

Número

154 septiembre 2025

motorlife

www.auto10.com

tu revista digital e interactiva del motor

KIOSKOS
EN TODAS LAS VENTAS DE REVISTAS



ESTÁ
Vintage
DE MODA

Estilo Retro

Defender • Ford Bronco • Fiat 600
Honda Prelude • Mini • VW ID Buzz • VW Polo

SUMARIO 154

Guía de compra: Citroën C3 Aircross.....	4
Guía de compra: Jeep Avenger.....	16
Estilo Retro: Renault 4.....	28
Estilo Retro: Defender.....	34
Estilo Retro: Fiat 600.....	38
Estilo Retro: VW Polo.....	44
Estilo Retro: Mini.....	50
Estilo Retro: Ford Bronco.....	56
Estilo Retro: Honda Prelude.....	62
Estilo Retro: VW ID. Buzz.....	68
Estilo Retro: BMW Serie 3.....	74
Reportaje: Composites Michelin.....	82
Estilo Retro: Ebro.....	88
Seguridad vial: Animales en la carretera.....	94
Súper-Car: Aston Martin DBX 707.....	100
Cierre: Boutique DS.....	106

La nostalgia



Arancha Pato Elgoibar
Directora



aranchapato



Arancha Pato

Puede que tu coche lleve los últimos adelantos en tecnología, que incluso aparque solo o te hable pero, a la vez, tenga cierto estilo retro con elementos de diseño que nos trasladan a los años 60. Esos faros redonditos, ese reloj analógico en el salpicadero, todos esos detalles que nos recuerdan a “antaño”.

Los productos con aire vintage funcionan, y en los coches también. Es como si diéramos al botón de pausa ante la rapidez a la que pasa todo. Es intentar tocar nuestro corazón para acercarnos a nuevas tecnologías, porque, seamos sinceros, está costando.

¿Qué mejor que utilizar la imagen y el aire del Renault 4 que tantas pasiones levantó, pero con motor eléctrico? ¿Y la ID.Buzz frente a la T1?, ¿el Honda Prelude, la vuelta del Camel Trophy con una edición especial de Defender?

Bajo el aspecto vintage de algunos de los últimos modelos que os traemos en este número de MOTORLIFE encontraremos el siglo XXI pero nos enamoraremos de, por ejemplo, las formas cuadradas del Ford Bronco.

Sí, cada vez somos más tecnológicos, pero también compramos nostalgia. Los relojes clásicos están de moda, los muebles, la ropa y los coches. Lo retro pellizca nuestras emociones y el corazón cada vez se posiciona con más fuerza a la hora de abrir la cartera.



Una publicación de
Motorlife Comunicación S.L.

Suscríbete gratis en

www.motorlife.es



CITROËN C3 AIRCROSS

Un SUV para

El nuevo Citroën C3 Aircross redefine el segmento B-SUV respetando el ADN de la marca, enfocándose en confort, espacio y tecnología inteligente.

Texto: Arancha Pato

a la vida real





El nuevo Citroën C3 Aircross ofrece hasta siete plazas en un formato compacto de solo 4,39 metros.

El nuevo Citroën C3 Aircross llega al mercado español con una misión clara: consolidarse como una de las opciones más competitivas dentro del universo SUV. Con 4,39 metros de longitud y una presencia robusta, **ofrece proporciones compactas que lo hacen ágil en ciudad, pero con espacio suficiente para acoger hasta siete pasajeros**, una propuesta inédita en su categoría. Esa versatilidad lo convierte en una alternativa lógica tanto para familias como para usuarios que priorizan confort, practicidad en el día a día con la mejor relación entre valor y producto del mercado.

El diseño exterior refleja la nueva identidad de Citroën: líneas firmes y musculosas, con un estilo vertical que transmite solidez y seguridad. La firma luminosa de tres puntos, heredada de los concept-cars, aporta un aire moderno y distintivo. Además, la posibilidad de personalización, con seis colores de carrocería, dos tonos de techo y clips de color, refuerza la idea de un SUV que combina estilo moderno y utilidad bien planteada.

Simple pero inteligente

En el habitáculo, Citroën ha querido trasladar la sensación de un **salón acogedor sobre ruedas**. El Head-Up Display es una muestra de ingenio buscando ahorro: proyecta la información esencial frente al conductor y se convierte en cuadro de instrumentación sin necesidad de pantallas adicionales. Si bien, Citroën no ha pretendido hacer un coche de bajo precio, sino accesible gracias a recursos bien pensados.

Uno de los grandes argumentos del C3 Aircross es su capacidad interior. **En la versión de cinco plazas ofrece uno de los mejores espacios de la categoría, con un maletero de 460 litros ampliable hasta 1.600 litros**. La variante de siete plazas permite viajar en familia o con amigos sin renunciar a un tamaño manejable, aunque por la limitación del maletero su uso es más apropiado de forma ocasional. La modularidad de la segunda y tercera fila de asientos hace que el coche se adapte a cada circunstancia.



La gama del C3 Aircross tiene una horquilla de precios entre 19.040 € y 31.240 € en el tope eléctrico, sin incluir ayudas.

La comodidad, marca registrada de Citroën, se ha cuidado en cada detalle. Los asientos Advanced Comfort cuentan con espuma adicional y mejor sujeción lateral. Por otro lado, la suspensión Citroën Advanced Comfort, equipada de serie, emplea topes hidráulicos progresivos para garantizar el efecto “alfombra mágica”, filtrando baches con suavidad y sin perder aplomo, con un comportamiento fácil de conducir y debidamente respaldado por asistentes de seguridad.

La posición de conducción sobreelevada no solo mejora la visibilidad, sino que también facilita el acceso al vehículo y refuerza la sensación de control. Con más de 20 centímetros de altura libre al suelo, el C3 Aircross se mueve con solvencia tanto en ciudad como en caminos en peor estado. No es un todoterreno, pero sí un SUV capaz de **responder a las necesidades reales que se plantean en el día a día.**

El más cómodo

En materia de conectividad, el C3 Aircross incorpora soluciones modernas y adaptadas a los hábitos actuales. Desde la Smartphone Station de la versión de acceso, que integra el móvil como pantalla principal, hasta el sistema con pantalla de 10,25 pulgadas en los acabados superiores, compatible con Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos. A ello se suman tomas USB-C en ambas filas y cargador inalámbrico.

La seguridad activa también está a la altura de un modelo que aspira a ser referente. Entre los asistentes destacan el frenado de emergencia automático, la alerta de cambio de carril, el detector de ángulo muerto, el control de crucero con limitador de velocidad y la cámara de marcha atrás.

Este enfoque práctico y racional no está reñido con la herencia emocional de Citroën. Desde 1919, la marca ha puesto el confort y la innovación al alcance de un público amplio. El nuevo C3 Aircross continúa esa tradición con un producto que interpreta el concepto SUV desde una óptica distinta: menos centrada en la ostentación y más en ofrecer soluciones reales a los retos de la vida diaria. **Su propuesta de espacio y bienestar lo sitúan en una posición destacada frente a competidores directos** como Renault Captur, Peugeot 2008 o Hyundai Kona, consolidándose como un SUV con todos los ingredientes para triunfar.



CITROËN C3 AIRCROSS

KIOSKOS
DISTRIBUIDORES

Eficiencia



Divide y vencerás: gasolina, híbrida,
segmenta su oferta para adaptarse
por su eficiencia

a medida



do o 100% eléctrico. El C3 Aircross
se a distintos usuarios, destacando
cia y equilibrio.



Lo que diferencia al C3 Aircross es la coherencia de su oferta.

En un contexto donde la electrificación avanza, pero las necesidades de los conductores siguen siendo diversas, Citroën ha apostado por una estrategia multienergía que encaja con la filosofía del C3 Aircross: **un SUV inteligente, accesible y pensado para la gran mayoría de usuarios**. Con esta nueva generación, el modelo ofrece una gama completa que abarca desde el gasolina tradicional hasta la hibridación ligera de 48V y la movilidad 100% eléctrica.

Diversidad

Como punto de partida, el C3 Aircross cuenta con un **motor de gasolina 1.2 Turbo de 100 CV**, asociado a una caja manual de seis velocidades. Se trata de una mecánica sencilla, robusta y fiable, que destaca por su relación calidad-precio, solvente nivel de prestaciones y alta eficiencia. Lo mejor de este propulsor es que el cliente tiene asegurada una capacidad dinámica para abandonar con garantía la ciudad y adentrarse en exigentes viajes por carretera. Una versión que democratiza el acceso a un SUV amplio y bien equipado y que convierte al C3 Aircross en una alternativa muy interesante y competitiva para quienes buscan un coche familiar sin renunciar a la racionalidad económica.

Una de las grandes novedades es la motorización híbrida de 136 CV con tecnología de 48V. Se combina con un cambio automático e-DCT electrificado y un pequeño motor eléctrico de 21 kW, lo que permite **reducir el consumo y las emisiones hasta un 15%**. Este sistema aporta un valor añadido clave: la posibilidad de circular en modo 100% eléctrico en casi la mitad de los trayectos urbanos, sin necesidad de enchufes ni cargas externas. La batería de iones de litio se recarga durante las fases de frenado y deceleración, lo que simplifica la experiencia de uso. Además, se trata de una opción muy interesante por su etiqueta ECO, su precio competitivo, sus consumos ajustados y **un extra de potencia respecto al 1.2 que deberán valorar especialmente quienes realicen viajes frecuentes**.

En el extremo más avanzado de la gama se encuentra **la versión 100% eléctrica ë-C3 Aircross**, que confirma la apuesta de Citroën por hacer accesible la



Citroën apuesta por lo esencial: eficiencia, fiabilidad y facilidad de uso.

movilidad. Si bien, el usuario del C3 Aircross podrá ampliar su radio de acción gracias la nueva variante Extended que ya se puede configurar en la web comercial de la marca, equipada en este caso con **la batería de 54 kWh de capacidad (con tecnología NCM en este caso), capaz de cubrir 400 km** y convertirse de esta manera en un vehículo especializado en distancias medias y capaz de realizar algún viaje maratoniano esporádico.

La facilidad de recarga es otro de los puntos fuertes de este modelo eléctrico. **Con un cargador rápido de corriente continua que suministre los 100 kW que admiten ambas baterías**, podremos tener una carga al 80% en apenas media hora, o incluso menos. En corriente alterna, las cargas estándar a 7 y 11 kW garantizan tiempos de carga muy prudentes en walbox doméstico. Estas cifras aseguran que la transición al vehículo eléctrico se viva con comodidad y sin ansiedad, apoyada además por la aplicación e-ROUTES, que planifica en tiempo real los trayectos en función del estado de carga y la disponibilidad de puntos de recarga en la ruta.

