

Ecomotor.es

elEconomista FEBRERO 2015 Nº71

KIA SORENTO SIETE PLAZAS PREMIUM



A LA ÚLTIMA
SALÓN DE GINEBRA
ESCAPADA
LEXUS CT 200H

A silver Maserati GranTurismo is shown from a front-three-quarter view. The car is parked on a cobblestone surface in front of a bridge. The car's headlights are on, and the Maserati trident logo is visible on the front grille. The car has a sleek, aerodynamic design with a low profile and large alloy wheels.

TAE: 4,89%*

[illegible]

RESERVE SU PRUEBA DE CONDUCCIÓN EN MASERATITOUR.ESP@MASERATI.COM O EN EL 634 652 253.

SIGA LAS REDES SOCIALES DE MASERATI ESPAÑA



Avda. Norberto Goizueta, s/n
29670 San Pedro de Alcántara, MÁLAGA
T fno.: 952 785 250

Paseo Zona Franca, 10-12
08038 BARCELONA
Tfno.: 932 896 363

Calle López de Hoyos, 62
28002 MADRID
Tfno.: 914 577 634

Ctra. Madrid-Irún km 234, Polígono Los Pedernales
09001 BURGOS
Tfno.: 947 267 085

Poligono Irubide, 2
48960 Galdakao, BILBAO
Tfno.: 944 565 852

Carretera de Logroño, 32
50011 ZARAGOZA
Tfno.: 976 300 046

Avenida General Avilés, 36-38
46015 VALENCIA
Tfno.: 963 479 199

Alameda dos Oceanos,
lote 4.65.01 - 1990-203 LISBOA
Tfno.: +351 964 149 480

Rua Delfim Ferreira
424/460 - 4100-199 PORTO
Tfno.: +351 969 956 555

8

EN PORTADA
Kia
Sorento

13

A LA ÚLTIMA
Opel
Corsa

14

A LA ÚLTIMA
Salón de
Ginebra

28

ESCAPADA
Lexus
CT 200h



Ecomotor.es

Edita: Editorial Ecoprensa S.A. **Presidente-Editor:** Alfonso de Salas **Vicepresidente:** Gregorio Peña **Director de «elEconomista»:** Amador G. Ayora **Director General:** Julio Gutiérrez **Director Comercial:** Juan Pagán
Relaciones Institucionales: Pilar Rodríguez **Jefe de Publicidad:** Sergio de María **Adjunto al Director y Coordinador de revistas:** Juanjo Santacana **Director EcoMotor:** Juan Luis Soto
Diseño y maquetación: Pedro Vicente **Redacción:** Miguel Ángel Linares, Jorge Arenas y Fernando Cruz. **Tratamiento de imagen:** Luis Alenda y Daniel Arroyo. **Impresión:** Impresos y revistas S.A. **D.L.:** M-25200-2008

UN PIVE CON FRENO Y MARCHA ATRÁS



El propio Presidente reconoce el peso del sector del automóvil en la economía, pero los planes de ayuda llegan sin previsión y de forma intermitente.

RADARES MÓVILES PARA VIGILAR LAS CARRETERAS SECUNDARIAS



La DGT va a señalar los radares fijos e indicar los tramos -muy extensos- donde actuarán los móviles, preferentemente en vías de segundo orden.

PSA HA REDUCIDO SUS PÉRDIDAS UN 75 POR CIENTO



El grupo automovilístico francés consiguió en 2014 ajustar sus números rojos en 555 millones de euros, frente a los 2.227 registrados el año anterior.

Buen comienzo en Europa

Si el año pasado el mercado del automóvil registró su primer crecimiento desde un ya lejano 2007, el recién estrenado 2015 ha confirmado con cifras la recuperación europea.

Las matriculaciones han subido en ese periodo 6,7 por ciento. Y buena parte de la tendencia se debe al progreso de los mercados del Sur. En concreto Italia, España y Portugal, que protagonizan los mayores crecimientos del mercado.

