahora mucho más ágiles, acompañado todo ello por un diámetro de giro de poco más de 9 metros que hace que aparcar y callejear sean coser y cantar.

En vías rápidas se definen sin problemas, y sólo en

LA CLAVE

imingo@motor16.com

Pocos coches generan tantas vivencias y sentimientos como un Panda, un automóvil que forma parte de nuestra historia. Esta evolución da en el clavo al incluir los últimos avances multimedia y un motor híbrido que le otorgan la etiqueta ECO sin perder su filosofía; un acierto por precio y comportamiento urbano.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 MILD HYBRID
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 6
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima/rpm	70 CV / 6.000
Par máximo/rpm	9,38 mkg / 3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.D.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	N.D.
Diámetro de giro (m)	9,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambor
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	195/15 R16
Marca	GoodYear
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.055
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.653 / 1.643 / 1.651
Capacidad del maletero (l)	225
Capacidad del depósito (l)	38

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	164 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	20,1
De 0 a 50 km/h	4,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	15,9 (13,9)
Recorriendo (metros)	280
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª/5ª	19,5 / 21,1
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª/5ª	37,4 / 40,3
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	42,3
De 80 a 120 km/h en 4ª/5ª/6ª	17 / 19 / 27
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	15,1 / 52,0 / 57,6
SONORIDAD (en decibelios)	
Ralentí / 60 km/h / 90 km/h / 120 km/h	42,7 / 63,6 / 67,6 / 72

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23 km/h de promedio	6,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de promedio	5,6
En conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de promedio	6,5
A 140 km/h de promedio	7,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autopista; 20% carretera)	6,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	603
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,7
Ciclo extraurbano	3,5
Ciclo mixto	4,0

SUS RIVALES



HYUNDAI i10 1.0 MPI

Buena calidad general y buen comportamiento urbano en el más barato de los tres, pero no puede ser híbrido y eso le impide tener etiqueta ECO.

Precio	14.500 €
Potencia	67 CV
Consumo	4,8 l/100km
0 a 100 km/h	15,2 seg.



SUZUKI IGNIS MILD HYBRID

Un verdadero anónimo en el mercado que esconde magníficos argumentos como su esquema híbrido y la posibilidad de contar con tracción integral.

Precio	17.500 €
Potencia	82 CV
Consumo	5,1 l/100km
0 a 100 km/h	12,7 seg.



Los pequeños retoques de que fue objeto el pasado año le han sentado bien al SUV compacto de Jaguar. Incluyendo esta versión diésel, perfecta para moverse en carretera y hacer kilómetros, pero a la vez con etiqueta ECO para circular en ciudad con pocas restricciones.

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

A principios del pasado año, el SUV más compacto de Jaguar fue objeto de una actualización. Además de ligeros cambios estéticos y de equipamiento, varió la gama de motores para conformar una oferta bien estructurada, eficiente y acorde con el carácter dinámico de la marca, incluyendo su variante híbrida enchufable. Así, sobre el motor Ingenium 2.0 dispone de dos variantes diésel y tres gasolina, todas con un sistema de hibridación ligera de 48 voltios a excepción de la versión manual del 2.0D de 163 CV. Y el más moderno 1.5 de gasolina que marca el escalón de entrada y motoriza la versión PHEV.

Un equilibrado abanico de opciones, entre las que la unidad de pruebas supone una interesante opción si vamos a hacer kilómetros por carretera, con las ventajas urbanas de la etiqueta ECO. Su compacto tamaño y la elevada posición



▲ Dinámicamente ofrece un buen compromiso entre confort y comportamiento, sintiéndose cómodo en carreteras de primer orden.

PRECIO		51.150 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
 EMISIONES DE CO ₂ : 168 g/KM	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Tacto de conducción. Etiqueta ECO. Compromiso confort-comportamiento. Calidad interior.	

de conducción –la banqueta tiene mucho recorrido vertical– le permiten acoplarse con naturalidad al tráfico urbano, con una cifra de consumo algo elevada. El motor 2.0 no destaca especialmente en este apartado tampoco en carretera, donde sí muestra una respuesta decidida a la hora de acelerar, a pesar de un peso elevado.

Las pequeñas mejoras en el tren delantero refuerzan el tacto de la rápida dirección, para apoyar un buen comportamiento, ligeramente subvirador en curva, pero con reacciones muy predecibles y transmitiendo mucha confianza al conductor, sin pérdidas de motricidad. La tracción a las cuatro ruedas de esta versión AWD –Standard Driveline; la otra variante sólo está disponible para la versión más potente–, cuya central de gestión ha sido optimizada, hace el reparto de par entre ambos ejes, a través de un embrague multidisco, el doble de rápido que en la serie anterior. Pero eso sólo lo notaremos cuando



◀▶ Relojes analógicos con la zona central digital como parte de la pantalla; original. Aprovecha bien el espacio interior.



Q3 o el X1, pero por encima de un GLA. El sistema multimedia es novedoso, controlado a través de una pantalla muy visible (11,4"), con un menú muy directo a todas las funciones, casi sin botones fuera. Y en un ambiente muy cuidado por materiales y presencia.

el firme se hace resbaladizo, pues en condiciones normales funciona con el cien por cien del par sobre el tren delantero. Kilos extras para un coche ya pesado frente a sus rivales, pero que si vamos a viajar regularmente a la nieve o zonas de pistas, alejándonos de la ciudad, toma todo el sentido.

El respaldo posterior se divide en tres mitades, dejando el hueco central para esquís u otros objetos largos para nuestro tiempo de ocio. Un maletero con buen volumen, de formas muy aprovechables, con mucha altura, aunque menos capaz que rivales como el

 **LA CLAVE**
fasesnio@motor16.com

SUV compacto con el sello 'premium' que se transmite en la calidad y atmósfera interior, además de su precio. Y con el sello la personalidad de marca en su dinámico tacto. Pero una versión para hacer km apoyándose en su motor diésel a la hora de escapar de la ciudad, donde se mueve con las ventajas de su etiqueta ECO.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 D
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.999
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	163 CV / 3.750
Par máximo/rpm	38,7 mkg / 1.500-2.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 9 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	60,8 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	255/65 R17
Marca	GoodYear
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.916
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395 / 1.984 / 1.648
Capacidad del maletero (l)	470
Capacidad del depósito (l)	54

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,5
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (9,8)
Recorriendo (metros)	165
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,9
1.000 m desde 40 km/h en D	29,1
De 80 a 120 km/h en D	7,0
Recorriendo (metros)	198
Error de velocímetro a 100 km/h	+5%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,9
En conducción dinámica	10,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,3
A 140 km/h de cruce	7,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	730
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo mixto	6,4





El color Kryptonita ya empleado por el 508 PSE, es otro de sus rasgos de personalidad más marcados.

Nacido para la épica

La ausencia de alerón promete marcar una nueva época para la competición de resistencia, junto a un esquema mecánico híbrido que abre el camino para la electrificación de uno de los campeonatos que mejor resumen la esencia del automovilismo.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

Las 24 Horas de Lemans de 1967 marcaron un hito tecnológico con la aparición del primer coche de resistencia con alerón, se trataba de un Chaparral 2F. Desde entonces los alerones han sido casi obligados en la competición, hasta que este año Peugeot ha decidido ir un paso más allá presentando el 9x8, un concept muy definitivo con el que la marca tiene pensado tomar la salida en las 24 Horas de Le Mans. Pese a las dudas iniciales, parece que los test que está llevando a cabo la firma van viento en popa y finalmente el 9x8 podrá estar en la parrilla de la mítica prueba de resistencia.

Matthias Hossan, responsable de Peugeot Design, habla de este proyecto con verdadera pasión: «habrá un antes y un después del Peugeot 9x8. Rompe completamente con el código de los coches de competición, la clave era que estábamos diseñando un Peugeot, no un coche de carreras, hemos



▶▶ La triple garra trasera junto con la ausencia de alerón son las principales señas de identidad de un monoplaza que esconde numerosos guiños a los coches de calle de la marca ya en el mercado y algunos que están por llegar.



HÍBRIDO EL PROPULSOR V6 GASOLINA ENTREGA 680 CABALLOS, A LOS QUE SE SUMAN LOS 270 DEL MOTOR ELÉCTRICO DELANTERO

fuera de serie LO ÚLTIMO PEUGEOT 9X8

▼ Ha sido complicado integrar la triple garra en la trasera. La firma de Peugeot Sport en color Kryptonita completa su personalidad lumínica.



intentado crear un super-deportivo que pudiera conducirse tanto en un circuito como en la carretera».

De hecho, el 9x8 esconde gran cantidad de guiños a los Peugeot de calle, tanto presentes como futuros. Tanto es así que su carrocería fue el primer sitio en el que pudimos ver el inédito logotipo de la marca gala. Además de un coche de carreras de trata de un verdadero icono conceptual destinado a anticipar el fu-

turo estilístico de la firma, algo que vemos en detalles como el logo con led de la marca, o las tres garras presentes tanto en la iluminación delantera como en la posterior.

El color verde Kryptonita, que ya hemos podido ver en alguno coches de calle como el 508 PSE forma parte también de la identidad del nuevo 9x8, un color que en palabras de Matthias sirve para expresar el cambio tecnológico y

cultural que simboliza, de hecho el 508 PSE comparte características tecnológicas con el 9x8. El equipo de ingeniería trabajó con un boceto completo del coche gracias a un casco de realidad virtual.

Peugeot puede considerarse un verdadero innovador en materia mecánica especialmente en las 24 Horas de Le Mans, de hecho en 2009 ganó la prueba con el mítico 908 V12 HDI-Fap. Ahora quiere repetir la mis-

ma gesta con el 9x8 híbrido, que combina un motor V6 de 2.6 litros biturbo con 680 caballos con un motor eléctrico de 270 caballos, y tracción integral.