Pero más allá de los números, **lo que diferencia al C3 Aircross es la coherencia de su oferta**. Cada motorización responde a un perfil de usuario concreto, con una potencia y un rendimiento adecuados a las necesidades reales del día a día. El gasolina de 100 CV resulta suficiente para quienes buscan un coche práctico y económico; el híbrido de 136 CV es la opción equilibrada para los que desean dar un paso hacia la electrificación sin complicaciones; y el eléctrico responde a quienes ya están preparados para abrazar la conducción sin emisiones, con todas las ventajas en coste de uso y beneficios fiscales que ello conlleva en España.

En definitiva, la oferta mecánica del nuevo Citroën C3 Aircross no busca la espectacularidad en cifras, sino la inteligencia de una gama adaptada a la realidad. Frente a rivales que a menudo centran su discurso en potencias o prestaciones superiores a las que la mayoría de usuarios necesita, **Citroën apuesta por lo esencial: eficiencia, fiabilidad y facilidad de uso**. Es un planteamiento honesto, que refuerza su posicionamiento como un SUV hecho para la vida real.



JEEP AVENGER

KIOSKOS



El Avenger destaca por
completa gama de motor
Todo ello le ha impulsado

Texto: Che



su diseño carismático,
es y cualidades off-road.
do a llegar a lo más alto.

ma Bonilla



Se desenvuelve bien tanto en la urbe como en terrenos lejos del asfalto.

El **Jeep Avenger** es la puerta de entrada al universo de la marca norteamericana. Llegó al mercado en 2022 y, desde entonces, se ha convertido en el modelo más vendido de Jeep. Su éxito ha ido acompañado de una gama de motores en constante crecimiento. Así es como el Avenger se ha consolidado como un SUV versátil con una opción para cada perfil.

ADN Jeep

No te dejes engañar por su tamaño: bajo su formato compacto y musculoso destila un espíritu propio del ADN Jeep. En primer lugar, luce la icónica parrilla frontal de 7 franjas, también cuenta con pasos de rueda muy marcados y molduras de plástico que protegen los bajos de la carrocería ante posibles arañazos. Y es que el Avenger también ha sido diseñado **para atravesar caminos sin asfaltar y terrenos deslizantes** sin inmutarse.

Mide 4,08 metros de longitud y se construye sobre la plataforma CMP del grupo Stellantis. Esta característica le permite equipar una gran variedad de motorizaciones, incluyendo una versión ECO de tracción total e incluso una variante 100% eléctrica.

Personalización

A pesar de seguir la línea familiar, el Avenger presume de un **diseño propio** reconocible desde el primer vistazo. Un ejemplo: sus pilotos traseros con firma luminosa en forma de "X" son un guiño a las clásicas garrafas de combustible de los Jeep militares.

La **gama de colores está formada por siete tonalidades**, entre ellas el Blanco Snow, que es gratuito. También existe la posibilidad de configurar combinaciones de techo bitono en color negro desde el acabado Altitude y montar llantas de hasta 18 pulgadas. De serie son de 16. La personalización no acaba aquí. Jeep ofrece múltiples adhesivos, gráficos y otros accesorios Mopar para que cada Avenger reciba un toque único de distinción.



Al volante encontrarás muchos huecos de almacenaje y botones de acceso directo bien pensados.

Tecnológico

Al igual que en el diseño exterior, Jeep ha conseguido dotar al Avenger de un habitáculo con personalidad propia. El salpicadero combina un color de contraste con elementos personalizables, como la funda de neopreno de la zona central. Los intermitentes suenan a ritmo de bombo y caja, como una batería, y puede incorporar iluminación LED ambiental.

No prescinde de nada en materia tecnológica: **las pantallas digitales vienen de serie**. Tras el volante se sitúa la primera, de 7 pulgadas, que muestra la información esencial de conducción, mientras que la pantalla central de 10,25 pulgadas, compatible con Apple CarPlay y Android Auto, concentra los menús de infoentretenimiento, navegación y ajustes.

Muy aprovechado

En cuanto a practicidad, el Avenger sorprende con múltiples huecos portaobjetos repartidos por todo el habitáculo, sumando **hasta 30 litros adicionales** para tener tus pertenencias siempre a mano. En la consola central, el espacio es modular y está especialmente bien aprovechado para guardar móviles, llaves o incluso un bolso o una pequeña mochila.

El espacio en el interior se ha aprovechado para ofrecer una buena amplitud en todas las plazas. Su diseño exterior de estilo robusto permite a los pasajeros de la segunda fila de asientos disfrutar de una mayor distancia libre al techo. Si buscas aumentar la sensación de amplitud, los Avenger más equipados añaden de serie techo solar de cristal.

El maletero, con hasta **380 litros de capacidad**, ofrece un volumen suficiente para el equipaje de unas vacaciones. En opción suma apertura eléctrica y función manos libres deslizando el pie por debajo del paragolpes trasero. Abatiendo los asientos traseros la capacidad aumenta hasta los 1.277 litros.



JEEP AVENGER

KIOSKEROS
PUBLICIDAD DE VEHÍCULOS

Una de las grandes virtudes del Jeep Avenger es su amplia gama de motores. Desde opciones de combustión, pasando por los Mild Hybrid y eléctricos, incluso con tracción total.

Pocket Monster





**Las diferencias estéticas entre versiones son mínimas.
Seguro el tubo de escape te da alguna pista.**

Gasolina

En la base de la oferta encontramos el **motor gasolina 1.2 Turbo de 100 CV**, asociado a una caja manual de 6 velocidades. Con un consumo medio homologado de 5,8 l/100 km, se convierte en uno de los SUV más equilibrados del segmento por consumo y prestaciones.

e-Hybrid

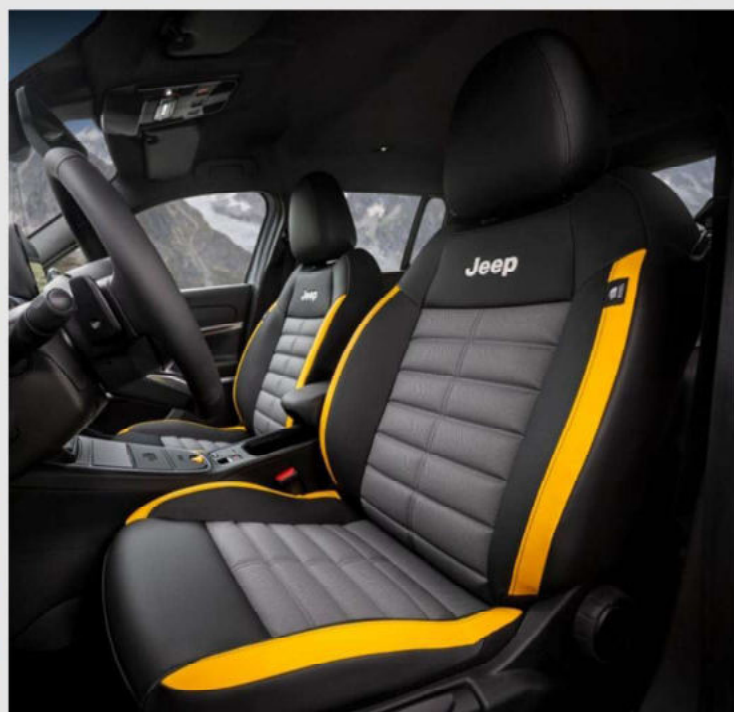
El Avenger e-Hybrid combina un motor de gasolina con un sistema eléctrico obteniendo así la etiqueta ECO. Nada de cables ni enchufes, aprovecha la energía generada durante la frenada para recargar su batería. Es capaz de recorrer pequeños trayectos en ciudad en modo eléctrico, así reduce el consumo de combustible **hasta los 4,9 l/100 km**. La caja de cambios automática de 6 velocidades suma un modo secuencial, con levas tras el volante.

Eléctrico

El Avenger Eléctrico no es solo el más potente de la gama, también **puede recorrer hasta 400 km** con una sola carga. Combina la respuesta inmediata del motor eléctrico de 156 CV con el máximo silencio de marcha con una conducción cero emisiones. Olvídate de largas esperas para recargar, pasa del 20 al 80% de capacidad en menos de 30 minutos.

Precio

El Jeep Avenger ofrece **tres niveles de equipamiento: Longitude, Altitude y Summit**. Desde el acabado de acceso, Longitude, ya incluye arranque sin llave, faros LED y modos de conducción Selec-Terrain. En cuanto a precios, el gasolina parte de 25.100 euros, el e-Hybrid desde 27.700 y el eléctrico arranca en 36.568 (sin aplicar Plan MOVES). Con la financiación disponible, puedes estrenar cualquiera por una cuota de 259 euros al mes.



La versión 4xe ofrece más libertad en conducción off-road para exprimir su tracción total.

Avenger 4xe

Por último, la versión con tracción total. El **Avenger 4xe**, luce un diseño exterior propio con paragolpes específicos, llantas, raíles de techo y múltiples detalles exclusivos en negro mate. En el interior, los asientos están tapizados en un material impermeable y muy resistente. Sí, este look transmite carácter, pero detrás del 4xe hay mucho más que imagen.

Fuera del asfalto

La clave está en su **sistema Mild Hybrid de tracción total con etiqueta ECO**. Combina un motor de gasolina que impulsa las ruedas delanteras con dos motores eléctricos a cargo de mover las ruedas traseras. En conjunto, desarrolla 145 CV y reduce el consumo medio hasta 5,4 l/100 km. La transmisión es automática, de 6 velocidades, e incluye levas tras el volante para conducir el Avenger en modo secuencial. Pensado para disfrutar de los trayectos por caminos sin asfaltar, el Avenger 4xe ofrece 21 cm de altura libre al suelo, una capacidad de vadeo de hasta 40 cm de altura y los **modos Select Terrain (Auto, Snow, Sand&Mud y Sport)**, que ajustan el reparto de potencia entre las cuatro ruedas para optimizar el agarre sobre cualquier superficie. Además, incorpora una suspensión trasera Multilink, que aumenta el confort en terrenos irregulares, control de descenso en pendientes y un par máximo de hasta 1.900 Nm en el eje trasero gracias al conjunto eléctrico y a la reductora. De esta forma puede enfrentarse a pendientes cercanas al 40% en grava e incluso de un 20% sin tracción en el eje delantero.