Todavía es pronto según los análisis macroeconómicos para lanzar las campanas al vuelo. Seguimos por debajo del volumen que detentaba el sector antes de la llegada de la crisis. Nos haría falta recuperar un 20 por ciento de ventas para retornar a las cifras totales anteriores a 2008.

España en concreto va especialmente bien encaminada. Un factor clave que ha contribuido a ello han sido las exportaciones, que han comenzado con un notable crecimiento en enero respecto a 2014 del 19,6 por ciento -175.031 unidades-. La adjudicación de nuevos modelos a las plantas españolas ha propiciado en buena parte tan buen dato productivo, que refuerza el obtenido en el incremento de las ventas.

Volviendo al escenario europeo, Volkswagen sigue líder, otorgándose el 25,5 por ciento de las ventas totales con un crecimiento del 6,8. Le sigue PSA, con resultados dispares ya que mientras Peugeot sube un 4 por ciento, Citroën retrocede un 6,3. Renault ocupa la tercera posición del podio por delante de Ford y Opel, aumentando su cuota del 9,3 al 9,5. Mención especial merece el grupo FCA, ya que crece el 7,1 por ciento, por encima del 6,7 del mercado en general.



Juan Luis Soto
Director de Ecomotor



4
FEB
2015

2015 va a ser el año de Skoda

El año 2015 va a ser un año muy especial para Skoda en España. Tras cerrar un 2014 con una cuota de mercado récord para la marca, el objetivo de la misma es continuar con su crecimiento para situarse cerca del 3 por ciento este año, en línea con la cuota de mercado de la marca en Europa occidental, muy por encima de mercados como el francés o el italiano y, lo que es más importante, con el mayor crecimiento de la marca en los mercados europeos. Una marca que en 2014 consiguió comercializar por primera vez en un año un millón de vehículos en todo el mundo.

Con estos datos, Skoda quiere seguir creciendo en nuestro país como lo ha hecho en los últimos 18 meses cuando ha crecido consecutivamente por encima de la media del mercado. Para ello, continuaremos nuestra política de lanzamientos de nuevos productos iniciada en el año 2011 cuando la marca lanzó el reto de presentar un modelo nuevo o revisado cada seis meses. Este año 2015 no va a ser diferente, como lo demuestra el lanzamiento de la tercera generación del Fabia en el mes de febrero, el coche más seguro de su segmento, y la llegada de nuestro nuevo buque insignia, el Superb, la mejor berlina de representación. Un modelo completamente nuevo que marcará un antes y un después para la marca y que se presentará en el Salón de Ginebra para llegar a nuestro país antes del verano.

Por último, este año 2015 también va a ser clave para la red de concesionarios de la marca. Una red que ha consolidado sus resultados en 2014 situando su rentabilidad en el 1,6, por encima de la media del mercado, y que a finales de año estará adaptada al cien por cien a la nueva imagen corporativa de Skoda. Una renovación que se inició a principios de 2014 y ha supuesto una inversión de 15 millones de euros en dos años.

Iñaki Nieto
Director de Skoda

Diésel 140 CV por:

21.300€

Con **4.000€**
del equipamiento
más tecnológico



NUEVO INSIGNIA

LA NUEVA CLASE BUSINESS.

Descubre un nuevo concepto de clase business con la nueva gama Insignia. Disfruta de un nivel de conectividad único gracias a su sistema IntelliLink. Sorpréndete con los motores con mayor respuesta y menor consumo que hayamos fabricado jamás: 98 g. CO₂/km. - 3,7 l/100 km.



opel.es

Disfruta ahora de tu Opel Insignia con 4.000€ del equipamiento más tecnológico:

- Sistema multimedia con Navegador 900 IntelliLink.
- Control de la velocidad de crucero.
- Sensores de aparcamiento delantero y trasero.
- Llantas de aleación 17".
- Freno de mano eléctrico.
- Climatizador digital.