Capítulo aparte merece el código de iluminación del coche, en el que ha primado dotarle de una personalidad reconocible durante la noche, que sea diferente a cualquier otro y que sea fácilmente identificable gracias a las tres garras tanto delante como detrás.



◀▶ Matthias Hossan, responsable de Peugeot Design, ha trabajado de la mano de Peugeot Sport y los ingenieros de producto para la creación del 9x8, un icono que inicia una nueva era de diseño tanto para los Peugeot de calle como para los de competición.

En el interior se mantiene vigente el esquema i-Cockpit, aunque en este caso adaptado al milímetro al piloto. Todo con un elevado grado de ergonomía e intuición. Una puesta de largo de verdadero lujo de la mano de Agnieszka Doroszewicz, una conocida fotógrafa que ha hecho del

automóvil y la competición su verdadera pasión, y que ha convertido al 9x8 en protagonista en una de las sesiones más espectaculares que han pasado por nuestras páginas, con una iluminación muy particular que ha sacado a la luz todo el atractivo de este hypercar.

PEUGEOT ASPHALTE



PEUGEOT EX1



PEUGEOT OXIA



PEUGEOT 405 PIKES PEAK



PEUGEOT PIKES PEAK VENTOUX



PEUGEOT 205 TURBO 16 WRC



GAMA DE PROTOTIPOS Y COMPETICIÓN Fábrica de sueños

La historia de Peugeot está jalonada por prototipos espectaculares y coches de competición que han marcado una época. Detrás de ellos ha estado siempre tanto Peugeot Sport como Peugeot Design. Entre los primeros destacan piezas como el Asphalt, un biplaza roadster con planteamiento de competición con motor gasolina de 90 caballos y un peso de 580 kilos, que vio la luz en 1996. El EX1 Concept, con 344 caballos, nació como un roadster de fibra 100% eléctrico que batió varios récords de aceleración en 2010, año de su lanzamiento. Sin dejar de lado al Oxia de 1988, un concepto de 680 caballos que adelantaba muchos de los rasgos que con posterioridad veríamos en varios coches de calle de la firma. En materia de competición sus creaciones son sencillamente míticas, como las versiones para el Pike's Peak, con el 405 T16 con el que Ari Vatanen batió el récord de la subida marcado por Walter Rohrl. O el 208 Pike's Peak edición Mont Ventoux con el que Loeb conquistó la mítica cima, sin dejar de lado los 205 WRC que se hicieron con dos títulos del mundial de marcas, dos de pilotos y posteriormente con el Dakar.



ADN PEUGEOT TANTO EL FRONTAL COMO LA TRASERA ALBERGAN LA FIRMA LUMÍNICA CON EL ZARPAZO



Más allá del vehículo

DS ofrece a sus clientes los exclusivos servicios Only You, una serie de variadas experiencias premium disponibles desde la app MYDS.

DS no sólo se hace hueco con una atractiva gama de vehículos con ese inconfundible sello de lujo francés. La marca gala va más allá ofreciendo, con la adquisición de alguno de sus modelos, los servicios Only You, una experiencia premium que cubre una amplia gama de posibilidades a sus clientes.

DS ya ofrece estas ventajas desde 2017, pero este año introduce además algunas adicionales, amplía el abanico de sus colaboradores y abre la posibilidad también a autónomos y pymes. La duración de la experiencia Only You es de tres años desde que se firma el alta en la aplicación, que es totalmente gratuita.

Todos los beneficios se tramitan desde la aplicación DS Store.

► Desde la aplicación DS Store podemos adquirir una amplia gama de productos DS.

de la aplicación MYDS y contemplan facilidades, experiencias y servicios tremendamente 'golosos'. De esta forma se puede disfrutar de DS Valet, que permite evitar los desplazamientos

al concesionario con un servicio de entrega y recogida en el domicilio del vehículo, que cuenta con todas las garantías higiénicas. DS Service cubre el mantenimiento, reparación y asesoramiento,



mientras que DS Assistance enviará a un técnico al lugar indicado en caso de que nos hayamos visto obligados a interrumpir un desplazamiento por avería, pinchazo, pérdida de llaves, errores de carburante... Y si no es posible continuar la marcha nos pondrá un vehículo de sustitución.

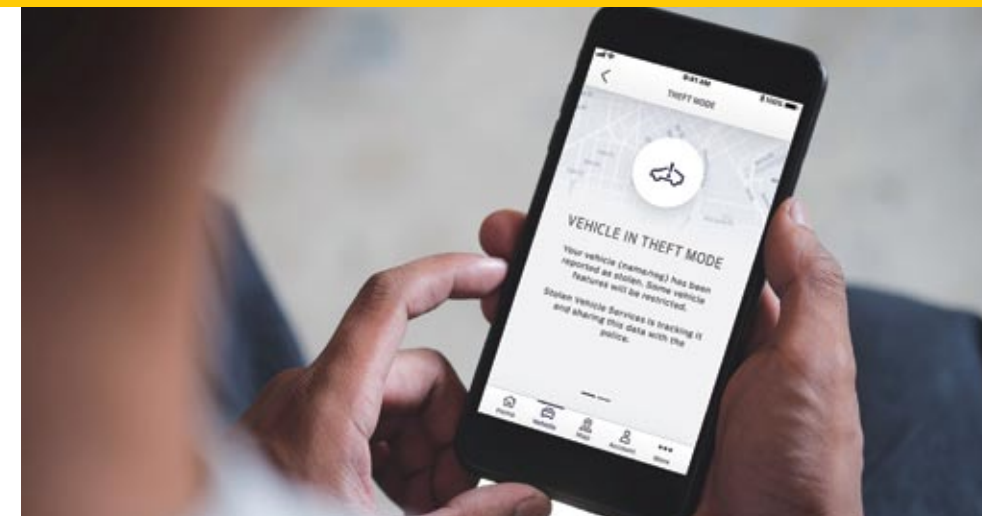
También ofrece un completo servicio de alquiler Rent a DS para disponer de un automóvil en vacaciones, fin de semana o simplemente por horas.



► MyDS nos abre las puertas a experiencias en restaurantes 'Michelin', museos, catas en bodegas, compras y servicios relacionados con el vehículo.

No todo está relacionado directamente con el vehículo. Only You Privilege ofrece la posibilidad de disfrutar de momentos para recordar, con visitas privadas a catas en bodegas, degustación de menús especiales en restaurantes (muchos de ellos con estrellas Michelin), visitas privadas a museos, spas... Estos servicios ya no son gratuitos pero gozan de importantes descuentos.

Se puede disfrutar de una experiencia al mes, siempre para dos personas, para un total de 12 al año, y sin poder repetir de los beneficios en el mismo sitio.



Tu Ford, en tu mano

Con las aplicaciones para particulares y profesionales, Ford propone sacar la máxima utilidad a tu coche desde tu propio smartphone.

La conectividad es un aspecto básico en los nuevos modos de movilidad; y mucho más con la llegada de modelos electrificados. Por eso, las aplicaciones y utilidades que se pueden utilizar en remoto toman gran protagonismo en todas las marcas. Alternativas para ver el estado del coche, cuál es su autonomía, para programar rutas de viaje o de reparto, proponer las mejores horas para recargar el coche o, simplemente, tenerlo listo, con la temperatura correcta cada mañana cuando nos vamos a montar en él son simples actuaciones que podemos hacer desde casa, con nuestro teléfono.

Y son alternativas disponibles tanto para el usuario particular, que quiere interactuar con su coche, como para el gestor de flotas, que necesita tener, en todo momento bajo control, los coches de una empresa. Para todos ellos, Ford tiene una solución que aúna sencillez y funcionalidad.

Para los clientes particulares o para pequeñas flotas de hasta cinco coches, las opciones son FordPass y FordPass Pro. Con ellas se dispone de alternativas de control remoto del coche; también la ubicación, seguridad y mantenimiento así como la gestión del vehículo híbrido y eléctrico. Y siempre trabajando con datos en tiempo real.

Cuando el tamaño crece, las opciones varían. Entonces, con la división Enterprise Connectivity se ofrecen productos que ayudan a los operadores de grandes flotas. Es el caso de

Y Ford Telematics Essentials ofrece información sobre el estado del vehículo, vida útil restante del aceite, kilometraje, horas del motor, alertas de estado del vehículo.



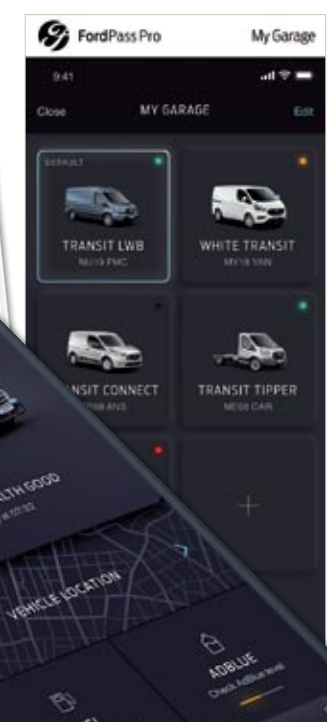
Ford Telematics, herramienta telemática que incluye todas las señales que emiten los vehículos Ford y lleva asociada Ford Telematics Drive app, con opciones como fijación de conductor al vehículo, listas de verificación diarias digitales o informes de problemas.

► El control del coche privado o de la flota, en el smartphone.



► Los tiempos de parada para mantenimiento o reparaciones se reducen un 60% con Ford Live.