Acabados

El Avenger 4xe está disponible en los acabados **Upland, Overland y The North Face**. Este último se trata de una edición limitada a 1.986 unidades -en honor al año de fundación de la marca- con adhesivos y detalles en amarillo, tapicería exclusiva The North Face y un completo equipamiento de serie: parabrisas térmico, asientos calefactables o navegador, entre otros. El Avenger 4xe arranca en 31.400 euros

Querida



El 4 e-tech es el segundo ejercicio de nostalgia que nos trae a la mente a nuestro querido 4 Latas. Un

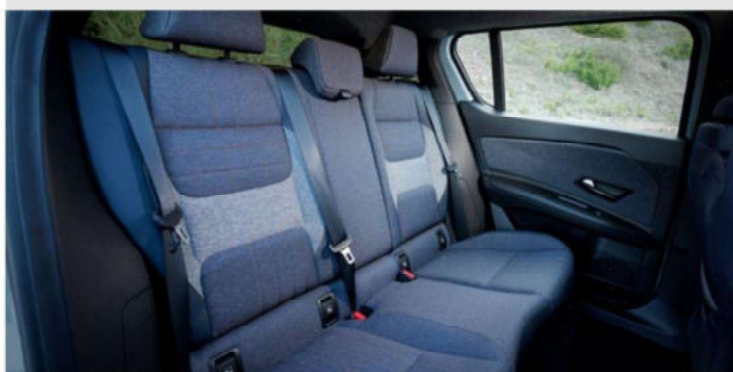
Texto: Ara

4 Latas



algia que lanza al mercado Renault que nos
n SUV eléctrico de carácter familiar y viajero.

ncha Pato



**Diseño retro-futurista, mucho espacio en el interior y
asientos súper cómodos. 420 litros de maletero.**

Del Renault 4 se vendieron más de 8 millones de unidades en el mundo y es uno de los cinco coches más vendidos de la historia. Le recordamos por su funcionalidad, capacidad, polivalencia y el apodo por el que era conocido “4 Latas”: su forma tan cuadrada y sin adornos le propiciaron este mote cariñoso. Lo recuerdo bien y me toca el corazón ya que en mi familia tuvimos uno con el que nos íbamos a la sierra madrileña todos los fines de semana. Y del que, por cierto, me caí del maletero... (ahí lo dejo).

El Renault 4 ha sido protagonista de múltiples películas y **lo hemos visto por nuestras carreteras a los mandos de la Guardia Civil**. Se integró en la flota de la Benemérita en 1981 tras el éxito demostrado en la Gendarmería francesa. Su bajo coste de mantenimiento, su fiabilidad y su capacidad para circular por todo tipo de caminos lo convirtieron en una herramienta indispensable. La Guardia Civil adquirió cerca de 600 unidades y las últimas dejaron de prestar servicio en 2002.

Renacimiento eléctrico

El Renault 4 e-Tech aterriza en nuestro mercado con dos niveles de potencia, dos baterías eléctricas de distinta capacidad y tres niveles de equipamiento. Empezamos con la potencia: **dos versiones de 90 kW (120 CV) y 120 kW (150 CV)**. La primera está disponible con dos baterías: autonomía urbana, de 40 kWh que homologa hasta 308 km con una sola carga y autonomía confort, de 52 kWh que homologa hasta 409 km. Ambas están disponibles junto al nivel de equipamiento de acceso “evolution”. Si buscamos la versión más potente de 150 CV tendremos que elegir entre los niveles de equipamiento “techno” (intermedio) o “evolution” (el más equipado). Para el más potente de 150 CV hay que escoger obligatoriamente la batería de mayor capacidad, de 52 kWh

Hay 7 colores disponibles para la carrocería. El blanco glaciar es gratis. El resto tienen un sobrepeso de entre 200 y 600 euros. Si elegimos el techo y el capó en negro son 1.000 euros.

Su precio arranca en 29.900 euros (sin incluir descuentos del Plan Moves) o 114 euros al mes a través del crédito multiopción Preference.



Mayor altura libre al suelo, llantas “Savane” de 18 pulgadas y vías ensanchadas, entre otros, refuerzan su carácter 4x4

Renault E-Tech 4x4

El Renault 4 Savane 4x4 Concept es un show-car con espíritu explorador, elegante y aventurero. Este concept no solo recupera la silueta reinterpretada del 4 E-Tech eléctrico, sino también un nombre con peso propio en la historia de la marca. **El apellido Savane fue utilizado por Renault en la década de los '80, concretamente en 1986**, para una versión especial del Renault 4 pensada para reflejar un espíritu más aventurero y funcional, adaptado a entornos rurales y a usuarios que buscaban un coche resistente, sencillo y versátil.

Este concept cuenta con una altura al suelo aumentada en 15 mm respecto a la versión de serie de Renault 4 E-Tech eléctrico. Conserva llantas de 18 pulgadas con neumáticos Goodyear UltraGrip Performance+ (225/55) y llantas específicas 'Savane', con vías delanteras y traseras ensanchadas en 10 mm por lado.

Lo más destacado es su tracción total permanente que consigue gracias a un segundo motor eléctrico en el eje trasero. Es ágil en terrenos embarrados, nevados, sin pavimentar e incluso en condiciones muy exigentes. Este show-car demuestra el potencial de la plataforma AmpR Small para crear un vehículo eléctrico del segmento B con tracción integral.

El exterior luce un **exclusivo color verde acentuado con detalles en negro brillante**. El techo presenta un patrón de camuflaje pixelado. Los paragolpes incorporan piezas impresas en 3D con propiedades amortiguadoras. El logo '4Savane' aparece en el lateral y el portón trasero lleva la inscripción "4x4".

El interior es sofisticado con asientos en tejido marrón chocolate. Un patrón acolchado con el número 4 adorna los respaldos, complementado con un diseño de pata de gallo en los laterales. El salpicadero también está revestido en el mismo tejido, con costuras tono sobre tono y un logo '4Savane' retroiluminado.

No hay confirmación oficial sobre una futura versión de producción, pero este concept refuerza la idea de que los vehículos eléctricos del segmento B pueden incorporar prestaciones más versátiles y adaptarse a diferentes estilos de vida, más allá de las ciudades.

LA AVENTURA



El nuevo Defender 110 se viste de
Camel Trophy. El mejor todo-terreno
carretera y capacidad.

Texto: Ara

LA CONTINUA



te con los colores del mítico
terreno en cuanto a confort en
tividad off-road.

ncha Pato



El nuevo Defender 110 Trophy Edition estará disponible en dos colores inspirados en el legado del Camel Trophy.

Defender da el pistoletazo de salida a la nueva competición de aventuras Defender Trophy, una iniciativa mundial y una experiencia única para los participantes. Esta competición se inspira en los icónicos eventos Trophy y Challenge del pasado y acogerá a participantes de todo el mundo en la final mundial, que se celebrará en África en 2026. Como servidora tiene muchos años de experiencia, he de contaros que participé en un Camel Trophy y que fue inolvidable.

El nuevo Defender 110 Trophy Edition estará disponible en dos colores inspirados en el legado. Deep Sandglow Yellow y Keswick Green. El Deep Sandglow Yellow es una interpretación moderna de un color sinónimo de los Defender utilizados en eventos internacionales de estilo Trophy, mientras que el Keswick Green rinde homenaje a la exploración rural en Reino Unido. Por fuera incluye llantas de aleación de 20 pulgadas en Gloss Black con resistentes neumáticos todo-terreno para un agarre fiable, placa trasera antimarcas oscura y protectores de los pasos de rueda en Gloss Black, con un cárter delantero negro. También se distingue por las etiquetas adhesivas Trophy del capó y la insignia trasera Trophy. En el interior, los estribos iluminados Trophy confirman su procedencia, y los asientos de piel Windsor en Ebony ofrecen un lujo resistente. El nuevo Defender 110 Trophy Edition ya está disponible con un precio a partir de 89.810 £ en el Reino Unido.

La nueva iniciativa mundial contará con participantes de más de 50 países. Las selecciones comenzarán en abril y mayo de 2026 para determinar a los contendientes de la final mundial, que tendrá lugar en África en 2026, en colaboración con Tusk, socio de Defender dedicado a actividades de protección de los animales. Los ganadores competirán en equipo en una misión épica.

Defender busca a personas que encarnen los valores de la marca británica original de vehículos de aventura para participar en la competición Defender Trophy inaugural. Los requisitos son los siguientes: residir en un país participante, tener más de 23 años, ser capaz nadar 50 m, tener permiso de conducir y permiso para viajar por todo el mundo, y hablar inglés con fluidez. Es esencial tener un espíritu imparable. Todos los requisitos los podéis ver en la web oficial de landrover.es



ESTILO RETRO / FIAT 600

KOSKERO

Indepe



Quizá hayas leído el titular con acento i
que motorizó a las familias del sur de Eu

Texto: Che

ndenza



italiano, bien hecho. La historia del 600
ropa al 600 del siglo XXI: la saga vuelve.

ma Bonilla



No solo es cuestión de diseño, los vehículos populares para familias vuelven para cumplir una vez más.

La historia del Fiat 600 arranca en 1955. Aquel urbano compacto y económico se convirtió en un superventas durante casi dos décadas (en España lo conocimos como SEAT 600 o, bajo un apodo más cariñoso, como “pelotilla”). Su habitáculo daba justo para cuatro pasajeros, pero en los 60 muchas familias se apretaban para poder viajar en el pequeño seiscientos.

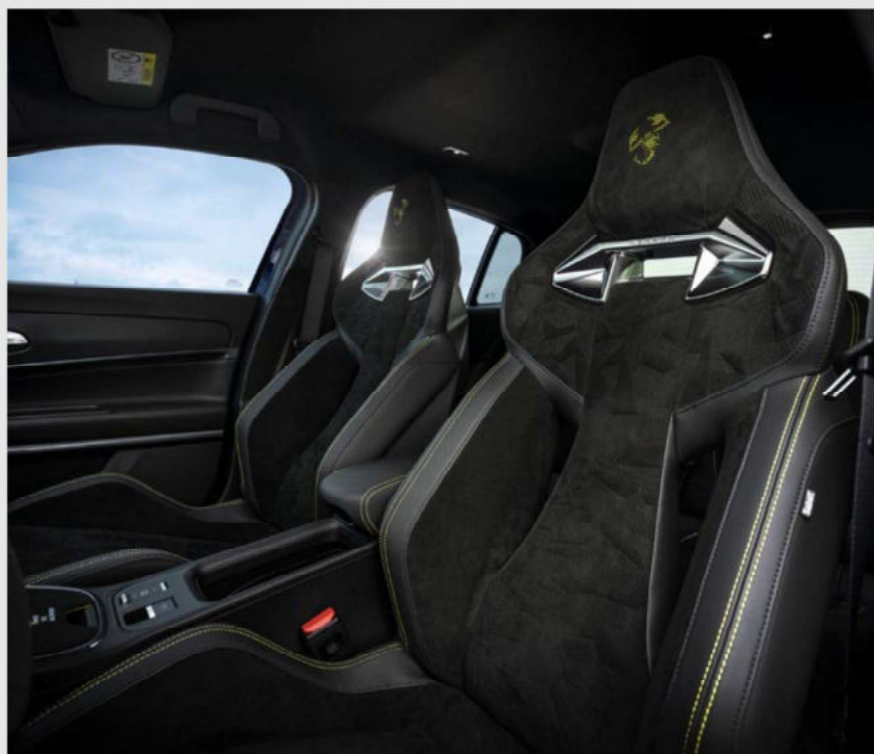
El maletero iba situado bajo el capó delantero. El 600 apostaba por la arquitectura de motor trasero (“todo atrás”). Montaba un pequeño bloque refrigerado por agua de poco más de 21 CV en las primeras series: modesto, pero suficiente. ¿La solución para el equipaje? Baca al techo, con maletas y mochilas bien aseguradas rumbo a la playa.

