

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

AUDI A8

Al volante



SEDÁN DE REFERENCIA

PRÓXIMO NÚMERO A LA VENTA EL 9 DE MARZO

Nº 1.816 del 22 de febrero al 8 de marzo de 2022



ESPECIAL SUV

Conducimos el nuevo

Kia Sportage

Madera de líder



Los superventas: probamos todas las tecnologías

DIÉSEL



Volkswagen Tiguan

GASOLINA



Dacia Duster

MILD HYBRID



Nissan Qashqai

HÍBRIDO



Renault Captur

PHEV



Hyundai Tucson

ELÉCTRICO



Opel Mokka

Al volante

Opel Astra

Vanguardista



PERFECT TIMING



COCKPIT

NKM4514M10

NKM4514M05M

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

Neckmarine

SWISSNECK EUROPE, SL · www.neckmarine.com · 914476227 · @neckmarine

Al detalle



SIN PUBLICIDAD DE COCHES DE COMBUSTIÓN...

La política, y los políticos, siguen manteniendo intacta su capacidad de sorprendernos con sus propuestas y decisiones. Con la que está cayendo, sus señorías, en concreto los diputados de Más País, presentan ante el Congreso una proposición no de ley para debatir sobre la prohibición de la publicidad de vehículos de combustión a partir de 2025 «eliminando los estímulos a su compra que esto conlleva». Y desde 2027 cualquier patrocinio por parte de las mismas marcas o modelos. Si la industria del automóvil esperaba apoyos...



... Y LA ELECTRIFICACIÓN NO CUAJA

Según el Barómetro de la Electromovilidad de Anfac seguimos lejos de lo que debería ser el desarrollo de la electromovilidad. En 2021 España ha crecido en el indicador global 9 puntos mientras la media europea sube 22 puntos. Y los 13.400 puntos de recarga de acceso público con los que cierra 2021 son insuficientes para los objetivos que se habían marcado de 28.240 puntos el pasado año.

Motor 16

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

EDITOR-FUNDADOR:

Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Redacción: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Fede Asensio - fasensio@motor16.com

Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julián Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Iván Mingo - imingo@motor16.com

Álvaro Ruiz - aruiz@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Alberto Mallo y Javier Rubio.

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

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

Teléfono: 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

REVISTAS

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla

acarchenilla@motor16.com

Señora ministra, tome nota

El tren de la electrificación sólo pasará una vez para la industria española, y si nada cambia, todo parece indicar que lo vamos a perder.

Mantengo la costumbre de asistir a la entrega anual del Premio al Mejor Coche del Año de ABC, que en esta ocasión y coincidiendo con su cincuenta edición, ha recaído en el Renault Arkana. Así, como es costumbre, al titular de Industria de turno le toca, además de presidir el acto, contarle a los máximos representantes del sector del automóvil, los objetivos de futuro que el Gobierno tiene preparado para la que es la segunda industria de España, después del turismo. En ese sentido, la actual ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, empezó por plantear la importancia de avanzar en la fabricación de vehículos electrificados que generen confianza en los compradores nacionales y nos sigan manteniendo como segunda potencia europea y octava a nivel mundial. De ahí que hiciera referencia al tan esperado Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE), para el vehículo eléctrico y conectado que está generando intereses dentro y fuera del país. También anunció que posiblemente el censo oficial de infraestructuras de carga para los coches eléctricos, que ahora está en 14.000 puntos, pasaría a estar en 2023 cerca de los 100.000. Así y para que no faltara de nada, hizo saber a todos los presentes que a medio plazo la escasez de semiconductores es solucionable, ya que nuestro país no solo va a ser capaz de producirlos sino también de diseñarlos para aumentar nuestra soberanía industrial.

En resumen, un futuro de lo más alentador si no fuera porque los fondos PERTE, no llegarán en el mejor de los casos hasta después del otoño y puede ser demasiado tarde. De hecho, la mayoría de los futuros modelos eléctricos de las diferentes marcas se habrán adjudicado antes a otras plantas europeas. Martorell, Almussafes, Landaben, Villaverde, Figueruelas o Vigo son algunas de las factorías españolas que están pendientes de adjudicaciones, en función de los fondos europeos y de su rentabilidad. Es fundamental que este Gobierno pase cuanto antes de las prometedoras palabras a los hechos. Sirva como ejemplo lo ya realizado por las plantas establecidas en el país donde se producen automóviles electrificados y eléctricos en sus líneas de montaje. Tome nota, señora ministra, el tiempo corre en contra de una industria española del automóvil que representa en 10 por ciento del PIB, dos millones de empleos, un 15 por ciento de la recaudación fiscal y una cuota del 18 por ciento en la balanza de exportaciones.

Tome nota, señora ministra, el tiempo corre en contra de una industria española del automóvil que representa el 10 por ciento del PIB, que genera dos millones de empleos, un 15 por ciento de la recaudación fiscal y un 18 por ciento de la balanza directa de exportaciones

In Memoriam.
El periodismo del motor se ha vestido de luto tras conocer la noticia del fallecimiento de Enrique Hernández-Luque. Un hombre culto y capaz de reinventarse una y otra vez en los diferentes planos de la comunicación. Era afable y querido por todos los que tuvimos la suerte de conocerle y su nombre estará siempre ligado a la historia del automóvil en España. Te has ido amigo Luque, pero nos dejas muchas y buenas enseñanzas.

SUMARIO

Nº 1.816 · 23 de febrero al 8 de marzo de 2022
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

SKODA FABIA MONTECARLO
El utilitario de la marca checa se viste con su versión más deportiva.

8.- DS E-TENSE PERFORMANCE

Un nuevo concept que presenta el escarapate tecnológico de la Fórmula E.

10.- EN PORTADA

OPEL ASTRA
La nueva generación del compacto alemán solo mantiene el nombre; el resto es nuevo y de vanguardia en todos los aspectos.

14.- RIVALES OPEL ASTRA

12 modelos a los que el alemán tendrá que dar la réplica.

16.- CUATRO RUEDAS

AUDI A8
Ligera actualización de la imagen del lujoso sedán, y abrumadora en cuanto a tecnología.

18.- BMW SERIE 2 ACTIVE TOURER

Un multiusos a todos los niveles, comenzando por la versatilidad y acabando por la eficiencia.

20.- VOLVO XC60 T8 POLESTAR

0 emisiones y máxima potencia en el híbrido enchufable sueco.

22.- KIA SPORTAGE

La quinta generación del SUV coreano acumula argumentos para seguir siendo referencia en la marca y un éxito comercial.

27.- RIVALES DEL KIA SPORTAGE

El Sportage es uno de los animadores de un segmento en el que se encuentran no menos de 20 poderosos rivales.

30.- VW TIGUAN ALLSPACE 4MOTION 2.0 TDI 200 CV.

El Allspace, en esta versión diésel de 200 caballos con tracción integral y cambio DSG es referencia de calidad y comportamiento.

32.- DACIA DUSTER 1.3150 CV EDC



6



16



20



18



44

El Duster es un automóvil que hace del equilibrio y la sencillez sus principales virtudes. Y lo demuestra en cada versión.

36.- NISSAN QASHQAI X-TRONIC

La variante con caja de cambios automática es una opción coherente y muy prácticas.

38.- RENAULT CAPTUR E-TECH HYBRID

Una sofisticada tecnología para convertirse en una de las opciones más eficientes de cara al bolsillo y agradables al volante.

40.- HYUNDAI TUCSON PHEV

Formato SUV y tecnología híbrida enchufable combinan a la perfección en este Tucson de 265 CV y generosa autonomía eléctrica.

42.- OPEL MOKKA-e

Un SUV eléctrico para tener muy en cuenta... y no solo para circular en las ciudades.

44.- FUERA DE SERIE MERCEDES BENZ 300 SL ROADSTER

Una auténtica joya este modelo que fue propiedad de Juan Manuel Fangio que sale ahora a subasta.

48.- +INTERESANTE VOLKSWAGEN COMERCIALES

Soluciones 'llave en mano', aptas para cada tipo de negocio.

49.- CITROËN AMI CARGO

| Busca tu marca | |
|----------------|------------|
| AUDI | 29 |
| AUDI | 16 |
| BMW | 18 |
| CITROËN | 14, 27, 49 |
| DACIA | 27, 32 |
| DS | 8, 27 |
| FORD | 14, 27 |
| HONDA | 14, 27 |
| HYUNDAI | 14, 28, 40 |
| JEEP | 28 |
| KIA | 15, 22 |
| LEXUS | 28 |
| LYNK & CO | 28 |
| MAZDA | 15, 28 |
| MG | 28 |
| MITSUBISHI | 28 |
| NISSAN | 28 |
| OPEL | 10, 29 |
| PEUGEOT | 15, 29 |
| RENAULT | 15, 29, 38 |
| SEAT | 15, 29 |
| SKODA | 6, 15, 29 |
| SUZUKI | 29 |
| TOYOTA | 15, 29 |
| VW | 15, 29, 30 |
| VOLVO | 20 |

49



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

BMW M2 CS MOTOGP

50º aniversario de BMW M que conmemora con el BMW M2 CS Racing, que encabeza la flota de Safety Car de MotoGP 2022. Es la primera vez que esta función la realiza un modelo de competición, que representa a la marca en diferentes campeonatos. Rinde 450 CV.



FIAT TIPO Y 500X HYBRID

Los nuevos 500X y Tipo Hybrid completan la electrificación de la gama. Van equipados con la tecnología Hybrid de 48 voltios asociada al motor turbo gasolina de 1.5 l, que desarrolla 130 CV y 240 Nm, contando ambos con cambio automático doble embrague.

MAZDA 2

Ligera actualización del Mazda2, que amplía el catálogo de colores exteriores y estrena el acabado Homura, que se une a los tres que ya estaban disponibles. El japonés está a la venta desde 19.560 euros con el motor e-Skyactiv-G MHEV de 90 CV como única opción mecánica.



▶▶ La mecánica de gasolina 1.5 es micro híbrida por lo que tiene la etiqueta ECO de la DGT.



◀ Detalles específicos de imagen y de interior, que dinamizan su imagen en este acabado Monte Carlo.



SKODA FABIA MONTE CARLO

Acabado más **deportivo** con motores 110 y 150 CV

Skoda lanza la terminación más deportiva para el nuevo Fabia, que complementa a los actuales acabados Active, Ambition, Sport y Style. El Monte Carlo conmemora los numerosos triunfos de la marca en el legendario Rally, dotado de un equipamiento específico que le da un aspecto más dinámico a su imagen. Y que también se traslada al interior. Por fuera se caracteriza por los detalles negros que se proyectan sobre la parrilla, el faldón delantero y el trasero específicos del modelo, el difusor trasero y las llan-

tas de aleación de color negro en medidas de 16 a 18 pulgadas (hasta 17 pulgadas para el mercado español). En el habitáculo, los asientos deportivos con reposacabezas integrados y un volante multifunción de tres radios son de serie. El tono interior es predominantemente negro, con una franja decorativa en la tapicería, salpicadero, algunas partes de la consola central y los tiradores de las puertas, que aporta un toque de color rojo. Los reposabrazos en las puertas delanteras y en la parte inferior

del salpicadero muestran aspecto de fibra de carbono. El cuadro de instrumentos digital de serie muestra un fondo de pantalla específico y más dinámico. El acabado Monte Carlo está disponible para todas las variantes de motor, si bien en nuestro mercado se asocia solo a las dos versiones más potentes: el 110 CV, tanto con cambio manual como con el automático DSG. Y la de mayor rendimiento, de 150 CV, siempre con cambio DSG. Ya está disponible en España desde 22.460 euros.



Mercedes AMG EQE

Las variantes más **prestacionales** de la gama

El último eléctrico de Mercedes, que ha comenzado a llegar a la mayoría de mercados, dispone ya de sus dos variantes más deportivas: los AMG EQE. Ambas movidas por dos propulsores eléctricos, que aumentan su rendimiento y con un chasis con una puesta a punto específica para asumir sus elevadas prestaciones en ambos casos. La potente cadena cinemática eléctrica (eATS), les permite además disponer de una

tracción integral completamente variable con la que transferir las prestaciones con firmeza sobre el asfalto en cualquier situación de conducción. El EQE 43 4MATIC eroga 350 kW (476 CV), mientras que en el EQE 53 4MATIC+ el rendimiento aumenta hasta los 505 kW (687 CV). La batería tiene una capacidad útil de 90,6 kWh, con una autonomía de 462-533 y de 444-518 km. El EQE 43 invierte 4,2 s. en el 0-100 km/h y el 53, 3,3 s.



Lexus

Se perfila el nuevo **coupé eléctrico** de la marca

Lexus ha mostrado a través de una galería de nuevas imágenes y animaciones su deportivo de altas prestaciones eléctrico de próxima generación. Formará parte de una gama completa de modelos eléctricos de Lexus, prevista para 2030 bajo su visión de marca Lexus Electrified. Ésta tiene como objetivo aprovechar al máximo el potencial de la electrificación para aumentar el placer de conducir para todos sus clientes. Y tendrá su culminación en este es-

pectacular hiperpar que revive el espíritu del icónico Lexus LFA. Un deportivo de altas prestaciones

con un bajo centro de gravedad que simboliza el futuro de la marca Lexus en el tiempo.

Según Lexus su nuevo deportivo es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en torno a los dos segundos

y superará los 700 km de autonomía, gracias al posible uso de baterías de estado sólido.



◀◀ Un deportivo de nueva generación que proyecta en esta nueva era el espíritu del LFA.



MAXUS EUNIQ 5

La marca coreana sigue ampliando su oferta en España y pone a la venta el EUNIQ 5 por 39.900 €. Un monovolumen de 4,87 m y 7 plazas, movido por un motor eléctrico de 130 kW (177 CV), que anuncia una autonomía de 356 km.



CHEVROLET BLAZER

GM renueva el Chevrolet Blazer con un tamaño más compacto y un estilo más angulado, estrenando una nueva parrilla, faros LED, nuevas luces LED de conducción diurna y nuevas luces traseras. También amplía el equipamiento e incluye nuevos asistentes.

JEEP GRAND CHEROKEE 4XE

El nuevo Jeep Grand Cherokee 4xe ya está disponible para pedidos en el mercado español. El nuevo SUV incorpora por primera vez una variante mecánica híbrida enchufable, que de momento se ofrece sólo con la edición de lanzamiento Exclusive Launch Edition, con un precio desde 76.498 euros.



GENESIS GV 60

Este crossover eléctrico ya se vende en Corea. Utiliza la plataforma del Ioniq 5 y el EV6, disponiendo de una batería de 77,4 kWh para alimentar un motor de 168 kW (228 CV) y 350 Nm, que ofrece una autonomía de 451 kilómetros. Genesis está aterrizando en Europa y sus modelos llegarán a España.



DS E-TENSE PERFORMANCE

Escaparate **tecnológico** basado en la Fórmula E

Espectacular concepto diseñado por DS sobre la base del prototipo E-TENSE anterior y que como es habitual sirve de escaparate para aplicar las últimas tecnologías desarrolladas por el grupo y aplicar el nuevo ADN en el diseño. Sí, porque a decir de la marca, el frontal, por ejemplo, muestra los rasgos que tendrán los futuros modelos de serie. También las tecnologías aplicadas, con la electrificación como centro de su estrategia como viene ya ocurriendo desde 2014, con la finalidad que a partir de 2024 todos los nuevos modelos de DS Automobiles sean 100% eléctricos. Diseña-

do, desarrollado y creado por DS Performance, aplicando su experiencia en la Fórmula E, el DS E-TENSE PERFORMANCE utiliza una cédula de carbono con los ejes rodantes, extrapolados de su monopla. Con una geometría de suspensiones que a decir de la marca ofrece la mejor adherencia posible en cualquier carretera y condición meteorológica. Y monta un sistema de frenado tradicional con discos y pastillas, aunque el sistema de regeneración por sí solo asegura la frenada en la mayoría de los casos. El tren motriz está compuesto por dos motores eléctricos que rinden una potencia acumulada de

600 kW (815 CV) que transmite al suelo a través de las cuatro ruedas motrices. La batería, muy compacta, va envuelta en una carcasa de composite carbono-aluminio, colocada en posición central trasera. Y esconde una química innovadora con una regeneración de hasta 600 kW.



▲Color de carrocería con efecto 'escarabajo' que cambia su tonalidad según la luz y el ángulo de visión.



Ferrari Purosangue

El SUV de Ferrari toma forma

No más prototipos sobre la carrocería del Maserati Levante para el desarrollo del Ferrari Purosangue. En las últimas fotos comprobamos que finalmente las pruebas de Purosangue utiliza ya su propia carrocería. A pesar de que los prototipos usan mucho camuflaje, podemos obtener una mejor apreciación del tamaño y las proporciones reales. De hecho es más compacto que el Levante, del tamaño de un Porsche Macan, aunque los rumores

dicen que tendrá alrededor de cinco metros de largo. El aspecto tipo coupé hará que el Purosangue

se vea más como un deportivo de alta prestaciones que como un SUV. Se espera que la potencia

provienga de un V6 o un V8, tanto con versiones híbridas como híbridas enchufables. Su debut está previsto para este año. Ferrari lo denomina FUV. Un 'vehículo utilitario Ferrari'.



FOTOS ESPÍA

▲Ferrari ultima el desarrollo de su primer SUV y ya lo hace sobre una carrocería propia.

Ford GT Alan Mann Heritage

Llamativa presentación en el **Salón de Chicago**

Ford cumple con su programa de lanzar una versión especial cada año sobre su hiperdeportivo, el GT. En esta ocasión y presentado en el Salón de Chicago, recrea los colores de guerra del Ford AM GT-1 de 1966 del equipo Alan Mann Racing. Está pintado con detalles en dorado y 'Frozen White'. Utiliza fibra de carbono para sus elementos aerodinámicos, que también aplica en la construcción de sus llantas de 20 pulgadas, a través de las cuales deja ver sus pinzas de freno Brembo acabadas en rojo y negro. En el interior también se hace uso de la fibra de carbono, rematado en Alcantara con detalles grabados con las siglas GT. Es el 7º modelo de la Heritage Edition.



▲El actual GT supone un homenaje al original AM GT-1 de 1966.



Queda el nombre

Sigue denominándose Astra, pero el salto cualitativo en cuanto a imagen y tecnología es abismal, incluyendo por primera vez versiones electrificadas. Se cuela entre los compactos más apetecibles del momento por méritos propios, como hemos podido comprobar.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Revolucionario de arriba a abajo, el nuevo Astra conserva ese áurea de vehículo alemán, pero desarrollado ya exclusivamente bajo la tutela de Stellantis. Y no ha salido nada mal el experimento. Al contrario, nos ha convencido por su rotundidad, en la línea de lo que hace unas semanas nos transmitió el 308, su alma gemela en Peugeot.

Para gustos los colores, pero el Astra tiene una marcada personalidad estética. Y no sólo por el ya inevitable frontal Opel Vizor, más trabajado que en otros modelos de la marca. La carrocería bicolor, su poderosa zaga, el marcado pilar C y un tamaño de 4,37 metros (apenas crece 4 milímetros de largo, pero incrementa en 6 centímetros su anchura) marcan unas líneas tremendamente aerodinámicas (Cx 0,27). Y sin pasar por alto la última evolución de los faros Intelli-Lux LED que ofrecen la mejor luminosidad sin deslumbrar al resto gracias a los 84 elementos matriciales por grupo óptico.

Además la última evolución de la plataforma EMP2 trae grandes avances tecnológicos en seguridad, confort y la

posibilidad de introducir versiones electrificadas (ver apoyo).

También el interior salta por los aires con respecto al modelo anterior. Es cierto que al acomodarnos la consola

central nos resultará familiar con otros modelos del grupo, pero la incorporación del Pure Panel, con dos pantallas digitales integradas de 10 pulgadas cada una y orientadas hacia el conductor, son su seña de identidad. Y la gestión de sus funciones se complementa con 16 mandos físicos en la consola y otros 10

en el volante. Nos parece una solución más intuitiva que depender casi exclusivamente de las pantallas.

Delante vamos como reyes gracias a sus confortables y ergonómicos asientos firmados por AGR, con masaje y ventilación en el caso del conductor. Y detrás ofrece un espacio aceptable, sin batir récords en el segmento. Algo similar ocurre con el maletero, que contempla 422

litros y presume de un piso en dos alturas muy práctico.

En su gama de motorizaciones ofrece dos variantes de gasolina y no renuncia al diésel. Las primeras nacen desde el conocido bloque tricilíndrico 1.2 turbo con 110 y 130 CV, respectivamente. La opción turbodiésel incluye un cuatro cilindros de 1.5 litros y rinde 130 CV. La más modesta se asocia a un cam-

bio manual de seis relaciones, mientras que las más potentes también incluyen una transmisión automática de 8 velocidades con convertidor de par. La tracción siempre es delantera y no prevé en ningún caso hibridación ligera para conquistar la etiqueta ECO, que sí portan algunos rivales.

Debutamos en nuestra toma de contacto con la versión 1.2 de 130 CV, un

| | |
|------------------------------|--|
| PRECIO DESDE 23.591 € | |
| | EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 24 HASTA 126 G/KM |
| PRIMERAS IMPRESIONES | |
| NOS GUSTA | |
| | Tacto general agradable. Dinámica mejorada. Debut de versiones híbridas enchufables y eléctricas con etiqueta Cero. Tecnología avanzada. |
| DEBE MEJORAR | |
| | Algunos detalles de acabado mejorables. Pérdida de maletero en las versiones PHEV. Versión de acceso en gasolina sin caja automática. |



INTERIOR LA DOBLE PANTALLA DIGITAL PURE PANEL LE DA UN AIRE MÁS TECNOLÓGICO A UN HABITÁCULO AGRADABLE Y CÓMODO



ELECTRIFICACIÓN PHEV AHORA Y EN 2023 UN ELÉCTRICO FICHA PHEV



| MOTOR TÉRMICO | | 1.6 T |
|----------------------------|--|--------------------|
| Nº de cilindros | | 4, en línea |
| Cilindrada (cc) | | 1.598 |
| Potencia máxima/rpm | | 150 CV/6.000 |
| Par máximo/rpm | | 25,5 mkg/1.750 |
| MOTOR ELÉCTRICO | | |
| Potencia | | 81 kW (110 CV) |
| Par | | 320 Nm |
| Potencia máxima total | | 180 CV |
| Par máximo total | | 360 Nm |
| Tracción | | Delantera |
| Caja de cambios | | Automática, 8 vel. |
| Frenos del./tra. | | Discos ventilados |
| Peso (kg) | | 1.678 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | | 4.374/1.860/1.442 |
| Maletero (l) | | 352-1.268 |
| Capacidad del depósito (l) | | 40 |
| Tipo de batería | | Ion-litio |
| Capacidad de la batería | | 12,4 kWh/h |
| De 0 a 100 km/h (s) | | 7,6 |
| Velocidad máx. (km/h) | | 225 |
| Vel. máx. en eléctrico | | 135 km/h |
| Consumo mixto (l/100 km) | | 1,1 |
| Emissiones CO2 | | 24 g/km |
| Autonomía eléctrica (km) | | 60 (74 en ciudad) |
| Tiempo de recarga | | 1:55 h a 7,4 kW |
| Precios desde... | | 32.100 € |

Mucho se hablará de la última generación del nuevo Astra, pero este modelo pasará a la historia por ser el primero de la gama que estrena versiones electrificadas. Lo hace sobre la última evolución de la avanzada plataforma EMP2 y gracias a esta solución presume ya de etiqueta 0 emisiones, algo vital para luchar en este competitivo segmento. Ya está disponible la primera variante híbrida enchufable, que ofrece una potencia con-

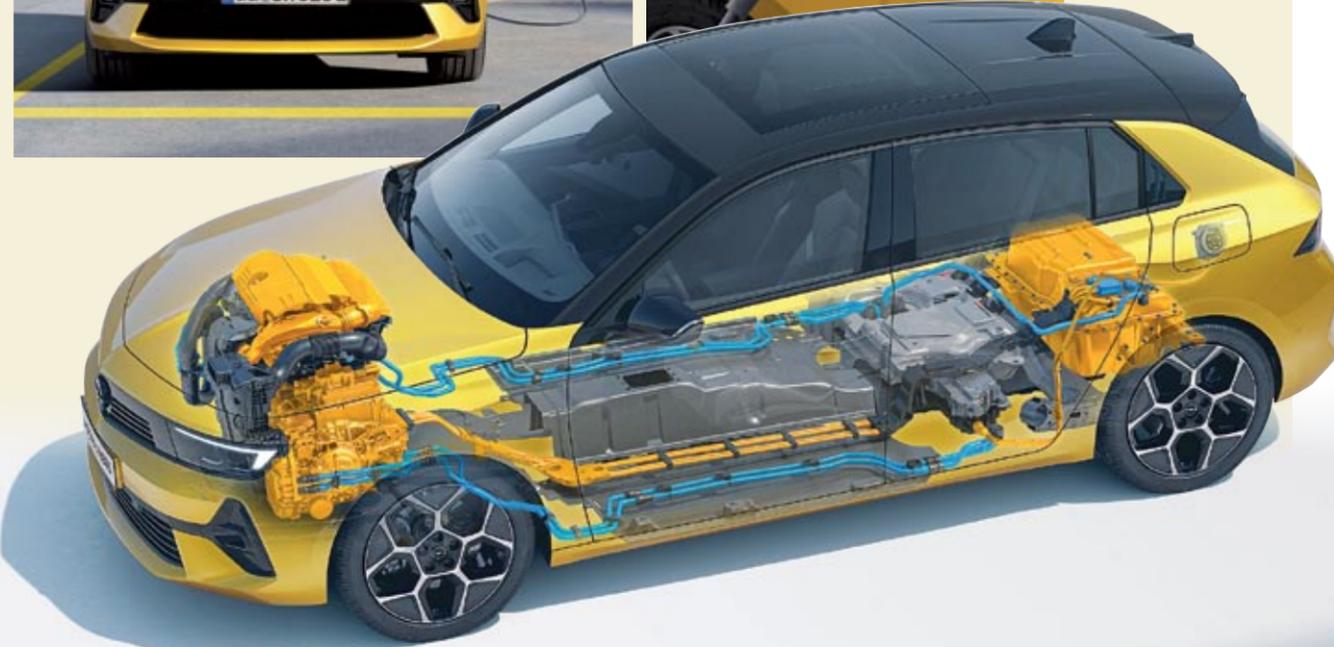
jointa de 180 CV, al combinar un motor 1.6 de gasolina de 150 CV con otro eléctrico que añade otros 110. La batería tiene una capacidad de 12,4 kWh, aspecto que le brinda una autonomía exclusivamente eléctrica de 60 kilómetros (74 si nos movemos sólo por ciudad). Y se puede cargar totalmente en apenas 1 hora y 55 minutos con el cargador embarcado de 7,4 kW, aunque el de serie es de 3,7. En unos meses llegará una segunda versión PHEV, con 225 CV, al incrementar la potencia del mo-

tor térmico hasta los 180 CV (el eléctrico y la batería no varían), también con tracción delantera. Y ya en 2023 será el turno de un Astra-e totalmente eléctrico. Probamos la versión híbrida enchufable de 180 CV, un vehículo sumamente refinado en marcha. En un recorrido de 38 kilómetros circulando en modo híbrido gastó un 35 por ciento de la batería, con un consumo medio de apenas 3,4 litros. También dispone de un perfil exclusivamente eléctrico y otro Sport.