Estas aplicaciones, de gran utilidad cuando el coche está en perfecto estado de funcionamiento, se complementan con un nuevo servicio, FordLive, pensado para conseguir que los tiempos de parada de una flota ante una incidencia o una operación de mantenimiento sean los mínimos. Ford Live mantiene en permanente comunicación los vehículos de la flota con los Centros Transit, la red Ford de talleres especializados en servicio para vehículos comerciales y consigue reducir el tiempo de parada de los vehículos comerciales hasta un 60 por ciento, lo que se traduce en beneficios para la empresa.



SUZUKI



TONELADAS DE SOLIDARIDAD

Suzuki ha entregado ya a los Bancos de Alimentos de Madrid más de 20 toneladas gracias a la prueba solidaria 'Litros x Kilos'. En esta iniciativa, la marca reta a periodistas del ámbito del motor a rebajar el consumo homologado de sus vehículos en situaciones de tráfico real. Suzuki convierte después esa diferencia en kilos de alimentos.

En la última edición, se donaron 3.184,5 kilos gracias a un ahorro de combustible del 30,97 por ciento en toda la gama de Suzuki.

+ en www.ferrari.com/es-es

FERRARI
EL SUPERCAR MÁS BELLO
La belleza del Ferrari Daytona SP3 no ha dejado indiferente al jurado del Festival Internacional del Automóvil de París, que ha proclamado a este modelo como el superderportivo más hermoso



del año 2022. En la edición 37 de este evento, también fue reconocido Flavio Manzoni, director del Ferrari Style Center, con el Gran Premio de Diseño.

ANIVERSARIO



◀◀ Su incursión en la publicidad con anuncios como el protagonizado por Carl Lewis en 1994, las modelos de su famoso calendario, sus hitos en el deporte del motor... Pirelli celebra 150 años de una historia apasionante.

PIRELLI: 150 AÑOS DE HISTORIA

Pirelli nació en 1872 en Milán (Italia) como una compañía que fabricaba productos tan dispares como gorros de baño, juguetes o cables. La apuesta por la innovación de su fundador, Giovanni Battista Pirelli, le hizo experimentar con un material no muy conocido para la época, el caucho, y poco tiempo después ya era un referente en la producción de cables y cubiertas para ruedas y llantas de bicicletas. Ahora, 150 años más tarde, Pirelli comercializa más de 65 millones de

neumáticos al año y está presente en unos 160 países. En España contó con una planta, que abrió en 1902 y que fue su primera instalación fuera de Italia. Más allá de la fabricación de neumáticos, Pirelli ha hecho historia en muchos otros ámbitos. Hoy en día, participa en más de 350 competiciones del motor, pero ya en 1907 cosechó su primer éxito en el rally París-Pekín (17.000 km), que completó el príncipe Scipione Borghese al volante de un Itala equipado con gomas Pirelli con

20 días de ventaja sobre el siguiente competidor.

Su calendario, editado por primera vez en 1964 con imágenes de Robert Freeman –fotógrafo de The Beatles– es todo un icono y ha servido como lienzo a las modelos más bellas retratadas por los fotógrafos más reputados. Y en el terreno de la publicidad, ¿quién no recuerda la foto que Annie Leibovitz le hizo al atleta Carl Lewis para aquella campaña que hizo famoso el lema: «la potencia sin control no sirve de nada»?

+ en www.kia.es

KIA Y RAFA NADAL ¡FELICIDADES, CAMPEÓN!

«¡Acabas de hacer historia!, ¡Has demostrado una vez más que eres el más grande! Gracias por inspirarnos con tu espíritu de lucha». Con frases como estas, la marca Kia ha felicitado a Rafa Nadal por su triunfo en Australia. El tenista lleva unido a Kia desde su primera temporada como profesional,

en 2004, y es embajador mundial desde 2006. Además, este año Kia ha tenido una gran presencia en Australia, como patrocinador principal del torneo.



+ en www.mini.es

MINI

La piloto **Laia Sanz** es la **nueva embajadora** de la marca Mini. Referente en la competición, tiene en su haber 14 títulos mundiales de trial, seis mundiales de Enduro y ha participado once veces en el Dakar.

+ en www.michelin.es/

MICHELIN

A LA CONQUISTA DE LA LUNA

En 2025, dos astronautas serán enviados a la Luna con el objetivo de establecer allí una base permanente. Esta misión forma parte del proyecto Artemisa, liderado por la NASA, en el que la marca de neumáticos Michelin tendrá un papel protagonista, ya que está desarrollando una innovadora rueda sin aire para equipar el vehículo de exploración que transportará a los astronautas.

Para el diseño de este neumático, los ingenieros de Michelin han recurrido a la impresión en 3D y al biomimetismo, una ciencia que busca desarrollar soluciones tecnológicas inspiradas en la naturaleza. Así, combina una construcción ligera, que permite una gran capacidad de carga, y un diseño flexible, lo que hará que el vehículo lunar pueda adaptarse al terreno y a las zonas de cráteres del satélite.



▲ Los vehículos que explorarán la Luna en 2025 contarán con neumáticos Michelin. La misión también contempla un viaje a Marte.

+ en www.jarama.org/

UN TRAZADO CON 50 AÑOS DE HISTORIA

EL JARAMA YA ES EL CIRCUITO DE MADRID

El Jarama pasa a llamarse Circuito de Madrid Jarama-RACE. La presidenta de la Comunidad, Isabel Díaz Ayuso, quiere convertirlo en un recinto de primera línea dentro del panorama deportivo.

El mítico trazado del Jarama cambia su nombre por el de Circuito de Madrid Jarama-RACE gracias a un acuerdo de colaboración de tres años de duración mínima firmado con la Comunidad de Madrid. La presidenta, Isabel Díaz Ayuso, explicó que esta iniciativa es la mejor forma de celebrar los más de 50 años de historia

de este circuito, al que calificó como el «templo de la velocidad español».

De hecho, en este trazado se forjaron algunos de los pilotos del automovilismo y del motociclismo español más laureados y queridos como Ángel Nieto, Emilio de Villota, Sito Pons, Carlos Sainz o María de Villota, entre otros.



▲ La presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, se enfundó un mono de competición para dar unas vueltas al circuito en el eléctrico Cupra Born.

+ en www.lexusauto.es/

LEXUS UX STICKER BOMB

PERSONALIZACIÓN URBANA

Lexus ha personalizado su modelo UX con la técnica de Sticker Bomb o bombardeo de pegatinas, una forma de arte urbano, que consigue un resultado muy divertido. El SUV luce en su carrocería 3.457 pegatinas aplicadas de forma manual, que camuflan casi por completo sus líneas. Si nos fijamos bien, encontramos stickers de todo

tipo de temáticas –cultura pop, anime, cine y televisión, deportes– y también podemos descubrir personajes de animación –la gata Kitty, los Simpson, Garfield–, juegos –el cubo

de Rubik–, personajes de videojuego –Mario Bros–, logotipos –Vans, Monster Energy–, películas –Parque Jurásico, Los Vengadores– o iconos de la marca –el primer Lexus, el LFA, el yate LY650–.



+ en www.hyundai.es

HYUNDAI

JESÚS CALLEJA SE PASA A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El popular aventurero leonés Jesús Calleja electrifica su movilidad de la mano de Hyundai, marca de la que se ha convertido en embajador para los próximos dos años. A lo largo de ese tiempo, el presentador de 'Volando voy' y 'Planeta Calleja' disfrutará al volante de mo-

delos como el Ioniq 5, el Kona eléctrico o el Santa Fe híbrido enchufable.





ALIANZA RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI

35 nuevos eléctricos de aquí a 2030 y 23.000 millones de inversión

La Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi ha presentado una hoja de ruta común de aquí a 2030, que incluye una inversión de 23.000 millones de euros en los próximos cinco años para apoyar su estrategia en materia de electrificación. El Grupo tiene previsto lanzar un total de 35 nuevos vehículos eléctricos de aquí a esa fecha.

Entre sus objetivos está alcanzar una cifra de plataformas comunes para sus nuevos coches. En concreto, pretenden que el 80% de sus 90 modelos combinados tenga bases comunes en 2026. Por ejemplo, el segmento C y D incluirá cinco vehículos de tres

marcas de la Alianza: Nissan Qashqai y X-Trail, Mitsubishi Outlander, Renault Austral y un próximo SUV de siete plazas.

Habrán cinco plataformas de vehículo eléctrico comunes: CMF-AEV (Dacia Spring), KEI-EV (minivehículos), LCV-EV (Renault Kangoo y Nissan Townstar). La cuarta será la CMF-EV, en la que se basarán 15 nuevos modelos de aquí a 2030, —en total 1,5 millones de coches—, entre ellos Nissan Ariya EV y Renault Megane E-Tech.

Por último, la plataforma CMF-BEV, que se lanzará en 2024 y que ofrecerá hasta 400 km de autonomía, será el esqueleto de 250.000 vehículos al año de Renault, Alpine y Nissan.

En esta lista el Renault R5 y el nuevo eléctrico compacto que sustituirá al Nissan Micra, que estará diseñado por Nissan y fabricado por Renault.

Según la estrategia presentada, las distintas marcas se repartirán algunas tareas para evitar duplicidades. Así, Nissan liderará las innovaciones en materia de baterías de estado sólido. La Alianza trabaja con diferentes socios para reducir los costes de las baterías en un 50% en 2026 y en un 65% en 2028. De este modo, en 2030 pretenden tener una capacidad de producción de baterías de 220 GWh. El objetivo que se ha marcado el Grupo es producir a gran escala estas bate-

rias a mediados de 2028 y, en el futuro, alcanzar la paridad de costes con los vehículos de combustión interna,

Los miembros de la Alianza se han marcado 2026 como fecha en la que contarán con más de 10 millones de vehículos en la carretera de 45 modelos diferentes equipados con sistemas de conducción autónoma.