Ambas marcas idearon alternativas de carrocería para dar respuesta a las familias numerosas de la época del “baby boom”. En España, Seat apostó por el 800 y los carrozados por Siata. En Italia, Fiat ideó el 600 Multipla, un auténtico pionero.

600 Multipla

Del 600 italiano existió una interesante versión con un claro enfoque familiar. El 600 Multipla, muy adelantado a los primeros monovolúmenes de la historia, se trataba de una alternativa más espaciosa de 6 asientos. Su carrocería se había trabajado y resultaba más grande que el 600 original. Para mejorar el acceso al interior contaba cuatro puertas en lugar de dos y su maletero pasaba a situarse tras la segunda fila de asientos.

El motor seguía ubicado en la zona trasera, igual que el 600, lo que permitía que los asientos delanteros fueran justo encima del tren delantero. Fue medianamente popular, pues se vendieron casi 250.000 unidades durante los años 60. Aunque la marca de Turín recuperó el mismo nombre para su monovolumen de finales de los 90, es el nuevo Fiat 600 el encargado de retomar esta filosofía para el Siglo XXI ¿qué ha cambiado?



Ahora el 600 tiene una versión mucho más potente y deportiva bajo el nombre Abarth con etiqueta Cero.

El 600 del Siglo XXI

El nuevo Fiat 600 recupera gran parte de este espíritu clásico. No sólo su diseño se ha inspirado en el 600 original, sino que además cuenta con la misma filosofía de **vehículo familiar, compacto y económico**. Sus faros frontales redondeados, los pilotos posteriores verticales y una mayor altura al suelo forman parte de su identidad. Destaca la variada gama de colores en la que, según la nueva política de la marca, no hay cabida para el gris.

Por dentro recuerda por diseño y distribución de los mandos al 600 de los años 50. El volante es también de dos radios, pero la rueda de repuesto ya no ocupa espacio en el interior y las pantallas digitales de más de 10 pulgadas forman parte del equipamiento de serie. Antaño el taxímetro ocupaba casi todo el espacio disponible para el acompañante y ahora, son varios los huecos de almacenamiento y el maletero es de hasta 385 litros.

Abarth: picadura con gusto

El escorpión también hace de las suyas en el 600. El Abarth 600e es la interpretación más deportiva del modelo y **el Abarth más potente de la historia**. Luce una estética mucho más agresiva. En su versión "Scorpionissima" alcanza los 280 CV y acelera de 0 a 100 en 5,8 segundos. Otros detalles exclusivos son: los colores Acid Green e Hypnotic Purple, los asientos Sabelt en alcántara y las llantas de aleación de 20 pulgadas.

Alcanza una autonomía de hasta 334 km, posible gracias a una batería de 51 kWh de capacidad. El chasis ha sido optimizado para mejorar la maniobrabilidad y la estabilidad, lo que conduce a un mejor paso por curva. La potencia se transmite a las ruedas delanteras con la ayuda de un diferencial mecánico Torsen y a través de la gestión de **tres modos de conducción: Turismo, Scorpion Street y Scorpion Track**.



REVIEW



¿Helado, deporte o viento polar? Coincidirá en cuál es la verdadera procedencia del nombre.

Texto: Che

STERIO



endo con su 50 cumpleaños, desvelamos
bre "Polo" y repasamos toda su historia.

ma Bonilla



¿Passat? De “Passatwinde” (vientos alisios), ¿Scirocco? Un viento que sopla desde el Sahara y Polo, por las corrientes frías de los polos terrestres.

¿De dónde proviene el nombre de “Polo”?

A principios de los 70, Volkswagen -aún celebrando el éxito del Escarabajo- decide renovar por completo su gama y marcar un nuevo precedente en Europa. Primero llega el Golf, luego el Passat y, en 1975, el Polo, un utilitario más pequeño y accesible de motor y tracción delantera. Su nombre proviene, como el del resto de modelos de la época, de un fenómeno climatológico. En este caso, el nombre “Polo” **alude a las corrientes polares**.

La historia del Volkswagen Polo

La producción arranca en Wolfsburg, Alemania y, con el tiempo, se extiende a 6 países más para atender una demanda global en crecimiento. El Polo, que **nació en plena crisis del petróleo sobre la base del Audi 50**, pasa a convertirse en uno de los pilares de la marca, con más de 20 millones de unidades vendidas a lo largo de toda su historia.

En 1981, para su segunda generación, el Polo crece en tamaño y en diversidad de carrocerías. Es **el primer Volkswagen ensamblado en la planta de Landaben (Navarra)** y, en su versión más radical, el GT G40, equipa un sobrealimentador con el que alcanza los 115 CV. El Polo III se presenta en 1994, con techo eléctrico de lona y, más adelante, nuevos motores diésel “TDI”, siglas que hacen temblar a muchos deportivos a finales de los 90.

A las puertas del siglo XXI, la cuarta generación trae consigo un salto en equipamiento de seguridad y tecnología muy destacable. Las ópticas redondas son sustituidas por unas más estilizadas en su restyling -versión GTI con calandra en negro y rojo incluido-. Llega 2008 y Volkswagen apuesta por ofrecer la máxima eficiencia: así nace el **propulsor diésel Bluemotion**, capaz de firmar un sorprendente consumo medio de 3,3 litros a los 100 km.



Arriba, el Polo GTI “de nuestra era” y abajo, los más icónicos de sus 50 años de historia.

El último Polo

Con el lanzamiento de la quinta generación en 2017, el Volkswagen Polo añade muchas mejoras tecnológicas. Incluye la frenada automática de emergencia, los faros de LED o las pantallas digitales de serie. No falta el GTI, con 207 CV de potencia y una aceleración de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos. El Volkswagen Polo está disponible desde 17.100 euros.

Versiones especiales

VW lanza el **Polo Harlekin (1)** en 1995, una edición limitada en la que cada panel de la carrocería tiene un color diferente. Crear un Harlekin es muy sencillo: se fabrican cuatro Polo, cada uno de un color y en un último paso, todas las piezas de estos coches se intercambian. Inicialmente se planean 1.000 unidades, pero la demanda es tal que finalmente la producción se amplía hasta las 3.806.

Antes de que los SUV dominen el mercado, el **Cross Polo (2)** de 2006 es uno de los primeros urbanos con look off-road. Su mayor altura -7 cm con las barras de techo-, llantas de 17", protectores de plástico y carrocería e interior naranja lo convierten en una leyenda.

Las versiones deportivas ya resultan populares en la quinta generación, pero ninguna es tan "bestia" como el **Polo R WRC (3)** de 2013. Para homologar el modelo en el Campeonato Mundial de Rally, Volkswagen fabrica 2.500 unidades de calle, todas con asientos deportivos en alcántara, diferencial XDS y un motor 2.0 TSI de 220 CV.

El último en llegar es el **Polo 50 Aniversario (4)**, una edición conmemorativa que incluye múltiples insignias especiales "50" en exterior e interior. Además, suma mucho equipamiento de serie: asientos deportivos calefactados, asistente de cambio de carril o sistema de aparcamiento. De momento solo está a la venta en el mercado alemán.

Ina go



Nacido de la innovación, el Mini se
hoy sigue siendo uno de los coches

Texto: Che

table



convirtió rápidamente en un icono y
 más representativos de la industria.

ma Bonilla



Tres o cinco puertas e incluso Cabrio. Las opciones de personalización son casi interminables.

Sir Alec Issigonis, ingeniero de origen turco, huía de los informes interminables y prefería expresarse en bocetos. Su manera de pensar se plasmaba mejor en bocetos: cuando se le acababan las páginas del bloc de notas, seguía dibujando en los manteles de papel o en las cartas de los restaurantes. Fue precisamente en una servilleta de hotel donde comenzó a tomar forma la idea del que acabaría siendo un referente: el Mini.

El reto era ambicioso. A pesar de sus reducidas dimensiones -poco más de tres metros de longitud-, el coche debía acomodar a cuatro pasajeros y su equipaje. Issigonis lo consiguió ideando un esquema innovador: motor y tracción delantera. El éxito fue inmediato, durante los primeros seis años se vendieron más de un millón de unidades y su icónica silueta apenas se alteró en 40 años.

En los años 90 el Mini afrontó un nuevo capítulo. BMW adquirió Rover Group, entonces propietaria de la marca, y pronto tomó forma el proyecto de un renacimiento. Así, **en 2001, nació el nuevo Mini**, convertido ya en marca independiente. Casi un cuarto de siglo después, el Mini sigue reinventándose, pero permanece fiel a la esencia de aquel boceto hecho en una servilleta.

El Mini Cooper “del hoy”

El nuevo Mini Cooper mantiene vivo su carácter: **un coche pequeño, ágil y divertido**, con el clásico “Go-Kart Feeling” que lo acompaña desde hace más de medio siglo. Pese al salto tecnológico, conserva detalles que remiten a su pasado, como los conmutadores inspirados en el arranque con llave o el velocímetro central, ahora transformado en una pantalla táctil circular. La gama arranca en 28.115 euros con dos opciones de gasolina: el Cooper C (156 CV) y el Cooper S (204 CV). La búsqueda constante de innovación ha llevado a Mini a avanzar hacia su siguiente capítulo: la era eléctrica.



Dos estilos, una misma esencia: la agilidad de un Mini en eléctrico o gasolina.

Mini Cooper eléctrico

El primer Mini eléctrico llegó en 2020 con una autonomía máxima de 234 km. Hoy, la nueva generación da un salto adelante: la gama ofrece versiones de 184 y 218 CV y permite recorrer hasta 400 km con una sola carga. A simple vista, las diferencias con los modelos de gasolina son mínimas y se limitan a algunos detalles estéticos.