El cambio es automático de 8 relaciones y la única pega es que perdemos 70 litros de maletero debido a la ubicación de la batería. Cuesta 32.100 euros y se le puede aplicar un descuento de 2.500 euros (Plan Moves aparte).



◀ La versión PHEV de 180 CV ofrece una autonomía eléctrica de 60 kilómetros y la batería de 12,4 kWh se puede cargar en menos de dos horas a 7,4 kW.



◀ El interior es ahora mucho más revolucionario, con la incorporación de la doble pantalla Pure Panel orientada ligeramente hacia el conductor. Los asientos delanteros AGR son una maravilla y detrás ofrece una habitabilidad holgada, aunque sin batir récords en su segmento.

viejo conocido que ofrece un rendimiento aceptable, aunque no puede ocultar su naturaleza tricilíndrica en fuertes aceleraciones. El cambio es agradable, no excesivamente rápido, y lo mismo ocurre con la dirección. Nos gusta su compromiso dinámico en zonas viradas, noble y ágil, y el consumo se fue a 6,9 litros de media, en una zona sinuosa y con tráfico (no era la mejor opción para conseguir los 5,4 que homologa).

Más eficiente es la versión diésel con la caja EAT8, una combinación ideal que incrementa el confort a la hora de hacer mucho kilómetros. En este caso completamos el mismo recorrido con 5,3 litros de media, con un rendimiento similar e incluso superior a la hora de recuperar desde bajo régimen. Además se puede elegir

entre los perfiles Normal, ECO y Sport. El nuevo Opel Astra ha mejorado la oferta con avanzados asistentes ADAS de seguridad, como una alerta de tráfico

cruzado en la zaga, control de cruceo activo con función Stop&Go, detección del punto ciego con largo alcance... gestionados todos ellos por el sistema



FICHA MOTORES TÉRMICOS

| MOTOR | 1.2T 110 CV | 1.2T 130 CV | 1.5D 130 CV |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Disposición | Delantero transversal | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros | 3, en línea | 3, en línea | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.199 | 1.199 | 1.499 |
| Potencia máxima/rpm | 110 CV/5.750 | 130 CV/5.500 | 130 CV/3.750 |
| Par máximo/rpm | 20,9 mkg/1.750 | 23,5 mkg/1.750 | 30,6 mkg/1.750 |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera |
| Caja de cambios | Manual 6 velocidades | Manual 6 / Aut. 8 | Manual 6 / Aut. 8 |
| Frenos del./tras. | Discos venti./Discos | Discos venti./Discos | Discos venti./Discos |
| Neumáticos | 205/55 R16 | 205/55 R16 | 205/55 R16 |
| Peso (kg) | 1.332 | 1.341 (Aut. 1.371) | 1.424 (Aut. 1.438) |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.374/1.860/1.441 | 4.374/1.860/1.441 | 4.374/1.860/1.441 |
| Volumen maletero (l) | 422/1.339 | 422/1.339 | 422/1.339 |
| Capacidad depósito (l) | 52 | 52 | 52 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 10,5 | 9,7 | 10,6 |
| Velocidad máxima (km/h) | 199 | 210 | 209 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 5,4 | 5,4 (Aut. 5,6) | 4,3 (Aut. 4,5) |
| Emissiones CO2 (g/km) | 123 | 123 (Aut. 126) | 113 (Aut. 117) |
| Precios desde... | 23.591 € | 24.630 € | 25.300 € |

▶ Gran compromiso entre confort y una dinámica estable y ágil. El maletero en las versiones térmicas ofrece 422 litros, 70 de ellos bajo el piso.



Intelli-Drive 1.0. También la dotación en materia multimedia es muy completa, con conexión inalámbrica Android Auto y Apple CarPlay o un control por voz muy mejorado.

A los precios de venta indicados en las fichas técnicas se les puede aplicar un descuento en torno a los 2.000 euros, con promociones y financiación con la marca.



La experiencia es un grado

El nuevo Opel Astra cambia radicalmente de registro y llega con argumentos de sobra para lidiar en un segmento tremendamente competitivo. Éstos son sus 12 principales rivales del momento.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Sí, hay vida más allá de los SUV. Y el segmento de las berlinas compactas siempre ha gozado de buena salud en nuestro mercado, aunque en los últimos años ha sufrido en sus propias carnes la dictadura de los exitosos formatos todocamino, SUV o crossover, como quieran llamarlo.

El hecho es que el nuevo Opel Astra se instalará en un segmento que contempla una nutrida representación de rivales que no le pondrán precisamente fácil las cosas.

Con algunos de ellos comparte tecnología dentro del Grupo Stellantis, como es el caso del Peugeot 308 o el Citroën C4, y con otros mantendrá épicos duelos como ha sucedido a lo largo de los últimos lustros.

En cualquier caso hay mucho donde elegir, aunque se mantiene la tendencia al alza de las versiones electrificadas y el declive inexplicable del diésel.



PRECIO:
Desde **20.620 €**

POTENCIA:
100 a 155 CV

ETIQUETAS:



CITROËN C4.- A medio camino entre un turismo compacto y un crossover, por el mullido de asientos y tarado de la suspensión es la opción más confortable del segmento. Ofrece motores de gasolina, diésel y una versión eléctrica.



PRECIO:
Desde **26.376 €**

POTENCIA:
120 a 280 CV

ETIQUETAS:



FORD FOCUS.- Acaba de renovarse con cambios estéticos y mejoras en su equipamiento. Contempla motores de gasolina con 125 y 155 CV, asociados a un sistema mild hybrid, y los 280 CV de la versión ST, así como un diésel de 120 CV.



PRECIO:
Desde **26.345 €**

POTENCIA:
126 CV

ETIQUETAS:



HONDA CIVIC.- Diseño dinámico, bien hecho y con un tacto general muy agradable, el Civic mide 4,52 metros, dispone de un maletero con 478 litros y sólo contempla actualmente un motor de gasolina 1.0 VTEC turbo con 126 CV, manual o CVT.



PRECIO:
Desde **21.420 €**

POTENCIA:
110 a 280 CV

ETIQUETAS:



HYUNDAI I30.- Un compacto muy equilibrado en todos los frentes, fiable y bien equipado. Dispone de variantes de gasolina con 110, 120, 160 y 280 CV (estos últimos de la versión N) y un diésel con 116 CV. Algunas versiones son mild hybrid de 48V.



PRECIO:
Desde **20.950 €**

POTENCIA:
100 a 204 CV

ETIQUETAS:



KIA CEED.- Acaba de someterse a una actualización estética y a mejoras en su equipamiento. Presenta motores de gasolina de 100 a 204 CV y un diésel de 136 CV, muchos de ellos con tecnología 'mild hybrid' de 48V.



PRECIO:
Desde **25.345 €**

POTENCIA:
122 y 186 CV

ETIQUETAS:



MAZDA 3.- Buena calidad y muy agradable en marcha, contempla un bloque 2.0 atmosférico con 122 y 186 CV asociados a hibridación ligera. El cambio es manual o automático y el más potente ofrece también tracción total.



PRECIO:
Desde **23.720 €**

POTENCIA:
110 a 225 CV

ETIQUETAS:



PEUGEOT 308.- Comparte plataforma, motores y tecnología con el Opel Astra. En su gama ofrece motores de gasolina, diésel y dos variantes híbridas enchufables con 180 y 225 CV, y hasta 60 km de autonomía eléctrica.



PRECIO:
Desde **25.055 €**

POTENCIA:
115 a 300 CV

ETIQUETAS:



RENAULT MÉGANE.- Un clásico del segmento compacto que presume de un gran equilibrio general y una oferta de motorizaciones diésel y gasolina con hasta 300 CV de la versión RS Trophy, así como un híbrido enchufable de 160 CV.



PRECIO:
Desde **22.930 €**

POTENCIA:
90 a 204 CV

ETIQUETAS:



SEAT LEÓN.- Todo un superventas del segmento compacto, a su buena dinámica y tacto general añade una gama de propulsores que contempla gasolina, diésel, hibridación ligera, versiones PHEV y alimentadas por GNC.



PRECIO:
Desde **21.930 €**

POTENCIA:
90 a 150 CV

ETIQUETAS:



SKODA SCALA.- En su última generación ha dado un gran salto cualitativo y presume de una atractiva relación precio-producto. En su gama ofrece versiones de gasolina con 95, 110 y 150 CV, y otras alimentada con gas natural de 90 CV.



PRECIO:
Desde **26.550 €**

POTENCIA:
122 y 184 CV

ETIQUETAS:



TOYOTA COROLLA.- En los últimos meses ha disparado sus ventas debido a la eficiencia de sus motorizaciones, que contemplan solamente dos versiones híbridas autorrecargables con 122 y 184 CV. No son su único atractivo.



PRECIO:
Desde **29.705 €**

POTENCIA:
110 a 320 CV

ETIQUETAS:



VOLKSWAGEN GOLF.- Seguramente el compacto con más 'caché' e historia del segmento. Un producto redondo que ofrece una amplia gama con versiones de gasolina, diésel, GNC, 'mild hybrid' e híbridos enchufables.



REFINADO EN SU INTERIOR TE SENTIRÁS COMO EN UN GRAN SALÓN O EN UNA CONFORTABLE OFICINA EN LAS ESPACIOSAS PLAZAS TRASERAS

Nivel superior

El buque insignia de Audi, el A8, se renueva. Pequeños cambios exteriores, de acabados y equipamiento marcan este nuevo impulso. Y la mayor eficiencia a la vez que rendimiento en la variante híbrida que aumenta además su autonomía en eléctrico.



Fede Asensio | fasedensio@motor16.com

Viajamos a Alemania para conocer de cerca las novedades introducidas por Audi en el A8 cumplido el ciclo intermedio desde su lanzamiento en 2018. Pequeños retoques que amplían su tecnología y equipamiento, con mejoras de rendimiento y eficiencia en su variante híbrida enchufable.

Los faros traseros disponen de una firma lumínica personalizable con dos opciones (tres en el caso del S8), contando con lámparas OLED digitales y una franja de luz continua y segmentada. Luces que además realizan funciones de seguridad. Delante, los faros Digital Matrix LED con una nueva función de las luces de carril y de orientación para circular por carretera.



◀▶ Retoques en la firma de las luces, OLED atrás con varias funciones. Y en la parrilla Singleframe, más ancha.

PRECIO DESDE 110.130 €

EMISIONES DE CO₂: DESDE 42 HASTA 260 GR/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

+ Motores por suavidad y rendimiento. Eficiencia del PHEV y prestaciones del S8. Tecnología.

- Capacidad maletero más reducida en el PHEV.

Mantiene sus 5,19 m de longitud, con una distancia entre ejes de casi 3 m y de 3,14 m con la batalla larga. Y también estrena una nueva versión L Horch para el mercado chino, más larga, con 5,45 m.

Para enfatizar su carácter deportivo, el nuevo A8 está disponible con un nuevo paquete exterior S line, disponible además con el pack de estilo negro. La gama cromáti-

FICHA TÉCNICA

| MOTOR TÉRMICO | | 60 TFSIE |
|----------------------------|--|-------------------|
| Nº de cilindros | | V6 |
| Cilindrada (cc) | | 2.995 |
| Potencia máxima/rpm | | 340CV/5.000-6.400 |
| Par máximo/rpm | | 51mkg/1.370-4.500 |
| MOTOR ELÉCTRICO | | |
| Potencia | | 100 kW (136 CV) |
| Par | | 35,7 Nm |
| Pot. máx. total | | 462 CV |
| Par máx. total | | 41,4 mkg |
| Tracción | | Total |
| Caja de cambios | | Aut., 8 vel. |
| Frenos del./tra. | | Discos ventilados |
| Peso (kg) | | 2.385 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | | 5.190/1.945/1.473 |
| Maletero (l) | | 390 |
| Capacidad del depósito (l) | | 65 |
| Tipo de batería | | iones Litio |
| Capacidad batería (útil) | | 17,9 (14,4) kWh |
| De 0 a 100 km/h (s) | | 5,9 |
| Velocidad máx. (km/h) | | 250 |
| Vel. máx. en eléctrico | | 130 |
| Consumo mixto (l/100 km) | | 1,8 |
| Emisiones CO ₂ | | 42 g/km |
| Alcance eléctrico (km) | | 59 |
| Tiempo de recarga | | 2,5 |
| Precios desde... (euros) | | 119.510 |

ca para el A8 dispone de once opciones, con cinco terminaciones mate.

En el interior nuevos equipamientos para llevar el confort a un nivel superlativo, con la posibilidad de asientos ventilados y calefactados y con función masaje. Además, dentro del programa Audi Exclusive, se puede instalar una nevera. También aumentan las posibilidades de combinación de tapicerías, con piel Valetta de serie o Valcona opcional, y el nuevo material de microfibra sostenible Dinamica. Introduce el último sistema operativo



◀▶ El refinado interior muestra el mismo cuidado en cada detalle, con diversas combinaciones de tapicerías y materiales. Atrás puedes configurar una auténtica oficina rodante.

Comenzamos con la variante híbrida enchufable, silenciosa al arrancar y con la misma acústica prácticamente cuando hacemos entrar en funcionamiento el motor de gasolina. Dispone de un rango de 59 km, que cumplirá aprovechando los modos de gestión de la batería. Con carga nos hemos movido, sin pisar zonas urbanas, en un consu-



◀▶ El S8 TSFI quattro dotado del V8 biturbo, con desconexión de cilindros. Su dotado chasis permite experimentar su enorme potencial.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | 50 TDI | S8 TFSI |
|----------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Disposición | Delantero longitudinal | Delantero longitudinal |
| Nº de cilindros | V6 | V8 |
| Cilindrada (c.c.) | 2.967 | 3.996 |
| Potencia máxima/rpm | 286 CV/3.500-4.000 | 571 CV/6.000 |
| Par máximo/rpm | 61,2/1.750-3.250 | 61,2/1.750-3.250 |
| Tracción | Total | Total |
| Caja de cambios | Automática 8 vel. | Automática 8 vel. |
| Frenos del./tras. | Discos vent./Discos vent | Discos vent./Discos vent |
| Neumáticos | 255/45 R19 | 265/40 R20 |
| Peso (kg) | 2.095 | 2.295 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) - L | 5.190/1.945/1.473 - 5.320 | 5.191/1.945/1.473 |
| Volumen maletero (l) | 505 | 505 |
| Capacidad depósito (l) | 82 | 82 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 5,9 | 3,8 |
| Velocidad máx. (km/h) | 250 | 250 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 7,2 | 11,4 |
| Emisiones CO ₂ (g/km) | 189 | 260 |
| Precios desde... (euros) | 110.130 | 168.840 |

MMI y los pasajeros de las plazas posteriores pueden utilizar dos nuevas pantallas de 10,1 pulgadas, Full HD.

Mantiene la interminable lista de asistentes electrónicos, con 40 sistemas diferentes, que ahora agrupa en tres paquetes diferenciados: Park, City y Tour, incluyéndose este último de serie para nuestro mercado, especialmente completo.

Hemos podido conducir dos de las tres versiones que llegarán a nuestro mercado, el 60 TFSIe Quattro y la variante más potente y deportiva, el S6 (la otra es el 50 TDI con micro-hibridación y etiqueta ECO).

mo entre 4,2 y 6,4 l/100 km con tramos de autopista donde hemos ido deprisa.

No tanto como con el S8, con el que en los tramos sin limitación de las 'Autobahnen' alemanas hemos podido pisarle a fondo acompañados por el bonito sonido de su V8 en modo Sport y sentir el brutal y progresivo empuje de sus 571 CV para alcanzar su velocidad máxima con una pasmosa facilidad. Corta a 250 km/h sin la opción que aumenta el límite a 280. Una corta pero gratificante experiencia para probar su potencial.

225e Y 230e TRAS EL VERANO LLEGAN DOS PHEV CON 245 Y 326 CV, TRACCIÓN xDRIVE, ETIQUETA 'CERO' Y 90 KM DE AUTONOMÍA EV

Multidisciplinar



▲ Espacio, confort, visibilidad, ergonomía... su puesto de conducción invita a viajar. Acabados y tecnología brillan a un gran nivel, porque hasta el BMW Curved Display llega del BMW iX. El asiento trasero se desliza.



◀▶ Gracias a los tiradores enrasados o la parrilla activa, su Cx es de apenas 0,26. El portón trasero eléctrico es de serie, así como el respaldo abatible en partes 40:20:40. Gracias a ello su maletero oscila entre 420 y 1.455 litros en 218i y 218d.



Aunque los monovolumen no viven su mejor época, con el nuevo BMW Serie 2 Active Tourer la casa alemana ha pensado en aquellas familias que buscan un auténtico multiusos. Éste lo es a todos los niveles, comenzando por la versatilidad y acabando por la eficiencia.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

De ser el formato de vehículo aspiracional por la inmensa mayoría del público a acabar prácticamente en la clandestinidad. La vida ha sido cruel con los monovolumen, un segmento interesante al máximo y por el que BMW continúa apostando con la segunda generación del Serie 2 Active Tourer.

Interesante porque en una carrocería de apenas 4,39 metros de largo (6 centímetros menos que un X1) hay un espacio sensacional y sólo al alcance de un monovolumen. Para empezar, tras su portón eléctrico de serie, encontramos un maletero con 470 litros de capacidad (415 en los 220i por la llegada de una batería de 48 voltios), que se puede agrandar gracias a su respaldo dividido en partes 40:20:40, pero también deslizando la ban-

queta trasera, cosa que se puede hacer 13 centímetros en secciones 60:40. Incluso en su posición más adelantada y con un conductor de 1,75 metros, detrás apenas rozan las rodillas con el respaldo delantero. Y es que en esas plazas posteriores hay mucho espacio, además de salidas de ventilación específicas y puertos USB-C, respaldos reclinables...

Delante ocurre algo similar, pero además presu-

miendo de un puesto de conducción heredado del avanzado BMW iX. Su consola central flotante (en ella se coloca el joystick del cambio, el botón de arranque o el selector de modos), además de un cuadro BMW Curved Display enfocado al conductor (lo compone un cuadro digital de 10,25" y una pantalla táctil de 10,7") no es lo único que recibe del buque insignia eléctrico de la casa alemana, sino que

también el sistema operativo BMW ID8 y hasta las baterías usadas por las versiones híbridas enchufables, que llegarán pasado el verano, derivan de él.

Nos subimos a un 220i, una interesante versión que gracias a su tecnología 'mild-hybrid' de 48 voltios en España consigue la etiqueta ECO (218i y 218d son C y los PHEV '0 emisiones'). Cierto es que cuesta 3.000 euros más que la versión de acceso, pero además de obtener dicho distintivo, usa la versión más potente de su 1.5 TwinPower Turbo de tres cilindros con 156 CV, pues el restante hasta 170 proviene del motor de arranque-generador. Todo desde el minuto uno es suavidad, ayudado siempre por su cambio Steptronic, que es de doble embrague, tiene siete velocidades y es de serie en todos los Serie 2 Active Tourer.

Esta mecánica apenas transmite vibraciones y la tecnología 'mild-hybrid' vela siempre por minimizar el gasto. Su elevado puesto de conducción transmite seguridad por la visibilidad que ofrece, además de confort, rodeado por una atmósfe-

ra con acabados que rozan la perfección. La digitalización ha llevado a eliminar mandos como el del climatizador, ahora controlado de forma sencilla desde la pantalla central, mientras que desde su volante o con controles vocales se operan la

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | 218i | 220i | 218d |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Disposición | Del. transversal | Del. transversal | Del. transversal |
| Nº de cilindros | 3, en línea | 3, en línea | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.499 | 1.499 | 1.995 |
| Potencia máxima (CV)/rpm | 136/4.400-6.500 | 170/4.700-6.500 | 150/3.750-4.000 |
| Par máximo (mkg)/rpm | 23,5/1.500-4.000 | 28,6/1.500-4.400 | 36,7/1.500-2.500 |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera |
| Caja de cambios | Automático, 7 vel. | Automático, 7 vel. | Automático, 7 vel. |
| Frenos del./tras. | Discos vent./Discos | Discos vent./Discos | Discos vent./Discos |
| Neumáticos | 205/65 R16 | 205/65 R16 | 205/65 R16 |
| Peso (kg) | 1.545 | 1.595 | 1.620 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.386/1.824/1.576 | 4.386/1.824/1.576 | 4.386/1.824/1.576 |
| Volumen maletero (l) | 470-1.455 | 415-1.415 | 470-1.455 |
| Capacidad depósito (l) | 45 | 45 | 45 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 9,0 | 8,1 | 8,8 |
| Velocidad máx. (km/h) | 214 | 221 | 220 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 6,2 | 5,9 | 4,8 |
| Emissiones CO ₂ (g/km) | 140 | 133 | 125 |
| Precios desde... (euros) | 36.900 | 39.900 | 37.700 |

gran mayoría de sus funciones. Pero hay que hacerse.

El 220i presume de prestaciones y aun con la familia a bordo nadie se sentirá defraudado, mientras que en la ruta, con infinitas curvas (ojo que su dinámica se desmarca de lo que entendemos por monovolumen), cambios de nivel y a buen ritmo, firmó un gasto de 7,4

l/100 km. Más que asumible para el tipo de conducción efectuada.