La Alianza también quiere ser el primer fabri-

cante mundial para el mercado generalista que introduzca el ecosistema Google en sus coches. En este sentido, Renault liderará el desarrollo de una arquitectura eléctrica y electrónica centralizada común y lanzará el primer vehículo completamente definido por software en 2025. Este modelo podrá comunicarse con los objetos conectados, los usuarios y la infraestructura.

EL MITSUBISHI ASX SE FABRICARÁ EN VALLADOLID

La nueva estrategia del Grupo pasa por reforzar la presencia de Mitsubishi en Europa con dos nuevos modelos, entre ellos la nueva generación del ASX, que se fabricará en la planta de Renault, en Valladolid, y llegará en 2023.

Es la primera vez que la Alianza piensa en España para la producción de un coche de Mitsubishi, en este caso el SUV compacto de la firma japonesa, uno de sus modelos más exitosos, del que se han vendido 380.000 unidades desde su lanzamiento en 2010. La decisión de optar por esta factoría se debe al hecho de que el ASX toma como base la misma plataforma del Renault Captur, que se fabrica en Valladolid.



JUNTO A ENDESA X

Stellantis abre en Madrid su propia planta fotovoltaica

30.000 m² de superficie —el equivalente a 4 campos de fútbol—, 15.000 módulos fotovoltaicos y una reducción de emisiones de 2.546 toneladas métricas de CO₂ anuales —equivalente al efecto de los árboles del Retiro madrileño—. Éstas son las cifras de la planta fotovoltaica que ha inaugurado Stellantis en Madrid junto

a Endesa X y que es capaz de producir energía limpia y sostenible. Los paneles se han colocado sobre el techo de la factoría del grupo automovilístico, en Villaverde, y tienen una potencia instalada de 6,7 MWp, con lo que producen un 30 por ciento de la energía que demanda la fábrica para producir 90.000 coches al año.

En los últimos años, Stellantis Madrid ha reducido su consumo de electricidad por vehículo fabricado en un 22,4%, el de gas natural en un 21,3% y el de agua en un 15,1%, cifras que pretenden mejorar con la energía obtenida en esta planta fotovoltaica. La primera fase de esta instalación comenzó el pasado año y hace unos días, ya en funcionamiento tras la segunda fase, fue inaugurada por el alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida.



▲ El alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, acudió a la inauguración de la planta fotovoltaica de Stellantis en la factoría de Villaverde.

el puntazo

El precio de los combustibles marca máximos históricos

El precio medio de los combustibles en nuestro país ha superado en el último mes su máximo histórico. En el caso de la gasolina, ha sobrepasado los 1,53 euros por litro, mientras que en el diésel se ha colocado por encima de 1,42 euros/litro. Esto supone que llenar el depósito de gasolina sea, de media, un 25% más caro que hace un año y casi un 29% más en el caso del diésel.

la cifra

9,5

Son los millones de vehículos que se han dejado de producir en Europa debido a la escasez de semiconductores, según la Asociación de Proveedores Automovilísticos (CLEPA). La industria de la automoción demanda el 37% de los chips fabricados y esta entidad estima que, si no cambiar la situación, este año se dejarán de montar entre 4 y 5 millones de vehículos. En este sentido, CLEPA da la bienvenida a la Ley de Chips impulsada por la Unión Europea con el objetivo de que para 2030 se produzcan en Europa el 20% de los semiconductores.

LA FOTO



YOLANDA DÍAZ VISITA SEAT

La vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, visitó la sede de Seat, en Martorell (Barcelona), donde pudo conocer de primera mano la línea de producción en la que se fabrican los híbridos enchufables de la compañía: Cupra Formentor, Cupra León y Seat León. Fue recibida por el CEO de Seat y Cupra, Wayne Griffiths, y se reunió con diversos representantes de la empresa y los trabajadores.

España, el mejor mercado de Hyundai en Europa

Hyundai España cerró 2021 con una cuota de un 6,7%, en el mercado español, la mejor cifra de Europa, muy alejada de las de otros grandes mercados como Reino Unido (4,2%), Alemania (4,1%), Italia (3,1%) o Francia (2,7%). Con 57.000 unidades comercializadas el pasado año, la marca ha subido hasta el quinto lugar en las preferencias de compra de los españoles gracias a su amplia gama y a la disponibilidad de stocks, algo de lo que han carecido otros fabricantes.

La marca cerró 2021 como un año histórico en lo que a ventas se refiere situándose como el fabricante con mayor crecimiento en 2021, con un incremento del 26,7%, basando el 57,4% de las matriculaciones en el mercado de particulares. Por modelos, el Tucson fue el más demandado, seguido del Kona y el i30 y el 50% de sus matriculaciones fueron modelos electrificados total o parcialmente.

Para este año, la marca prevé crecer un 5%, sobrepasando las 60.000 unidades, un objetivo que tendrá que salvar la escasez de chips existente. Según Leopoldo Satrustegui, director general de Hyundai en España, «demanda de automóviles va a haber seguro, lo complicado es que haya oferta de coches a la venta».



Descenso del 25,6% respecto a 2019

La producción cae a niveles del 2013 debido a la escasez de chips

Hay que remontarse ocho años atrás, hasta el año 2013, para encontrar un dato de producción similar al del pasado año. En 2021 se fabricaron en nuestro país 2.098.133 vehículos (1.662.174 turismos y 4x4), lo que supone un descenso del -7,5% respecto a 2020. El dato es mucho peor si comparamos con 2019 (en 2020, las fábricas estuvieron cerradas al-

jorará este 2022, pero no prevén que se regule hasta comienzos de 2023.

Por tipos de vehículos, la producción de modelos de bajas emisiones siguió creciendo en España en 2021, alcanzando el 11,6% de la cuota. En total se fabricaron 242.380 unidades (eléctricos, híbridos enchufables, híbridos convencionales, gas natural y GLP), aumentando la cuota un 47,1% respecto a 2020.



gunos meses debido a la pandemia), cuando se fabricaron 2.822.360 unidades, con lo que la producción se habría reducido en unos 724.000 vehículos, un 25,6%.

Resultados negativos que la patronal de los fabricantes, Anfac, achaca sobre todo a la escasez de semiconductores, una situación que creen me-

Nuestro país fabrica ya 17 vehículos electrificados y su cuota es del 9,3 por ciento de la producción total. En el año 2021 se montaron un 39,3 por ciento más de vehículos de este tipo hasta alcanzar un total de 194.936 unidades. De estos, 184.422 son turismos electrificados (eléctricos e híbridos enchufables).



PROTAGONISTA EL FUTURO MONOPLAZA GEN 3 HARÁ LAS CARRERAS MUCHO MÁS DINÁMICAS Y COMPETITIVAS QUE ANTES

El final de la adolescencia

La Fórmula E inicia la última temporada de la segunda era, antes de la llegada del revolucionario Gen3, con el que el campeonato espera alcanzar su madurez. Fiel a su naturaleza, introduce novedades inéditas a un certamen que se desarrolla con la misma tensión competitiva e incertidumbre de pasadas temporadas.



▲▼ La Fórmula E no sólo es cuidadosa con el medioambiente, sino que ha demostrado ser respetuosa con las peculiaridades culturales allá donde se desarrollan sus pruebas, como vimos en Arabia Saudí.



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

Seis pilotos diferentes y dos ganadores distintos en las dos primeras carreras en la cita inaugural en Ad Diriyah, Arabia Saudí, avanzan que la Fórmula E mantendrá la misma naturaleza de las últimas temporadas, esto es; la incertidumbre de resultados y el título abierto hasta la última carrera. En 2021, diez pilotos llegaron con opciones al

último fin de semana de Berlín, y cuatro podían llevarse la carrera final. Ganó Nick de Vries, quien abrió la cita inaugural del presente campeonato. Pero no parece que vaya a tenerlo tan fácil este año.

La temporada 2022 cerrará la segunda era de la Fórmula E, protagonizada por el Gen 2, el segundo monoplaza utilizado por la disciplina desde su nacimiento. Este año se introducían así algunos cambios técnicos para

exprimir totalmente su rendimiento. Siempre abierta a modificar su formato, el reglamento deportivo también ha introducido algunas novedades destacadas, como el inédito sistema de clasificación, estrenado con gran éxito en Ad Diriyah. Novedades que también alcanzaban a varios de sus protagonistas. Además del baile de pilotos y la llegada de novatos, vivieron duramente en sus carnes la singularidad de la Fórmula 1,

como el ex de Fórmula 1 Antonio Giovinazzi.

El Gen 2 representó un gran salto cualitativo respecto a la primera etapa, en la que resultaba necesarios dos coches por piloto y carrera para completar la distancia. Las prestaciones y gestión de la energía eran muy rudimentarias frente al monoplaza actual, que a su vez dejará paso a una máquina que multiplicará esa potencia y su autonomía, con regeneración a las

cuatro ruedas y recarga rápida de batería en boxes.

De momento, el campeonato ha elevado las prestaciones del actual Gen 2. Los 250 KW de potencia máxima que se utilizaban solo en la vuelta clasificatoria se amplían ahora a todas las mangas eliminatorias del nuevo formato clasificatorio. Si en carrera se rodaba con 200 KW, ahora se habilitan 220, ampliados puntualmente a 250 al activar el modo de ataque dos veces

durante tres o cuatro minutos, dependiendo del circuito. Además de este factor estratégico único en la Fórmula E, se mantienen los cinco segundos una potencia adicional para aquellos cinco pilotos elegidos por los espectadores a través de la votación en redes sociales, una modalidad incorporada desde la primera carrera del campeonato.

