

MOTOR



El Hispano Suiza Carmen Boulogne, segundo modelo de la marca española.

El retorno de la cigüeña

La mítica marca Hispano Suiza vuelve a la actividad con dos superdeportivos eléctricos de hasta 1.114 CV

MANUEL GÓMEZ BLANCO, Madrid
Casi 75 años y cuatro generaciones después, la cigüeña alada de Hispano Suiza, la mítica marca española de automóviles que disputaba a Rolls-Royce la supremacía del sector del automóvil en los años veinte y treinta del siglo pasado, vuelve a la actividad para intentar recuperar su esplendor. Y lo hace reinterpretando su ADN original, un compendio de "elegancia, exclusividad, deportividad e innovación", según lo define Miguel Suqué Mateu, biznieto de Damián Mateu, el fundador en 1904 junto al empresario Francisco Seix Zaya y el ingeniero suizo Marc Birkigt. El resultado es el Hispano Suiza Carmen y su evolución deportiva, el Carmen Boulogne, que se ha presentado ahora en Madrid.

El nuevo proyecto se apoya en el equipo técnico de QEV Tecnologías, una compañía barcelonesa especializada en la competición, y en particular en la Fórmula E, el equivalente a la Fórmula 1, pero con monoplasas eléctricos, donde se adjudicó el primer certamen. Y el detalle es clave, por-

que Hispano Suiza se quiere posicionar como un fabricante de superdeportivos que mira al futuro apostando por mecánicas 100% eléctricas para distinguirse de sus competidores.

El primer prototipo, el Hispano Suiza Carmen, recoge el nombre de la nieta del fundador y se presentó en el Salón de Ginebra

En los límites tecnológicos

Chasis y carrocería de fibra de carbono, suspensiones de dural (aluminio serie 7.000 de uso aeronáutico), frenos cerámicos de carbono y cuatro motores eléctricos con 1.114 CV en total para mover sus 1.630 kilos y lograr prestaciones de vértigo: 2,6 segundos de 0 a 100 km/h y 290 km/h de velocidad. Son algunos detalles tecnológicos del Carmen Boulogne, el segundo modelo de Hispano Suiza, que equipa también unas baterías de litio

de 2019. Por fuera reinterpreta la línea e imagen del Hispano Suiza HBC Dubonnet Xenia de 1938, un encargo del piloto francés André Dubonnet. Se trata de un espectacular biplaza de dos puertas con apertura tipo alas de gaviota, chasis de fibra de carbono, motores eléctricos de 1.020 CV y solo 1.690 kilos. Y está previsto fabri-



Puesto de conducción.

car 15 unidades que se venderán con un precio de salida de 1,5 millones de euros sin impuestos, 1.800.000 en España. Pero la tarifa es orientativa, porque podrán incluir personalizaciones casi infinitas según el fabricante, que elevarán aún más la cifra.

La segunda versión es el Carmen Boulogne, la evolución deportiva, que recoge su apellido de las tres victorias consecutivas logradas por la marca en la Copa Boillot, una prestigiosa carrera de resistencia de 3,5 horas que se celebraba en la ciudad francesa y en la que venció con los pilotos André Dubonnet (1921), Paul Babinet (1922) y Léonce Garnier (1923) al volante de versiones de carreras del Hispano Suiza H6.

El Carmen Boulogne tiene una carrocería de fibra de carbono a la que se ha aplicado un barniz especial para que quede a la vista, y muestra un planteamiento más de competición. Recoge mejoras que elevan la potencia a 1.114 CV y reduce el peso en 60 kilos para aumentar las prestaciones. Tiene un precio de salida de 1,6 millones de euros, dos millones en España con impuestos. Pero es que tanto el Carmen como el Carmen Boulogne son modelos extremadamente elitistas que buscan aprovechar el mito de la marca con tiradas muy reducidas. Y su objetivo es atraer a los coleccionistas para capitalizar la empresa y poder producir después modelos menos inaccesibles.

de 80 kWh y ofrece 400 kilómetros de autonomía. Todo se ha desarrollado y se produce de forma artesanal en la fábrica de Montmeló, con un equipo de apenas 30 técnicos e ingenieros, y un 90% de proveedores locales.