Pero al volante la experiencia cambia: **la entrega de potencia es inmediata y el centro de gravedad más bajo**, gracias a la ubicación de la batería, aporta una agilidad extra. Y para quienes buscan emociones aún más fuertes, Mini mantiene en su oferta las versiones más deportivas John Cooper Works, que cuentan con una leyenda propia.

Mini y la competición

John Cooper, constructor de coches deportivos y bicampeón del Mundial de Marcas de Fórmula 1, pronto vio en el Mini un enorme potencial para la competición. No bastaba con el modelo de serie: aumentó la cilindrada, la relación de compresión, modificó la salida del escape y reforzó el cárter, entre otras muchas mejoras.

El resultado fue el legendario Cooper S, con 70 CV, que en 1964 sorprendió al mundo al imponerse en el Rally de Montecarlo frente a rivales mucho más potentes como los Porsche o los Ford. Oficialmente, Mini logró la victoria en tres ediciones gracias a la visión de John Cooper, y desde entonces su nombre quedó ligado para siempre a la marca.

Hoy esa herencia sigue viva en los Mini John Cooper Works: el de gasolina, con 231 CV, y el nuevo eléctrico, con 258 CV. Dos caminos distintos para disfrutar la máxima deportividad de Mini, unidos por un legado de competición forjado en Montecarlo.



El Ford Bronco regresa al mercado b
capacidades fuera de pista suficiente

Texto: Che



ajo una apariencia nostálgica y unas
s para llevarse las manos a la cabeza.

ma Bonilla



En EEUU también se comercializa una carrocería de tres puertas y la versión Bronco Sport.

Genética salvaje

El equipo de Lee Iacocca, director de Ford reconocido por la creación del Mustang, se sumerge en 1966 en la tarea de crear un coche “capaz de avanzar sobre cualquier terreno” (en inglés, “**Goes Over Any Type of Terrain**”, de ahí el acrónimo G.O.A.T.). Aquel vehículo inicia un capítulo que se prolonga durante tres décadas, hasta 1996, año de cese de la producción.

Tras casi 25 años apartado de la gama “en cautividad”, Ford rescata al potro salvaje con **una nueva generación en 2020**. Bajo una carrocería inspirada en el diseño del modelo original, el Bronco ahora tiene un aspecto mucho más salvaje, motor Ecoboost V6 de 337 CV y un sistema de tracción 4x4 preparado para enfrentarse a los terrenos más exigentes.

Migración al este

Tres años después de su estreno en Estados Unidos, el Ford Bronco desembarca en el mercado europeo como **uno de los todoterrenos más radicales, capaces y llamativos del mercado**. Aquí apenas encuentra rivales, aunque los pocos con los que se cruza son gigantes que gobiernan con puño de hierro.

Abrirse hueco en un segmento tan blindado no es tarea fácil. Sin embargo, el Bronco llega con todas las credenciales para convencer en el viejo continente: chasis de largueros y travesaños, ángulos todoterreno sobresalientes o rueda de repuesto a la vista tras el portón, son solo algunos ejemplos.

El Bronco mantiene las líneas cuadradas, los faros redondos (ahora LED) y la gran parrilla frontal que ya lo caracterizaban en los 60. Esta imagen robusta y desenfadada se ve reforzada por una **altura libre al suelo de 26 cm** y unas protecciones sobredimensionadas que dejan claro que aquí no hay cabida para el postureo. Y si todavía no estás convencido de sus capacidades off-road, espera: nos hemos dejado lo mejor para el final.



Ideal para aventurarse por caminos rocosos, ríos profundos y a la vuelta a casa por carretera.

Potra Salvaje

El Bronco es un todoterreno extremo. ¿Qué significa? Que puede circular sin puertas, sin techo o incluso sin luneta trasera; que admite accesorios como cabrestantes o protecciones específicas; y que puede montar neumáticos de tacos de hasta 33 pulgadas. Comparte el motor **V6 Ecoboost** de gasolina con el Ford Ranger Raptor; un bloque de 335 CV unido a una transmisión automática de diez velocidades que acelera de 0 a 100 en 6,7 segundos.

El sistema de tracción total GOAT cuenta con cuatro modos de conducción -Normal, Eco, Sport y Resbaladizo-, a los que la versión Badlands suma dos más: Barro/Arena y Baja. Esta última variante también añade una reductora de relación más corta, bloqueo del eje delantero, desconexión de la estabilizadora delantera y suspensiones Bilstein, entre otros.

Doble instinto

El habitáculo combina lo digital con lo analógico: a la pantalla táctil de 12 pulgadas se suman los botones del techo para desconectar la estabilizadora, bloquear el diferencial o activar focos de largo alcance, recordándote que estás en un 4x4 de verdad. Aun así, no renuncia al confort: de serie incluye un equipo de sonido Bang & Olufsen y asientos delanteros y volante calefactables. Y si alguien te pregunta si es un coche familiar, puedes sacar el argumento del maletero: 562 litros, a la altura de muchos SUV compactos.

La gama del Ford Bronco en España se estructura en dos versiones: Outer Banks, como opción de acceso, y Badlands, más equipada y orientada al uso off-road. Con las promociones actuales, el precio de partida se sitúa en **66.732 euros**, casi 7.000 euros menos de la tarifa oficial.



expect



El futuro de Honda será emocionante o no será. El nuevo Prelude lo demuestra: un coupé deportivo híbrido, con etiqueta ECO y un innovador sistema de cambio secuencial.

Texto: Chema Bonilla



cantantes





Accesorios originales como un alerón o llantas bitono le darán un look aún más deportivo.

“Ojalá existiera un coche como este”. Con el objetivo de responder a esta demanda arrancó el proyecto en los estudios de Honda. Y lo cierto es que, en un mercado inundado de SUV y con los coupés al borde de la extinción, la marca japonesa se atreve a remar a contracorriente resucitando un concepto retro y un nombre mítico: Prelude.

Se presentó en Tokio en 1978 y durante 25 años destacó en cada generación por soluciones avanzadas como el sistema de cuatro ruedas direccionables o la tecnología VTEC. Su legado es la base sobre la que ahora Honda construye este regreso.

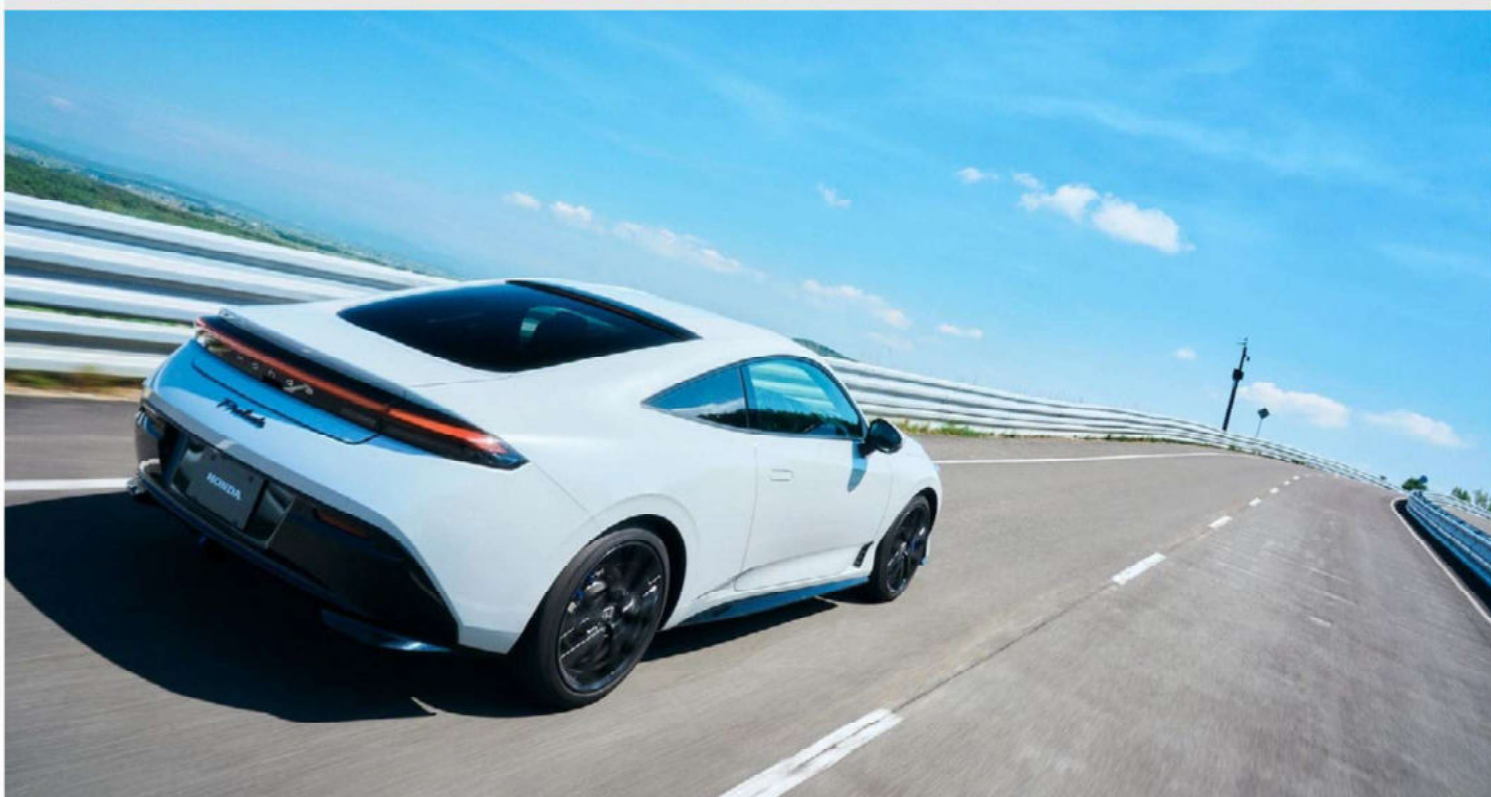
Visto en Goodwood

El Prelude volvió a escena en el **Festival de Goodwood 2025**. Aún en fase de prototipo, el coupé se exhibió en color Boost Blue Pearl, el mismo disponible también en el Civic Type R, aunque podría no llegar a la versión de producción. La gama queda formada por cuatro tonalidades, entre ellas, el Moonlit White Pearl de las fotos. Las llantas negras son de 19 pulgadas y dejan entrever el equipo de frenos Brembo con pinzas azules firmadas con el logo Prelude.