Las novedades de la presente temporada no terminan aquí. Para evitar el espectáculo

de la primera carrera en Valencia en 2021, cuando diez coches se quedaron sin potencia en la última vuelta, este año se introduce un nuevo formato, según el cual por cada minuto de carrera tras el coche de seguridad o bajo 'Full Course Yellow' se añadirán 45 segundos de tiempo al final de la carrera (45 minutos más una vuelta). Como el árbitro en el fútbol, mientras ese tiempo se comunica al final del partido, en la Fórmula

E se hace público en el minuto 41, con lo que los equipos tienen margen de maniobra para gestionar el margen de energía restante.

Sin embargo, la segunda carrera de Ad Diriyah demostró que el concepto necesita cuajar todavía, ya que el coche de seguridad salió en el minuto 36 y llegó hasta el final de la prueba. La letra pequeña del reglamento indicaba que no se añadía el tiempo adicional si la carrera



ESPECTÁCULO EL NUEVO SISTEMA DE CLASIFICACIONES RESULTA MUCHO MÁS ATRACTIVO DE CARA A LOS TELESPECTADORES



▲ Audi, BMW y Mercedes en el capítulo de bajas. Entre las posibles altas; Porsche, en función de sus planes de participación en la Fórmula 1, McLaren y Maserati. Llegan tres nuevos pilotos: Olivier Askew, Dan Ticktum y Antonio Giovinazzi

seguía neutralizada desde el minuto 41 hasta el final. Aunque imputable el retraso a los servicios de seguridad del circuito, la prueba terminó bajo el coche de seguridad y sin haber articulado correctamente un formato todavía verde.

Pero el mayor cambio introducido en 2022 atañe al sistema de clasificación. La Fórmula E ha apostado por un concepto innovador que, a buen seguro, será analizado por otros campeonatos, con un gran potencial de emoción y televisivo. Hasta ahora los pilotos se distribuían en cuatro grupos, con los seis mejores en la clasificación general en el primero, el primero en salir a la pista. Pero el estado inicial de esta y su evolución posterior favorecía a los peor clasificados en la general. Se producía así un efecto

compensación que igualaba a los pilotos en el campeonato, independientemente de su nivel. De aquí que tantos llegaran con opciones al título al final del campeonato. Pero las quejas crecieron año a año, también desde los consejos de administración de algunos fabricantes, que no entendían semejante penalización a pesar de sus esfuerzos de desarrollo técnico.

A partir de 2022, los pilotos se dividen en dos grupos con la clasificación general como referencia, pero colocando a los pares en uno y a los impares en otro. Los dos grupos disponen de doce minutos para lograr una vuelta rápida en los primeros seis, y otra en los seis segundos. Desde aquí los pilotos se enfrentan en mangas clasificatorias eliminatorias: cuartos de final,

semifinal y gran final. La primera línea se conforma con los dos primeros, y así sucesivamente. El ganador se lleva tres puntos.

La primera experiencia en Ad Diriyah fue un gran éxito por el espectáculo y la reacción posterior de los protagonistas, aunque como el sistema también necesite un margen de acoplamiento. El objetivo era eliminar ese factor de desigualdad y favorecer a los más rápidos a una vuelta, porque lograr la pole requiere cuatro vueltas perfectas, objetivo nada fácil en circuitos urbanos y con monoplazas iguales, (aunque unidades de potencia diferentes). Algunos de los favoritos al título (como los pilotos de Jaguar Mitch Evans y Sam Bird) fueron eliminados pronto, mientras que Antonio Félix de Acosta caía

por un error ante el semáforo. Pilotos del mismo equipo se enfrentaban entre sí con el morbo correspondiente. El ganador de la segunda carrera, Edoardo Mortara, cometía un fallo en la clasificatoria de la primera que le dejó fuera de combate pronto. En definitiva, el formato sugiere gran incertidumbre al margen de la calidad del equipo y su monoplaza. La primera experiencia demuestra que el nuevo formato dará mucho juego para el campeonato.

En cuanto a los protagonistas, Audi y BMW dejaron el campeonato, mientras que Mercedes ya anunció su despedida en 2022 al final de la pasada temporada. La continuidad de Porsche dependerá de su entrada en la Fórmula 1, que se conocerá estos meses. Al igual que McLaren, que el

próximo año podría estar en la parrilla. El equipo británico tiene firmada una opción de participación ya con el Gen 3, y estudia la fórmula para su desembarco. Los rumores apuntan a un acuerdo con la actual estructura de Mercedes o con el equipo Andretti, en solitario tras la marcha de BMW. Para el próximo año, Maserati ya ha confirmado su entrada en el campeonato.

En el terreno de los pilotos, pocos han cambiado de equipo. Como Lucas di Grassi (ahora en Venturi tras siete años con Audi), Oliver Rowland (de Nissan a Mahindra), mientras que Max Gunther pasa a Nissan (tras el adiós de BMW). Llegan tres nuevos pilotos: Olivier Askew (a Andretti desde el IndyCar) Dan Ticktum (desde la Fórmula 2 a Nio) y el italiano An-

tonio Giovinazzi, este desde la Fórmula 1. La singular odisea del italiano en su debut recordó la dificultad de este campeonato para un debutante desde todos sus frentes: manejabilidad del monoplaza, gestión de la energía, y de la carrera. En la primera, Giovinazzi quedó descolgado del pelotón a casi diez segundos en algunos momentos.

¿Ofreció pistas el fin de semana saudí para aventurar pronósticos en la última temporada del Gen 2? En principio, Mercedes mantiene el gran nivel de la pasada temporada con su motorización. De Vries y Vandoorne (primero de parrilla en la carrera de apertura) lograron con aplastante autoridad el doblete en la primera cita mientras que el holandés también logró la pole para la segunda.

Pero De Vries se despeñaba en ésta con brutal contraste respecto al día anterior. Si Vandoorne lograba la primera pole era duodécimo en la segunda parrilla. Si Jaguar llegaba como favorito (Sam Bird ganaba el año anterior) el equipo británico fue uno de los perdedores del fin de semana, tanto en entrenamientos como en carrera.

BMW dejaba en solitario al equipo Andretti, pero suabía con Jake Dennis al primer podio. El portugués António Félix de Acosta, campeón hace dos años y también favorito, tuvo "el peor fin de semana de mi carrera", reconoció, mientras que su equipo DS Techeteh quedaba lejos del nivel de las últimas temporadas. Equipos privados como Venturi y Envision colocaron a sus pilotos en el

podio por delante de otros oficiales. Mortara ganaba la segunda carrera para Venturi, con su compañero Luca Di Grassi tercero. Semejante dinámica de resultados en Ad Diriyah confirmaba que en la Fórmula E no existe el dominio de un par de equipos como en la Fórmula 1, como parece que también será el caso este año.

En 2022 se espera un calendario normalizado con la vuelta a los trazados urbanos en la totalidad del calendario. Llegan Yakarta y Seúl como novedades, vuelve Vancouver, y la segunda cita retornará al Hermanos Rodríguez, en Ciudad de México. Donde no es arriesgado apostar a que otros dos pilotos distintos a los ganadores de Ad Diriyah suban a lo más alto del podio.

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE

dealerBest

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS VENTAS DE ELÉCTRICOS, HÍBRIDOS Y DE GAS SON CASI LA MITAD DEL MERCADO

El mercado del automóvil cerró enero con 42.377 unidades matriculadas, lo que supone un 1% más que el año anterior. Este positivo es, sin embargo, el segundo dato de ventas más bajo desde el año 2000. Y es que estamos comparando con enero de 2021, un mes especialmente malo en que las matriculaciones se situaron en niveles de hace 30 años. En estas cifras pesaron la crisis asociada a la pandemia, la borrasca Filomena y el agotamiento del Renove.

En 2022, las ventas se siguen viendo muy afectadas por el desabastecimiento de microchips, que ralentiza las entregas. Las diferentes asociaciones -Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vende-

dores)- insisten en la urgencia de recuperar la confianza del consumidor y el mercado del automóvil, clave para la economía, ya que enero ha comenzado con la mitad de las ventas de lo que correspondería a un mes normal en nuestro mercado.

Por marcas y modelos, Toyota y el Corolla empiezan el año líderes. La marca ha batido también el récord de cuota, al lograr un 12,4%. El C-HR fue el segundo entre los modelos más vendidos mientras que el Yaris fue quinto, con lo que la marca cerró con tres modelos entre los cinco primeros puestos. Es destacable también el caso de Peugeot, la marca que más modelos coloca en el top diez de la clasificación: 2008, 208 y 3008.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Enero

1. TOYOTA 5.377	6. SEAT 2.132
2. PEUGEOT 3.668	7. CITROËN 2.123
3. KIA 3.587	8. FORD 1.952
4. VW 2.897	9. RENAULT 1.822
5. HYUNDAI 2.742	10. BMW 1.731

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Enero

1. COROLLA 1.613	6. YARIS 1.003
2. C-HR 1.420	7. T-ROC 915
3. SANDERO 1.217	8. TUCSON 884
4. 2008 1.196	9. SPORTAGE 853
5. 208 1.024	10. 3008 838

El liderazgo de Toyota se debe fundamentalmente a su gran oferta electrificada, ya que enero cerró con 19.084 turismos eléctricos, híbridos y de gas comercializados, lo que supone un 45% de cuota. Las ayudas a la compra decantaron la balanza hacia este tipo de vehículos,

que superaron a los de gasolina (16.579 unidades y un 38,3% de cuota) y a los diésel (15.404 unidades, 16,7%). Por segmentos, los SUV de tamaño medio siguen siendo los grandes favoritos (12.650 unidades, 29,9%), seguidos por los SUV pequeños (9.087 unidades, 21,4%).

LAND ROVER

Range Rover: llegan las variantes electrificadas

Land Rover lanzó a finales del pasado año la quinta generación del Range Rover, un modelo que, después de más de 50 años en el mercado, sigue ejemplificando el lujo y la sofisticación. Ahora, la marca lo ha dotado de más tecnología y de grandes posibilidades de personalización manteniendo los dos tipos de batalla (SWD y LWB) y ampliando las con-

figuraciones, ya que este es el primer Range Rover que está disponible con una tercera fila de asientos.