Wir leben Autos.

Gama Insignia: Consumo mixto (l/100km): 3,7-11,0 / Emisiones de CO₂ (g/km): 98,0-257,0. Oferta válida para particulares hasta fin de mes y sujeta al cumplimiento de las condiciones y vigencia del Plan PIVE 6. PVP recomendado en Península y Baleares para Opel Insignia 4 y 5 Puertas Selective 2.0 CDTI 140 CV Start/Stop con Pack Selective Confort (incluye IVA, transporte, impuesto matriculación*, kit accesorios, descuento promocional y Plan PIVE 6). Gastos de matriculación no incluidos. Solo en Concesionarios Opel que participen voluntariamente en esta promoción. Modelo visualizado: Insignia Country Tourer Excellence con llantas de aleación de 20". Consulte condiciones de la oferta en su Concesionario Opel. *Impuesto de matriculación según los tipos generalizados del 0%, 4,75%, 9,75% y 14,75% aplicables en base a las emisiones de CO₂ de cada vehículo. El tipo aplicable podrá variar según C.A.

Una forma distinta de moverse: el coche conectado

¿QUIÉN NO HA SOÑADO ALGUNA VEZ CON PODER LEER SU CORREO ELECTRÓNICO, RESERVAR MESA PARA UNA COMIDA CON UN CLIENTE O RECIBIR LAS ÚLTIMAS NOTICIAS DEL TRÁFICO MIENTRAS VA CONDUCIENDO A SU PRÓXIMA REUNIÓN?

Y todo esto mientras te relajas en medio de un atasco. Pues bien, todas estas cosas serían posibles con una aplicación que te alerte de la situación del tráfico para poder salir media hora antes, pudiendo así disfrutar de un rato de paz escuchando tu música favorita mientras estás al volante.

Pero la pregunta es, ¿cómo pueden los fabricantes de automóviles conciliar el frenético mundo de las aplicaciones y los servicios basados en internet con los largos ciclos de desarrollo de su sector? En definitiva, ¿cómo pueden satisfacer las necesidades de los usuarios para estar al día incluso en su vehículo sin aumentar los precios hasta el infinito? Al implementar la estrategia para coches conectados uno de los principales retos de los fabricantes es mantener el control sobre la interfaz del usuario y el branding.

Básicamente, tendrían que hacer frente a tres aspectos: selección de servicios, tipo de conectividad y branding.

LA SELECCIÓN DE SERVICIOS

Entre una gama indefinida y prácticamente ilimitada de aplicaciones y servicios que están disponibles a través de internet y del smartphone, hay que identificar aquellas aplicaciones y servicios que son realmente importantes para los conductores. No sorprende que estos muestren más interés en servicios que les permiten llegar más rápido y con un menor grado de estrés a sus destinos, hagan su viaje más entretenido o les permitan aprovechar los trayectos largos para hacer otras cosas.

Idealmente, el coche conectado ofrece la función de un asistente personal que de forma activa ofrece la información más relevante para el conductor, incluso antes de comenzar el viaje. El asistente conoce el perfil del conductor, sus preferencias, citas y rutas planificadas, por lo que podría alertarle de un retraso en la ruta hacia su próxima cita y enviar a su smartphone una ruta alternativa. Si esto se acompaña de la previsión del tiempo, un resumen de las noticias de tus emisoras seleccionadas y una lista de música personalizada, mejor que mejor.

Las preferencias y expectativas de los conductores cambian con el tiempo y con la aparición de nuevos servicios y aplicaciones, por lo que es importante que la plataforma sea tan flexible que los nuevos servicios se puedan ofrecer sin mucho esfuerzo ni costes.

TIPO DE CONECTIVIDAD

Desde el punto de vista de la información y el entretenimiento, existen dos aspectos importantes para la conectividad del vehículo: la conexión a internet o la nube y la conexión al smartphone.