Quién desee más eficiencia, el 218d será la opción ideal. Pero hay que mirar de reojo a los futuros 225e y 230e, dos PHEV con 245 y 326 CV respectivamente, tracción xDrive y con hasta 90 kilómetros de autonomía EV.

PRECIO DESDE **36.900 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **125** HASTA **140** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Amplitud y versatilidad. Confort. Calidad. Tecnología. Relación prestaciones-consumos.

DEBE MEJORAR

Precios elevados. Maletero en los 220i. Tacto del freno mejorable. PHEV sin carga en CC.



PHEV POLESTAR DA EL DO DE PECHO CON ESTA VERSIÓN HÍBRIDA ENCHUFABLE QUE CONVIERTE AL XC60 EN UNA REFERENCIA DINÁMICA



◀ Tras el restyling, el interior del XC60 mantiene la pantalla central de 8,7 pulgadas, pero ahora pasa a funcionar con Google directamente. Las butacas son excepcionales por la sujeción que ofrecen, con un nivel de acabados y ajustes excepcionales.



◀ La familia Volvo Recharge enchufable queda compuesta por dos versiones con 350 y 455 caballos de potencia.

Palabras mayores

Esta versión tan especial firmada por Polestar marca el cénit de potencia y deportividad para la marca sueca, pues se convierte en el Volvo más poderoso de la gama. Toda una declaración de intenciones que demuestra que la electrificación no tiene por que ser aburrida.

Iván Mingo | imingo@motor16.com

A día de hoy, uno de cada cuatro coches que la firma sueca matricula en España cuenta con tecnología híbrida enchufable, o lo que es lo mismo, un 25% de sus ventas están electrificadas. Un porcentaje récord y en clara progresión que encuentra sus mejores embajadores en los XC40 y XC60, que son respectivamente primer y segundo vehículos híbridos enchufables más vendidos del año pasado.

Una electrificación que en ningún caso debe ser aburrida, tal y como demuestra con versiones como la protagonista de esta prueba, el XC60 T8 Polestar de 455 ca-

ballos de potencia. Un verdadero obús híbrido con unas prestaciones que chocan con el sinsentido de su velocidad máxima, limitada genéricamente a 180 kilómetros por hora.

Se trata de una preparación que ha recibido una

puesta al día tanto estética como mecánica, con una batería de mayor capacidad, en este caso 18,8 kWh, lo que incrementa su autonomía hasta los 79 kilómetros, una cifra más que respetable y por encima de la media diaria de utilización.

En materia estética esta versión se distingue por los anagramas propios de Polestar presentes tanto en la parrilla como en el portón trasero. Se trata de una preparación muy especial, que incluye detalles como los cinturones en color amarillo, las llantas específicas de 22 pulgadas y los escapes ocultos.

En el interior nos encontramos con unas butacas de excelente factura, como es habitual en la firma, y unos acabados excepcionales en los que no falta el aluminio y la piel. El sistema multimedia mantiene como interfaz de manejo la pantalla vertical de 8,7 pulgadas que en su día fue la mayor del mercado, pero ahora pasa a

| | | |
|--|---|-----------------|
| PRECIO | | 78.400 € |
| EMISIONES DE CO ₂ : 27 G/KM | | |
| PRIMERAS IMPRESIONES | | |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR | |
| Su comportamiento dinámico es excepcional. Con el nivel de calidad propio de la marca. | El precio de venta entra en territorio intocable. Velocidad limitada a 180 kilómetros/hora. | |

FICHA TÉCNICA

| MOTOR TÉRMICO | T8 |
|----------------------------|--------------------|
| Nº de cilindros | 4, en línea |
| Cilindrada (cc) | 1.969 |
| Potencia máxima/rpm | 317/5.800 |
| Par máximo/rpm | 43,8/4.500 |
| MOTOR ELÉCTRICO | |
| Potencia | 107 kW/145 CV |
| Par | 24,4 |
| Pot. máx. total | 455 CV |
| Par máx. total | N.D. |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Aut, 8 vel. |
| Frenos del/tra. | Discos vel./Discos |
| Peso (kg) | 2.169 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.688/1.902/1.658 |
| Maletero (l) | 468 / 1.395 |
| Capacidad del depósito (l) | 70 |
| Tipo de batería | Ion-litio |
| Capacidad de la batería | 18,8 kWh |
| De 0 a 100 km/h (s) | 5,4 |
| Velocidad máx. (km/h) | 180 |
| Vel. máx. en eléctrico | N.D. |
| Consumo mixto (l/100 km) | 1,2 |
| Emisiones CO ₂ | 27 g/km |
| Alcance en eléctrico (km) | 79 |
| Tiempo de recarga | 4 ha 3,7V |
| Precios desde... (euros) | 78.400 |



funcionar con Google directamente, lo que ha mejorado por completo el sistema de reconocimiento vocal y nos permite elegir entre el banco de apps de Android.

En esta versión tan especial firmada por Polestar la marca sueca ha echado el resto, y cuenta con amortiguadores regulables Ohlins y con unos frenos sobre-

dimensionados. Como es habitual dispone de un selector de modos de conducción que nos permite elegir entre las opciones Hybrid, Power, Pure -100% eléctrico-, Off Road y AWD. La posición power marca el tope de potencia y deportividad, con los dos motores empujando de manera solidaria. En estas condiciones el Volvo XC60 se transforma en un atleta de respuestas ágiles y muy contundentes, con unas aceleraciones y unas recuperaciones realmente brillantes e impropias de un coche de su tamaño y peso, todo ello sin caer en extremismos. Sorprende por la precisión de guiado que ofrece y por la forma en la que digiere los cambios de apoyo o los virajes enlazados.

Directo al éxito

Si con las cuatro anteriores generaciones el Kia Sportage se ha convertido casi en una leyenda para la marca, con esta nueva entrega más avanzada, tecnológica y cuidada que nunca –y con la gama de motores más amplia de su historia– el éxito parece asegurado.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Desde el lanzamiento de la primera generación en 1993, el Kia Sportage ha sido el coche más reconocible, más valorado y más elegido por los clientes de Kia en Europa; el modelo en el que se ha cimentado el crecimiento de la marca coreana hasta llevarla a ese lugar de privilegio de ser la firma más vendida a particulares en nuestro país por segundo año consecutivo. La importancia del Sportage se resumía en un dato: llegó a significar el 40 por ciento de las operaciones de la marca en nuestro país. Por eso, cada nueva generación del Kia Sportage significaba una responsabilidad para que el siguiente fuera capaz de mantener el nivel y seguir cosechando buenas ventas. Algo que se ha conseguido con cada nueva generación que llegaba, ayudando a la mar-

ca a posicionarse en lo más alto. Con el paso de los años este SUV ha pasado a suponer el 20 por ciento de las ventas totales, –Stonic, Ceed y XCeed y Niro– son los otros pilares que, junto al Sportage, alcanzan el 80 por ciento de las matriculaciones de Kia.

Pero que el SUV de Kia haya perdido influencia en cuanto a dato no significa, en absoluto, que se dejen llevar en esta nueva generación, más bien al

contrario, la quinta generación supone un salto adelante importantísimo en cuanto a tecnología, en cuanto a calidad y en cuanto a equipamiento. Y también en el apartado mecánico, en el que la marca no deja fuera ninguna alternativa de propulsión –salvo un eléctrico cien por cien, para lo que ya tiene el Niro o el EV6– con el objetivo de que no se quede fuera del radar del Kia Sportage ningún posible cliente.

Con el conductor europeo en el punto de mira está pensado y desarrollado específicamente sobre la nueva plataforma N3, que además de admitir todas las alternativas electrificadas, permite una dinámica de conducción adaptada a los gustos y las necesidades y el entorno del Viejo Continente. Se configura, además, como un coche ideal para la familia, gracias a sus dimensiones exteriores, que dan paso a un interior de notable habitabilidad y con un maletero que permite que los cinco ocupantes que viajen en su interior lo hagan no solo con total confort; también con la posibilidad de transportar todo el equipaje necesario.

Mide 4.515 mm de largo por 1.865 mm de ancho y 1.645 mm de alto. Son dimensiones que lo sitúan en un término medio entre sus rivales. Además, los 2.680 mm de



▲◀ El diseño es uno de los puntos más llamativos del nuevo Sportage. El frontal combina el negro con el color de la carrocería, la firma luminosa, el techo en negro... Por dimensiones se sitúa en el centro del segmento.

| | | |
|---|---|-----------------|
| PRECIO | | 23.500 € |
| EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 126 G/KM | | |
| PRIMERAS IMPRESIONES | | |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR | |
| <p>+</p> <p>Calidad de acabado. Equipamiento. Gama mecánica. Comportamiento. Electrificación.</p> | <p>-</p> <p>Asistente de carril intrusivo. Manejo mandos pantalla central. Consumo versión híbrida.</p> | |



distancia entre ejes permiten ofrecer una gran funcionalidad interior con una capacidad de maletero de 591 litros que se amplían hasta 1.780 al abatir los asientos en las versiones de más capacidad, o entre 526 y 1.715 en las que menos volumen ofrecen, el espacio para la cabeza y las piernas también ha aumentado de forma destacable respecto al anterior Sportage. Además, el espacio interior no se ve afectado en la segunda fila, donde no solo hay suficiente anchura y altura, sino también una plaza central sin el clásico túnel de transmisión, lo que mejora la ergonomía.

Las dimensiones exteriores combinan a la perfección con un diseño muy llamativo en el que el frontal y sobre todo la firma luminosa tienen una personalidad

única. Y además cuenta con un cierto aire coupé gracias a ese techo flotante en la parte trasera del coche, sobre todo cuando se combina con el color negro ofrece un diseño distintivo. En el estilo exterior destacan la parrilla que combina la moderna forma Tiger Nose característica de Kia con las distintivas luces día de LED DRL en forma de bumerán. Y la trasera fluye hacia las luces traseras que están conectadas por un personal diseño horizontal. El estilo exterior se remata con unas llantas de aleación que pueden ser de 17, 18 o 19 pulgadas.

En el interior del Sportage se aprecia a simple vista un cambio notable tanto en calidad de acabados o materiales como en diseño y funcionalidad. Y eso teniendo en cuenta

que el nivel del actual Kia Sportage es muy elevado, lo cual es mucho decir. El salpicadero tiene un aire tecnológico muy acusado, se ha puesto en el centro al conductor y todo está orientado hacia él. En el centro del salpicadero es llamativa la gran pantalla curva integrada con un panel de pantalla táctil, así como unas salidas de aire deportivas con el estilo que ya hemos visto, por ejemplo, en el Kia Sorento. La pantalla es de 12,3 pulgadas y permite controlar las funciones de conectividad, funcionalidad y usabilidad. Además, el cuadro de instrumentos, también de 12,3 pulgadas, está unido formando una sola unidad.

El manejo de la pantalla central se realiza a través de unos botones táctiles en la parte inferior que tienen dos con-



PENSADO, DISEÑADO Y DESARROLLADO EN EUROPA, HISTÓRICAMENTE EL KIA SPORTAGE ES EL MODELO DE MAYOR ÉXITO DE LA MARCA



DRIVE WISE ASISTENTES DE VANGUARDIA

En el plano de la seguridad el objetivo también es claro, el Kia Sportage debe estar en lo más alto. Y con eso se ha trabajado para que sea uno de los vehículos más seguros de su clase. Su lista de sistemas de asistencia a la conducción, conocida como DriveWise, no deja nada al azar, incorporando lo más avanzado de la industria. Cuenta con asistente para evitar colisiones con función cruces para evitar colisiones frontales con coches, peatones o bicicletas que se aproximen al girar. El sistema

de conducción en autopista mantiene distancia y velocidad determinadas con respecto al vehículo precedente en vías de sentido único y nos centra en el carril además de ajustar la velocidad al límite de la vía. El control de cruceo inteligente basado en la navegación usa datos de viaje en tiempo real para adaptar la velocidad a las circunstancias de la vía o el tráfico. El nuevo sistema de asistencia para evitar colisiones en el ángulo muerto avisará al con-

ductor si al intentar cambiar de carril hay riesgo de colisión; y puede controlar el coche para evitarlo. También hay un nuevo monitor de ángulo muerto que muestra en el cuadro de instrumento una vista trasera en tiempo real. Y mucho más: asistente de aparcamiento remoto inteligente desde el exterior del coche, el monitor del entorno con imágenes de vídeo en tiempo real del vehículo y su entorno... Todo para disfrutar del Kia Sportage con absoluta seguridad.

SISTEMA DE RECONOCIMIENTO DE LÍMITES DE VELOCIDAD



CONTROL DE CRUCEO INTELIGENTE BASADO EN LA NAVEGACIÓN- CURVAS



ASISTENTE DE CONDUCCIÓN EN CARRETERA



ASISTENTE DE DETECCIÓN DE ÁNGULO MUERTO



ASISTENTE DE PREVENCIÓN DE COLISIÓN FRONTAL EN INTERSECCIONES



ASISTENTE DE PREVENCIÓN DE COLISIÓN EN SALIDA DE APARCAMIENTO



MONITOR DE ÁNGULO MUERTO



SISTEMA APARCAMIENTO REMOTO (LLAVE)



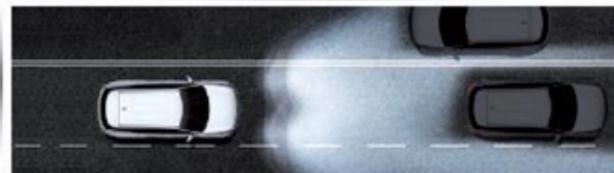
AIRBAG CENTRAL DELANTERO



CÁMARA DE VISIÓN 360°



SISTEMA DE ILUMINACIÓN FRONTAL INTELIGENTE



figuraciones. Si seleccionamos la climatización los mandos que aparecen son los que permiten regular la temperatura y el ambiente. Si seleccionamos el símbolo del navegador aparecen los elementos de infoentretenimiento: navegador, sistema de sonido... Un sistema interesante cuando te has acostumbrado a él. Además en lo dos extremos ofrecer una ruedecilla clásica para subir la temperatura cuando la función elegida es la climatización o el volumen del equipo de sonido si tenemos seleccionadas las funciones de multimedia.

Y en el apartado de la conectividad dispone de una conexión online para que el Kia Sportage esté siempre conectado y contar con los últimos mapas o actualizaciones de software. O también podemos interactuar con el coche a distancia a través de la aplicación para smartphones Kia Connect, además de controlar las principales funciones en el coche, como los servicios Kia Live, la navegación y el reconocimiento de voz online o la integración del calendario desde el smartphone. Ese nivel tecnológico tiene

su reflejo, también en una gama de sistemas de ayuda a la conducción de primer orden (recuadro superior). No podía faltar, para componer una oferta imbatible, una gama de motores que, como se ha comentado cuenta con todas las alternativas. Por ejemplo, versiones –tanto diésel como de gasolina– de combustión clásica, sin ningún tipo de hibridación con 115 y 150 caballos respectivamente. Con hibridación ligera de 48 voltios se ofrecen dos alternativas en gasolina de 150 y 180 caballos y un diésel de 136; en to-

dos los casos con la etiqueta ECO. Si subimos un punto el grado de electrificación nos encontramos con la versión híbrida convencional, con 230 caballos que usa el motor 1.6 T-GDI de gasolina de 180 CV combinado con un motor eléctrico de tracción de 44,2 kW y una batería de iones de litio y polímero con 1,49 kWh. Una alternativa similar a la que ofrece el Kia Sorento. Y el híbrido enchufable, que como el diésel de entrada llegará un poco más adelante, cuenta con el motor T-GDI de 1.6 litros unido a un motor eléctri-



◀ El espacio interior brilla por amplitud y versatilidad. Asientos cómodos y con detalles como los USB en el respaldo de los traseros. Además, no tiene túnel de transmisión, lo que mejora la comodidad. El maletero supera los 500 litros.



▲ Las levas en el volante se ofrecen con los cambios automáticos. Una ruedecilla en la consola central oficia como selector del cambio; y otra más pequeña detrás sirve para elegir los modos de conducción. Entre las opciones está el techo solar.

co de 66,9 kW y una batería de iones de litio y polímero con 13,8 kWh. Su potencia total es de 265 CV, de los cuales 180 CV procedentes del motor de combustión. De esta versión, que será la única con etiqueta Cero, aún no hay datos de autonomía eléctrica, pero sin duda, cumplirá con lo especificado para un 0 emisiones. La configuración mecánica del Kia Sportage se completa con diversas alternativas para el cambio: caja automática de doble embrague de siete velocidades (7DCT), manual de seis velocidades (MT) o manual inteligente (iMT) de seis velocidades. La tracción puede ser delantera o 4x4 en el Mild Hybrid de gasolina y el

diésel así como en el híbrido autorrecargable y el PHEV. Además, cuenta por primera vez con un nuevo modo Terrain para conducción fuera de carretera en las versiones 4x4 que se suma a los Comfort, Eco o Sport disponibles en el resto de alternativas. Y dispone de una nueva suspensión controlada electrónicamente (ECS) que garantiza un confort de marcha óptimo y niveles de seguridad superiores en todo momento, gracias a su control de la amortiguación continuo y en tiempo real. Todos estos argumentos, que sobre el papel sitúan al Kia Sportage en lo más alto, se cumplen cuando nos pone-

mos en carretera. El recorrido lo hacemos con un Mild Hybrid de gasolina con 150 caballos. Sorprende al arrancar su suavidad, pues lo hace con el protagonismo de la parte eléctrica. Su cambio automático de doble embrague y siete velocidades es pura suavidad, progresivo y sin notar el salto entre marchas. Se seleccionan a través de una ruedecilla en la consola central y se puede manejar manualmente mediante las levas en el volante. Se comporta como un perfecto coche familiar, cómodo, confortable, amplio. Rodador nato en carreteras y autovías, las suspensiones tiran al confort pero aportan firmeza y ofrecen suficiente informa-

ción al conductor sobre lo que pasa bajo las ruedas. La dirección es precisa y con el grado de asistencia justo. Y eso se nota cuando la carretera se convierte en una zona de curvas, con el asfalto más deteriorado. En ese momento, es la hora de seleccionar el modo Sport en una ruedecilla tras la del cambio. Ahí el Sportage hace más divertida la conducción. Los 150CV mueven con soltura el coche y permiten adelantamientos rápidos y seguros con solo reducir marchas en las levas, o pisar el acelerador con decisión. Y aunque no hemos ido ni mucho menos buscando consumo, acabamos los 170 kilómetros por debajo de los 7 litros... Seguro que con



▼ El salpicadero está dominado por un aire tecnológico, en el que destacan las dos pantallas de 12,3 pulgadas unidas con una configuración curva. Bajo la pantalla central, una línea con botones táctiles y mandos de ruedecilla para controlar climatización o el sistema de infoentretenimiento.

◀ **TODO EN LA PANTALLA LA PANTALLA CENTRAL ES EL AUTÉNTICO CEREBRO. MUESTRA DESDE LAS CÁMARAS, A LAS APLICACIONES, EL MODO DE USO, LOS ASISTENTES, LA NAVEGACIÓN O LA CLIMATIZACIÓN**



más tramos en ciudad la cifra mejora de forma notable.

Para la vuelta, el híbrido autorrecargable. Y las sensaciones son las mismas. Los 230 caballos no se hacen tan evidentes porque se ven lastrado

por un peso superior, pero anda de maravilla. El recorrido de vuelta es todo por autovía y por tanto el consumo se resiente, pero a poco que lo utilicemos en ciudad, lograremos un gasto muy ajustado... Y sin

olvidar que con su potencia tenemos garantizado un alto rendimiento.

El Kia Sportage ha demostrado en este primer contacto estar preparado para seguir siendo referencia de la marca

coreana y del segmento más popular. Si sumamos esos argumentos a un precio que con descuentos y promociones oscila entre 23.500 y 44.300 euros no hay duda de que el triunfo le espera.

FICHA TÉCNICA

| VERSIÓN | 1.6 T-GDI 150 CV | 1.6 T-GDI 150 MHEV | 1.6 T-GDI 180 MHEV | 1.6 CRDI 115 | 1.6 CRDI 136 MHEV | 1.6 HEV 230 |
|-----------------------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| Tipo de motor | Gasolina | Gasol. Híbrido ligero | Gasol. Híbrido ligero | Diésel | Diésel Híbrido ligero | Híbrido autorrec. |
| Potencia CV-kW/rpm | 150-112/5.500 | 150-112/5.500 | 180-134/5.500 | 115-85/4.000 | 136-100/4.000 | 230-171/5.500 |
| Par máximo Nm/rpm | 250/1.500-4.000 | 250/1.500-4.000 | 265/1.500-4.000 | 280/1.500-2.750 | 320/1.500-2.250 | 350/1.500-4.000 |
| Tracción | Delantera | Delantera | Total | Delantera | Delant/Total | Delant/Total |
| Caja de cambios | Manual, 6 vel. | Man. 6 v./Aut. 7 v. | Automática 7 v. | Manual, 6 vel. | Man. 6 v./Aut. 7 v. | Automática 6 v. |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 4.515/1.865/1.650 | 4.515/1.865/1.650 | 4.515/1.865/1.650 | 4.515/1.865/1.650 | 4.515/1.865/1.650 | 4.515/1.865/1.650 |
| Maletero (l) | 591/1.870 | 562/1.751 | 562/1.751 | 571/1.760 | 526/1.715 | 587/1.776 |
| Peso (kg) | 1.595 | 1.630 (1.653 Aut.) | 1.722 | 1.620 | 1.654 (1.710 4x4) | 1.682 (1.748 4x4) |
| De 0 a 100 km/h (s) | 10,3 | 10,3 (9,9 Aut.) | 9 | 12,1 | 11,4 (11,6 Aut 4x4) | 8 (8,3 Aut 4x4) |
| Velocidad máx. (km/h) | 189 | 189 | 201 | 175 | 180 | 193 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 6,7 | 6,6 (6,4 Aut.) | 7 | 5,2 | 5,5 (5,8 Aut 4x4) | 5,6 (6,3 4x4) |
| Etiqueta DGT | C | ECO | ECO | C | ECO | ECO |
| Precios con dto. desde... (euros) | 23.500 | 27.679 | 37.729 | 26.576 | 28.176 | 31.450 |

Los rivales



El nuevo Kia Sportage lucha por dar soluciones a cualquier posible comprador que ponga la vista en este segmento de los SUV compactos. De ahí que por dimensiones –4,51 m de longitud– se sitúe en el centro de este grupo de modelos. Y por gama es capaz de dar una solución a cualquiera que busque un SUV; ofrece diésel (116 CV) y gasolina (150 CV) sin hibridación; diésel (136 CV) y gasolina (150 y 180 CV) con tecnología de 48 voltios y etiqueta ECO. Y además, un híbrido autorrecargable de 230 CV y uno enchufable con 265 CV. Con estas armas se enfrenta a 22 rivales que no se lo van a poner fácil. ¡Hay pelea!



PRECIO:
Desde **N.D.**
POTENCIA:
Desde **130 CV**
ETIQUETAS:

ALFA TONALE.- Similares medidas que el Sportage –4,53 m– y una variada gama mecánica con versión diésel de 130 CV, dos alternativas de gasolina de 130 y 160 con hibridación ligera y un PHEV 4x4 con 245 CV y 60 km de autonomía.



PRECIO:
Desde **27.285 €**
POTENCIA:
Desde **130 CV**
ETIQUETAS:

CITROËN C5 AIRCROSS.- El SUV de Citroën acaba de renovarse aunque mantiene la gama mecánica. En diésel un BlueHDI de 130 CV; misma potencia en gasolina y un PHEV con 225 CV y 55 km de autonomía. Mide 4,5 metros.



PRECIO:
Desde **16.050 €**
POTENCIA:
Desde **90 CV**
ETIQUETAS:

DACIA DUSTER.- Auténtico superventas, mide 4,34 metros de longitud y propone una gama con versiones diésel –115 CV y tracción total–, gasolina –90 y 150 CV– y una movida por gasolina y GLP con 100 CV y la etiqueta ECO.



PRECIO:
Desde **37.800 €**
POTENCIA:
Desde **130 CV**
ETIQUETAS:

DS 7 CROSSBACK.- Usa la misma plataforma que el C5 Aircross. Y bajo su carrocería de 4,57 metros, las opciones mecánicas contemplan un diésel de 130 CV, tres gasolina con 130, 180 y 225 CV y dos PHEV de 225 y 300 CV.