En lo que se refiere a los motores, ya están en el mercado los diésel D300 y D350 (300 y 350 CV), que cuentan con hibridación ligera de 48V y etiqueta ECO, y también el gasolina P530, un V8 de 44 litros y 550 CV. Ahora, aca-

ban de comenzar a venderse las dos variantes híbridas enchufables -p440e y P510e- con una autonomía de hasta 113 km en eléctrico. Y en 2024 llegará una versión completamente eléctrica. El nuevo Range Rover dispone de cinco acabados: SE, HSE, Autobiography y First Edition (este último, disponible durante el primer año de producción).

PRECIOS

SWB 3.0 Si6 PHEV 440 CV AWD auto	desde 135.550 €
LWB 3.0 Si6 PHEV 440 CV AWD auto	desde 147.450 €



PRECIOS

HR-V e:HEV Elegance	31.140 €
HR-V e:HEV Advance	33.640 €
HR-V e:HEV Style	36.140 €



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

HONDA

HR-V e:HEV: tercera generación

La tercera generación del Honda HR-V llega con nueva imagen, más tecnología y solo en versión híbrida enchufable e:HEV de 131 CV, compuesta por un motor de gasolina de 1,5 litros que rinde 107 CV y dos eléctricos.

El nuevo HR-V e:HEV se ofrece en tres acabados: Elegance, Advance y Advance Style.

El primero de ellos cuenta con una amplia dotación de serie con elementos como las llantas de aleación de 18 pulgadas (se han incrementado respecto a la anterior generación), apertura y arranque inteligente, faros, luces diurnas y pilotos traseros LED, luces de carretera automáticas, parabrisas delanteros con sensor de lluvia, asientos delante-

ros calefactables, retrovisores exteriores térmicos, sensores de aparcamiento delanteros y traseros, cámara de visión trasera, Honda Connect con navegador y pantalla táctil de nueve pulgadas, sistema de ayuda de arranque en pendiente, etc.

El acabado Advance añade a lo anterior sistema de información de ángulo muerto con

de alerta de tráfico cruzado, volante en piel calefactado, retrovisor interior fotosensible y exterior con función marcha atrás, portón trasero eléctrico, climatizador dual, etc.

Por su parte, el Advance Style, el más completo de la gama, suma color bitono para la carrocería y detalles de color naranja en el interior, cargador inalámbrico, sistema audio premium, ajuste de luces frontales automáticas, luces de giro activas LED o parrilla delantera con bandas tricolor.

TOYOTA

Aygo X-Cross: la gama, al completo

Toyota inició la comercialización del Aygo X-Cross (que sustituye al Aygo) hace dos meses con la edición especial de lanzamiento Limited Edition. Ahora, la marca ya ha puesto toda la gama de este modelo a la venta, que se puede adquirir en tres acabados - Play, Trendy Edition y Limited

Edition- por un precio que parte de 13.500 euros. El acabado básico cuenta con elementos de serie como llantas de aleación de 17 pulgadas, faros halógenos de tipo proyector, luz diurna y pilotos LED, faros antiniebla, volante de cuero, retrovisores con ajuste eléctrico, encendido automático de faros y elevallas eléctricas delanteras o sistema multimedia

Toyota Touch 2 con pantalla táctil de 7 pulgadas, entre otros.



Desde 13.500€

AUDI

A8: versión híbrida enchufable para el buque insignia

Uno de cada cuatro clientes que compran un Audi A8 se decantan por el híbrido enchufable. Por eso, la marca completa la gama del nuevo A8, su buque insignia, con el lanzamiento de la versión híbrida enchufable 60 TFSIe quattro, que se suma a las variantes ya disponibles: A8 50 TDI quattro y A8 L 50 TDI quattro turbodiésel y al deportivo Audi S8. Esta nueva opción también está disponible con carrocería de batalla larga.

El híbrido enchufable equipará un sistema que combina un motor 3.0 TFSI de gasolina y un motor eléctrico integrado en el cambio tiptronic de ocho veloci-

dades, alcanzando una potencia total de 340 kW (462 CV). Respecto a la anterior generación, esta versión aumenta la capacidad de la batería hasta los 17,9 kWh brutos (14,4 kWh netos), lo que hace crecer la autonomía eléctrica hasta 59 km (58 km en el caso del A8 L 60 TFSIe quattro) WLTP.

Ofrece de serie llantas de aleación de 19 pulgadas, suspensión neumática adaptativa, climatizador de cuatro zonas, MMI Navegación con MMI Touch Response, instrumentación di-

gital Audi Virtual Cockpit, Audi Parking System Plus, el paquete de asistentes Tour, grupos ópticos traseros OLED con firma lumínica específica, etc.

PRECIOS

Audi A8 60 TFSIe quattro	119.510 €
Audi A8 L 60 TFSIe quattro	122.300 €



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

Tipo de interés **4,50% TIN**

En **48h** Oferta disponible

Plazo máximo **Hasta 10 años**

FINANCIAL SERVICES

DB Financial Services, la financiación que te ofrece más por menos

La compra de un vehículo es uno de los mayores gastos que vamos a desembolsar a lo largo de nuestra vida. Según los análisis de la Agencia Tributaria, solo en el primer semestre de 2021, el precio medio de los vehículos nuevos comercializados oscilaba en 20.291 euros. Y, es evidente, que no todo el mundo puede afrontar este gasto al contado.

En DB Financial Services, queremos garantizar tu movilidad sin necesidad de que te suponga un gran problema económico. Por ello, te ofrecemos nuestro servicio de financiación. Te ayudamos y te asesoramos para ofrecerte la mejor alternativa de financiación del mercado.

Si alguien nos preguntara cómo definiríamos este servicio en tres palabras, sin duda, serían: **inmediato, inmejorable y adaptado** ¿Quieres saber por qué?

En primer lugar, te ofrecemos atención telefónica y personalizada a tu medida. También puedes contactar con nosotros a través del correo electrónico y te aseguramos una respuesta en menos de 48 horas. Pero no solo eso, si no, que también durante ese periodo de tiempo resolvemos la viabilidad de tu operación conociendo únicamente **el año del co-**

che, su precio y la cuantía a financiar.

Además, para que puedas estar tranquilo y que el tiempo no suponga un problema, te ofrecemos **un plazo de devolución de hasta 10 años** ¡Qué se dice pronto!

Y sí, seguro que todo esto te parece muy bien, pero apuesto a que te estás preguntando por el **tipo de interés** de la operación ¿verdad? Pues gracias a los acuerdos de colaboración que Dealerbest mantiene con las principales entidades financieras del país, podemos ofrecer las mejores condiciones del mercado en este asunto, concretamente, desde un **4,50%** ¿Qué te parece?, ¿conoces alguna empresa que te ofrezca un servicio mejor?

Por último, queremos recordarte que Dealerbest es una **compañía especializada en el sector automoción** que conoce el mundo del automóvil, las empresas que forman parte de él y sus clientes. Por ello, trabajamos incansablemente buscando las mejores sinergias que repercutan positivamente en la vida de cada uno de los que, en algún momento, formamos parte de él.

Así que, ya lo sabes, si estás pensando en adquirir un vehículo nuevo o de ocasión y necesitas una opción de financiación con unas condiciones óptimas ¡DB Financial Services está a tu disposición!

El primer paso es muy sencillo: contacta con nosotros al 91 290 39 18 o a través de nuestra página web: <https://prestamos.dealerbest.com/>

¡Lánzate a por el coche de tus sueños!

¿BUSCAS EMPLEO?

Encuétralo en el mundo del motor.

Mádanos tu CV a: seleccion@dealerbest.com
O entra en: dealerbest.com/ofertas-de-empleo

f in | dealerBest

ALFA ROMEO

CINCO AÑOS DE GARANTÍA PARA TODOS SUS COCHES

Alfa Romeo amplía la garantía de sus vehículos sumando dos años más a los tres previstos legalmente. Esto incluye intervenciones gratuitas como la reparación y sustitución de piezas defectuosas, la mano de obra, el suministro de consumibles, hasta 8 años de protección frente a defectos de pintura, procedimientos que se realizarán siempre con recambios originales y en la red de servicios oficiales de la marca. FreeToGo, el servicio de asistencia en carretera premium de Alfa Romeo, también forma parte de esta garantía.



IONITY

PRECIOS ESPECIALES PARA HYUNDAI

Los conductores de un modelo electrificado de Hyundai cuentan con precios especiales para recargar en Ionity, la principal red de carga europea de alta potencia. Además, los usuarios del eléctrico Ioniq 5 disponen de una promoción especial para conseguir un programa Ionity Premium gratis, que ofrece una cuota mensual a partir de 13 euros y una tarifa reducida de recarga de 0,27 euros por kWh.

Los clientes de Hyundai también pueden acceder al programa Lite de Ionity, pagando una tarifa de carga reducida de 0,52 euros por kWh y una cuota mensual que parte de 4,50 euros.



saber comprar y vender

MERCADO/OFERTA

LOS COCHES PREFERIDOS POR LOS EUROPEOS

Volkswagen Golf:

¿termina su reinado?

El Volkswagen Golf es el modelo que más compran los conductores en Europa desde 2008, pero el pasado año el compacto alemán ha visto 'amenazar su trono' al quedarse a poco más de 9.000 unidades de sus inmediatos perseguidores. En concreto, 205.408 clientes del viejo continente se decantaron por el Golf, al que le siguieron Peugeot 208, (196.896 unidades), Dacia Sandero (196.792) y Renault Clio (196.243).