Desafiando la moda

Por dentro, el nuevo Prelude apuesta por un estilo propio, aunque sin renegar de su parentesco con el Civic, y eso son muy buenas noticias. El salpicadero mantiene botones físicos para el climatizador y una pantalla digital para la instrumentación.

Sus diseñadores lo definen como una “experiencia exclusiva para dos”. Así, el esquema clásico de 2+2 deja unas plazas traseras de tamaño reducido, pero a cambio, **los asientos delanteros ganan protagonismo**: envolventes, de corte deportivo y con el logo Prelude bordado en los reposacabezas. La tapicería estará disponible en dos acabados, el más llamativo combina cuero blanco con pespuntes en azul contraste.



Honda avanza hacia la electrificación sin olvidar la diversión al volante con un Prelude ECO.

Híbrido, pero deportivo

El nuevo Prelude no renuncia a la deportividad pese a ser híbrido. Estrena una **evolución del sistema e:HEV de 2.0 litros** más potente que el que actualmente monta el Civic. Con este nuevo propulsor Honda promete un diez por ciento más de eficiencia, una reducción de peso cercana a los 90 kg y un rendimiento eléctrico optimizado.

Funciona a través de tres modos de conducción: eléctrico, híbrido o con el motor de combustión conectado directamente a las ruedas mediante un embrague. Además, será el primer Honda “no Type R” en incorporar la suspensión, las vías delanteras y traseras anchas y los frenos delanteros del Civic Type R, todo ello ajustado para el Prelude.

Honda S+Shift

El Prelude será el primero en emplear el sistema Honda S+Shift, diseñado para **simular un cambio secuencial real**. No es una transmisión mecánica, pero las levas tras el volante (que giran con la dirección) permiten al conductor controlar aceleraciones y retenciones como si se tratara de un cambio automático secuencial. Además, el Active Sound Control (ASC) amplifica el sonido del motor a través de los altavoces para una experiencia más emocionante.

¿Cuándo llega?

El nuevo Honda Prelude **debutará en septiembre de 2025 y llegará a Europa en 2026**. Su precio sigue siendo un secreto, pero lo que ya está claro es que será una rareza: uno de los pocos coupés deportivos que regresará para enfrentarse a un mercado dominado por los SUV.

Sm

El ID. Buzz saca sonrisas. Representa un concepto de entre todos sus adeptos. Llama poderosamente la atención a la época hippie, ahora sí, totalmente actualizada.

Texto: Arancha Pato



nile

e vida que se fraguó con el T1 y que sigue muy vivo
ención allá por donde pasa y nos traslada a una



El ID.Buzz va más allá de un comercial, monovolumen o alternativa a los SUV grandes y espaciosos. Representa un concepto de vida que aúna a un montón de seguidores que se juntan todos los años en la FurgóVolkswagen. Esta pasión ha inspirado a la creación de esta versión moderna y electrificada pero con muchos guiños retros. ¿Conseguirá el ID BUZZ entrar en el corazón de todos los apasionados de esta saga de vehículos, ahora que se electrifica?

Su imagen no pasa inadvertida y lo que más me ha gustado es la reacción de las personas que lo ven por primera vez: amplia sonrisa. Su imagen se ha inspirado en el T1 y el primer referente lo vemos en el logo, grande, central. Su proporciones de diseño cuadradas y las combinaciones de pinturas con el techo en blanco hacen el resto.

Los posibles compradores pueden elegir entre la versión convencional para colmar las inquietudes de familias y aventureros, y la variante Cargo que se destina a un uso comercial. Su plazo de entrega, según nos confirma desde la marca, está entre dos y tres meses.

Si por fuera llama la atención, acceder a su interior, tras abrir su puerta corredera, es un lujo. La postura de conducción es muy cómoda con muy buena visibilidad al ir elevados. De momento solo hay un 5 plazas aunque se espera una versión de batalla larga para albergar configuraciones de 2+2+2 y también 7 plazas. Por dentro todo son detalles, huecos, aunque echo en falta la posibilidad de que se ofrezca la opción de tres asientos individuales o que la ventanillas traseras puedan bajarse.

Motor y medidas

El Volkswagen ID. BUZZ dispone de una sola configuración mecánica 100 % eléctrica de 150 kW (204 CV) con transmisión de una relación y 418 kilómetros de



El ID.Buzz va más allá de un comercial, monovolumen o alternativa a los SUV grandes y espaciosos.

autonomía. Toda la configuración mecánica de este vehículo hace que tanto el motor como baterías vayan en la parte posterior con un centro de gravedad muy bajo que le otorga mucho aplomo. Además, con esta configuración se consigue un diseño muy especial, con un frontal bastante plano y un morro muy corto.

La batería se puede cargar en casa, en el trabajo o en puntos de carga de corriente alterna públicos con 11 kW. En las estaciones de carga rápida de corriente continua, la potencia aumenta hasta 170 kW. Con esta potencia, la carga se completa en 30 minutos (del 5 % al 80 %).

El Volkswagen ID BUZZ tiene una longitud de 4.712 mm, altura de 1.938, anchura de 1.980 mm y un CX de 0,28. El maletero es impresionante, con una capacidad de 1.121 litros.

El ID. BUZZ destaca por **la sencillez de conducción**. Como ya hemos comentado, la batería se instala lo más abajo posible lo que hace que el centro de gravedad esté también muy bajo, pese a la altura del modelo. En marcha se muestra muy ágil, algo a lo que ayuda un radio de giro excelente. El chasis está muy bien ajustado y no hay apenas balanceos de la carrocería pese a su tamaño y peso.

Volkswagen anuncia unos consumos de 20,9 KW por cada 100 km que nos parecen más que ajustados a la realidad. En la palanca de cambios encontramos un modo B que retiene muy bien el vehículo, aunque no se trata de un pedal único. La Volkswagen ID. BUZZ permite recorrer 400 kilómetros a poco que se practique una conducción tranquila.

Precios

Con una entrada de 7.085 euros y 48 cuotas al mes de 370 euros puedes optar a una ID.Buzz. Al contado la versión Pro parte de los 62.245. Vamos, para hippies, con poderío.



ESTILO RETRO / **BMW SERIE 3**



El BMW más vendido de la historia celebra su 50 aniversario por su carácter deportivo y su calidad.

Texto: Che

memorable



60 aniversario, medio siglo en el que ha brillado
capacidad de constante evolución.

ma Bonilla



Doble parrilla frontal, curva Hoffmeister y capó alargado:
claves de diseño que se han mantenido en el Serie 3.

Nuevos horizontes

En los años 60, la gama BMW estaba dividida en dos mundos: por un lado, microcoches como el Isetta; por otro, grandes berlinas como el 501. Entre ambos extremos se extendía un territorio inexplorado, un hueco para el que crearon los **Neue Klasse**. Hoy, ese mismo nombre regresa para dar forma a una nueva revolución: los futuros eléctricos de BMW.

Con la presión de continuar con el éxito alcanzado en la década anterior -las ventas se habían triplicado-, la marca de Baviera lanzó un sustituto en 1975: el Serie 3 (E21). Marcado por varios hitos -primero en su segmento con motor de seis cilindros, instauró la iluminación interior naranja en BMW y el puesto de conducción orientado hacia el conductor-, este coupé de dos puertas **se convirtió rápidamente en un éxito** y merecía un sucesor a la altura.

“¿Te gusta conducir?”

Para la segunda generación (E30) en 1982, BMW había preparado nuevas carrocerías -berlina, coupé y descapotable- y una nueva versión de tracción total. **Nace en 1986 el primer M3 de la historia**, un deportivo con hasta 238 CV creado originalmente para homologar la versión de carreras del campeonato alemán de turismos (DTM). No les quedó otra opción: tuvieron que ampliar la producción para abastecer la alta demanda.

En 1990, el Serie 3 (E36) dió un gran salto adelante en cuestiones de aerodinámica, seguridad y prestaciones. Disponible por primera vez con carrocería Compact -más corto y con portón trasero- se lanzaron versiones más potentes incluyendo un nuevo M3 que escalaba hasta los 321 CV. **Por primera vez, con caja de cambios automática y sistema de válvulas doble VANOS**, que ajustaba las válvulas para dar más fuerza y suavidad al motor.



Del rugido del V8 al primer M3 Touring híbrido: la gama más completa de la historia.

Serie 3 del Siglo XXI

A las puertas del nuevo milenio, BMW presentó la cuarta generación del Serie 3 (E46), considerado por muchos como el mejor de toda su historia. No en vano, aún **hoy ostenta el récord de ser el Serie 3 más vendido**, con más de tres millones de unidades fabricadas.

En 2005, la quinta generación (E90) diseñada por Chris Bangle, responsable también de los Serie 6 y Z4, introdujo por primera vez el sistema de infoentretenimiento iDrive. Pasó a la historia por su versión **M3 con motor V8 de 420 CV**. Solo un precedente lo había hecho antes: el exclusivo M3 GTR.

Con la sexta generación (F30) BMW separó los caminos de las carrocerías coupé y cabrio con una nueva nomenclatura: el Serie 4. De hecho, **este es el Serie 3 que más versiones tiene**; se suman las variantes Gran Turismo, de mayor altura y espacio interior y Serie 4 Gran Coupé, con diseño coupé y cinco puertas. Aparecen los primeros motores con tecnología híbrida y de tres cilindros de acceso a gama en la historia del modelo.

50 años del BMW Serie 3

La actual generación (G80), presentada en 2020, incorpora por primera vez motorizaciones microhíbridas e híbridas enchufables. Además, **llega el esperado M3 Touring**, que combina la practicidad de una carrocería familiar con la potencia de un motor de seis cilindros en línea y 530 CV. La gama de motores arranca con un propulsor de gasolina de 150 CV con etiqueta ECO desde 49.200 euros. Los más prestacionales, diésel de 340 y gasolina de 374 CV, suponen el paso anterior a la gama M.

Próximamente llegará un nuevo Serie 3 bajo la Neue Klasse, llamado a iniciar una nueva revolución en la marca. Será el siguiente gran capítulo en la historia de la firma de Baviera, exactamente 50 años después de que el primer Serie 3 cambiara la historia de BMW.



1



2



3



4



5



6



7



8

Ediciones limitadas, prototipos únicos y leyendas de circuito: la cara más exclusiva del Serie 3.

Versiones especiales del BMW Serie 3

333i (1): Uno de los más raros y exclusivos de toda la historia. Montó el motor M30 de seis cilindros con 197 CV y surgió en 1985 gracias a una colaboración entre BMW y Alpina. Se fabricaron un total de **204 unidades que se comercializaron en exclusiva en Sudáfrica.**

M3 E46 GTR (2): Desarrollado para participar en la American Le Mans Series de 2001, BMW necesitaba lanzar al mercado al menos diez unidades para competir en el certamen. El primer M3 de la historia en llevar un V8 ganó en la categoría GT, pero seguramente lo recordarás por ser el coche más icónico de la saga de videojuegos Need For Speed.