PRECIO:
Desde **23.831 €**
POTENCIA:
Desde **120 CV**
ETIQUETAS:

FORD KUGA.- El SUV fabricado en Almussafes mide 4,62 m y ofrece una gama completa con versiones diésel de 120 CV, gasolina de 120 y 190. Además híbrido ligero de 150, autorrecargable de 190 y un PHEV de 225 y 56 km de autonomía.



PRECIO:
Desde **30.500 €**
POTENCIA:
Desde **131 CV**
ETIQUETAS:

HONDA HR-V.- El nuevo HR-V es más pequeño que el Sportage –4,33 m– pero con máxima versatilidad interior. En su gama solo se ofrece una variante con tecnología híbrida autorrecargable y 131 caballos.



PRECIO:
Desde **27.675 €**

POTENCIA:
Desde **116 CV**

ETIQUETAS:



HYUNDAI TUCSON.- El 'primo' del Sportage es casi igual –4,5 metros–. Y ofrece alternativas similares: diésel 116 CV, gasolina 150 CV. Con 48 voltios hay gasolina (150 y 180 CV) y diésel (136 CV). Un híbrido de 230 CV y un PHEV de 265 CV.



PRECIO:
Desde **32.500 €**

POTENCIA:
Desde **130 CV**

ETIQUETAS:



JEEP COMPASS.- Mide 4,39 metros de longitud y ofrece alternativas diésel –130 CV– y gasolina sin electrificación –130 y 150 CV–. Y dos alternativas híbridas enchufables con 190 y 240 caballos y una autonomía de 52 kilómetros.



PRECIO:
Desde **26.625 €**

POTENCIA:
Desde **130 CV**

ETIQUETAS:



OPEL GRANDLAND.- Sobre la misma plataforma que el Peugeot 3008, comparte la mayoría de los datos. En diésel solo hay una versión de 130 CV; dos gasolina con 130 y 180 y dos PHEV con etiqueta 0 y 225 o 300 CV 4x4.



PRECIO:
Desde **30.250 €**

POTENCIA:
Desde **130 CV**

ETIQUETAS:



PEUGEOT 3008.- Un poco más pequeño que el Sportage –4,44 m– se ofrece con tracción delantera o 4x4. En gasolina, de 130 a 180 caballos; en diésel 130 CV y dos PHEV con 225 y 300 caballos y casi 60 km de autonomía.



PRECIO:
Desde **34.300 €**

POTENCIA:
Desde **184 CV**

ETIQUETAS:



LEXUS UX.- El lujoso SUV urbano de Lexus mide 4,49 m de longitud y está disponible con su clásica tecnología híbrida autorrecargable con 184 caballos. Y se ha sumado una variante eléctrica de 204 CV y 315 km de autonomía.



PRECIO:
Desde **35.000 €**

POTENCIA:
Desde **197 CV**

ETIQUETAS:



LYNK & CO 01.- La marca creada por Geely con tecnología de Volvo ofrece este SUV de 4,54 m de longitud con dos versiones: híbrido autorrecargable de 197 CV y un híbrido enchufable de 261 CV y 69 km de autonomía.



PRECIO:
Desde **N.D.**

POTENCIA:
Desde **N.D.**

ETIQUETAS:

RENAULT AUSTRAL.- Hasta el 8 de marzo no sabremos los datos del nuevo SUV francés que se fabricará en Valladolid. Intuimos que contará con una gama electrificada, con hibridación ligera, autorrecargable y tal vez PHEV.



PRECIO:
Desde **24.850 €**

POTENCIA:
Desde **110 CV**

ETIQUETAS:



SEAT ATECA.- Comparte todo con el Skoda Karoq; por lo tanto es 13 centímetros más corto que el Sportage. Y su gama mecánica –4x2 y 4x4– contempla diésel de 116 a 150 CV y gasolina de 110 a 190 CV.



PRECIO:
Desde **29.400 €**

POTENCIA:
Desde **150 CV**

ETIQUETAS:



MAZDA CX-5.- La firma acaba de renovar su SUV. Mide 4,57 m de longitud y en su gama apuesta por versiones diésel con 150 y 184 CV o gasolina de 165 y 194 CV. Todas con tecnología SkyActiv, pero sin hibridación ni etiqueta ECO.



PRECIO:
Desde **32.600 €**

POTENCIA:
Desde **258 CV**

ETIQUETAS:



MG EHS.- El SUV medio de la firma británica ofrece gran versatilidad en su carrocería de 4,57 metros. Y en su gama una única versión híbrida enchufable con 258 caballos de potencia y 52 kilómetros de autonomía eléctrica.



PRECIO:
Desde **28.940 €**

POTENCIA:
Desde **110 CV**

ETIQUETAS:



SKODA KAROQ.- Más pequeño que el Sportage –4,38 m– pero con máxima versatilidad. La gama del SUV checo ofrece versiones diésel de 116 y 150 CV y gasolina entre 110 y 190 CV. Y alternativas de tracción delantera o 4x4.



PRECIO:
Desde **24.965 €**

POTENCIA:
Desde **129 CV**

ETIQUETAS:



SUZUKI S-CROSS.- 4,3 metros de longitud es lo que mide el renovado SUV japonés disponible solo con tecnología Mild Hybrid y un motor con 129 CV de potencia. Ofrece versiones de tracción delantera o total.



PRECIO:
Desde **36.000 €**

POTENCIA:
Desde **188 CV**

ETIQUETAS:



MITSUBISHI ECLIPSE CROSS.- Tiene diseño de SUV coupé y una longitud de 4,54 metros. Y bajo el capó una sola alternativa mecánica, un híbrido enchufable con 188 caballos, etiqueta 0 y 45 kilómetros de autonomía.



PRECIO:
Desde **25.650 €**

POTENCIA:
Desde **140 CV**

ETIQUETAS:



NISSAN QASHQAI.- El inventor del concepto SUV –4,42 m de longitud– apuesta en su nueva generación por la microhibridación en gasolina con batería de 12 voltios. Y dos niveles de potencia: 140 y 158 caballos.



PRECIO:
Desde **38.550 €**

POTENCIA:
Desde **218 CV**

ETIQUETAS:



TOYOTA RAV4.- Con 4,6 metros de longitud, el SUV de Toyota ha duplicado sus versiones con la llegada de un híbrido enchufable de 306 CV y 75 km de autonomía. Mantiene el híbrido autorrecargable de 218 caballos.



PRECIO:
Desde **29.755 €**

POTENCIA:
Desde **120 CV**

ETIQUETAS:



VOLKSWAGEN TIGUAN.- Mide lo mismo que el Sportage –4,5 metros– y en su gama mecánica contempla versiones diésel de 122 a 200 CV, gasolina de 130 a 320 CV y un híbrido enchufable de 245 CV con 49 km de autonomía.



Una de cada cuatro unidades matriculadas del Tiguan pertenecen a esta carrocería Allspace, que en esta versión diésel de 200 caballos con tracción integral y cambio DSG se convierte en una referencia de calidad y comportamiento, con dos plazas adicionales de uso puntual.



¿Vale lo que cuesta?

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

Lanzado en 2017, el Allspace nacía como un derivado del Tiguan, un SUV compacto que vio la luz en 2007. Su principal virtud era disponer de un habitáculo con siete plazas y una espectacular capacidad de carga. De hecho, en la actual generación existe una versión de cinco asientos con 760 litros de maletero, aunque en España sólo se comercializa desde su lanzamiento en la variante con siete plazas. Esta mejora de habitabilidad interior se logra alargando la carrocería 22 centímetros respecto a la variante 'corta'. El nuevo Tiguan Allspace es además casi 3 centímetros más largo que la generación precedente, lo que le permite mejorar ligeramente el espacio.

El éxito de esta versión es tal que uno de cada cuatro Tiguan que se vende en el mundo es Allspace, en concreto de los 6.4 millones de Tiguan que se han vendido desde su lanzamiento en 2007, 1,5 millones de unidades pertenecen a esta carrocería alargada. En la actualidad el Allspace supone el 55% de la produc-

ción total del modelo. La unidad probada marca el tope de gama del SUV alemán, con motor diésel de 200 caballos, tracción integral y cambio DSG de siete velocidades, una configuración de ensueño si no fuera por un precio de venta que nos vemos obligados a confirmar en dos ocasiones por lo abultado que resul-

ta, casi 60.000 euros para lo que hasta hace unos años era un compacto generalista. El interior es sobrio como corresponde a la marca, pero excelente tanto por calidad como por ergonomía. Al volante disponemos de la pantalla central multimedia, que ha mejorado en funcionamiento, el cuadro de relojes tipo Virtual Cockpit y los



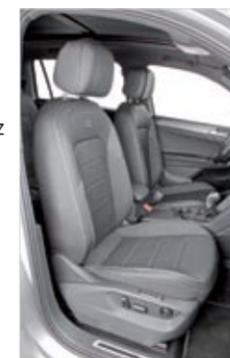
▲ La tracción integral está tarada al 50% entre ejes, con reparto constante en función de las condiciones.



botones e interruptores físicos han sido sustituidos por unos sensores táctiles que bajo nuestro punto de vista complican su funcionamiento más que otra cosa.



◀ El acceso a la tercera fila de asientos es realmente angosto. Una vez allí el espacio disponible es muy justo, por lo que las plazas son recomendables para niños.



◀ Muy riguroso en su comportamiento, las suspensiones son firmes pero nunca comprometen la comodidad. Destaca el empuje del motor y la manera en que van cayendo las marchas.



La habitabilidad es excelente cuando nos referimos a la configuración de cinco plazas, con las dos traseras ocultas en el piso del maletero, y un maletero de 685 litros en condiciones normales, ampliable a 1.755 si abatimos la segunda fila de asientos. Hay que reconocer que el acceso a la tercera fila de asientos es realmente angosto aunque desplazemos la segunda fila de butacas, el paso es sólo apto para niños, y una vez sentados en la tercera fila el espacio disponible es realmente escaso. Como decíamos las dos plazas son aptas sólo para niños.

El comportamiento es intachable, con un motor que empuja como un toro y un consumo muy contenido. La tracción integral está tarada

al 50%, aunque disponemos de modos específicos para circular sobre nieve, arena, barro o asfalto.



LA CLAVE

imingo@motor16.com

Si no fuera por su precio de venta, se trata de una de las mejores opciones familiares para una viajar, con la posibilidad de disponer de dos plazas adicionales para necesidades puntuales. Mecánicamente es difícil mejorar el equilibrio y la eficacia que aportan el motor diésel y la tracción integral.

SUS RIVALES



PEUGEOT 5008 GT 180CV

Otro de los SUV siete plazas más populares, una pena que no pueda contar con tracción integral. Destaca su atractivo estético.

| | |
|----------------------|-------------|
| Precio | 43.400 € |
| Potencia | 180 CV |
| Consumo 0 a 100 km/h | 7,1 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 8,3 seg. |



SEAT TARRACO 1.4 TFSI FR

También de siete plazas, el Tarraco ofrece un esquema híbrido enchufable. Como el Peugeot tampoco dispone de tracción integral.

| | |
|----------------------|-------------|
| Precio | 49.000 € |
| Potencia | 245 cv |
| Consumo 0 a 100 km/h | 1,8 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 7,5 seg. |

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|--------------------------|---|
| MOTOR | 2.0 TDI |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 1.968 |
| Alimentación | Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 200 CV / N.D. |
| Par máximo/rpm | 40,8 mkg / N.D. |

| | |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Automática de 7 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | N.D. |

| | |
|----------------------------------|----------------------------|
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremallera, eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | N.D. |
| Diámetro de giro (m) | N.D. |
| 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 | 255/45 R20 |
| Marca | Pirelli Scorpion |

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| CARROCERÍA | |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.795 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.720 / 1.839 / 1.686 |
| Capacidad del maletero (l) | 685/1.755 |
| Capacidad del depósito (l) | 58 |

PRESTACIONES

| | |
|----------------------------------|-----------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 216 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 15,7 |
| De 0 a 50 km/h | 2,5 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 7,9 (7,8) |
| Recorriendo (metros) | 135,6 |

| | |
|-----------------------------------|------|
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 15,7 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 27,9 |
| De 80 a 120 en D | 6,1 |
| Recorriendo | 177 |
| Error de velocímetro | 3% |

| | |
|--|---------------------|
| 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 | 44,3/59,8/62,3/66,1 |

CONSUMOS

| | |
|-------------------------|-----------------|
| EN CIUDAD | l/100 km |
| A 22,1 km/h de promedio | 7,5 |

| | |
|------------------------|-----|
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 5,6 |
| En conducción dinámica | 9 |

| | |
|--|-----|
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 6,3 |
| A 140 km/h de cruceo | 8,4 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 6,5 |

| | |
|---------------------------|-----|
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 892 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo combinado | 6,7 |
| Velocidad baja | 8,8 |
| Velocidad media | 6,5 |



| | | | | |
|--|---------------------------|---------------------------|---|---|
| PRECIO | 57.870 € | NUESTRA VALORACIÓN | | |
|  EMISIONES DE CO₂: 176 G/KM | NUESTRAS ESTRELLAS | NOS GUSTA | DEBE MEJORAR | |
| | COMPORTAMIENTO | ***** | + Calidad general, comportamiento excepcional del esquema diésel con tracción integral. | - Precio de venta elevado. Funcionamiento de los sensores táctiles del volante y de la consola central para la temperatura. |
| | ACABADO | ***** | | |
| | PRESTACIONES | ***** | | |
| | CONFORT | ***** | | |
| | SEGURIDAD | ***** | | |
| CONSUMO | ***** | | | |
| PRECIO | ***** | | | |

Lo justo y necesario

Tras vender más de 2 millones de unidades entre sus dos generaciones, este restyling vuelve a poner de actualidad al Duster, un automóvil que hace del equilibrio y la sencillez sus principales virtudes. Porque en el Dacia Duster todo es fácil y predecible... incluso su precio.



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

En otoño del año pasado el Dacia Duster recibió un restyling sobre su segunda generación que puso aún más de actualidad el que ya era un verdadero superventas para la firma. Los cambios

no fueron muy profundos pero afectaron ligeramente a la estética y más en profundidad al nivel de equipamiento. El Duster de primera generación vio la luz en 2010, y desde entonces ofreció una excelente relación calidad precio, convirtiéndose en un verdadero

SUV de moda y uno de los superventas de la marca.

Hace sólo un par de semanas Dacia anunció que habían conseguido superar la cifra de los dos millones de unidades matriculadas en Europa, sin duda toda una referencia para un modelo que ha llegado a posicionar-

se como el más vendido del Viejo Continente.

La actualización ha afectado a su exterior aunque de forma sutil. La iluminación delantera ahora es 100% Led, y estrena firma lumínica diurna. La parrilla también evoluciona con efecto de profundidad y remates

en aluminio. Detrás estrena también grupos ópticos con iluminación en forma de Y, así como un spoiler de mayor tamaño. En conjunto una serie de cambios que lo ponen de actualidad sin variar un milímetro sus medidas externas.

Dentro la evolución ha afectado tanto a la calidad percibida, con nuevas tapicerías de tela más agradables al tacto y elementos más firmes en el salpicadero. Se incorpora además una pantalla multimedia central de tipo táctil de 8 pulgadas en combinación con el equipo Media NAV, que incluye na-



LA CLAVE

imingo@motor16.com

En este Dacia encontramos argumentos más allá de la relación calidad precio. Pertenecer a una generación de automóviles muy equilibrados y que no te complacen la vida con sistemas multimedia complejos ni con un funcionamiento abigarrado. Eso sí, no echas nada en falta, tiene todo lo necesario.

vegación y conexión wifi para Apple y Android, además de añadir manejo por voz. Para mejorar la comodidad y ergonomía interiores se

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|--------------------------|--|
| MOTOR | 1.3 TCe |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 1.332 |
| Alimentación | Inyección multipunto, turbo intercooler. |
| Potencia máxima/rpm | 150 CV / 6.000 |
| Par máximo/rpm | 25,5 mkg / 1.700 |

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

| | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| DIRECCIÓN Y FRENSOS | |
| Sistema | Cremallera, electromecánica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 3 |
| Diámetro de giro (m) | 10,7 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / tambor |

| | |
|--|--|
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | |
| Trasera: Semi independiente. Rueda tirada, resorte helicoidal. | |

| | |
|---------------|-------------|
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 215/60 R17 |
| Marca | Continental |

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| CARROCERÍA | |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.388 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.340 / 1.804 / 1.693 |
| Capacidad del maletero (l) | 445/1.478 |
| Capacidad del depósito (l) | 50 |

PRESTACIONES

| | |
|----------------------------------|-----------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 199 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 16,9 |
| De 0 a 50 km/h | 3,7 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 9,4 (9,7) |
| Recorriendo (metros) | 149,7 |

| | |
|-----------------------------------|------|
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 14,7 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 28,7 |
| De 80 a 120 km/h en D | 6,6 |
| Recorriendo (metros) | 188 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | + 2% |

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| FRENOS (en metros) | |
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 13,0/36,4/52,6 |

CONSUMOS

| | |
|--|-----------------|
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 22,1 km/h de promedio | 9,5 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 5,1 |
| En conducción dinámica | 11,1 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 7,2 |
| A 140 km/h de cruceo | 9,0 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,4 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 675 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo urbano | 7,7 |
| Ciclo extraurbano | 5,4 |
| Ciclo mixto | 6,3 |

| | | | |
|--|---------------------------|--|--|
| PRECIO | 22.150 € | NUESTRA VALORACIÓN | |
| EMISIONES DE CO₂: 142 G/KM | NUESTRAS ESTRELLAS | | NOS GUSTA |
| | COMPORTAMIENTO | ***** | No es fácil encontrar un coche con una relación calidad precio tan equilibrada. En carretera es cómodo y seguro. |
| | ACABADO | ***** | |
| | PRESTACIONES | ***** | |
| | CONFORT | ***** | |
| | SEGURIDAD | ***** | |
| CONSUMO | ***** | | |
| PRECIO | ***** | DEBE MEJORAR | |
| | | Si buscas lujos no los vas a encontrar. El consumo puede subir de forma considerable en conducción poco cuidada. | |



◀▶ La capacidad del maletero, entre 445 y 1.478 litros es magnífica. El nivel de acabados es correcto, con guarnecidos sencillos pero en ningún momento de mala calidad. Estrena diseño de llantas en medidas de 16 ó 17 pulgadas.



DINÁMICA
EN AUTOPISTA SE MUEVE CON SOLTURA Y COMODIDAD, SÓLO ACUSA EN EXCESO LOS CAMBIOS DE APOYO BRUSCOS
SILENCIOSO
DACIA HA MEJORADO LA INSONORIZACIÓN DEL HABITÁCULO ASÍ COMO EL MULLIDO DE LOS ASIENTOS



▶ Los sensores de aparcamiento funcionan, pero no están muy bien integrados.



incorpora un reposabrazos deslizante de 70 milímetros de longitud un una nueva guantera entre los ocupan-

tes delanteros de 1,1 litros, con USB. Las mejoras saltan a la vista, pero el coche no pier-

de su filosofía low cost, con unos acabados firmes y resistentes pero nada aparentes, aunque sí es cierto que esta versión cuenta incluso con volante forrado en piel multifunción, pues nos permite manejar algunos automatismos con los pulgares.

En el apartado mecánico estrena cambio automático EDC de doble embrague, siempre combinado con el motor gasolina turbo de 150 caballos. Este conjunto encaja a las mil maravillas con la filosofía del vehículo. En carretera resulta ágil y muy solvente en las maniobras de adelantamiento, aunque es cierto que echamos en falta un tacto de di-

rección algo más firme, con un 'peso' superior del eje delantero. El cambio, un viejo conocido de la casa Renault, destaca más por su suavidad que por su rapidez en los cambios de marcha. De hecho hay veces que debemos apretar a fondo con firmeza o soltar el acelerador para que se produzca un cambio de marcha.

El coche en su conjunto gana en capacidad rutera, ayudado por las mejoras en las insonorización que ha introducido la firma, aunque aun no puede decirse que sea un silencioso. Es una verdadera pena que este conjunto motor cambio no esté disponible por el mo-



▶ Las barras del techo forman parte ahora del equipamiento de serie. Estrena atractivos diseños de llantas de nuevo cuño.

mento con la tracción integral, pues lo convertiría en un arma infalible a la hora de viajar y circular por pistas con seguridad.

El apartado de consumos tampoco es su mayor virtud, si somos cuidados con el acelerador no hay problema, pero si abusamos

un poco del magnífico empuje del motor detectamos que el consumo se eleva de manera importante, aunque siempre dentro de unos márgenes razonables. Lo que no ha cambiado es la excepcional habitabilidad que es capaz de ofrecer si tenemos en cuenta que mide 4,34 metros. Tanto las plazas delanteras como las posteriores disponen de generoso espacio, con unas butacas que han mejorado en su mullido, resultado ahora más firmes y acogedoras que en su predecesor. No nos olvidamos de un maletero de 445 litros de capacidad que lo convierte en una solución familiar sencillamente sobresaliente.

Es cierto que en el habitáculo todo es sencillo e incluso puede que básico, pero es cierto que no echamos nada en falta en nuestra actividad cotidiana.

De hecho, el equipamiento ha mejorado incluyendo el encendido automático de luces, limitador de velocidad, climatizador automático con manejo de tipo digital, regulador de velocidad, sensores de aparcamiento e incluso tarjeta de acceso y arranque de tipo manos libres. En materia de ayudas a la conducción recibe detector de ángulo muerto, asistente de arranque en pendiente y equipo de 4 cámaras exteriores.

SUS RIVALES



MG ZS 1.0 T-GDI
 El ZS es uno de los modelos estrellas de MG, un SUV de 4,31 metros de longitud disponible en dos versiones gasolina y dos eléctricas.
 Precio **17.990 €**
 Potencia **111 cv**
 Consumo **7,2 l/100km**
 0 a 100 km/h **12,4 seg.**



MITSUBISHI ASX 200 MPI
 Vamos por la cuarta actualización del ASX, un SUV magnífico tanto por precio de venta como por habitabilidad, dispone de un único motor gasolina.
 Precio **24.000 €**
 Potencia **150 cv**
 Consumo **7,1 l/100km**
 0 a 100 km/h **10,2 seg.**



SSANGYONG TIVOLI
 Actualizado en 2019 se trata de una excelente opción por su magnífico precio. Cuenta con un motor diésel de 136 caballos y otro gasolina con 128 o 163 caballos.
 Precio **23.600 €**
 Potencia **163 cv**
 Consumo **7 l/100km**
 0 a 100 km/h **9,9 seg.**

En buena sintonía



La variante con caja de cambios automática del Nissan Qashqai es una opción coherente y muy práctica que eleva su agrado de conducción, casando a la perfección con su carácter sosegado, sin elevar apenas sus consumos medios.

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

La tercera generación del Qashqai ya se ha asentado en el mercado tras su lanzamiento el pasado año para seguir siendo una alternativa imprescindible en la cada vez más competitiva categoría de los SUV compactos.

Lo hace con una oferta de motores limitada, pues está disponible con un solo bloque gasolina de 1.3 litros, con dos escalones de potencia, con 140 y 158 CV, muy eficientes, siempre asociados a un sistema de micro hibridación y etiqueta ECO.

Probamos en el pasado nº 1.806 de Motor 16, el 1.3 MHEV de 158 CV con cambio manual de 6 velocidades. Y ahora pasa por nuestras manos la variante de transmisión automática, dada la demanda cada vez mayor de este tipo de cambios. La caja Xtronic CVT del Qashqai va asociada siempre a la versión más potente que, de hecho aumenta ligeramente su par, disponible con tracción delantera o total. Nuestra unidad es la de



▲ Firme paso por curva, con la carrocería muy bien sujeta, sin que apenas incline y muy ágil en los cambios de dirección.

| | | |
|--|--|---------------------|
| PRECIO | | 40.925 € |
| EMISIONES DE CO₂: 146 G/KM | NUESTRAS ESTRELLAS | |
| | COMPORTAMIENTO | ***** |
| | ACABADO | ***** |
| | PRESTACIONES | ***** |
| | CONFORT | ***** |
| SEGURIDAD | ***** | |
| CONSUMO | ***** | |
| PRECIO | ***** | |
| NUESTRA VALORACIÓN | | |
| NOS GUSTA | | DEBE MEJORAR |
| Silencio y confort de marcha. Calidad de rodadura. Equipamiento. Etiqueta ECO. | Consumo sensible a la conducción, algo elevado a regímenes altos. Prestaciones algo justas para su potencia. | |

dos ruedas motrices, para tener una referencia más cercana a la manual probada. La adopción del cambio CVT de variador continuo, por el que opta Nissan, supone un sobrepeso de 2.100 euros respecto al manual que, en esta versión Tekna+, equipada al máximo, suponen 40.925 €, que con la promoción actual es de 37.925 €. Un precio que le deja en la parte intermedia de la categoría.