Las ventas de automóviles el año pasado estuvieron marcadas por la escasez de chips, que provoca retrasos en las entregas de coches nuevos, y los coletazos de la pandemia. Según la compañía de análisis de automoción JATO Dynamics, por segmentos, los SUV continúan ganando terreno en las preferencias de los compradores. En 2021, las matriculaciones de este tipo de vehículos sumaron 5,34 millones de unidades (un 11% más que en 2020 y un 12% menos que en 2019). La cuota de los SUV se incrementó del 38,2% en 2019 y el 40,3% en 2020 al 45,5% el año pasado, la más alta de la historia en Europa.

La pérdida de empuje del Golf no ha hecho que merme la cuota del Gupo VW, que vendió uno de cada cuatro SUV en Europa. Pero el modelo que lideró las preferencias de compra fue el Peugeot 2008, superando al Renault Captur, primero en 2020.

IBERDROLA

Volvo instala cargadores en sus concesionarios

La colaboración entre Volvo e Iberdrola se amplía con la puesta en funcionamiento de puntos de recarga en los concesionarios de la marca. Los primeros cargadores ya se han instalado en Lérida (Cataluña), marcando el inicio de esta nueva iniciativa para impulsar la movilidad eléctrica. Volvo e Iberdrola ya mantenían un acuerdo por el que la energé-

El 2008 registró un crecimiento del 24,4%, pero también contabilizaron subidas de dos dígitos el VW T-Cross, el Volvo XC40, el Toyota RAV4, el Kia Niro y el Nissan Juke.

Los usuarios también eligen cada vez más modelos ecológicos, Así, Tesla duplicó su cuota de mercado entre 2019 y 2021. El Model 3 pasó de convencer a 29.300 conductores en 2018 a casi 168.000 el año pasado. Fue el eléctrico más vendido en Europa en 2021, pero además logró colarse en el puesto 17 entre los más demandados.

También fue un buen año para Hyundai, Kia y Toyota, que han visto aumentar sus ventas gracias a su variedad de modelos SUV, híbridos y electrificados.

MATRICULACIONES 2021 POR SEGMENTOS

		%2020	%2019	LOS 3 MODELOS MÁS VENDIDOS
Mini	839.787	+7,7%	-29,0%	Fiat/Abarth 500, Fiat Panda, Toyota Aygo
Urbano	2.083.853	-7,7%	-30,7%	Peugeot 208, Dacia Sandero, Renault Clio
Compacto	1.805.982	-13,3%	-32,4%	VW Golf, Toyota Corolla, Skoda Octavia
Berlina	734.366	-6,6%	-29,8%	Tesla Model 3, BMW Serie 3, VW Passat
Coche ejecutivo	212.561	-13,5%	-41,3%	BMW Serie 5, Mercedes-Benz Clase E, Audi A6
Coche de lujo	31.516	+17,7%	-18,0%	Mercedes-Benz Clase S, BMW Serie 7, Porsche Panamera
Monovolumen	242.347	-35,1%	-65,2%	Honda Jazz, VW Touran, Mercedes-Benz Clase B
Deportivo	77.027	-16,7%	-46,2%	Porsche 911, BMW Z4, BMW Serie 2
SUV pequeño	2.018.791	+8,7%	-12,0%	Peugeot 2008, VW T-Roc, Renault Captur
SUV compacto	2.339.415	+6,2%	-18,7%	Hyundai Tucson, Peugeot 3008, VW Tiguan
SUV medio	716.355	+42,6%	+23,0%	Volvo CX60, BMW X3, VW ID.4
SUV grande	239.706	+4,2%	-4,6%	BMW X5, Mercedes-Benz GLE, Volvo CX90
SUV de lujo	28.430	+4,6%	-6,3%	Mercedes-Benz Clase G, LR Range Rover, BMW X7
Comercial	362.254	-22,6%	-38,6%	Fiat Ducato, VW Caddy, Citroën Berlingo



▲ Los 4 modelos más vendidos de 2021: Volkswagen Golf, Peugeot 208, Dacia Sandero y Renault Clio.

5 MODELOS MÁS VENDIDOS

VW Golf	205.408
Peugeot 208	196.869
Dacia Sandero	196.792
Renault Clio	196.243
Peugeot 2008	194.653

5 MARCAS MÁS VENDIDAS

Volkswagen	1.273.892
Peugeot	727.973
Toyota	706.056
BMW	681.252
Renault	676.651

tica es proveedor de recarga para los modelos Recharge de la automovilística, como el Volvo XC40 y el C40. En este sentido, Iberdrola ofrece a los compradores de un Volvo electrificado soluciones diseñadas para facilitar la recarga, tanto en el hogar como en puntos públicos, y precios preferentes. Desde 2019, todos los modelos de Volvo incluyen una opción híbrida enchufable y en la actualidad más del 25% de sus ventas corresponden a vehículos de este tipo. El fabricante se ha marcado como objetivo que en 2025 la mitad de los vehículos que venda sean 100% eléctricos y en 2030 no comercializará coches de combustión.



▲ Raquel Blanco, directora de Smart Mobility de Iberdrola y José María Galofré, consejero delegado y CEO de Volvo.



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN [WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS](https://www.motor16.com/precios)



LOS 'SECRETOS' DE LA FIBRA DE CARBONO

A.G.M.

Ya sé que el denominado CFRP es un material muy ligero y resistente, pero ¿me podrían explicar cómo se fabrica y sus características?.

RESPUESTA

El material sintético reforzado con fibra de carbono (CFRP) es robusto, sumamente resistente y muy ligero. En aeronáutica este tipo de material se emplea desde hace más de 40 años, mientras que en la industria del automóvil comenzó a usarse en la década de los 80, principalmente en vehículos de competición y superdeportivos debido a su elevado coste de producción.

La fibra de carbono es claramente superior a materiales como el acero o el aluminio. En un Fórmula-1 tienen que pasar duros test e impactos de hasta 300 km/h. A la vez es un compuesto muy ligero. El peso de las fibras de carbono en estado puro es de 1,8 gramos por cada centímetro cúbico, por los 2,7 del aluminio o los 7,8 gramos del acero.

Una pieza de CFRP se compone en un 50 por ciento de fibra de carbono. El resto lo forman resinas y termoplásticos. La materia prima de la que se deriva la fibra de carbono es una fibra sintética que se obtiene a partir del petróleo. Luego se calienta a temperaturas de hasta 1.300 grados centígrados para obtener el compuesto final. La resistencia se obtiene porque en apenas unos centímetros cuadrados de superficie se pueden entretrejar o mezclar varios cientos de miles de fibras de carbono. Modelos como el Ford GT o el McLaren GT que llevamos en este número son vehículos de producción que apuestan claramente por este tipo de tecnología.



CARTA DE LA SEMANA



¿SE PUEDE INSTALAR UNA SOLUCIÓN DE ADBLUE EN UN TALLER EN UN VEHÍCULO YA VETERANO?

Antonio P.G.

Estoy viendo que en los últimos tiempos cada vez hay más modelos que incorporan un aditivo denominado AdBlue, con el que mejoran drásticamente las cifras de consumos y emisiones. Tengo un Mercedes B 220 CDI de la generación anterior y mi pregunta es si puedo montar esa tecnología en algún taller, como ocurre con los depósitos de GLP (Gas Licuado del Petróleo). Muchas gracias

RESPUESTA

Efectivamente, la dura normativa en materia de emisiones vigente en la Unión Europea ha motivado que muchos modelos diésel incorporen la tecnología con soluciones de AdBlue, algo que se lleva haciendo ya durante muchos años en los camiones que circulan por las carreteras del Viejo Continente. La norma Euro 6 ya obligó a todos los diésel que se vendían en Europa desde 2015 a arrojar como tope 80 mg de óxido de nitrógeno. Por eso se hizo imprescindible inyectar una solución de urea en el catalizador para rebajar esas emisiones. Más aún ahora, con las últimas normativas. Sin embargo, no lo podrás hacer en tu vehículo porque, al contrario de lo que ocurre con los

depósitos de GLP (Gas Licuado del Petróleo), la transformación es más compleja, ya que se necesita un catalizador especial e ir acompañada de una homologación. Y una cosa: el Adblue no influye en el consumo, sólo en las emisiones.



El Adblue se inyecta en el catalizador

CONSULTAS RÁPIDAS

REGULAR LA DISTANCIA DEL SENSOR DE APARCAMIENTO TRASERO

J. Quintana

Pues no sabemos quién te habrá informado, pero te aseguramos que no es posible regular a tu gusto la distancia que activa los avisos sonoros en la trasera del Mazda CX-5. Lo pusimos en conocimiento de la marca y nos indican que ningún modelo de la firma japonesa, ni de ninguna otra que tengamos constancia, ofrece

esa posibilidad. Es cierto que hay vehículos que comienzan la frecuencia de aviso con más margen que otros, pero no podremos regularlo. Sí podemos variar el volumen o el tipo de configuración del sonido en algunos modelos.

ASISTENTE MYKEY DE FORD

D. Campos

No es un asistente novedoso porque Ford lleva años ofreciéndolo en muchos de

sus modelos. Se trata de una llave 'maestra' que permite programar y limitar algunas de las funciones del propio vehículo. Por ejemplo, se puede limitar la velocidad máxima, el volumen del equipo de sonido, hacer un recordatorio de ponerse el cinturón de seguridad o evitar que se desconecte el control de estabilidad, entre otros. De esta manera te quedarás más tranquilo si, por ejemplo, dejas el coche a tu propio hijo o a un buen amigo.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿CUÁNDO SE USAN LAS PLACAS VERDES Y DURANTE CUÁNTO TIEMPO SE PUEDEN USAR?