Más chispa para el Panamera

M. G. B., Madrid

No parecía que la electrificación fuera una tecnología muy acorde con el ADN de Porsche, icono de las marcas deportivas, junto a Ferrari. Pero la realidad suele desmontar los prejuicios: en 2019 el 23% de sus ventas en España fueron ya híbridos enchufables y en 2023 espera llegar al 63%. El nuevo Panamera, que acaba de recibir una puesta al día, así lo confirma, porque ofrece tres versiones con esta tecnología, que suponen ya más del 60% de las ventas del modelo.

La berlina deportiva de cuatro puertas de Porsche recibe ligeros cambios estéticos que según las versiones afectan a faros, parachoques, escapes y llantas. Y se ha optimizado el chasis para ganar confort y eficacia en curva. Pero la gran novedad es que estrena una versión Turbo S (211.780 euros) con motor 4.0 V8 biturbo



Porsche Panamera.

de 630 CV que es el tope de la gama y ofrece prestaciones espectaculares: 3,1 segundos de 0 a 100 km/h. Además, añade dos versiones básicas, Panamera (104.349) y Panamera 4 (108.794) con 330 CV, y otra enchufable nueva, Panamera 4S E-Hybrid (133.593), con motor 2.9 V6 biturbo de 560 CV que amplía un 30% la autonomía eléctrica a 54 kilómetros.

La gama se completa con los dos enchufables ya disponibles antes: E-Hybrid de 462 CV (116.411) y Turbo S E-Hybrid de 700 CV (194.819), y con los 4S de 440 CV (136.303) y GTS (161.688) de 480 CV. Todos se ofrecen en carrocerías Berlina, Executive (larga) y Sport Turismo (cinco puertas).

Seat estrena su híbrido enchufable

El León E-Hybrid equipa la mecánica del Golf y tiene 64 kilómetros de autonomía

M. G. B., Madrid

Se ha hecho esperar, pero llega con buenos argumentos. Seat estrena el primer híbrido enchufable en la cuarta generación del León. El superventas nacional está ya disponible con esta mecánica a precios competitivos: desde 34.080 euros en la versión de cinco puertas (27.880 con descuentos y financiando con la marca) y a partir de 35.280 euros en carrocería Sportstourer o familiar (29.080 con las ofertas).

El León e-Hybrid comparte la mecánica del Golf eHybrid, su equivalente en VW, pero cuesta 12.000 euros menos que la versión equivalente del anterior Golf 7 (el Golf 8 eHybrid no tiene todavía precio). Así, los dos equipan un motor 1.4 TSi de gasolina (150 CV) y otro eléctrico (115 CV) que rinden 204 CV en total (no dan la potencia máxima a la vez), y un cambio automático DSG de seis marchas. Y añaden unas baterías de 13,2 kWh, mayores de lo habi-



tual en sus rivales, que proporcionan hasta 64 kilómetros de autonomía, suficientes para los trayectos diarios de la semana de la mayoría de los conductores.

Estas dos ventajas son precisamente lo que distingue al Seat de sus rivales coreanos, que rinden solo 141 CV (105 CV de gasolina y 61 CV eléctricos). Y aunque la potencia no aporta mucho en tra-

yectos urbanos, sus mejores prestaciones sí son una ventaja en los viajes, ya sea en trayectos con subidas como en los adelantamientos, en especial una vez que se agota la batería. Así, mientras el León mantiene los 150 CV de su motor de gasolina, sus equivalentes orientales de Hyundai y Kia se quedan con solo 105 CV, y otros híbridos enchufables como



El nuevo León es el primer modelo de Seat con mecánica híbrida enchufable.

el Megane E-Tech, con 91 CV, cifras muy justas si se viaja con la familia y el equipaje.

El León e-Hybrid mantiene la habitabilidad de las versiones térmicas, y solo pierde algo de maletero para alojar el módulo híbrido: 270 litros en lugar de 380 en el de cinco puertas y 470 frente a 620 en el familiar. Y se ofrecen en dos acabados, Xcellence y FR.