El cambio CVT destaca por su suavidad de funcionamiento, con ocho etapas que podemos seleccionar desde las levas del volante, sin mucha influencia a la hora de explotar las posibilidades del motor. No es rápido y muestra el resbalamiento habitual en este tipo de transmisiones, pero casa a la perfección con la personalidad tranquila de este motor de dulce carácter que se muestra muy progresivo. Ofrece una respuesta uniforme desde bajas revoluciones, sin vacíos en su entrega de par.

Sus prestaciones son poco ambiciosas, cediendo con el manual a la hora de acelerar según nuestras mediciones



▲▲ Pantalla de 12,3" pulgadas de serie, con muchísima información. Espacio interior bien aprovechado.



▲▲ Ergonómico pomo del cambio para elegir N, D o la marcha atrás; no hay más funciones. Para ello dispone de levas. A su lado, la tecla selectora de los modos de conducción, visible y muy accesible.



sión deportiva del acabado Tekna+, que ofrece una amplísima dotación de serie, con un amplio abanico de asistentes bajo el paraguas tecnológico ProPILOT.

Aprovecha bien el espacio interior para ofrecer una buena habitabilidad ajustada a su tamaño de carrocería.

(un segundo en los 400 m), pero manteniendo un buen nivel en las recuperaciones. Gasta algo más de media (7,7 frente a 7,4 l/100 km), muy moderado a ritmo tranquilo pero más 'gastón' si nos movemos a un régimen alto de forma constante.

Los 50 kg extras apenas influyen en su comportamiento, manteniendo su excelente calidad de rodadura, su comportamiento neutro, sin oscilaciones de carrocería. Es muy ágil en trazados de curvas, con una gran capacidad de tracción. Y con un notable nivel de confort a pesar de la suspen-

LA CLAVE

fasensio@motor16.com

A estas alturas la opción del cambio automático ha ido ganando adeptos por su comodidad y respuesta. Nissan confía en su CVT, de variador continuo, que se ajusta perfectamente al carácter del Qashqai en cualquier recorrido. Por 2.100 € supone una excelente opción al manual, aunque pierda algo en prestaciones.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|--------------------------|--|
| MOTOR | 1-3 MHEV |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 1.333 |
| Alimentación | Iny. directa, turbo e intercooler. Doble árbol de levas en culata. |
| Potencia máxima/rpm | 158 CV / 5.500 |
| Par máximo/rpm | 27,6 mkg / 1800 - 3750 |

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

| | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremallera, electromecánica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,5 |
| Diámetro de giro (m) | 11,1 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventil. / Discos ventil. |

| | |
|---|--|
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora. | |
| Trasera: Eje de torsión, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora. | |

| | |
|---------------|------------|
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 235/45 R20 |
| Marca | Michelin |

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| CARROCERÍA | |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.502 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.425 / 1.625 / 1.580 |
| Capacidad del maletero (l) | 504 |
| Capacidad del depósito (l) | 55 |

PRESTACIONES

| | |
|-------------------------|-----------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 199 KM/H |
|-------------------------|-----------------|

| | |
|----------------------------------|------------|
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 17,4 |
| De 0 a 50 km/h | 3,2 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 10,7 (9,2) |
| Recorriendo (metros) | 175 |

| | |
|-----------------------------------|------|
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 15,1 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 29,5 |
| De 80 a 120 km/h en D | 10,8 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | 4% |

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| FRENOS (en metros) | |
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 12,9/38,8/52,6 |

| | |
|--|---------------------|
| SONORIDAD (en decibelios) | |
| Ralentí / 60 km/h / 90 km/h / 120 km/h | 39,4/56,7/63,1/66,3 |

CONSUMOS

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

| | |
|-------------------------|-----|
| EN CIUDAD | |
| A 23,2 km/h de promedio | 9,8 |

| | |
|------------------------|------|
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 5,1 |
| En conducción dinámica | 13,2 |

| | |
|--|-----|
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 7,0 |
| A 140 km/h de cruceo | 8,9 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,7 |

| | |
|------------------------|-----|
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 714 |

| | |
|---------------------------|-----|
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo urbano | N.D |
| Ciclo extraurbano | 5,4 |
| Ciclo mixto | 6,2 |



SUS RIVALES



FORD KUGA 2.0 ECOBLUE ST-LINE MHEV

La versión con microhibridación siempre va asociada a un cambio manual. Cotas interiores algo por encima del Qashqai, con menos equipamiento.

| | |
|----------------------|--------------------|
| Precio | 30.600 € |
| Potencia | 150 cv |
| Consumo 0 a 100 km/h | 4,9 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 9,6 seg. |



HYUNDAI TUCSON TECNÓ SKY 1.6 TGD 48V 150

Muy equilibrado en todos los apartados, con un excelente comportamiento y tecnología. Supera al Nissan en prestaciones y habitabilidad.

| | |
|----------------------|--------------------|
| Precio | 38.150 € |
| Potencia | 150 cv |
| Consumo 0 a 100 km/h | 6,5 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 9,6 seg. |



Probamos la versión híbrida autorrecargable del Captur, que ofrece 145 CV de potencia y una sofisticada tecnología para convertirse en una de las opciones más eficientes de cara al bolsillo y agradables al volante. Este español universal fabricado en Valladolid es una de las opciones más equilibradas del segmento B-SUV.



◀▶ Muy bien rematado a nivel de calidad, el acabado RS Line apuesta por un atractivo escenario de corte más deportivo. En la pantalla central se puede seguir la gestión del sistema híbrido en tiempo real.



◀◀ Esta versión híbrida de 145 CV presume de la etiqueta ECO. La capacidad del maletero se reduce hasta los 305 litros debido a la ubicación de la batería de iones de litio.



completo, con elementos como la aplicación MyRenault que nos permite estar conectados en todo momento con el vehículo desde nuestro smartphone.

Dinámicamente no puede ocultar ciertos balanceos de la carrocería en zonas viradas, aunque se muestra más ágil de lo que aparenta, la dirección es suave y los frenos cumplen, aunque el tacto es algo artificial al principio.

Nada que objetar a un interior que se remata con criterio, la ergonomía es buena y la banqueta trasera se desliza 16 centímetros para resultar más práctico. Y todo con un equipamiento muy

LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Esta versión del Captur nos facilita la etiqueta ECO gracias a su eficiente sistema híbrido autorrecargable de 145 CV. Solvente por carretera y muy refinado y eficiente por la ciudad, es un vehículo agradable y práctico que da mucho juego incluso en el ámbito familiar. Bien equipado, aunque por precio no se regala.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|----------------------------------|---|
| MOTOR | 1.6 |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/valvulas | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.598 |
| Alimentación | Inyección indirecta de gasolina |
| Potencia máxima/rpm | 94 CV / n.d. |
| Par máximo/rpm | 15,1 mkg / 3.600 |
| MOTORES ELÉCTRICOS | |
| Potencia máxima/rpm | 49 CV + 20 CV |
| Par máximo/rpm | 205 Nm + 50 Nm |
| Autonomía máx. modo eléctrico | Hasta 5 kilómetros |
| BATERIA | |
| Tipo - Capacidad | Iones de litio - 1,26 kWh |
| SISTEMA HÍBRIDO | |
| Potencia conjunta / Par máx. | 145 CV / n.d. |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | Delantera |
| Caja de cambios | Automática, multimodo |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | De cremallera, con asistencia eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,6 |
| Diámetro de giro (m) | 11,1 |
| Frenos: Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos |

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

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

RUEDAS

Neumáticos - Marca 215/55 R18 - Goodyear

PESOS Y CAPACIDADES

| | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| En orden de marcha (kg) | 1.363 |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 4.227 / 1.797 / 1.576 |
| Capacidad maletero - depósito (l) | 305-1.149 / 48 |

PRESTACIONES

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 170 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 17,5 |
| De 0 a 50 km/h | 4,0 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 10,1 (10,6) |
| Recorriendo (metros) | 161 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 14,9 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 28,9 |
| De 80 a 120 km/h en D | 7,1 |
| Recorriendo (metros) | 205 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | +2% |
| FRENOS (en metros) | |
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 14,3/36,1/53,7 |

CONSUMOS

| | |
|--|-----------------|
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 26 km/h de promedio | 5,0 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 4,8 |
| En conducción dinámica | 8,5 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 5,9 |
| A 140 km/h de cruceo | 7,5 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 5,4 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 888 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo bajo / medio | 4,9 / 4,2 |
| Ciclo alto / extra alto | 4,5 / 6,0 |
| Ciclo combinado | 5,0 |

SUS RIVALES



HYUNDAI KONA 1.6 GDI HEV 141 CV DCT STYLE SKY

Modelo muy equilibrado y similar en cuanto a potencia, consumo, habitabilidad y maletero con el Captur, aunque algo más caro en su acabado superior.

| | |
|----------------------|--------------------|
| Precio | 33.990 € |
| Longitud | 4.205 mm |
| Consumo 0 a 100 km/h | 5,1 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 11,0 seg. |



TOYOTA YARIS CROSS HYBRID 120H STYLE

Es más pequeño, menos potente (116 CV) y el más eficiente. El cambio es por variador continuo, el motor eléctrico rinde 80 CV y ofrece también versiones 4x4 si se desea.

| | |
|----------------------|--------------------|
| Precio | 27.750 € |
| Longitud | 4.180 mm |
| Consumo 0 a 100 km/h | 4,9 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 11,2 seg. |

LA CLAVE

Esta versión del Captur nos facilita la etiqueta ECO gracias a su eficiente sistema híbrido autorrecargable de 145 CV. Solvente por carretera y muy refinado y eficiente por la ciudad, es un vehículo agradable y práctico que da mucho juego incluso en el ámbito familiar. Bien equipado, aunque por precio no se regala.



Eficiencia española

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

Fabricado en Valladolid para todo el mundo, el Captur siempre ha sido un vehículo de éxito. Y, además, ha sabido adaptarse rápidamente a la demanda actual, que pasa por versiones electrificadas. De hecho este modelo ofrece una variante híbrida enchufable y otra, la que nos ocupa, autorrecargable, que goza de más tirón al no depender de una toma eléctrica exterior.

Rinde 145 CV fruto de la combinación de un motor térmico de gasolina 1.6 de 91 CV con dos generadores eléctricos, uno de 49 CV y otro de 20. El más modesto se utiliza básicamente para iniciar la marcha y para ajustar el régimen de velocidad de giro con el propulsor térmico.

El motivo es que la caja automática multimodo,

que presenta 15 combinaciones diferentes, carece de embrague y sincronizadores. Todo esto que resulta complejo tecnológicamente, es una balsa de aceite por su refinamiento, facilidad de uso y eficiencia en marcha.

El Captur E-Tech Híbrido siempre da sus primeros pasos de manera eléctrica. La

batería de 1,2 kWh tiene margen para forzar casi 5 kilómetros en esas circunstancias.

En ciudad lo habitual es que el motor térmico esté prácticamente 'dormido' y el eléctrico protagonice hasta un 80 por ciento del funcionamiento. Y en carretera o autovía el trabajo conjunto brinda unas prestaciones notables.

El cambio ya no es tan agradable si forzamos la marcha, pues se incrementa la sonoridad al actuar de manera similar a como lo hace un variador continuo.

La única pega en cuanto a rendimiento es que, en un largo repecho, nos quedemos sin el aporte eléctrico por forzar una conducción demasiado exigente, ya que los 91 caballos del térmico se quedan algo justos. En cualquier caso no es lo habitual. Con un perfil más sosegado la 'pila' se autorrecarga rápidamente.

Sin llegar a ser una referencia su rendimiento es muy aceptable y adelantaremos con solvencia, aunque lo mejor es su refinamiento, confort de marcha y... consumo. Podemos estar por debajo de los 5 litros en ciudad y carretera, siempre en modo ECO (el asistente MultiSense también ofrece otro deportivo).

PRECIO 31.700 €

| | | |
|---|---------------------------|-------|
| <p>EMISIONES DE CO₂: 112 G/KM</p> | NUESTRAS ESTRELLAS | |
| | COMPORTAMIENTO | ***** |
| | ACABADO | ***** |
| | PRESTACIONES | ***** |
| | CONFORT | ***** |
| | SEGURIDAD | ***** |
| CONSUMO | ***** | |
| PRECIO | ***** | |

NUESTRA VALORACIÓN

| | |
|--|--|
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
| <p>Aporte eléctrico muy generoso. Confort de marcha. Consumos ajustados. Etiqueta ECO. Dinámica.</p> | <p>Rumorosidad del cambio en conducción dinámica. Pérdida de maletero. Tacto del pedal de freno.</p> |

La gestión de moda



Combinar el formato SUV con la tecnología híbrida enchufable es una de las vías que gana adeptos día a día. Y en ese escenario el Tucson presume de un gran rendimiento gracias a sus 265 CV y a una eficiencia sobresaliente, con una generosa autonomía eléctrica.

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

Hyundai ofrece una amplia gama de versiones del popular Tucson. Según sean nuestras necesidades podemos optar por mecánicas de gasolina, diésel, mild hybrid, híbridos autorrecargables y un eficiente híbrido enchufable que es el que nos ocupa en estas páginas.

Primer punto. Es la versión que menos consumo ponderado homologa de la gama. Sin embargo, si somos de los que afrontamos largos desplazamientos con asiduidad, el diésel sigue siendo imbatible.

¿Entonces? Pues fácil. El Tucson PHEV tiene en el uso diario su mejor ecuación de cara al bolsillo, ya que nuestra unidad nos permitió recorrer 59 kilómetros de manera exclusivamente eléctrica (20 en ciudad y el resto por autovía), muy cerca de los 62 que homologa.



▲ Con una sola carga recorrió 59 kilómetros en modo eléctrico.

| | | |
|---|---------------------------|-----------------|
| PRECIO | | 51.950 € |
| EMISIONES DE CO₂: 31 G/KM | NUESTRAS ESTRELLAS | |
| | COMPORTAMIENTO | ***** |
| | ACABADO | ***** |
| | PRESTACIONES | ***** |
| | CONFORT | ***** |
| | SEGURIDAD | ***** |
| CONSUMO | ***** | |
| PRECIO | ***** | |

| | |
|--|--|
| NUESTRA VALORACIÓN | |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
| Autonomía eléctrica. Confort de marcha. Coste de uso diario en eléctrico. Tecnología. Etiqueta 0 emisiones. | Pérdida de maletero por la batería. Incremento de peso. Dependencia de una toma eléctrica. Precio. |

Esto quiere decir que, si nos beneficiamos de las tarifas valle más ventajosas, el coste rondará los 3,5 euros cada 100 kilómetros. Y otra ventaja añadida es que la batería, de 13,8 kWh de capacidad, no necesita instalar una costosa wallbox. En una toma de 2,4 kW se carga en 5 horas y media; a 3,3 kW necesitó 4 horas y 10 minutos; y a 7,4, la máxima capacidad que admite, registró 1 hora y 55 minutos.

Los 91 caballos del motor eléctrico son suficientes para el día a día, incluso en autovía. Y si por cualquier contratiempo, como un adelantamiento, necesitamos energía extra, despertarán los 180 CV del propulsor de gasolina 1.6 turbo, sumando entre ambos los 265 CV de trabajo conjunto.

Hasta aquí el protagonismo eléctrico. Si nos quedamos sin batería pasará a funcionar automáticamente de manera híbrida, con el cambio automático con convertidor de par de seis relaciones como gestor,



◀ El interior está totalmente digitalizado y la gestión del cambio es muy sencilla. La habitabilidad es buena y el piso casi plano en las plazas traseras.



◀ Confortable en marcha, se nota el incremento de peso, aunque la tracción total es un gran aliado dinámico. El maletero es amplio y bastante diáfano.



la dinámica de un vehículo realmente confortable y muy agradable en marcha.

Si a todo esto unimos su habitabilidad y una dotación supercompleta, justifica un precio que, con promociones, financiación y Moves se reduce a 44.140 euros.

y el consumo medio se dispara hasta los 7,3 litros. Es una cifra nada desorbitada para su potencia, tamaño y peso, y no dependemos de un enchufe para llegar al final del mundo, pero en estas circunstancias el diésel es más rentable.

Podemos forzar el modo EV (eléctrico) o apostar por los perfiles ECO y Sport en el asistente de conducción, que añade, asimismo, los modos nieve, barro y arena para superar superficies con baja adherencia. Sí, nuestra unidad porta tracción total para realizar 'miniaventuras' fuera del asfalto y para consolidar

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Esta versión nos permite movernos en el día a día con un coste de uso casi de risa gracias a su generosa autonomía eléctrica. Y si se agota la batería pasa a funcionar como híbrido. En cualquier caso necesitamos tener un toma eléctrica para sacarle partido. Además de su eficiencia te conquistará por su gran equilibrio.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|----------------------------------|--|
| MOTOR | 1.6 TGDI |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/valvulas | 4, en línea |
| Cilindrada (cc.) | 1.598 |
| Alimentación | Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 180 CV / 5.500 |
| Par máximo/rpm | 27,0 mkg / 1.500-4.500 |
| MOTOR ELÉCTRICO | |
| Potencia máxima/rpm | 66,9 kW (91 CV) |
| Par máximo/rpm | 31,0 mkg (304 Nm) |
| Autonomía máx. modo eléctrico | Hasta 62 kms (74 en ciudad) |
| BATERÍA | |
| Tipo - Capacidad | Polímeros iones de litio - 13,8 kWh |
| SISTEMA HÍBRIDO | |
| Potencia conjunta / Par máx. | 265 CV / 35,8 mkg |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | A las cuatro ruedas |
| Caja de cambios | Automática de 6 velocidades |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | De cremallera, electromecánica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,4 |
| Diámetro de giro (m) | 10,9 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos |

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

RUEDAS
Neumáticos - Llantas 235/50 R19 - 7,5x19"

PESOS Y CAPACIDADES

| | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| En orden de marcha (kg) | 1.818 |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 4.500 / 1.865 / 1.650 |
| Capacidad maletero - depósito (l) | 558 / 42 |

PRESTACIONES

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 190 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 15,5 |
| De 0 a 50 km/h | 2,8 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 7,7 (8,6) |
| Recorriendo (metros) | 125 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 13,6 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 26,2 |
| De 80 a 120 km/h en D | 5,0 |
| Recorriendo (metros) | 137 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | + 3% |
| FRENOS (en metros) | |
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 12,8/35,5/50,0 |

CONSUMOS

| | |
|--|-----------------|
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 25 km/h de promedio | 8,0 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruce | 6,4 |
| En conducción dinámica | 9,5 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruce | 7,2 |
| A 140 km/h de cruce | 7,9 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,3 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 575 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Consumo combinado | 7,2 |
| Consumo ponderado | 1,4 |
| Emissiones de CO ₂ g/km | 31 |

SUS RIVALES



PEUGEOT 3008 GT HYBRID 225 CV E-EAT8

| | |
|--|--------------------|
| Tracción delantera, cambio por convertidor de par de 8 relaciones, batería de 13,2 kWh, una generosa autonomía eléctrica y un precio algo más accesible. | |
| Precio | 49.200 € |
| Autonomía | 55 km |
| Consumo 0 a 100 km/h | 1,4 l/100km |
| | 8,7 seg |



VOLKSWAGEN TIGUAN EHYBRID 245 CV DSG6

| | |
|--|--------------------|
| También recurre a la tracción delantera, el cambio es de doble embrague, buenas prestaciones, pero el consumo y la autonomía son menos atractivos. | |
| Precio | 52.235 € |
| Autonomía | 46 km |
| Consumo 0 a 100 km/h | 1,7 l/100km |
| | 7,5 seg |

CONSUMOS

| | |
|--|-----------------|
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 25 km/h de promedio | 8,0 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruce | 6,4 |
| En conducción dinámica | 9,5 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruce | 7,2 |
| A 140 km/h de cruce | 7,9 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,3 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 575 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Consumo combinado | 7,2 |
| Consumo ponderado | 1,4 |
| Emissiones de CO ₂ g/km | 31 |





Si frecuentas las grandes ciudades y te quieres desplazar en un eficiente SUV que pone cero inconvenientes a la movilidad, este Mokka-e es para tenerlo en cuenta. Porque además no le teme a escaparse de su hábitat favorito cuando tu quieras.

Escapada urbana

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

Stellantis ha encontrado un filón con su plataforma CMP, porque desde ella nace un buen puñado de vehículos de cualquiera de sus marcas, como es el caso del Mokka... y también su versión '0 emisiones'.

Pero además el combinado de motor eléctrico con 100 kW de potencia (136 CV) y un paquete de baterías de iones de litio con 50 kWh de capacidad (46 útiles) lo dominan a la perfección. Tanto es así que lo encontramos en 20 vehículos distintos, que van desde un Peugeot e-208 a un Citroën ë-SpaceTourer, dos modelos que salvo su eficiente mecánica eléctrica, nada tienen en común.

Otro de ellos es este Mokka-e, un SUV urbano que a nivel estético, sólo los emblemas pertinentes delatan su electrificante naturaleza si lo comparamos con uno equipado con una mecánica térmica. De puertas adentro sucede exactamente lo mis-



▲ Los neumáticos 215/55 R18 juegan en su contra. Los 136 caballos de su motor cunden mucho y sus prestaciones son muy buenas.

| | | |
|--|---|-----------------|
| PRECIO | | 41.600 € |
| EMISIONES DE CO₂: 0 G/KM | NUESTRAS ESTRELLAS | |
| | COMPORTAMIENTO | ***** |
| | ACABADO | ***** |
| | PRESTACIONES | ***** |
| | CONFORT | ***** |
| | SEGURIDAD | ***** |
| CONSUMO | ***** | |
| PRECIO | ***** | |
| NUESTRA VALORACIÓN | | |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR | |
| Agrado de conducción. Autonomía urbana. Confort de marcha. Dinámica. Recarga a 100 kW. Prestaciones. | Precio elevado. Autonomía en carretera y con calefacción. Plazas traseras justas. | |

mo, porque aquí nos encontraremos con unos gráficos específicos para la pantalla central (hay un botón para mostrar la información de su mecánica, aunque algo escueta), que junto con su cuadro digital conforman el denominado Pure Panel de la firma alemana.

La llegada de dicha batería tan sólo resta 40 litros de capacidad a su maletero, siendo la única diferencia apreciable si se compara con cualquier otro Mokka. Eso también implica un umbral lateral algo elevado que obliga a levantar la pierna en exceso al entrar al interior, al que por otro lado, no le sobran los centímetros. Sobre todo detrás.

Aún así el Mokka-e está en línea en cuanto a espacio con sus rivales directos, lo mismo que sucede en aspectos como la tecnología o el nivel de acabado.

Conseguir la preciada etiqueta '0 emisiones' no sale barato, pues aunque puedas descontar los 7.000 euros del Plan MOVES III, hablamos



◀ Aunque hay dos mandos del climatizador, éste es de una zona. Asientos cómodos, buen acabado y grandes pantallas.



el Mokka 1.2 Turbo le otorga una brillante dinámica sin sacrificar las distancias de frenado por ejemplo.

Como todo eléctrico, dependiendo de tu estilo de conducción su autonomía oscila entre los 292 kilómetros en ciudad y los 218 en autovía.

de una factura 7.770 euros superior a la de un Mokka 1.2 Turbo 130 CV EAT8 Ultimate, al que este eléctrico es capaz de sacar los colores en cuanto a prestaciones. Y es que aún teniendo una relación peso/potencia menos favorable (9,9 por 11,75 kg/CV), el empuje de su máquina eléctrica le ayuda a ser 6 décimas más rápido para acelerar de 0 a 100 km/h.