Las placas o matrículas verdes siempre van asociadas a un permiso temporal de circulación, que se suele utilizar para poder circular con un vehículo que todavía no tiene la matriculación ordinaria definitiva.

El citado permiso temporal se puede solicitar en los siguientes supuestos:

-Vehículos pendientes de tramitar su matriculación definitiva, en cuyo caso, el permiso temporal tendrá una validez de 60 días, que se utilizaría para vehículos adquiridos en el extranjero sin matricular, vehículos que se hayan adjudicado sin matricular, en subasta o por sentencia judicial, vehículos que se hayan adquirido sin carrozar, o vehículos que se hayan adquirido con matrícula no española en España o en el extranjero.

-Para los vehículos nuevos que se vayan a matricular en Canarias, Ceuta o Melilla y se hayan comprado en otra provincia, se puede solicitar un permiso temporal que ampare la circulación hasta la provincia de destino, con una validez de 10 días.

-Para trasladar un vehículo a la UE o al extranjero tras haberle dado de baja por exportación a otro país, donde se volverá a matricular, con una validez de 60 días.

En caso de no haber podido realizar la matriculación definitiva dentro del plazo de vigencia del permiso temporal, siempre que fuese por causas ajenas al interesado, se tendrá la posibilidad de prorrogar la validez del citado permiso temporal y, por lo tanto, de su placa verde asociada, para lo que se deberá acreditar que la imposibilidad de matriculación se ha debido a causas ajenas al interesado.

BUENA PREGUNTA

SEA POR VÍA TELEFÓNICA O TELEMÁTICA SE PUEDE REALIZAR MULTITUD DE GESTIONES

¿Qué trámites se pueden realizar sin acudir a las oficinas de la DGT?

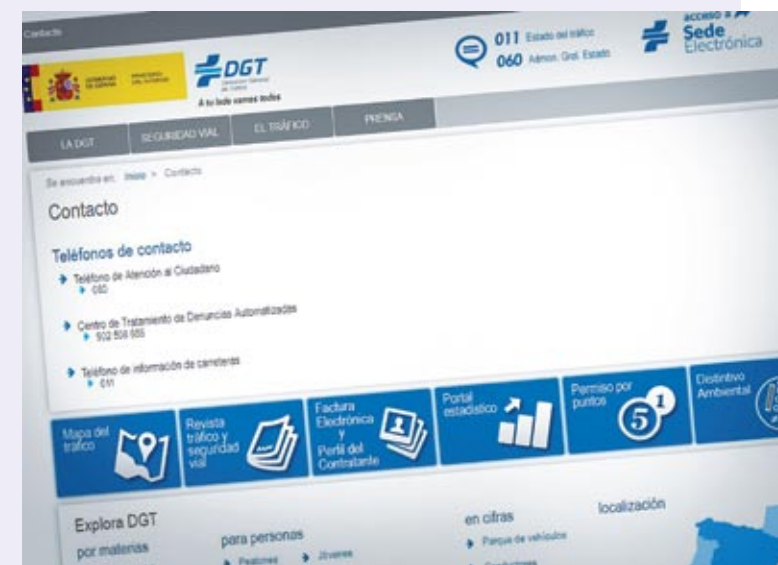
RESPUESTA

Actualmente varias son las vías que la DGT ha puesto a disposición de los ciudadanos para realizar gestiones sin tener que acudir, personalmente, a las oficinas de las jefaturas provinciales de Tráfico. Así, llamando al 060 se puede: solicitar un duplicado del permiso de conducir, cambiar el domicilio a efectos de notificaciones, pagar las multas, solicitar un duplicado de la documentación del vehículo, obtener un informe de vehículos, el cambio de domicilio fiscal del vehículo, solicitar cita previa, consultar sobre distintivos medioambientales o registrar apoderamientos de representación. Por otro lado, se ha puesto en funcionamiento una aplicación llamada 'miDGT' donde se permite: consultar el saldo de puntos, cambiar el domicilio a efectos de notificaciones, pagar las multas, identificar al conductor de una sanción, obtener un informe de vehículos, comunicar el conductor habitual de un vehículo,

solicitar cita previa, consultar sobre distintivos medioambientales, pagar tasas o consultar notas de exámenes. También se puede utilizar la sede electrónica de la web de la DGT donde, además de todos los

trámites anteriores, también se puede solicitar un certificado de puntos, el permiso internacional, la información de los centros de recuperación de puntos, presentar alegaciones y recursos frente a una sanción, realizar transferencias (cambios de titularidad), notificar la venta de un vehículo, la matriculación ordinaria y placas verdes, presentar la baja temporal y el alta de un vehículo tras dicha baja temporal, así como presentar todo tipo de escritos y comunicaciones.

Además, la renovación del permiso de conducir se puede realizar también desde los mismos centros de reconocimiento médico; el cambio de domicilio fiscal del vehículo también se puede hacer a través de ayuntamientos que tengan suscrito un convenio con la DGT; la baja definitiva de un vehículo se puede llevar a cabo a través de los Centros Autorizados CAT (desguaces autorizados); y a través del servicio de correos se puede solicitar un duplicado de la documentación del vehículo.



► 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.

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

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

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Porsche se populariza con el Boxster

La moda de los roadster empezaba a crecer y en Porsche no eran ajenos a ella. Por eso lanzaban el Boxster, con el que pretendían llegar a un público mucho más amplio.

Para empezar, una tendencia que comenzaba a fraguarse: los SUV premium se asomaban al mercado. El primero en hacerlo era BMW, que gracias a su acuerdo con Rover planeaba lanzar

un modelo de estas características. Nosotros descubríamos las primeras fotos espiadas de lo que acabó convirtiéndose en el BMW X5.

Y entonces, aún no éramos conscientes



del peso que iban a tener en el mercado los SUV... ni del peso que iban a perder las berlinas, los auténticos coches de éxito de la época. Ese éxito se reflejaba, por ejemplo, en que marcas como Volkswagen y Ford lanzaban la actualización del Passat y el Mondeo al mismo tiempo. El alemán llegaba con nuevo estilo y siete motores de hasta 193 caballos. El del óvalo ofrecía cuatro

variantes mecánicas con 170 caballos como tope de potencia.

La gran novedad de la semana era, sin duda, la llegada de un nuevo Porsche, apto para conductores menos 'exigentes' que los del 911. El roadster alemán ayudó a la marca a popularizarse y abrirse a nuevos clientes.

Y la prueba analizaba un peculiar japonés, el Subaru Impreza Wagon.



LA PORTADA

Nº 673

FECHA

9-9-1996

HABLAMOS DE

El Ferrari 550

Maranello, nueva maravilla de la firma italiana, era el principal argumento de nuestra portada de esta semana en la que también veíamos el nuevo Porsche Boxster o las renovaciones de dos de las berlinas de más éxito del mercado: Ford Mondeo y Volkswagen Passat.



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

Skoda Octavia: llega un triunfador

La marca checa empezaba a desarrollar su estrategia dentro del Grupo Volkswagen; y uno de los pilares de ella era el nuevo Octavia una berlina llamada a ser casi una leyenda.

El camino de Skoda dentro del Grupo Volkswagen empezaba a tomar forma con este nuevo Octavia, el modelo que sentaba las bases de lo que la marca checa era capaz de hacer. Un coche que,

25 años después, ya es una leyenda en la marca y su coche más vendido de la historia.

Además, la revista de esta semana daba cuenta de la fiebre por los monovolumen que atacaba al mercado. A



esa moda se sumaban dos marcas alemanas. En primer lugar Opel, con el Sintra. Y también Mercedes que lanzaba el Clase V, un derivado del comercial Vito que se fabricaría en Vitoria.

También poníamos a prueba dos de las últimas novedades del segmento. El Lancia Z, con motor turbodiésel de 110 caballos -5 millones de pesetas- del que destacábamos su versatilidad. Y el Vo-

lswagen Sharan con motor de gasolina de 115 caballos -3,9 millones- que brillaba por comportamiento y acabado.

También esta semana comenzaba a forjarse otra leyenda: el Citroën Berlingo. La marca francesa reinventaba el multiusos sin prejuicios. Y el resultado de aquella idea sigue hoy dando satisfacciones a Citroën y a todos los usuarios.



LA PORTADA

Nº 674

FECHA

16-9-1996

HABLAMOS DE

La fiebre monovolumen invadía el mercado, como reflejábamos en el título de nuestra portada. En ella, además de la imagen del Opel Sintra -el recién llegado-, se podían ver el nuevo Mercedes Clase V y las pruebas del Lancia Z y el Volkswagen Sharan. Y arriba, el nuevo Skoda Octavia.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

YA EN TU KIOSCO
SOLO 4€

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMOVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

SUV LA REVOLUCIÓN QUE NO CESA

Analizamos toda la oferta del mercado
168 modelos, 43 marcas
Híbridos, eléctricos, PHEV, gasolina...



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

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

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

-Analizamos los 110 híbridos enchufables a la venta

-Entrevista a Eduardo Divar, director general de Kia Iberia

-4 pruebas a fondo: Audi Q5 Sportback TFSIe, Ford Kuga PHEV, Renault Captur E-Tech, Seat León Sportstourer e-Hybrid.

-Comparativa: Hyundai Tucson PHEV frente a Hyundai Santa FE PHEV

Nuevo Taigo

El SUV... coupé

Sé infiel. Déjate llevar por el deseo. Prueba algo diferente, siente algo diferente. Lleva un SUV a la vez que un coupé y un coupé a la vez que un SUV.

Sé infiel a lo común



Gama Volkswagen Taigo: Consumo medio (l/100 km) de 5,4 a 6,1; emisión de CO₂ (g/km) de 123 a 133. Modelo visualizado: Volkswagen Taigo R-Line con opcionales.

[volkswagen.es](https://www.volkswagen.es)