Cuando seleccionamos la estrategia de conexión y la arquitectura, el fabricante de vehículos tiene que enfrentarse a la pregunta fundamental de si controlar la conectividad a través de la unidad principal o del smartphone.

Desde la perspectiva de los fabricantes y de los usuarios, la conectividad controlada por la unidad principal tiene una serie de ventajas, ya que permite una integración óptima de servicios y aplicaciones basados en internet con las aplicaciones en el vehículo.

Controlar los servicios conectados a través del smartphone tiene la ventaja de que las tareas con un fuerte procesamiento pueden ser externalizadas al smartphone, lo que reduce los costes de hardware y el esfuerzo de integración.

Los enfoques híbridos permiten el acceso de funciones en el coche y en internet mientras que combinan al mismo tiempo las ventajas de la unidad principal con el potencial de los smartphones.

Para reconciliar los diferentes ciclos de innovación del sector de la telefonía móvil y del automovilístico y mantener los servicios conectados actualizados, es importante que la plataforma sea flexible y compatible con todas las actualizaciones.

Además, es normal que los conductores quieran usar también sus cuentas en el coche y acceder a sus datos desde allí. Por este motivo, la administración de los datos del usuario y sus suscripciones es otro aspecto importante, que requiere que el usuario pueda ser claramente identificado. Normalmente, la identificación se hace a través de la tarjeta SIM del teléfono conectado, pero una alternativa segura y cómoda es la identificación por biometría de voz, como ofrece Dragon Drive de Nuance. Para ello, el usuario crea un perfil de voz y puede ser identificado a través de las características únicas de su voz. Idealmente esta plataforma permite la administración de todas aquellas personas que usan el coche.

La oferta de información y entretenimiento juega un papel cada vez más importante como factor diferenciador entre las diferentes marcas, y generalmente se ve como un indicador de la capacidad de innovación de una marca de automoción. Cuando se utiliza este sistema, el conductor interactúa directamente con el vehículo, por lo que su diseño juega un papel crucial en cómo la marca se percibe y se vive.

CÓMO OPERAN LAS FUNCIONES CONECTADAS EN EL COCHE

Las mejores funciones son inútiles si el conductor no puede operarlas. Es decir, el conductor tiene que ser capaz de mantener la vista en el tráfico y en el entorno y las manos en el volante. La operación por voz es una importante condición para usar las opciones de información y entretenimiento mientras conducimos. De forma óptima, debería combinarse con otras modalidades de operación innovadoras, como una pantalla táctil con interfaces de usuario diseñadas de forma clara, mandos de control en el volante o paneles de control que reaccionen a gestos de los dedos y que reconozcan la escritura manual.

En este contexto, es importante que el control de voz y diálogo estén diseñados para ser operados de forma intuitiva y con la menor distracción posible. Como resultado, la comprensión de expresiones del lenguaje natural, conocida como comprensión del lenguaje natural (NLU) es cada vez más aceptada. Las soluciones basadas en esta tecnología no sólo entienden las palabras que decimos, sino que también interpretan la intención de la persona que habla y llevan a cabo la acción correspondiente.

El coche del futuro no estará conectado únicamente al smartphone o a la nube, sino también a otros vehículos y a sistemas de tráfico, al entorno personal y a otros dispositivos del usuario, desde la casa conectada hasta a dispositivos wearable, como los smartwatches. En consecuencia, el usuario puede acceder a las mismas aplicaciones y datos, en cualquier momento y en cualquier lugar. Los asistentes personales virtuales, que conocen los perfiles de los usuarios, las preferencias y su historial en distintos entornos y dispositivos, ofrecen información y servicios y permiten una operación estandarizada y una transición progresiva desde un entorno al siguiente. Y, por supuesto, hacen lo que se les pide.