Además de rápido es sumamente agradable en todo momento con cero vibraciones y cero ruidos, mientras que la baja posición de sus baterías (pesa 303 kilos más que

LA CLAVE

Requiere un elevado desembolso, pero si buscas un eléctrico llamativo, pres-traccional y agradable para moverte por grandes ciudades y sus alrededores, el Mokka-e es una brillante opción. Yo me ahorraría 6.800 euros y me quedaría con un Corsa-e, que comparte mecánica, pero con 23 km más de autonomía.

jgarnacho@motor16.com

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|--|---------------------------------|
| MOTOR | SÍNCRONO |
| Disposición | Delantero |
| Potencia máxima | 100 kW (136 CV) |
| Par máximo | 260 Nm (26,5 mkg) |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | Delantero |
| Caja de cambios | Automática, 1 velocidad |
| BATERÍA Y RECARGA | |
| Tipo de batería | Acumulador de iones de litio |
| Capacidad de la batería | 50 kWh |
| Capacidad de la batería (útil) | 46 kWh |
| Máxima capacidad de carga | 100 kW en C.C. y 11 kW en C.A. |
| Tiempo de carga (230 V) | 20 horas |
| Tiempo de carga (a 7,2 kW) | 8 horas |
| Tiempo de carga (a 100 kW) | 30 minutos (hasta 80 %) |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremallera con asist. eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,7 |
| Diámetro de giro (metros) | 11,1 |
| Frenos Delanteros | Discos ventilados |
| Frenos Traseros | Discos |
| Retención al decelerar | 2 niveles |
| SUSPENSIÓN | |
| Delantero: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora | |
| Trasero: Semi-independiente por rueda tirada, con muelles y amortiguadores | |
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 215/55 R18 |
| Marca | Michelin Primacy 4 |
| PESOS Y CAPACIDADES | |
| En orden de marcha (kg) | 1.598 |
| Relación peso/potencia | 11,75 kg/CV |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 4.151 / 1.791 / 1.534 |
| Capacidad maletero (l) | 310 / 1.060 |

◀ Eco, Normal y Sport son sus modos de conducción y afectan al motor, elementos de confort, la dirección... Sólo el emblema trasero y en los pilares B lo diferencian del resto.

SUS RIVALES

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 150 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 16,9 |
| De 0 a 50 km/h | 3,4 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 9,3 (9,0) |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 14,5 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 29,2 |
| De 80 a 120 km/h en D | 6,9 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | +3% |
| FRENADA (en metros) | |
| Desde 60 km/h - 100 km/h - 120 km/h | 12,9 - 36,5 - 54,1 |
| SONORIDAD (en dB) | |
| A 60 km/h - 90 km/h - 120 km/h | 34,9 - 61,7 - 65,3 |

CONSUMOS

| | |
|--|-------------------|
| | kWh/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 21,9 km/h de promedio | 15,7 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 16,2 |
| En conducción dinámica | 25,8 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 21,1 |
| A 140 km/h de cruceo | 26,9 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 18,5 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos (oficial) | 248 (318) |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo urbano | - |
| Ciclo extraurbano | - |
| Ciclo mixto | 17,7 |

| | |
|--------------|-----------------|
| Precio | 36.850 € |
| Potencia | 136 CV |
| Autonomía | 337 km |
| 0 a 100 km/h | 8,1 s. |



FUERA DE SERIE

SUBASTA MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER



La casa de subastas RM Sotheby's añade a su catálogo una auténtica joya y no precisamente por ser uno de los 1.400 Mercedes-Benz 300 SL Roadster que se fabricaron en los años 50, sino porque su único dueño fue uno de los pilotos de automovilismo más importantes de toda la historia: el cinco veces campeón del mundo de Fórmula 1 Juan Manuel Fangio.

Con pedigrí



▲ En 1996 dejó de utilizarse para pasar a formar parte de la colección permanente del Museo Fangio en Balcarce, Argentina.

Álvaro Ruiz | aruiz@motor16.com

Encontrar un Mercedes 300 SL de único dueño a la venta debe ser una tarea francamente difícil, pero no imposible. Prueba de ello es el ejemplar que sacará a subasta RM Sotheby's a finales de marzo, aunque haber tenido un solo conductor a lo largo de sus más de 60 años de vida no es lo que más valor aporta a esta unidad, sino que su mayor atractivo es que fue el coche de Juan Manuel Fangio.

Apodado «el Chueco», este argentino nacido en Balcarce está considerado como uno de los mejores pilotos de automovilismo de la historia, es más, muchos piensan que es el mejor de todos los tiempos y lo cierto es que sus números lo corroboran: cinco campeonatos mundiales de Fórmula 1, dos subcampeonatos y 24 victorias en 53 Grandes Premios disputados en la categoría reina con Alfa Romeo, Maserati, Mercedes y Ferrari.

Uno de estos fabricantes le estuvo eternamente agradecido tras conseguir los títulos de 1954 y 1955. Hablamos de Mercedes que, además de mostrar su gratitud a Fangio convirtiéndole en presidente de Mercedes-Benz Argentina en la década de los 70, le regaló un precioso Mercedes 300 SL Roadster al retirarse de la competición en 1958.

El acto de entrega tuvo lugar en el hotel Dorchester de

Londres, coincidiendo con el 47 cumpleaños del argentino y se trata de una de las 1.400 unidades fabricadas por la compañía de la estrella entre 1957 y 1963, concretamente la que fue expuesta en el Salón del Automóvil de Londres de 1958.

Como el resto de 300 SL Roadster, compartía motor de 3.0 litros y seis cilindros en línea con el mítico 300 SL «Alas de Gaviota», un bloque que desarrollaba 215 CV para llevar al descapotable alemán hasta los 100 km/h desde parado en 8,2 segundos y catapultarlo por encima de los 200 km/h a cielo abierto, aunque su habitáculo podía protegerse con una capota de lona o un techo rígido desmontable pintado en el color de la carrocería.

¿LO QUIERES? »

La subasta tendrá lugar entre el 21 y el 25 de marzo

Este último se ofreció como accesorio a partir de 1958 y Mercedes lo incluyó como parte del equipamiento de la unidad de Fangio, decorada con un bonito color azul Metallic Light Blue en el exterior y un habitáculo bitono en blanco Crème y el mismo azul de la carrocería para la moqueta y parte del salpicadero, una combinación de colores que, además de sentar como anillo al dedo al descapotable de Stutt-



LA VERSIÓN DESCAPOTABLE DEL 'ALAS DE GAVIOTA' LLEGÓ EN EL AÑO 1957 CON UN MOTOR DE SEIS CILINDROS EN LÍNEA Y 215 CABALLOS

EL 300 SL ROADSTER TENÍA TECHO DE LONA Y PODÍA MONTAR UNO DURO COMO ACCESORIO



«EL CHUECO» RECORRIÓ 72.951 KILÓMETROS POR EUROPA Y ARGENTINA CON ESTA UNIDAD



SE ENCUENTRA EN EL MISMO ESTADO EN EL QUE LO DEJÓ FANGIO, NUNCA SE HA RESTAURADO



▲ Arriba, el Mercedes 300 SL con carrocería de acero y abajo el construido con aluminio. Este último fue un encargo que realizó en 1957 el distribuidor de Mercedes en Casablanca, Marruecos.

MERCEDES-BENZ 300 SL GULLWING
Especial por fuera y por dentro

Antes de sacar a subasta el Mercedes 300 SL Roadster de Juan Manuel Fangio, RM Sotheby's ha vendido en Arizona, Estados Unidos, dos unidades de la versión coupé, conocida como «Alas de Gaviota» por la forma que dibujaban sus puertas al abrirse. La primera de ellas, de color gris Silver Grey Metallic, cambió de dueño por 6.825.000 dólares, es decir, casi 5,7 millones de euros al cambio y alcanzó esta cifra por ser una de las 29 unidades que se fabricaron con carrocería de aluminio, lo que unido a sus cristales de plexiglás permitía ahorrar 95 kilos de peso con respecto al 300 SL convencional con carrocería de acero. Además, los 300 SL de aluminio contaban con mejoras mecánicas para incrementar su potencia, llantas monoturca de tipo Rudge, frenos de mayores dimensiones y una suspensión optimizada. El otro 300 SL subastado por RM Sotheby's fue uno de acero pintado en gris Dunkelgau, un oscuro color con el que solo salió otro de los 1.371 300 SL fabricados. En este caso, su precio de venta fue de 1.710.000 dólares, el equivalente a 1.495.000 euros al cambio.

gart, recuerda a los colores de la bandera argentina.

Por desgracia, el estado de este 300 SL Roadster no es de concurso, pero tiene su explicación. Y es que nunca se ha restaurado para conservarse como lo dejó Fangio antes de trasladarlo a su museo en su ciudad natal. Obviamente, el paso del tiempo ha hecho de las suyas en elementos como la moqueta y el volante, pero, sobre todo, en la tapicería de cuero, que se encuentra cuarteada e incluso destrozada en algunas zonas. Eso sí, no todo es culpa de la edad

porque Fangio lo utilizó durante muchos años, tanto en Europa, como en Argentina, recorriendo un total de 72.951 kilómetros, los mismos que marca su odómetro actualmente.

Los desperfectos y abolladuras de la carrocería son otra de las pruebas del pedigrí de este ejemplar, además de otros detalles, como la pegatina de la antigua asociación de pilotos U.P.P.I. Todo ello hace que las estimaciones sitúen el precio de la puja ganadora en unos cinco millones de euros.



A la medida de tu negocio

Volkswagen Vehículos Comerciales ofrece soluciones 'llave en mano', personalizadas y configurables aptas para cada tipo de negocio.

La más amplia gama de vehículos comerciales, eso es lo que ofrece Volkswagen, con alternativas para las necesidades de cada empresa o autónomo. Pero además, la marca alemana busca ofrecer soluciones 'a la medida' de cada negocio. Porque su objetivo es disponer de una serie de equipamientos y dispositivos que permitan cubrir todas las necesidades de los clientes, por especiales que

sean. Son las nuevas soluciones estandarizadas que propone la marca.

Estas preparaciones habitualmente se han utilizado en vehículos camper o autocaravanas, así como en vehículos de reparto, los que hasta ahora eran los principales destinatarios de estas alternativas, que también llegaban a los isoterms y frigoríficos, los de plataformas y cajas abiertas. Para todos

ellos y todos los modelos imaginables se ha desarrollado el concepto llave en mano. En este programa, la marca certifica directamente muchos de los equipamientos y preparaciones para que se integren en la oferta comercial. De esta manera el comprador puede configurar por completo el coche y su preparación, con lo que se reducen los plazos de entrega al reducir los procesos de transporte, carro-

zado y homologación. De esta manera se simplifica el proceso de compra de los vehículos transformados con la emisión de una sola factura, pudiendo, incluso, financiar el vehículo en su totalidad. Con este nuevo programa, Volkswagen Vehículos Comerciales pretende aumentar su penetración en un sector que cada vez demanda más soluciones personalizadas.

La oferta se centra entre transporte de pasajeros y transporte de mercancías. Para la gama de pasajeros se ofrece el Caddy, a la espera de la llegada del nuevo Caddy 5 GNC enfocado a las ventas de Taxi y la homologación para su servicio de Taxi PMR en Barcelona. También el Caddy Maxi y Caravelle preparados como shuttle hasta 9 plazas o destinado a familias. Por encima, el Crafter con la variante PMR de hasta 9 plazas.

Además, se pueden adaptar vehículos preconfigurados como el Caddy con preparación PMR, el Crafter, con preparación Minibus de hasta 16 plazas o preparación Microbus de 19 a 22 plazas.

Para el transporte de mercancías la oferta está dispo-



◀ En las soluciones 'llave en mano' que ofrece Volkswagen Vehículos Comerciales hay alternativas por tamaño y función, tanto para vehículos de transporte como de pasajeros.



nible en la gama de Furgón (Caddy/Transporter/Crafter) o la gama Carrier y Gamma Box, para cubrir el sector de paquetería. Con las miles de combinaciones que se ofrecen, sería casi imposible que una empresa o autónomo no encuentre en Volkswagen Vehículos Comerciales una solución a su medida.



La alternativa definitiva

El Citroën Ami Cargo se postula como una de las mejores opciones para el reparto de última milla en el centro de las grandes ciudades.

En apenas 8 meses el Citroën Ami se ha convertido en el líder de ventas de cuadríciclos en España. Ahora, poco después, llega la versión Cargo, pensada por y para el transporte de objetos.

El Ami Cargo es una opción única en el mercado, una idea innovadora que Citroën lleva a cabo basándose en un modelo que ya estaba teniendo éxito por sí mismo.

El cuadríciclo es capaz de alcanzar los 45 km/h y de recorrer hasta 75 kilómetros gracias a su autonomía, por supuesto, 100% eléctrica. Su batería de 5,5 kWh se puede cargar en tan solo 3 horas en un enchufe tradicional.

Ya sabíamos que este Ami era una gran opción para moverse por grandes urbes, lo que nadie, excepto la gente de Citroën se había planteado, era el convertirlo en un vehículo de reparto en línea.

El cambio principal respecto al modelo estándar es que el asiento del acompañante se sustituye por una caja modular donde poder guardar todo tipo de paquetes, siempre y cuando su tamaño así lo permita.

A pesar de que tengamos asociado el concepto de ve-

hículo de reparto a furgonetas mucho más grandes, el Ami puede realizar una función muy parecida, en la que

además será más rápido, no por su motor, pero sí por su facilidad para estacionar en el más mínimo hueco (tan-



◀ Ofrece una capacidad de almacenamiento de 260 litros y una carga útil de hasta 140 kilos. Dispone también de una bandeja auxiliar con guantera cerrada. Además, la sensación de espacio interior es amplia gracias a la gran superficie acristalada que tiene tanto a sus lados como en el techo.



ofrece además una posibilidad de financiarlo por 2 euros al día.

La prueba realizada nos sirvió para comprobar que se trata de un vehículo sencillo y sin adornos innecesarios, que cumple con su cometido a la perfección y que, gracias a las miradas que acapara, es una buena oportunidad publicitaria para que las firmas especializadas lo usen como

vehículo de reparto personalizado con sus vinilos corporativos.



MOUNTAIN BIKE



SKODA DARÁ NOMBRE A LA TITAN DESERT

Skoda sigue apoyando el ciclismo a todos los niveles y, después de tres años de colaboración con la Titan Desert, ahora se convierte en 'title sponsor' de la próxima edición de la carrera, que se celebrará del 8 al 13 de mayo en Marruecos.

Esta prueba es una competición de referencia en el calendario de los aficionados al mountain bike y en la misma la marca cederá también una flota de vehículos para ayudar en la logística.

LEXUS DESTINO ESPAÑA Lexus lanza una nueva edición de su propuesta viajera 'España es mucho mundo', en la que muestra a sus seguidores que no hay que viajar fuera de nuestro país para disfrutar de parajes increíbles. Con la colaboración de Pangea The

ESPAÑA MUNDO



Travel Store, la tienda de viajes más grande del mundo, propone varios destinos de invierno para todo tipo de viajeros. Para encontrarlos, solo hay que entrar en la web de la izquierda.

+ en www.titanddesert.com/es

+ en www.salonaautomovilelectrico.es

ATENTOS A... DEL 22 AL 24 DE ABRIL

La Feria de Valladolid acoge el **Salón del Automóvil Híbrido y Eléctrico**, que no solo contará con exposición comercial sino que también ofrecerá presentaciones y pruebas de coches.



LA PELÍCULA SE ESTRENA EN MAYO

El actor Tom Cruise conducirá algunos de los deportivos de Porsche en la película 'Top Gun: Maverick'.



En la primera entrega de 'Top Gun', la actriz Kelly McGillis, perseguía al piloto Pete Mitchell 'Maverick' (Tom Cruise) a bordo de un Porsche 356 Speedster.

PORSCHE SEDUCE A TOM CRUISE EN LA NUEVA ENTREGA DE 'TOP GUN'

Más de tres décadas después del estreno de 'Top Gun', Tom Cruise vuelve a ponerse en la piel del temerario piloto Pete Mitchell en la secuela de esta película, 'Top Gun: Maverick', que llegará a los cines el próximo mes de mayo. Y lo volverá a hacer acompañado de la marca Porsche. En el filme de 1986 era su instructora, interpretada por Kelly McGillis, la que se ponía al volante de un 356

Speedster y ahora parece que será el propio piloto el que disfrute conduciendo alguno de los modelos de la emblemática marca. De momento, Porsche ha calentado motores presentando un anuncio en la SuperBowl, titulado 'Porsche y Top Gun, juntos de nuevo', en el que se ven algunos de los coches que presumiblemente aparecerán en la nueva película, entre ellos el 911 GT3.

El actor ya se puso al volante de este modelo el pasado verano en el circuito de Silverstone, durante el Gran Premio de Inglaterra de F1, donde grabó un spot para televisión junto a los pilotos David Coulthard y Mark Webber, a los que retó a ser el más rápido en la pista al volante de un modelo equipado con un motor de 510 CV, que alcanza una velocidad punta de 318 km/h.

+ en www.porsche.com/spain

+ en www.volkswagen-drivingexperience.es

VOLKSWAGEN DRIVING EXPERIENCE ARRANCA EL NUEVO CURSO

La escuela de conducción Volkswagen Driving Experience ha inaugurado su calendario 2022 con una experiencia en el circuito navarro de Los Arcos, pero a finales de mes, aquellos que deseen probar la gama de la marca en condiciones extremas, podrán viajar hasta Lapponia y ponerse al volante del

Golf R o el ID.4 GTX. La escuela propone experiencias de conducción para todo tipo de personas y todos los cursos cuentan con la presencia del embajador Luis Moya. El calendario se puede consultar en la web de la izquierda.



PREMIOS

El **Cupra Born** fue el vehículo oficial de la 36ª edición de los **Premios Goya** del cine español. Los actores se desplazaron hasta la alfombra roja en 25 unidades de este modelo, el primero 100% eléctrico de la marca.

+ en www.cupraoficial.es

DE VISITA PASEO DIGITAL POR EL MUNDO AUDI: DE LA FÁBRICA AL MUSEO

Descubrir los secretos de las fábricas de Audi o los tesoros que guarda en su museo y disfrutar de una experiencia inmersiva sin movernos de casa es posible gracias a las dos iniciativas que la marca acaba de poner en marcha. El fabricante ha abierto una ventana virtual a su factoría de Bruselas (a través de AudiStream o www.audibrussels.be), en la que los interesados pueden conocer al detalle

el proceso de producción de sus primeros coches eléctricos: e-tron, e-tron Sportback, e-tron S o e-tron S Sportback. Además, la marca acaba de lanzar la nueva aplicación Audi Tradition, que ofrece visitas a su museo para adentrarse, por ejemplo, en su última exposición, titulada 'El quinto aro' y dedicada a la marca NSU, predecesora de la actual Audi AG.



La app de Audi Tradition está disponible gratis para iOS y Android.

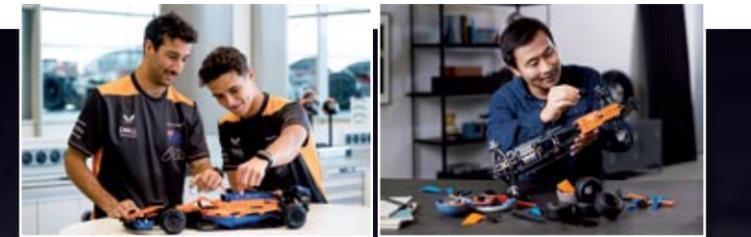
+ en www.lego.com/es-es/themes/technic

EL COCHE A ESCALA CUENTA CON 1.432 PIEZAS EL MC LAREN F1 YA TIENE VERSIÓN LEGO

Los fans de la Fórmula 1 tienen un nuevo coche al que dirigir sus miradas. Se trata del MC Laren F1 que Lego Technic lanzará al mercado en marzo. ¿Te apuntas a la carrera?

La escudería McLaren ha desvelado hace solo unos días su nuevo monoplaza para esta temporada de Fórmula 1, pero los fans de la velocidad no tienen que esperar a que empiecen las carreras porque Lego Technic ha lanzado una versión del McLaren F1 que seguramente se convertirá en artículo de colección.

La maqueta, que luce los colores del coche de 2021, saldrá al mercado en marzo (179,99 €). Está compuesta por 1.432 piezas, mide 65 cm de largo y se trata de un modelo muy realista, ya que el motor imita al V6 del monoplaza real, tiene pistones móviles, dirección activada desde la cabina, suspensión y diferencial, entre otros detalles.



Daniel Ricciardo y Lando Norris (arriba, izda.), pilotos actuales de la escudería McLaren, disfrutaron con la nueva maqueta.

+ en www.hyundai.com/es

DEBUTA EN 'UNCHARTED' UN HYUNDAI TUCSON DE CINE

Si eres fan de la aventura, no puedes perderte la última incursión de Hyundai en el cine. La marca ha personalizado un prototipo del Tucson ('Beast') con paragolpes reforzados, neumáticos especiales y todo tipo de accesorios de acción para la película 'Uncharted', protagonizada por Tom Holland, Mark Wahlberg y el español Anto-

nio Banderas. En el filme también aparecen otros modelos del fabricante, como los Genesis G90, G80 y GV80. Además,



Hyundai también protagoniza un divertido spot publicitario en el que el actor Tom Holland, en el papel del cazatesoros Nathan Drake, lleva su Tucson a lavar después de llegar de su última aventura.

KIA EV6

LA KARATECA SANDRA SÁNCHEZ SE ELECTRIFICA

La campeona de kárate española Sandra Sánchez, ganadora del oro olímpico en Tokio, se pasa a la movilidad eléctrica de la mano de Kia y su modelo EV6, el mismo que conduce Rafa Nadal. El presidente de Kia, Emilio Herrera, y el director general, Eduardo Divar entregaron las

llaves de su nuevo coche a la karateca, quien llevó sus medallas durante su visita a la sede de la marca.



EURONCAP EVALÚA 19 MODELOS

Fiat Ducato: la furgoneta más segura del mercado

La Fiat Ducato es la primera furgoneta en lograr la máxima nota de EuroNCAP en materia de seguridad, la calificación Platino. Este comercial ha obtenido 88 puntos sobre 100 en los últimos test realizados por el organismo europeo, que ha evaluado la seguridad de los 19 vehículos de este tipo, los más demandados del mercado.

El año pasado, EuroNCAP (organismo independiente que somete a test de seguridad a los vehículos que llegan al mercado) llamó la atención sobre el bajo nivel de las furgonetas comerciales, pero en sus

últimas pruebas ha constatado que, aunque lenta, la seguridad de estos vehículos mejora y que los fabricantes han hecho un esfuerzo por actualizar equipamientos. Éste es el caso del Fiat Ducato, que el año pasado obtuvo una calificación de Bronce y que ahora cuenta con sistemas como la frenada de emergencia autónoma para peatones y ciclistas.

EuroNCAP prueba furgonetas con equipo de seguridad de serie u opcional, por lo que las evaluaciones representan lo mejor que se puede esperar de cada vehículo. En vez de una calificación de estrellas (como en el caso

de los coches), aquí las notas son distintivos: Platino, Oro, Plata, Bronce o no recomendado. En términos de equipamiento, EuroNCAP destaca que poco ha variado en los últimos doce meses y el equipo de seguridad todavía se ofrece principalmente como una opción. Algo que cambiará en unos años, ya que la nueva legislación obligará a los fabricantes a instalar sistemas básicos de seguridad, que ya están ampliamente disponibles en los turismos.

En esta evaluación, EuroNCAP destaca casos como el del Opel Movano, construido ahora sobre una nueva plataforma de Stellantis, con lo que obtiene el

Bronce. El Renault Master también logra la misma nota gracias a pequeñas pero notables mejoras en sus sistemas de asistencia de velocidad y carretera. Su gemelo, el Nissan Interstar (anteriormente NV400), también obtiene estas mejoras, pero todavía carece de un sistema de Frenado de Emergencia Autónoma (AEB), por lo que es la única furgoneta que obtiene un 'no recomendado'.

También ha mejorado considerablemente el Renault Trafic, que ha sido rediseñado y ahora

cuenta con un sistema de frenada autónomo que le hace lograr la medalla de Plata, lo que lo convierte en uno de los vehículos que más han progresado en la calificación.