M3 E46 CSL (3): Esta versión ultraligera -1.385 kg.- prescindía en 2003 de elementos como la calefacción o los asientos eléctricos e **incorporaba fibra de carbono en paragolpes delantero**, capó, techo -el primer coche de producción en hacerlo- y otras piezas interiores. Su bloque 3.2 desarrollaba 360 CV y solo se fabricaron 1.383 unidades.

320Si (4): Otra joya desconocida. Se produjo en 2006 como edición limitada a 2.600 unidades para homologar la participación del Serie 3 en el Campeonato Mundial de Turismos (WTCC). Equipaba un motor de cuatro cilindros con culata específica y 173 CV.

M3 GTS (5): Exclusivamente de color naranja, con jaula antivuelco, asientos de competición y motor V8 potenciado hasta los 450 CV, era prácticamente un coche de circuito homologado para la calle. Se ensamblaron apenas 150 unidades en el año 2010.

Prototipos como el **M3 E36 Compact (6)** o el **M3 E46 Touring (7)** nunca llegaron a producción, mientras que rarezas aún más curiosas, como los **M3 E30 y M3 E92 en formato pick-up (8)**, se crearon únicamente para transportar piezas dentro de las instalaciones de BMW M en Garching, a las afueras de Múnich ¿Más exclusivos? Imposible.

Soluciones que



cambian vidas



La revolucionaria tecnología en composites de Michelin puede transformar una cafetera, un bote salvavidas o un disco intervertebral. Su experiencia en neumáticos nos ayuda a conseguir experiencias que transforman nuestro día a día.

Texto: Arancha Pato



Vela de WISAMO, una vela inflable y retráctil que se instala en barcos para aprovechar la fuerza del viento y reducir el consumo de combustible.

Un composite o material compuesto es la combinación de dos o más materiales cuyas propiedades se complementan para formar un producto con prestaciones superiores. Los neumáticos, por su construcción, son productos ultra complejos que contienen materias primas con propiedades muy distintas, a veces opuestas, pero que juntas son capaces de lograr unas prestaciones únicas como adherirse a la carretera sin pérdidas innecesarias de energía o frenar de forma eficaz y durar en el tiempo.

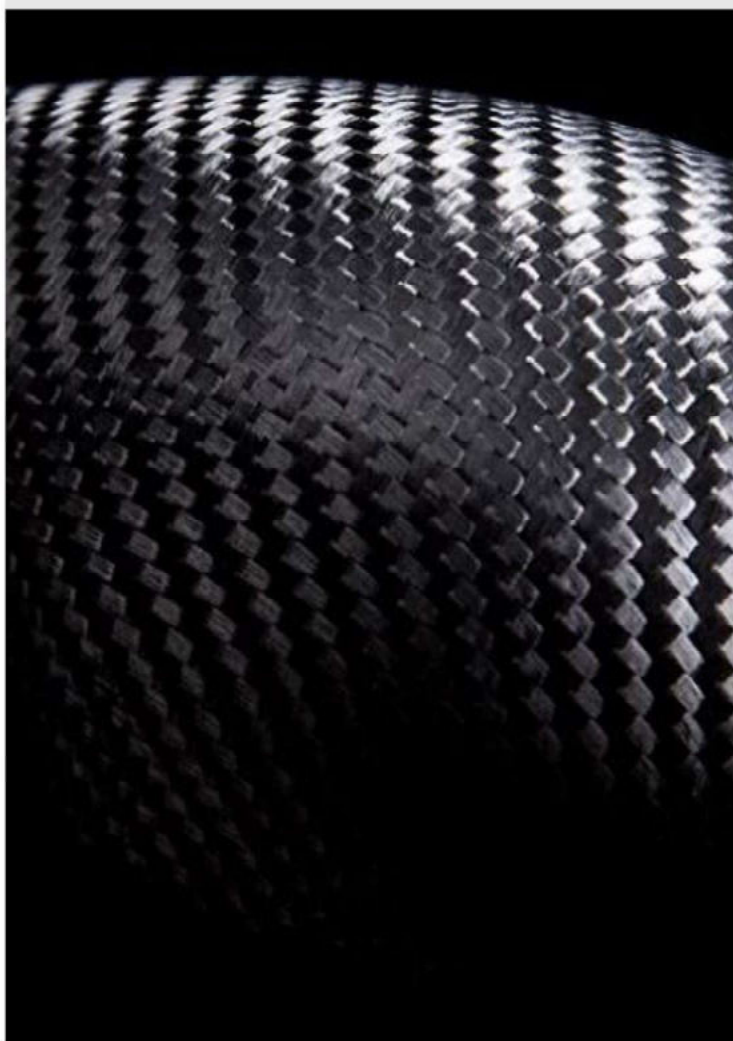
Los composites están presentes en todo el mundo en una gran variedad de formas y tamaños. Diseñados para aplicaciones críticas, desempeñan un papel clave en la protección, amortiguación, fijación, unión, sellado y transporte. Los neumáticos también son un composite y gracias a la experiencia adquirida en los **materiales utilizados en sus ruedas, Michelin aplica su conocimiento a campos más allá del neumático, a aplicaciones que están transformando nuestra vida cotidiana.**

La tecnología de Michelin invierte en sectores exigentes: movilidad, construcción, aeronáutica, energías bajas en carbono, salud. Desde telas para botes salvavidas, fuelles para trenes de alta velocidad, cintas transportadoras, juntas para trenes de aterrizaje de aviones, discos intervertebrales, correas para cafeteras, pegamento para contrachapado en viviendas, hasta mangueras contra incendios.

El conocimiento inigualable de Michelin sobre los materiales, derivado de su larga experiencia en la fabricación de neumáticos, está permitiendo al Grupo acercarse a su objetivo de convertirse en un líder mundial en el campo de los materiales compuestos.

Ejemplos de nuevos materiales

De la carretera a las vías: Michelin está en los trenes, en las vías...Te levantas y vas a tomar un café mientras el tren va a 350 Km/h. Esto es posible porque donde nosotros vemos un simple fuelle, se esconde la tecnología de vanguardia del fabricante francés que otorga durabilidad y materiales que pueden soportar



El Grupo ha desarrollado una nueva generación de composites con aplicaciones que van desde la salud hasta la movilidad, la construcción o la aeronáutica.

altas velocidades, resistencia a la abrasión o perforación y garantía de seguridad, e incluso aislamiento acústico.

Composite en botes salvavidas: Te preguntarás por qué hablamos de Michelin y en vez de carreteras aparece un bote salvavidas. Muy sencillo, Michelin está en el agua para asegurarse de salvar vidas enfrentándose a olas gigantes, viento, tormentas... y donde tú ves un bote, está toda la tecnología innovadora y súper resistente. Composites más avanzados y fuertes garantizaN resistencia mecánica y una estanqueidad perfectas, incluso en condiciones extremas. **También relacionado con el mar está la vela de WISAMO**, una vela inflable y retráctil que se instala en barcos para aprovechar la fuerza del viento y reducir el consumo de combustible. Funciona como una especie de “ala” gigante que se despliega automáticamente cuando hay buenas condiciones de viento, ayudando al barco a avanzar de forma más ecológica. Es una solución innovadora que combina tecnología y sostenibilidad para hacer el transporte marítimo más limpio.

Chaqueta ignífuga con refrigeración controlada: con el fin de proporcionar a los bomberos la protección más eficaz posible, el grupo Michelin ha desarrollado un traje de bombero con refrigeración controlada que mantiene la temperatura cutánea debajo de 43°C y la temperatura corporal a un máximo de 39°C.

Michelin no solo fabrica neumáticos: diseña soluciones que cambian vidas. Gracias a su experiencia centenaria en ciencia de materiales, el Grupo ha desarrollado una nueva generación de composites -materiales de alta tecnología que combinan ligereza, resistencia y eficiencia- con **aplicaciones que van desde la salud hasta la movilidad, la construcción o la aeronáutica**. Estos compuestos permiten sellar ventanas de aviones, proteger a bomberos, aligerar trenes o incluso mejorar la vida de pacientes con implantes médicos. Son invisibles para el gran público, pero esenciales para avanzar como sociedad. Este enfoque responde a una ambición clara: superar los grandes retos de la humanidad -como la seguridad, la sostenibilidad o la salud- con soluciones tangibles que mejoran la vida de las personas. Porque avanzar no es solo moverse, es hacerlo mejor.



ESTILO RETRO / **EBRO**

KIOSKOS



La historia de EBRO está ligada a la motor
vuelven a producirse en nuestro país, resca

Texto: Che



ización de España. Ahora, sus nuevos SUV
tando un nombre que nació en los años 50.

ma Bonilla



Nissan-Motor Ibérica: Un Fenómeno. Aquí y Ahora



Como Ford con el Thames (río Támesis), EBRO tomó su nombre de un río español.

E BRO permanece en la memoria por sus tractores, camiones y furgonetas, vehículos que acompañan a todo un país en plena industrialización. Su nombre forma parte de los recuerdos de varias generaciones, ligado al trabajo en el campo y a la carretera. Ahora, en su 75 aniversario, la marca regresa con una nueva gama SUV y más energía que nunca.

EBRO y sus inicios

EBRO nace en 1954 de la mano de la empresa Motor Ibérica S.A. Los primeros tractores y camiones se basan en modelos Ford hasta que, en 1965, las relaciones se rompen. Gracias a varios acuerdos comerciales, se fabrican los EBRO Siata, Comando o F-100. En 1972, la producción se traslada a la Zona Franca de Barcelona.

Con el paso de los años se lanzan nuevos modelos como el F-108, “La furgoneta que está como un camión”, según la publicidad de la época. En 1979, Nissan compra la participación de Massey Fergusson en EBRO e inicia la producción de todoterrenos como el Patrol y furgonetas como la Vanette bajo su propio nombre. Finalmente, en 1985, Nissan adquiere los derechos de EBRO y Motor Ibérica, y se convierte en Nissan Motor Ibérica.

Actualidad de EBRO

La marca resurge en 2023 gracias al trabajo de la empresa española EV Motors. Su primer proyecto bajo la nueva dirección es una pick-up eléctrica. En 2024, Chery y EV Motors alcanzan un acuerdo comercial para retomar la actividad en la Zona Franca de Barcelona.

El complejo industrial se rebautiza como EBRO Factory y allí se ensamblan algunos de los nuevos SUV de la marca. Actualmente, EBRO cuenta con una red de 50 concesionarios en España y, según la propia compañía, la previsión es cerrar 2025 con más de 80 centros. Ahora sí, llega el momento de conocer al detalle la nueva gama EBRO.