Fátima Vital
directora de Marketing de Automotive, Mobility Division,
Nuance Communications

FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y diésel ♦ Potencia: entre 99 y 150 CV ♦ Par motor: entre 205 y 370 Nm ♦ Consumo medio: entre 3,6 y 5,1 litros
♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: automática y manual ♦ Velocidad máxima: entre 180 y 207 km/h ♦ Aceleración: entre 8,8 y 11,5 segundos ♦ Precio: entre 15.920 y 22.820 euros
Más información en www.ecomotor.es

Cuatro años después del lanzamiento de su segunda generación, y con más de 450.000 unidades producidas, el Citroën C4 se pone al día para afrontar el año 2015 con ligeros retoques por dentro y por fuera que incluyen una nueva identidad luminosa, mejoras tecnológicas y nuevos motores.

En lo que se refiere a los elementos ópticos, el C4 se une al gran número de modelos que han implementado de manera notable sus sistema de iluminación en los últimos meses. Así, el Citroën C4 dota a sus luces delanteras de tecnología LED, mientras que en las traseras contará con efecto 3D.

En el interior del vehículo habrá disponibles nuevas tapicerías, a la par que el salpicadero se ha rediseñado con mayor sencillez y minimalismo, con lo que la nueva pantalla táctil central de siete pulgadas cobra un protagonismo absoluto. Eso en lo que se refiere a tecnología, porque en lo que se refiere a comodidad y sensación de amplitud hay que hacer referencia al nuevo función masaje en el asiento del conductor, complementado con un enorme techo acristalado panorámico de accionamiento eléctrico.

La tecnología, algo tan importante en los vehículos de hoy en día, también recibe implementaciones, como puede ser la incorporación de sistemas de acceso y arranque manos libres, ayuda al arranque en pendiente, control de tracción inteligente y vigilancia de ángulo muerto. Internet entra de lleno en dichos sistemas de ayuda a la conducción mediante el sistema de conectividad Citroën Connect Box, que incluye llamada de urgencia y asistencia localizadas, guía de mantenimiento virtual y un módulo de conducción ecológica accesible a través de la Red.

A la extensa gama de motores del Citroën C4 se unen ahora nuevos propulsores: el PureTech 110 (con un par máximo de 205 Nm y un consumo de 4,8 litros) y el PureTech 130 Start & Stop EAT6 (con 230 Nm de par y consumo de 4,8 litros), ambos de tres cilindros; y en diésel tenemos por ejemplo el BlueHDi 120 Start & Stop 6V que solo necesita beber 3,6 litros cada 100 kilómetros.

La amplia gama del Citroën C4 2015 cuenta con 20 modelos, cuyos precios oscilan entre los 15.920 y los 22.820 euros.

Retoques para ponerse al día

CON UNA TERCERA GENERACIÓN QUE NO TARDARÁ MUCHO EN LLEGAR, EL CITROËN C4 SE ACTUALIZA PARA EL AÑO 2015 CON LIGEROS RETOQUES POR DENTRO Y POR FUERA, INCLUYENDO NUEVAS MOTORIZACIONES. Por Miguel Ángel Linares



FICHA TÉCNICA: Motor: diésel 2.2 ♦ Potencia: 200 CV ♦ Par motor: 441 Nm ♦ Consumo medio: 5,7 litros ♦ Tracción: 4x2 y 4x4 ♦ Transmisión: automática y manual
♦ Velocidad máxima: 203 km/h ♦ Aceleración: entre 9,3 y 9,6 segundos ♦ Precio: entre 27.490 y 35.990 euros
Más información en www.ecomotor.es



8
FEB
2015

SORENTO, LA MIRADA DEL LOBO

UNO DE LOS PRIMEROS PLATOS FUERTES DE LA TEMPORADA 2015 EN EL MERCADO DEL MOTOR ES SIN DUDA LA LLEGADA DE LA TERCERA GENERACIÓN DEL KIA SORENTO, CON MULTITUD DE CAMBIOS, QUE LLEGARÁ A LOS MERCADOS CONTINENTALES EN EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO. Por Miguel Ángel Linares