EuroNCAP lamenta, sin embargo, que los vehículos de Stellantis con los que la Fiat Ducato comparte plataforma, (Peugeot Boxer, Citroën Jumper y Opel Movano) no hayan recibido la misma actualización de equipamiento que el modelo de Fiat y permanezcan con notas más bajas en seguridad.

| | | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
| | | | | |
| GOLD 2022 | GOLD 2022 | GOLD 2022 | SILVER 2022 | SILVER 2022 |
| | | | | |
| SILVER 2022 | SILVER 2022 | SILVER 2022 | BRONZE 2022 | SILVER 2022 |
| | | | | |
| BRONZE 2022 | BRONZE 2022 | BRONZE 2022 | BRONZE 2022 | NOT RECOMMENDED 2022 |

Construirá un autobús eléctrico de 12 metros Switch ya tiene ubicación para su fábrica

Soto de Medinilla, a poco más de cinco kilómetros de Valladolid, es el lugar elegido por Switch Mobility para ubicar su factoría de producción, donde

comenzará a producirse, a finales de este mismo año, un autobús eléctrico de 12 metros destinado al mercado europeo. La empresa, que tiene prevista

una inversión de unos 100 millones de euros durante los próximos 10 años, creará unos 7.000 puestos de trabajo entre directos e indirectos.

La producción en la planta de Valladolid será de unas 50.000 unidades al año y comenzará con el mencionado autobús para pasar después a la fabricación de comerciales ligeros y montaje de baterías en un plazo de dos años.



el puntazo

Un juez anula la sanción impuesta a un conductor por confundirse en una letra de la matrícula al aparcar en zona SER

Si nos confundimos a la hora de reservar plaza en una zona de estacionamiento regulado (SER) podemos recurrir la sanción. Un juzgado de Madrid acaba de anular una multa impuesta a un conductor que se había equivocado al introducir la última letra de la matrícula de su coche en el momento de obtener el distintivo de aparcamiento. La defensa argumentó que era un error involuntario y que la intención del afectado, en todo momento, fue la de obtener el correspondiente tique y pagar.

la cifra

28

Son los millones de euros procedentes de fondos públicos que se invertirán hasta 2023 en el Centro Nacional del Hidrógeno, en Puertollano (Ciudad Real) para impulsar la transición energética. El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, ha visitado sus instalaciones, donde ha comentado que sitios como este pueden ayudar a España a «lograr la quimera de convertirse en un país exportador de energía barata y limpia».



LA FOTO



El Renault Arkana recibe su premio como Coche del Año en España 2022

La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, ha hecho entrega a Sébastien Guigues, director general de Renault y Alpine Iberia, del trofeo que acredita al Arkana como Mejor Coche del Año ABC 2022. El galardón, que cumple este año su 50 edición, es elegido por un jurado de 36 periodistas especializados (entre ellos el equipo de pruebas de Motor16) junto a los lectores y suscriptores de ABC y premia al mejor vehículo comercializado en el último año.

Nombramientos y distinciones

José Vicente de los Mozos, director Industrial mundial del Grupo Renault y presidente y director general de Renault España, recibirá la Gran Cruz de la Orden de Isabel la Católica. El galardón, que fue aprobado por Real Decreto en Consejo



de Ministros, lo otorga el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación en reconocimiento a la contribución de De los Mozos al territorio español, así como por su papel en las relaciones de amistad y cooperación de España con la comunidad internacional.

Julio Lozano es el nuevo responsable de Diseño Exterior de Seat y Cupra, cargo al que llega desde la marca Audi, también per-

teneiente al Grupo Volkswagen. Lozano ha desarrollado íntegramente su carrera en el campo del diseño automovilístico y ya había estado anteriormente durante cuatro años en Seat, donde participó en el equipo responsable de modelos como el Ibiza o el Arona.



Patricia Ayuela acaba de ser nombrada Consejera Delegada de Línea Directa Aseguradora.



La nueva CEO es Ingeniero Superior Industrial y ocupaba desde 2016 el cargo de directora de Motor y Transformación Digital, área que supone casi el 83% de la facturación de la compañía. En ese tiempo ha logrado incrementar la facturación en primas del negocio de motor en hasta un 17,5%, frente al 4% del mercado en el mismo periodo.

LA MARCA QUIERE VENDER 60.000 UNIDADES ESTE AÑO

Uno de cada diez españoles que estrenó coche en 2021 eligió un Kia

Kia lideró el mercado de particulares en 2021, con una cuota del 10%, lo que supone que uno de cada diez españoles que estrenó coche eligió esta marca, lo que convierte a la firma en líder en ventas a particulares por segundo año consecutivo. Para Eduardo Divar, director general de Kia Iberia, esto supone que «en 2021 volvimos a demostrar la fortaleza de Kia y de su red de concesionarios,

creciendo con fuerza en un mercado estancado, muy afectado por la crisis de los semiconductores y la incertidumbre económica». Sus objetivos para 2022 son «seguir trabajando para alcanzar una cifra total de ventas cercana a nuestro récord de antes de la pandemia. Tenemos todo lo necesario para conseguirlo».

En concreto, este 2022 Kia quiere vender 60.000 unidades y volver a liderar el mercado privado,

sobre todo gracias a la renovación de dos modelos clave de su gama, el Sportage y el Niro, y a la disponibilidad de stock. Además, esperan comercializar unos 8.000 coches electrificados (PHEV y EV).

Entre los modelos de la marca más demandados por los españoles el pasado año se encuentran el Stonic (10.626 unidades), seguido por Sportage (9.771 unidades), Niro (8.711), Xceed (8.537),

Ceed (8.218), Picanto (3.852), Rio (3.960) y Sorento (816).

En materia de electrificación, Kia fue segunda

en el ranking, con 2.025 unidades comercializadas y un 9,2% de cuota (3,97% más que en 2020).





◀ Mercedes W13. El frontal del Mercedes es muy distinto al del Ferrari, con un morro de anchísimos pontones. En pista veremos quién acierta y quién se equivoca con estas soluciones tan dispares.

La nueva Fórmula 1 y los tesoros en el campo de minas

El cambio técnico más importante de las últimas décadas ha deparado una gran variedad de interpretaciones y diseños. Descubrir quién atraviesa 'un campo de minas', o encuentra 'pequeños tesoros' será uno de los grandes alicientes en este comienzo de temporada.

Javier Rubio

«Pensaba que los coches iban a ser más similares, porque los reglamentos son restrictivos, pero se han abierto las posibilidades de nuevos

conceptos y diseños, va a ser un comienzo de año interesante». Carlos Sainz y Charles Leclerc se expresaban en idénticos términos durante la presentación del SF-75 de Ferrari. Aún faltaban Mer-

cedes y Alpine por saltar a la palestra. Los pilotos de Ferrari se sorprendían ante la gran disparidad y la poca transversalidad de la nueva generación de monoplazas. Si existían temores de que el

actual reglamento, restrictivo y detallado, provocara una gran similitud entre los nuevos coches, éstos se evaporaban a medida que iban apareciendo.

«Son momentos excitantes

para estar en la Fórmula 1», reconocía director técnico de Aston Martin, Andy Green, en la presentación de AMR2. Después de varios años de estudio técnico por parte de la FIA para elaborar un reglamento que mejorara los adelantamientos en pista

y del retraso provocado por la pandemia, la nueva generación de monoplazas ya está rodando en Montmeló y luego en Bahrein.

Una semana antes de la primera sesión de pretemporada se escalonaron los equipos para presentar sus

nuevas monturas. Las incógnitas: primero ante la respuesta a las nuevas reglas. Luego, a su mayor o menor éxito en la pista. En el primer apartado, ya conocemos los nuevos monoplazas. En el segundo apartado, aún habrá que esperar bien en-

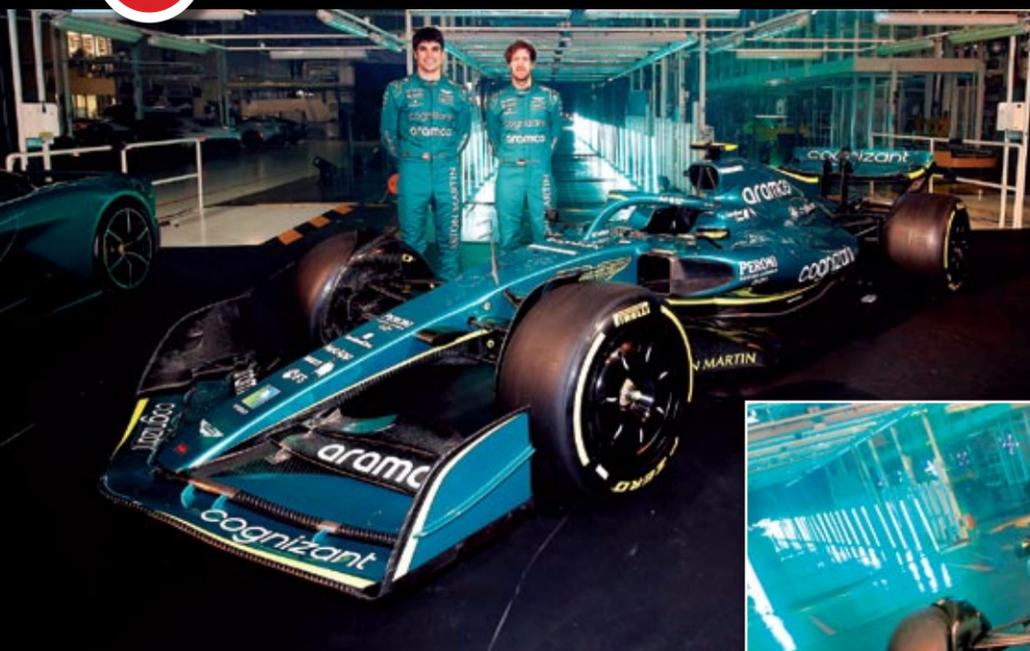
trada la temporada. «Estos coches son muy diferentes a los del pasado en términos de conceptos flujos de aire, tienen distinta puesta a punto, los pilotos tendrán que adaptarse, habrá mucho tiempo que ganar (con la evolución), algo que llevará varias carreras», explicaba Mattia Binotto, el responsable de Ferrari, en la presentación de su equipo.

Para entender la propuesta de cada escuadra conviene recordar que la nueva filosofía aerodinámica pretende generar el mayor porcentaje de carga aerodi-

► Red Bull RB18. Según Christian Horner con el nuevo reglamento los coches van a evolucionar muy rápidamente y en dirección desconocida, de hecho puede que los que formen parrilla en la primera carrera tengan poco que ver con los que hemos visto en la presentación.



MÁS ADELANTAMIENTOS LA NUEVA GENERACIÓN DE MONOPLAZAS NACE CON EL OBJETIVO DE MEJORAR EL ESPECTÁCULO EN PISTA



▲ Aston Martin AMR 22. Para Andy Green el AMR 22 es una hoja en blanco que les ha permitido ir más allá de los límites en el mundo virtual, ahora falta comprobarlo sobre la pista.



námica en la parte central del monoplaza. Se recupera para ello el famoso 'efecto venturi' de finales de los 70, iniciado por Lotus con sus famosos modelos 78 y 79. El reto consiste en los canales internos con forma de ala (de avión) invertida para crear diferencias de presión entre la superficie superior y la interior, provocando un 'efecto ventosa' que pegue el monoplaza al suelo. Cómo cada equipo ha diseñado esos túneles y los haga tra-

bajar resultará crucial en el rendimiento global de cada monoplaza y, por tanto, se trata de uno de los puntos de mayor interés al analizar cada coche.

«Cuando al principio leías el reglamento intentabas

entender el funcionamiento del coche y la aerodinámica. Luego, al diseñarlo, la aerodinámica ha marcado la prioridad y todas las opciones mecánicas son consecuencia de ello, así como el 'empaquetamiento' de la unidad de potencia». Mattia Binotto se refería al rediseño necesario del sistema de refrigeración del motor,



▼ Ferrari SF-75. El Ferrari es el más radical con su atractiva y agresiva parte delantera, muy alejado de resto de sus rivales. Como dice el propio Carlos Sainz «se ha abierto la puerta a nuevos diseños, va a ser un año muy interesante.»

che relativamente duro. Los pilotos conducirán algo parecido a un kart», apuntaba Andy Green. El rendimiento de las suspensiones será crucial también para este aspecto de la puesta a punto.

En los diferentes equipos

siempre determinante para la aerodinámica, pero más si cabe en estos nuevos coches. Al compartir espacio físico con los 'túneles venturi', cada equipo ha debido reconfigurar dichos sistemas para optimizar mejor así la aerodinámica del monoplaza. De aquí también, la gran variedad de formas de las carrocerías, tanto en los laterales como en las coberturas del motor, y otro de los temas a comparar entre los diferentes diseños de cada monoplaza.

decirse del resto de monoplazas, porque no existen dos diseños iguales con estos nuevos coches.

Donde más uniformidad se ha producido es en el apartado de las suspensiones, cuyos esquemas suponen decisiones de calado en la concepción aerodinámica del monoplaza, por un lado, y para su rendimiento sobre el asfalto por otro. Una decisión de no fácil reconversión.

Conocidos como 'pushrod' y 'pullrod' según el anclaje de su barra diagonal, ambos sistemas ofrecen distintas ventajas para los flujos aerodinámicos. Sin olvidar tampoco la introducción del neumático de 18 pulgadas, de muy diferente comportamiento dinámico, más directo para el piloto que el de la generación anterior.

En este apartado se aprecia una cierta convergencia, aunque McLaren invertía los usados hasta el momento, introduciendo el esquema pullrod delante y 'pushrod' detrás, el mismo esquema

El reglamento también ha transformado radicalmente el frontal de estos coches a pesar de las notables limitaciones de desarrollo aerodinámico frente a la generación anterior. De nuevo, la diversidad de diseños en este apartado ha sido generalizada, siempre interrelacionado con el concepto aerodinámico adoptado en el resto del monoplaza. Ferrari quizás sea el más radical con su atractivo y agresivo morro delantero, alejado del resto de sus rivales. En el caso del W13, su perfil frontal es radicalmente opuesto al del equipo italiano. Aquel, de pontones mínimos y alerón y morro anchos, mientras que el segundo afina el frontal pero cuenta con anchísimos pontones. ¿Acertarán los dos, o fallará alguno de ellos? Porque no pueden ser más diferentes. Otro tanto podría



que parece haber elegido Red Bull. ¿Alguien puede haberse equivocado? En todo caso, la nueva filosofía aerodinámica exige suspensiones más duras para mantener al monoplaza lo más cerca posible del asfalto y facilitar así el 'efecto venturi', «pero terminas con un co-

técnicos se alberga tanto la esperanza de acertar con conceptos que marquen diferencias con los rivales, pero la variedad apreciada habrá provocado sudores fríos ante la interpretación de los rivales. «No todo el mundo tiene todas las respuestas para maximizar es-



▲ McLaren MCL-36. El McLaren invierte la suspensión empleada hasta el momento, recurriendo a pullrod delante y pushrod detrás. Un esquema similar al empleado por Red Bull en su monoplaza.



LA CLAVE EL NUEVO DISEÑO PRETENDE GENERAR LA MAYOR CARGA AERODINÁMICA POSIBLE EN LA PARTE CENTRAL DEL MONOPLAZA

► Williams FW44. Aparentemente es uno de los monoplazas que más tendrá que evolucionar a lo largo de la temporada en manos de los pilotos Alex Albon y Nicholas Latifi.



sufrirán numerosos cambios en pretemporada y primeras carreras.

«En cada parte que miras del reglamento existen oportunidades», explicaba el director técnico de Mercedes, James Allison, para ilustrar el desafío que han afrontado todos los ingenieros de la Fórmula 1 ante esta nueva era que se inicia. «Intentamos encontrar la forma de pasar este campo de minas y encontrar los posibles pequeños tesoros para dar con ese coche que pueda colocarse delante de la

tas nuevas reglas, así que se trata de evitar el desarrollo por caminos sin salida, este era el mensaje para nuestro equipo», explicaba Andy Green. El temor generalizado, mayor cuantas menos vías de investigación hayan podido abrirse –por

recursos humanos y técnicos– para explorar el reglamento antes de tomar una dirección técnica determinada. Apostar por líneas técnicas erróneas o sin recorrido de evolución supondría un error estratégico que podría traducirse en uno o dos años

de retraso sobre los rivales. Tiempo habrá para descubrir quién acierta de origen y quién ha errado con la lectura del nuevo reglamento, y si éste reducirá las diferencias entre los equipos respecto al pasado. Toda nueva era las amplifica, como el pasado ha demostrado en tantas ocasiones. También habrá que confir-

mar si el principal objetivo de Liberty y la FIA, mejorar los adelantamientos, se consigue en esta nueva etapa. De momento, algunos protagonistas han mostrado un primer escepticismo

«Creo que en las curvas de baja y media velocidad, los coches rodarán más cerca, tengo algunas dudas con las de alta velocidad, porque con estos coches anchos y neumáticos grandes siempre hay algo de aire sucio detrás de ellos. Por lo tanto, no estoy seguro de que sea tan fácil de seguir uno a otro. Esperemos, y veamos después de la primera prueba», avanzaba Franz Tost, el máximo responsable de AlphaTauri. «Solo podemos esperar a la pista, en el túnel

◄ Alfa Tauri AT03. Según Franz Tost, máximo responsable de Alfa Tauri, no está claro si en curva rápida los anchos monoplazas podrán acercarse demasiado.



► Haas VF-22. Fue el primer monoplaza presentado para la nueva temporada, su imagen muestra un faldón delantero muy sencillo y un alerón trasero más evolucionado.

de viento y con simulación no es fácil comprobarlo. No espero muchas diferencias respecto al año pasado, pero puedo estar equivocado», coincidía Mattia Binotto.

«Al tratarse de un reglamento nuevo, los coches van a evolucionar muy rápida-



mente y cuando llegemos a la primera carrera, no se van a parecer mucho a este», explicaba Christian Horner, principio válido para to-

dos los equipos, y especialmente en su caso, porque Red Bull se mostró cicatero con una presentación que se reducía a su nueva librea en el prototipo de la FIA. Los monoplazas, lógicamente,

parrilla». Estos días, en el circuito de Montmeló, algunos empezarán a descubrir algún tesoro en las manos si ese campo de minas les está deparando sorpresas desagradables.

MATRICULACIONES EN EUROPA

LAS VENTAS MARCAN UN NUEVO MÍNIMO HISTÓRICO

La escasez de chips está afectando gravemente a las matriculaciones de turismos en la Unión Europea, que han comenzado el año con caídas. Con 682.596 unidades comercializadas, las ventas bajaron un 6,0 %, lo que marca un nuevo mínimo histórico para el mes. Una mala situación, sobre todo si tenemos en cuenta que estamos comparando datos con enero de 2021, que ya había establecido la cifra más baja de la historia para ese mes.

Según datos de ACEA, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles, grandes mercados como Italia (-19,7%) y Francia (-18,6%) abrieron el año con pérdidas de dos dígitos mientras que España solo registró una tímida subida del +1,0 %. Alemania fue el mercado que mejor se comportó de los grandes, con un crecimiento del +8,5 %.

Por marcas, Volkswagen sigue líder del mercado europeo (ver cuadro), pero sufrió una caída del -8,1%. Junto a Volkswagen, completan el top tres de marcas más vendidas Toyota y Peugeot, con resultados muy distintos. La japonesa logró uno de los mayores crecimientos de matriculaciones en enero (+10,6%), propiciado seguramente por su amplia gama electrificada, mientras que la

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

| | Enero | %21/20 |
|----------|--------|--------|
| VW | 75.230 | -8,1 |
| TOYOTA | 54.866 | +10,6 |
| PEUGEOT | 47.165 | -16,8 |
| RENAULT | 39.088 | -15,7 |
| SKODA | 38.873 | -8,1 |
| MERCEDES | 37.166 | -12,7 |
| BMW | 36.625 | -17,8 |
| KIA | 35.172 | +32,6 |
| AUDI | 32.681 | +3,1 |
| DACIA | 31.953 | +16,4 |

LOS MAYORES MERCADOS

| | Enero | %21/20 |
|---------------------|---------|--------|
| ALEMANIA | 184.112 | +8,5 |
| ITALIA | 107.814 | -19,7 |
| FRANCIA | 102.899 | -18,6 |
| ESPAÑA | 42.377 | +1,0 |
| BÉLGICA | 33.974 | -10,0 |
| HOLANDA | 30.984 | -11,3 |
| POLONIA | 28.975 | -10,2 |
| IRLANDA | 25.043 | -0,4 |
| SUECIA | 19.893 | -3,3 |
| R.CHECA | 16.263 | +9,9 |
| EU | 682.596 | -6,0 |
| REINO UNIDO | 115.087 | +27,5 |
| EU + EFTA + R.UNIDO | 822.423 | -3,1 |

francesa cayó un -16,8%. Muy destacables son también los resultados de Kia, que experimentó la mayor subida del top diez, un +32,6%, y de Dacia, que se cuela entre las diez marcas preferidas por los europeos con un +16,4% de incremento. Hyundai se queda a muy poco de estar entre los diez favoritos, con 30.537 unidades comercializadas y un crecimiento del +24,4%.

elaborado con plásticos rescata-dos del mar y reciclados. El modelo también se puede pedir en tonos de carrocería Mineral Grey, Ice White y Onyx White.

Además, este coche incorpora en exclusiva la 'Sanitizing Glove Box', un sistema que cuenta con una lámpara de luz ultravioleta en la guantera del salpicadero, capaz de acabar con más del 99% de los virus y bacterias.

EL U5 LLEGA EN BREVE

AIWAYS ABRE WEB PARA DAR A CONOCER SUS ELÉCTRICOS

La marca china Aiways estrena página web, www.aiways-mobility.es, y perfiles en las redes sociales Facebook, Instagram y LinkedIn con el objetivo de dar a conocer los modelos que lanzará en breve en España. El primero en llegar al mercado –este trimestre– será el SUV eléctrico U5, que ya se puede configurar en la web.

El U5 está disponible en variantes XCite (40.900€) y Prime (43.900€). A este precio se le puede rebajar el descuento oficial de la marca (1.210€) y las ayudas del Plan MOVES III, (hasta 7.000€).

La marca, que distribuirá Astara en España y Portugal, también pondrá a la venta este mismo año el SUV Coupé eléctrico U6.

FIAT

El 500 (RED), a la venta desde 129 euros al mes

Fiat completa las versiones (RED) de sus modelos con el lanzamiento del 500 (RED), que ya se puede comprar desde 129 euros al mes y cuenta con los 3 años de garantía legal, a los que suma 3 años de mantenimiento. Este modelo nace de la colaboración de la marca con la organización (RED), fundada por Bono y Bobby Shriver y dedicada a combatir pandemias en todo el mundo.

Esta edición especial del 500 se distingue por el color rojo, que

está presente en la carrocería y en detalles exclusivos del habitáculo, como los logos del embellecedor del centro del volante, las carcasas de los retrovisores, el salpicadero o los asientos, que están realizados en un tejido sostenible



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

PRECIOS

| | |
|---------------------------|----------|
| 1.0 TSI 95 CV Life | 24.700 € |
| 1.0 TSI 110 CV Life | 25.500 € |
| 1.0 TSI 110 CV R-line | 28.500 € |
| 1.0 TSI 110 CV DSG Life | 26.800 € |
| 1.0 TSI 110 CV DSG R-line | 29.800 € |
| 1.5 TSI 150 CV DSG R-line | 31.800 € |

VOLKSWAGEN

SUV coupé Taigo: desde Navarra para todo el mundo

El Volkswagen Taigo, el primer SUV coupé de la marca, llega al mercado. Se trata de un modelo muy español, pues se produce en la planta del Grupo VW en Navarra en exclusiva para todo el mundo (se exporta a 43 países) y comparte línea de montaje con otros dos coches del fabricante, el Polo y el T-Cross.

El nuevo Taigo se comercializa en acabados Life y R-line y cuenta solo con motores de gasolina. En concreto puede equipar el 1.0 TSI con 95 CV y 110 CV y el 1.5 TSI de 150 CV y cuatro cilindros, que se combinan con cambios manuales de cinco relaciones, seis y DSG de siete marchas, que es de serie en

la variante más potente. Todos ellos tienen tracción delantera.

Se puede elegir entre 8 colores exteriores y 7 combinaciones bicolor (acabado R-line) y ofrece dos paquetes de equipamiento, Hola Confort (790 € para R-line y 965 € para Life) y Hola Seguridad (1.075 € para R-line y 560 € para Life), que suman equipamientos.