La gama al completo se produce en la denominada Ebro Factory, ubicada en Barcelona.

EBRO s400

El último en llegar a la gama EBRO es también el **primer híbrido auto recargable de la historia de la marca**. Su motor desarrolla 211 CV de potencia y obtiene la etiqueta ECO. Es el EBRO más compacto de la familia, aunque luce los rasgos de diseño característicos como la máscara frontal de color negro que une los faros LED y la parrilla.

El equipamiento de serie es muy completo desde el nivel de acceso a gama "Premium": doble pantalla digital de 12,3 pulgadas, control de crucero inteligente y detector de vehículos en ángulo muerto, entre otros. Su precio base es de 27.490 euros.

EBRO s700

En el segmento más popular del mercado se encuentra el s700. Mide 4,5 metros de longitud y destaca por su amplitud interior, **motores híbridos enchufables de hasta 90 km de autonomía eléctrica** y abundante equipamiento de serie. Los asientos calefactables, los faros LED y las llantas de aleación de 18 pulgadas vienen incluidos sin sobrecoste. La gama arranca en 27.641 euros para la versión de gasolina con 147 CV, mientras que la opción híbrida enchufable parte desde 35.679 euros, sin aplicar el descuento de hasta 7.000 euros del Plan MOVES.

EBRO s800

Es el modelo más grande de la gama y está **disponible en configuraciones de 5 o 7 plazas** (en versión de gasolina). Comparte propulsores con su hermano menor, el s700: gasolina de 147 CV e híbrido enchufable de 279 CV. En cuanto a precios, el EBRO s800 de gasolina parte de 36.990 euros. La versión híbrida enchufable comienza en 41.439 euros sin aplicar todavía las ayudas del MOVES.

Animal a



a la vista

En España se registran al año unos 14.000 accidentes de tráfico causados por accidentes con animales. Te contamos qué hacer en estos casos.

Texto: Jorge González





Las provincias donde más se producen accidentes con animales son Galicia, Castilla y León, Aragón y Cataluña.

Las provincias donde más se ocasionan este tipo de situaciones son: Galicia, Castilla y León, Aragón y Cataluña. Los animales cinegéticos son los que más provocan este tipo de accidentes y encabezando la lista se encuentran los jabalís y corzos. En nuestro país hay alrededor de unos 24.000 cotos de caza, lo que hace aumentar de forma considerable las estadísticas.

Debes ir muy atento a la carretera y observar las señales de tráfico, siempre (o casi siempre) aparecerá la señal de precaución de animales salvajes. Ir a una velocidad moderada ayudará a ver mejor el entorno y poder anticiparse a los hechos. Las estaciones donde más se ocasionan estos incidentes son en primavera y en otoño, siendo el atardecer y el anochecer cuando más animales salen a las carreteras. Es lógico, ya que durante esas horas salen en busca de alimento o muchos de ellos hacen más vida nocturna que diurna.

Seguridad al volante

Cuando el animal ya está en la carretera y no tenemos escapatoria lo que no debemos hacer es pegar un volantazo de forma brusca, puesto que podemos salirnos. Lo más adecuado es frenar lo máximo posible sin perder la dirección del vehículo y seguir de frente, siempre y cuando el animal no sea de gran envergadura (caballo, vaca o similar). Si se puede esquivar al animal de forma segura y prudente, también es buena opción.

Si finalmente atropellas al animal, debes parar lo antes posible a un lado de la calzada, de forma segura e indicándolo como es debido, es decir, poniendo las luces warning, los triángulos a ambos lados del vehículo y el chaleco reflectante para hacerte más visible a otros conductores que circulen por la carretera.

¿Qué hacer?

Es importante localizar el cuerpo del animal para ver si ha muerto en el acto o está herido. En caso de tratarse de una especie cinegética hay que llamar al SEPRONA (Servicio de Protección de la Naturaleza) 112 ya que son los



Si tienes un accidente con un animal necesitarás un atestado policial del siniestro.

responsables de este tipo de animales. Si el animal ha fallecido se debe retirar el cuerpo de la carretera y llamar a la Guardia Civil para realizar el atestado policial, de esta forma se podrá obtener el parte para tu correspondiente compañía de seguros. Hay que tener en cuenta que si el cuerpo del animal no se encuentra, no va a haber pruebas para justificar los daños, por lo tanto va a ser muy difícil que se cubra el desperfecto por parte del seguro.

¿Quién arregla el coche?

Si tienes un accidente con un animal, para poder hacer el parte correspondiente a tu compañía de seguros, **necesitarás un atestado policial del siniestro** en el que se indiquen las causas del mismo. Es por esto que es imprescindible avisar a la guardia civil o a la autoridad competente en materia de tráfico en la vía en la que haya tenido lugar el siniestro.

Si el atropello es de un jabalí, corzo... la culpa del accidente es casi exclusiva del conductor, a menos que pueda demostrarse lo contrario. No será responsable el conductor si la carretera donde se ha producido el siniestro no estuviera bien señalizada (triángulo de peligro con corzo) o cuando existan desperfectos en la valla de cerramiento. **En ambos casos, el responsable es el titular de la vía, generalmente la Administración.**

Para los casos en los que el conductor resulte responsable sólo se está asegurado si existe una póliza a todo riesgo con cobertura de daños propios que cubra la reparación del vehículo, aunque algunas aseguradoras han ampliado su seguro de coche con pólizas a terceros con la cobertura de daños por colisión con un animal o una especie cinegética de caza mayor. Los daños personales del conductor están cubiertos por la garantía de seguro de conductor, que puedes contratar en una póliza a terceros, mientras que los demás ocupantes están cubiertos por el seguro obligatorio de responsabilidad civil.

707 CV, motor V8 y nada de electrificación. Ya quisieran muchos deportivos “más bajitos” un rendimiento como el de este súper SUV. ¿Te subes conmigo?

Texto: Arancha Pato



Dedicado a los anti-SUV





En 2022 apareció esta versión vitaminada de 707 CV.

Aston Martin nos ha invitado a probar la última generación de CarPlay que lleva las funciones de control del vehículo a la experiencia Ultra (como así lo denominan). **La marca británica es el primer fabricante del mundo en ofrecer el sistema CarPlay Ultra a sus clientes.** Y para probarlo, nos subimos al Aston Martin DBX707... ganas y delicia a partes iguales.

El DBX aterrizó en el mercado en 2019 y en 2022 apareció esta versión vitaminada de 707 CV. Cuando llego a recoger el coche me dejan elegir color: azul o marrón tirando a bronce. Si me dicen hace unos años que me iban a gustar los coches de color marrón no me lo hubiese creído y, sin embargo, ahora me tiro a por ellos de cabeza. Amor a primera vista es lo que siento al verlo, sobre todo, por esa parrilla tamaño XXL. Remato mi enamoramiento con las llantas, que pueden llegar hasta las 23 pulgadas y que dejan entrever el sistema de **frenos carbocerámicos, muy necesarios para parar sus 2.200 kg de peso.** De lateral compruebo su longitud de más de 5 metros y una trasera con unos escapes y ópticas en línea LED que me derriten.

Toca acomodarme en el interior. Atmósfera de hotel de cinco estrellas con materiales de primerísima calidad. Y muy buena combinación este enfoque de lo tradicional y lujoso con lo digital: nueva pantalla central de 10,25 pulgadas, con un nuevo sistema de infoentretenimiento y volante achatado en la parte inferior con unas levas muy llamativas.

Arrancamos

Pongo en marcha el DBX707 y en cuanto se conecta el CarPlay Ultra nuestro impresionante SUV nos saluda con un "Hola" que es el mismo de los productos Apple. Al principio cuesta un poco mirar el cuadro de instrumentos donde podemos encontrar toda la información (algo más seguro ya que no tienes que desviar la mirada a la pantalla) pero te acostumbras muy rápido.

Tenemos el menú convencional en la pantalla central, hasta aquí nada nuevo, pero cuando vamos al menú principal encontramos tres nuevos controles de



El sonido de ese motor V8 sin ningún tipo de electrificación es embriagador.

climatización, radio y vehículo. ¿Esto que significa? La interfaz de CarPlay Ultra integra todos los controles: ya no hay que salir para modificar la configuración del climatizador o cambiar la emisora de la radio. Hay accesos directos para ello en los clásicos iconos del sistema y, también, en el lateral izquierdo de la pantalla. Por cierto, en la marca británica la elegancia no es negociable y por ello todos los menús guardan una misma estética.

Hay otro acceso directo a los ajustes del propio Aston Martin: aquí aparecen las asistencias al conductor, las preferencias del modo de conducción individual, un acceso directo para activar el control de descenso de pendientes, un apartado para el sistema de sonido y mucho más. Algo a destacar es que también el propio conductor los puede adaptar con los botones físicos que conserva el Aston Martin DBX707.

Apple CarPlay Ultra facilita la vida al conductor evitando que tenga que cambiar constantemente de interfaz... y esto ayuda a que me centre sólo en el placer de conducir uno de los SUVs más potentes y lujosos del mercado.

Altas prestaciones

Me pongo en marcha y el sonido de ese motor V8 sin ningún tipo de electrificación es embriagador. Gracias a ello este SUV consigue un **0 a 100 km/h de solo 3,3 segundos** alcanzando una punta de velocidad de 310 km/h, cifras que me hacen disfrutar a la vez que controlar para no acabar con un pijama de rayas. Lo demás os lo podéis imaginar: una suspensión neumática con amortiguadores adaptativos y estabilizadoras activas que te permiten bajar la altura del conjunto e ir “como un pepino” o mantener una postura más confortable al activar el modo Gran Tourer. El chasis tiene un reparto de pesos casi perfecto (52% delante y 48% detrás) con el que se suprime cualquier tipo de balanceo. Si a esto le sumamos una dirección muy directa, creo que es difícil que un SUV pueda ir más rápido que este. Y termino como he empezado: esta prueba va dedicada a todos los anti-SUV 😊



@Auto10com



@auto10com

@mo





torlife_mag

motorlife

comunicación

Descubre, siente, conduce... y empieza a hablar de coches

Vuelta al cole con DS

Volver al trabajo o a las clases no tiene por qué ser incompatible con la elegancia y el estilo. La

Boutique Lifestyle de DS Automobiles [<https://lifestyle.dsautomobiles.com/>]

cuenta con todo tipo de complementos y objetos para regresar a la rutina pisando fuerte.



Próximo Número
DISPONIBLE LA PRIMERA SEMANA
DE OCTUBRE