Cuenta con un equipo de serie muy completo y tecnológico, en el que encontramos faros LED de serie (IQ.Light LED Matrix en acabado R Line) o el avanzado Travel Assist, que combina el Lane Assist (asistente de mantenimiento de carril), el sistema de frenado anticollisiones múltiples, cámara

trasera (R-Line) y asistentes de luces y aparcamiento, entre otros.

El acabado de acceso Life ofrece Digital Cockpit de 8 pulgadas, llantas de 16 pulgadas, climatizador bizona, pantalla táctil de 8 pulgadas, conectividad wireless App Connect, alerta de fatiga del conductor, control de presión del aire en los neumáticos, freno multicollision, front assist o retrovisor interior electrocromático, entre otros elementos.

El acabado R-Line es más deportivo y añade el acceso y arranque manos libres, Digital Cockpit de 10,25 pulgadas, luces ambientales exteriores, llantas de 17 pulgadas o un bloqueo de diferencial electrónico XDS.

CITROËN

Ya se puede reservar el C5 Aircross, que llegará en mayo

Citroën abre los pedidos para el C5 Aircross, que se renueva con algunos retoques de diseño exterior, más tecnología y confort, al recibir, entre otros elementos, la nueva generación de asientos Citroën Advanced Comfort, que ya ofrecen otros modelos de la marca como el C4 y C5 X.

La oferta de motores se estructura en torno a 5 opciones: dos gasolina (PureTech 130 S&S BVM6, PureTech 130 S&S EAT8, dos diésel (BlueHDi 130 S&SS BVM6, BlueHDi 130 S&S EAT8) y un híbrido enchufable (Plug-In Hybrid 225 S&S EAT8).

En combinación con los motores térmicos, el SUV está disponible en cuatro acabados (desde 25.585 €): Feel, Feel Pack, Serie especial C-Series y Shine Pack. La gama híbrida enchufable (desde 35.750 €)

está formada por 2 versiones: Feel Pack Plug-In Hybrid y Shine Pack Plug-In Hybrid.

El acabado Feel, el más básico de la gama, incorpora los

nuevos asientos Citroën Advanced Comfort, cuadro de instrumentos digital personalizable de 12,3 pulgadas, climatizador automático bizona, llantas de

aleación de 18 pulgadas y salidas de escape cromadas.

El modelo está disponible en 6 colores de carrocería, uno de ellos nuevo, el Azul Eclipse. Además, cuatro de los tonos exteriores se pueden combinar con techo negro.





El futuro es digital y con **Papel Cero** y su **gestoría 2.0 integrada** ya es una realidad

El 8 de febrero, Dealerbest llevó a cabo un webinar en colaboración con la Asociación de Concesionarios Peugeot, sobre **el gestor documental digital, Papel Cero y su gestión 2.0 integrada**.

Durante el encuentro, tuvimos la oportunidad de conocer en profundidad las ventajas y características de usabilidad del software, a través de la experiencia de grupos como Alcalá 534, Talauto y Peumóvil, que ya han incorporado esta herramienta en su trabajo diario. ¡Veamos lo que nos han contado!

¿Qué ventajas ha supuesto incorporar **Papel Cero** en tu negocio?

Talauto: Nosotros **hemos mejorado la agilidad** de nuestro negocio. En cuanto a la gestión, tenemos un control total de todo lo que mandamos, de los vehículos que se matriculan y de la documentación que falta. En el momento en que se matricula un coche, se hace llegar un aviso automático por email al vendedor con el número de matrícula, para que este avise al cliente. Se realiza todo de forma automática, agilizando mucho los procesos. Además, puedes localizar un expediente por bastidor, DNI... con cualquier dato lo encuentras al instante, es muy sencillo. Para realizar la misma operación, hace unos años tenías que ponerte a buscar el expediente en el archivo, sacarlo, ir a ver al jefe de ventas, ver si era correcto o no... Ahora es más sencillo, le puedes poner una nota a la gestión y decir: "matricúlame como servicio público" y a ellos le salta directamente. **Facilidades que hacen que no cometamos los errores del pasado.**

¿Qué beneficios habéis encontrado al trabajar con **Papel Cero** y su **gestoría integrada**?

Alcalá534: Sobre todo, **inmediatez y rapidez**. No hace falta mandar mil correos o hacer mil llamadas preguntando por la documentación que falta, es todo mucho más sencillo. Todos tenemos acceso al expediente, y una vez que lo cambias de estado, aparece un aviso ¡Es todo muy rápido! En el momento que transfieres un expediente a gestión, la matriculación es inmediata. Esto se nota sobre todo a final de mes. En los cierres, tienes el expediente completo en muy poco tiempo, no tienes que estar hasta última hora de la tarde volviéndote loco. **Hemos ganado tranquilidad y hemos minimizado los errores.**

¿Qué diferencias existen entre trabajar con **Papel Cero** utilizando vuestra propia gestión?

Peumóvil: ¡Las incidencias! Cuando las tienes a simple vista, obtienes un mayor control. Antiguamente, los vendedores se olvidaban de gestionar trámites como las reservas de dominio y ahora la gestión nos deja una nota informativa con el problema que encuentra. Con lo cual, sabemos en todo momento en qué estado se encuentra el expediente.

Por otro lado, el ahorro de tiempo también es un ahorro de coste importante. En la actualidad es verdad que hemos reducido las ventas y podemos controlar toda la documentación con una sola persona. Pero, aunque la gestión sea propia, el día de cierre, nosotros vamos más rápido, ya que el vendedor sube la documentación a tiempo, la gestión organiza esa documentación y se envía a tráfico. Ya no necesitamos tener a una persona volcando los datos entre departamentos. Además, **han bajado exponencialmente las incidencias** porque el vendedor sabe que son visibles.

¿Recomendarías **Papel Cero** a otros concesionarios?

Peumóvil: Sí, lo recomiendo porque es un ahorro de tiempo considerable. Como todos sabemos en estos momentos, en los que cada día tenemos menos margen, la marca nos dice a menudo que tenemos que ahorrar exponencialmente y con **Papel Cero** es posible.

Talauto: Hemos creado algunos ciclos para adaptar la herramienta a nuestras necesidades. **Totalmente recomendado.**

Alcalá 534: Por supuesto, hemos mejorado todos los procesos y hemos ahorrado tiempo. **Lo recomendaría a todo el mundo que pueda** ¡Si te ahorras dinero y tiempo pues mucho mejor!

Estos son solo algunos de los grupos que ya confían en Dealerbest para mejorar la productividad de sus negocios, pero hay muchos más.

Si al igual que ellos tu también quieres crear un ecosistema digital en tu concesionario, apúntate a **Papel Cero** y su **gestoría 2.0** (<https://papelcero.dealerbest.com>) y consigue mayor productividad en menos tiempo.

MOVILIDAD ELÉCTRICA

SERVICIO TODO INCLUIDO DE ENDESA X PARA COCHES HYUNDAI

Los compradores de un eléctrico o híbrido enchufable de Hyundai disfrutarán de un servicio todo incluido para recargar con Endesa X, que cuenta con cargador, instalación y 2.000 km de recargas sin costes adicionales, entre otras ventajas.

El cargador que ofrece Endesa X es el modelo Juice-Box, que cuenta con conectividad y permite gestionar las recargas desde el móvil a través de la app de recarga de la energética. Está disponible en versión monofásica o trifásica. Además, puede cargar con hasta una potencia de 7,4 kW (unos 100 km de autonomía en unas dos horas) y tiene el cable integrado.



ROBO DE COCHE

TOYOTA SE ALÍA CON LOJACK

Toyota ofrece a los compradores de un coche de la marca el sistema de recuperación de LoJack SVR, capaz de rastrear vehículos robados incluso en garajes, bajo tierra o en un contenedor blindado. Este servicio se ofrecerá a través de Toyota Custom, el programa de accesorios originales de Toyota; en Kinto One, el servicio de leasing y carsharing, y Toyota Insurance Services, que integrará LoJack como parte del seguro de modelos como el RAV4, el Highlander o el Land Cruiser.



saber comprar y vender MERCADO/OFERTAS



ALPINE

Multiplica su presencia en España con **13 nuevos concesionarios**

Alpine apuesta fuerte por el mercado español con la apertura en febrero de 13 nuevos concesionarios, que cubren toda la geografía española.

Esta ampliación de la red comercial servirá para poner más fácil a los clientes el acceso a la nueva gama del deportivo Alpi-

ne A110, que llega estos días al mercado español. A los establecimientos de Madrid y Barcelona se suman nuevas tiendas en Andorra, Bilbao, Getafe (Madrid), Gijón, Granada, León, Málaga, Marbella, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid y Vigo. Estas instalaciones forman parte



SEMINUEVOS

Clicars quiere reacondicionar **25.000 coches al año**

Clicars lidera el mercado de venta de coches de segunda mano online y cerró 2021 con una facturación de 250 millones de € y un crecimiento del +175% respecto al año 2020.

Esta compañía española, fundada en 2016 y que cuenta con Stellantis como socio estratégico, tiene como objetivo duplicar sus instalaciones en Villaverde Bajo (Madrid), pasando de 40.000 m² a 90.000 m² para afianzarse como la mayor fábrica de reacondicionamiento de coches de Europa, lo que permi-

tirá dar una segunda vida útil a 25.000 vehículos al año y acoger un stock de 3.000 coches.

La empresa está impulsando el mercado de seminuevos y coches de segunda mano a través de la digitalización de los procesos y de una experiencia de cliente en la que ya incluyen, por ejemplo, la tasación y compra del vehículo en la puerta de la casa del vendedor. Un servicio que se puso en marcha como plan pilot en Valencia y que se amplía ahora a las provincias de Barcelona, Málaga y Sevilla.



de la expansión internacional de la marca, que contaba con una red de 100 concesionarios a finales de 2021, principalmente en Francia y Europa, y que se ha marcado como objetivo inaugurar otros 50 puntos este año en Europa y el resto del mundo.

El Alpine A110 llega al mercado con una renovada gama compuesta por 3 variantes: A110 (62.200 €), A110 GT (72.500 €) y A110 S (74.800 €).

La marca, que tiene previsto electrificar su gama en el plazo

de tres años, vendió en el mercado español 33 unidades en 2021, con un crecimiento del 135,7%. Su mayor mercado fue Francia, donde comercializó 1.618 unidades, con una subida del 117,5%. Sus objetivos de expansión pasan también por la ampliación de su gama, que se completará con un deportivo compacto, un crossover (X-Over GT), que se fabricará en la planta francesa de Dieppe en 2025, y el sucesor del Alpine A110, que será desarrollado junto a Lotus Cars.

VERSIÓN ESPECIAL

DS 3 Crossback Roof of Paris, a partir de **30.750 euros**

DS lanza una edición especial de su modelo DS 3 Crossback, denominada Roof of Paris e inspirada en los tejados de la capital francesa. Esta versión cuenta con un color de techo específico Gris Carat, que se puede combinar con tres tonos de carrocería: Blanco Perla Nacarado, Blanco Banquise y Crystal Pearl.

Equipa llantas de 18 pulgadas con recubrimiento de diamante y el exterior se distingue por las insignias exclusivas en la parte delantera y los laterales, que muestran detalles del horizonte parisino y monumentos emblemáticos como la Torre Eiffel, la Torre Montparnasse y el Sacré Coeur.

Ofrece un exquisito interior con telas exclusivas y un equipamiento en el que destacan elementos como los sensores de estacionamiento trasero, el climatizador automático y los limpiaparabrisas delanteros automáticos, así como tecnologías de seguridad como el frenado automático de emergencia, etc

Está disponible con el motor BlueHDi 110 manual con un precio que parte de 30.750 €.



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

¿FORD KUGA O
VOLKSWAGEN TIGUAN?

C.R.P.

Trabajo en Madrid y me desplazo al centro todos los días. Mi residencia está a 19 kilómetros del centro. Estamos pensando en comprar un coche híbrido enchufable por la etiqueta O emisiones básicamente. Estamos dudando en casa entre el Ford Kuga y el Volkswagen Tiguan. Me gustaría saber su opinión sobre ambos modelos. Muchas gracias.

RESPUESTA

La tecnología híbrida enchufable está creciendo considerablemente en los últimos meses. El acceso cada vez más restrictivo al centro de las ciudades, y el temor a depender de un enchufe en los eléctricos, está impulsando esta solución intermedia por la que, parece, tú también te decantarás en breve. La oferta es cada vez más amplia, sobre todo asociada al formato SUV de moda. Y ya con un tamaño compacto vehículos como el Ford Kuga o el VW Tiguan son dos de sus mejores representantes.

Ambos apuestan por la misma tecnología PHEV, pero con características y personalidades diferentes. El Kuga apuesta por un motor de gasolina de 2.5 litros de 152 CV y otro eléctrico de 132, que suman una potencia conjunta de 225 CV. El cambio es automático con variador continuo y la tracción delantera.

El modelo alemán monta un bloque de gasolina 1.4 TSI de 150 CV y un generador eléctrico de 115 que ofrecen una potencia total de 245 CV. El cambio es DSG de doble embrague y la tracción también es delantera.

En el Kuga tiene un mayor protagonismo el rendimiento eléctrico, apoyado por una batería de iones de litio de 14,4 kWh de capacidad (10,6 útiles), mientras que la del Tiguan PHEV ofrece 13 kWh (9,2 netos). Esto provoca que la autonomía eléctrica del primero sea más generosa, ya que alcanza hasta los 56 kilómetros, por los 47 de su rival. El consumo medio eléctrico en ambos es de 16,8 kWh cada 100 kilómetros, aspecto que permitirá recorrer esa distancia por un coste de apenas 3,5 euros. En cualquier caso la autonomía de ellos es suficiente como para cubrir las

CARTA
DE LA SEMANA

necesidades de uso diario de gran parte de los conductores, incluida la tuya.

Otra ventaja es que no hace falta instalar un costoso wallbox en casa. En un toma doméstica de 2,3 kW tardarás apenas 5-6 horas en cargar la batería, mientras que si lo haces en una de 3,6 kW el tiempo se rebajará en dos horas aproximadamente.

El Kuga PHEV también es más eficiente circulando en modo híbrido, donde podrás tener unos registros de consumo en torno a los 6,5 litros de

media, medio litro menos que el vehículo alemán. Este último resulta más prestacional por su mayor potencia y menor peso, además de que el cambio es más rápido. Los dos ofrecen un confort de marcha elevado, un tacto muy agradable e inician la marcha siempre en modo eléctrico.

Los dos se rematan con calidad, la habitabilidad es similar y el maletero más grande en el Kuga (581 litros frente a 476), modelo que también presume de una relación precio-equipamiento más atractiva.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿QUÉ ES Y PARA QUÉ SIRVE EL PERMISO
INTERNACIONAL PARA CONDUCIR?

El permiso internacional para conducir se encuentra aprobado y regulado en el Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, y es el que autoriza para conducir temporalmente por el territorio de todos los estados firmantes de ese convenio, pero que no sirve para ser usado en el estado que lo ha expedido.

Tendrá una validez de un año y se ajustará al modelo establecido en el citado convenio y que se recoge también en el Anexo II del Reglamento General de Conductores.

Para obtener el permiso se requerirá:

- Tener la residencia normal en España.
- Ser titular de un permiso de conducción nacional de igual clase que la del internacional que solicita, válido y en vigor, o de un permiso expedido en otro estado miembro de la Unión Europea o en otro estado parte del acuerdo sobre el espacio económico europeo que previamente ha de ser inscrito en el registro de conductores e infractores.
- No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso nacional que se posea.

La expedición del permiso internacional para conducir se solicitará en la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, acompañando a la solicitud el número del documento nacional de identidad o número de identidad de extranjero, una fotografía reciente del rostro del solicitante de 32 por 26 mm, en color y con fondo claro, liso y uniforme, tomada de frente con la cabeza totalmente descubierta, y sin gafas de cristales oscuros o cualquier otra prenda que pueda impedir o dificultar la identificación de la persona, que se incorporará al expediente por el medio que establezca la Dirección General de Tráfico y la fotocopia del permiso de conducción nacional junto con el documento original que será devuelto una vez cotejado, en el supuesto de que el permiso de conducción extranjero no estuviera inscrito previamente en el registro de conductores e infractores.

BUENA PREGUNTA

PUEDES CONDUCIR, PERO NO ACUDIR AL
CURSO DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS

Me gustaría saber si puedo hacer el curso de recuperación parcial de puntos cuando mi saldo ya es cero, pero todavía no me han retirado el carné.

RESPUESTA

En primer lugar, en respuesta a la pregunta realizada, hay que indicar que no es posible realizar el curso de recuperación parcial cuando ya el saldo se encuentra agotado y no se tiene ningún punto en el carné. Precisamente la normativa ofrece la posibilidad de realizar el citado curso cuando se haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignados, es decir, siempre que conste, al menos, un punto en el histórico de dicho permiso de conducción.

En este sentido también hay que tener en cuenta la legislación que regula el procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia del permiso, o licencia de conducción, por la pérdida total de los puntos asignados, donde se establece que la Jefatura Provincial de Tráfico, una vez constatada la pérdida de la totalidad de los puntos asignados, iniciará el procedimiento para declarar la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción.

Ese procedimiento se iniciará mediante acuerdo que contendrá una relación detallada de las resoluciones sancionadoras firmes en vía administrativa que hubieran dado lugar a la pérdida de los puntos, con indicación del número de puntos que a cada una de ellas hubiera correspondido; dándose vista del expediente al titular de la autorización, y concediendo al interesado el plazo máximo de diez días para

formular las alegaciones que estime conveniente.

En este sentido hay que señalar que, mientras no se haya declarado la pérdida de vigencia, aunque el saldo de puntos sea cero, se podrá continuar conduciendo.

Transcurrido el plazo indicado sin formular alegaciones o una vez resueltas las mismas, el Jefe Provincial de Tráfico, de no ser estimadas, dictará resolución declarando la pérdida de vigencia del permiso o licencia, que se notificará al interesado. Declarada la pérdida de vigencia, desde el día siguiente a la notificación de la misma, el interesado ya no podrá conducir.



CONSULTAS RÁPIDAS

DESMULTIPLICACIÓN
DE LA DIRECCIÓN

Alfonso Ruiz

Cuando damos en nuestras fichas técnicas datos como 2,2 vueltas de volante entre topes, te puedes hacer una idea de lo directa o no que puede ser la dirección. Pero los datos de relación de desmultiplicación de la dirección van por otro lado, e indican el número de vueltas teóricas que se necesitarían dar al volante para que las ruedas girasen 360 grados. Así, hay relaciones como

14:1 o 20:1. Esta última sería una relación más desmultiplicada que la de 14:1, que reacciona mucho más rápido al ser más directa.

NEUMÁTICO RUNFLAT Y
FECHA DE CADUCIDAD

Pedro Hernández

Vamos a comenzar por tu última consulta. En el flanco de un neumático puedes comprobar que, además de sus medidas y los códigos de velocidad y de carga homologados, figura la fecha de caducidad de la goma.

Suele reflejarse con dígitos como 46/18, que indica la semana y el año en el que se ha fabricado. Los neumáticos no caducan, pero sí que envejecen. Por lo tanto, pasados diez años desde su fabricación sus propiedades se van deteriorando. Repetimos que es fecha de fabricación, que no de montaje, que ya irá por el lado del desgaste. En cuanto a los neumáticos Runflat, que nos permiten rodar pinchados, son reconocibles por las siglas RSC, RFT, ZP, EMT... según la marca.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.comLEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com

LEGALITAS.COM

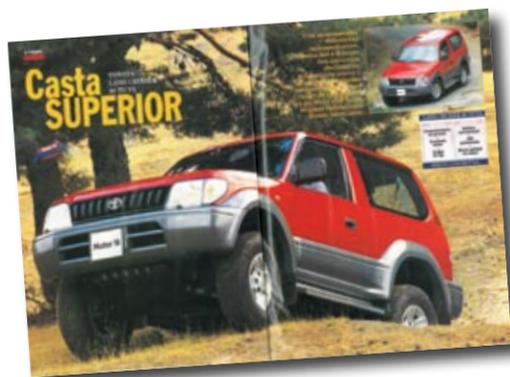
Ford presenta el Ka, su apuesta urbana

La marca del óvalo lanzaba un utilitario de original silueta que iba a convertirse en uno de los reyes de la ciudad. El Ka, fabricado en Almussafes, empezaba su andadura.

Era esta una semana cargada de novedades, como correspondía habitualmente al mes de septiembre en el que se iniciaba un nuevo curso.

El Ford Ka era uno de esos modelos. El

utilitario del óvalo, destinado a fabricarse en la factoría de Almussafes, se colocaba por debajo del Fiesta en tamaño aunque compartían plataforma. Contaba con un motor de 60 CV.



También eran destacables novedades de Fiat, como el Bravo y el Brava; los planes de expansión de Citroën, que giraban alrededor del Berlingo. Renault, por su parte, contaba con una doble novedad, ambas con carrocería sedán: el Mégan Classic y el Safrane, nuevo buque insignia de la marca. Y en Hyundai también había un nuevo tope de gama, el Sonata, de

4,7 metros de longitud y con un motor de 4 cilindros y 125 caballos.

La prueba analizaba un todoterreno de los clásicos, el Toyota Land Cruiser corto, del que destacaba su comportamiento y motor.

Y otra prueba, esta de larga duración, con el Daewoo Aranos como protagonista. Tras los 30.000 kilómetros el veredicto era claro: 'Calidad indudable'.



LA PORTADA
Nº 675
FECHA
23-9-1996
HABLAMOS DE

Aluvión de novedades de otoño, en el inicio del curso. Y nuestra portada daba cuenta de todas ellas. Renault Safrane, Renault Mégan Classic, Fiat Bravo y Brava, Hyundai Sonata, Citroën Berlingo Bulle. Y un destacado para el especial que analizaba al Daewoo Aranos tras recorrer con él 30.000 kilómetros.



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

Primer contacto con el Renault Scénic

El coche que iba a cambiar el sector –e inventar los monovolúmenes compactos– llegaba por fin a nuestras manos en una primera toma de contacto. A partir de ahí, el éxito.

Esta revista estaba cargada de lanzamientos, presentaciones y tomas de contacto con los nuevos modelos. De entre todos ellos, el Renault Scénic es, sin duda, el principal, por lo que supu-

so de revolución para el sector. El monovolumen francés, disponible con tres motores era pura imaginación y versatilidad.

También conducíamos otro modelo que iba a cambiar la histo-



ria, en concreto la de Porsche. Se trata del Boxster, el roadster que acercó la marca a un mayor número de clientes.

Conducíamos también el renovado Nissan Primera, con un estilo más moderno. Y un imponente deportivo americano, el brutal Chrysler Viper con motor de 10 cilindros en V y 450 caballos.

Más novedades, aunque aún no podíamos conducir las, eran

el elegante Peugeot 406 Coupé, diseñado por Pininfarina o el Honda Prelude, otro llamativo deportivo.

La comparativa enfrentaba a dos reyes de la ciudad, el Renault Twingo y el nuevo Ford Ka. Del francés –3,4 metros y 55 caballos– destacábamos su sorprendente habitabilidad. Del americano –3,6 metros y 60 caballos– nos gustaba su comportamiento ágil y divertido. .



LA PORTADA
Nº 676
FECHA
30-9-1996
HABLAMOS DE

La comparativa entre los dos aspirantes a reyes de la ciudad, el Renault Twingo y el recién llegado Ford Ka, ocupaba una parte predominante de la portada. La otra estaba protagonizada por ese Peugeot 406 Coupé con las inigualables líneas creadas por el genio de Pininfarina.



Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

Todo lo que un emprendedor, un autónomo o un profesional debe saber del mundo del renting y las flotas

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a motor16@motor16.com



- ▶ Mercado: Las empresas tiran de las matriculaciones
- ▶ Micropymes y autónomos aumentan su interés por el renting
- ▶ Arval entra de lleno en el renting flexible
- ▶ Gama Seat TGI: eficiencia económica en tu flota
- ▶ Fernando Cogollos, director general de Northgate Renting Flexible: «Hay una gran oportunidad de hacer cosas, el mercado está muy abierto»



Nombre:
 Apellidos:
 Dirección:
 Tel: mail:
 Empresa:
 Cargo:

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.