Dos generaciones y dos millones de unidades vendidas después, el Kia Sorento, el SUV de la firma coreana, viene mucho más SUV que nunca, con un rediseño exterior, siguiendo los cánones del mercado en los últimos tiempos, en el que se pierden las aristas agudas en favor de formas más sinuosas e integradas, empezando por parrilla y faros, para los cuales los diseñadores se han inspirado en la mirada de un lobo, de tal forma que el nuevo Sorento, sobre todo con los Leds diurnos encendidos, dé auténtica sensación de salvajismo, de sigiloidad, de estar preparado para lanzarse sobre su presa.

Un diseño agresivo que le da al Sorento un extraordinario índice dinámico de 0,33 Cx para la difícil misión, compartida con un buen número de fabricantes, de competir con las marcas premium, el objetivo a batir en estos momentos. Este carácter se ve acentuado con la antena en forma de aleta de tiburón y un espóiler trasero. El nuevo Sorento es más grande en general, 95 milímetros más largo que la generación anterior, 15 milímetros más bajo y cinco más ancho, con lo que, además de implementar el acero en su construcción en aras de una mayor estabilidad y seguridad, el vehículo ha ganado unos cuantos kilos en peso.

El interior se ha rediseñado también, con especial énfasis en el salpicadero, que parece rodear a la pantalla multimedia, a la misma altura que cuentakilómetros y cuentarrevoluciones. En cuanto a espacio, el aumento en las medidas repercute en las tres filas de asientos, que ganan centímetros para las piernas.



En cuanto a tecnología, el Sorento no quiere quedarse atrás en la referida lucha contra los miembros premium de su segmento y monta un buen número de soluciones tanto en el funcionamiento del vehículo (dos tipos diferentes de dirección asistida en consonancia con la conducción, nuevos amortiguadores completamente verticales...), como en seguridad activa (control de velocidad inteligente, detección de ángulos muertos delante y detrás, asistente de cambio de carril), como en tecnologías inteligentes (apertura automática por sensor de presencia del portón trasero, asientos ventilables y calefactables...). El Kia Sorento monta como opción un gran techo solar de una sola pieza, otro de los elementos que comienzan a hacerse casi imprescindibles en la gama de cualquier vehículo de estas características.

Dentro de su gama de motores, al mercado español solo llegará el propulsor diésel 2.2 CRDi de 200 caballos, con un par máximo de 441 Nm, un consumo de 5,7 litros y unas emisiones de CO₂ de 149 gramos. Un motor más que suficiente para mover un vehículo que se comporta notablemente bien en cualquier circunstancia o asfalto. Se podrá elegir además tanto en tracción 4x2 como integral, y también con cambio manual o automático.

El Kia Sorento dispondrá de tres niveles de equipamiento: Concept (solo con tracción delantera), Drive (se puede elegir 4x2 o 4x4, además de cambio automático) y Emotion (solo con tracción total). Los precios oscilarán, con descuento de promoción y Plan Pive, entre 27.490 y 35.990 euros.



Llega la tercera generación del Sorento tras vender dos millones de unidades



El nuevo Sorento incorpora gran número de innovaciones tanto en su diseño como en sus interiores

“Este año tendremos una cuota de mercado del 16%”

AL FRENTE DE UN EQUIPO DE 200 PERSONAS, 9 DISTRIBUIDORES Y 29 TALLERES ASOCIADOS, ADMINISTRA UNA EMPRESA DE 450 MILLONES DE EUROS DE VENTAS. Por Violeta Vidal Foto: Nacho Martín

Parece que el mercado del motor está remontando, y en este sector se incluye el de los vehículos industriales. “El año 2014 ha sido un punto de inflexión”, dice Stéphane de Creisquier, presidente de Volvo Trucks, una de las dos empresas más potentes de vehículos pesados a nivel mundial.

¿Qué importancia tiene la división Volvo Trucks dentro del Grupo Volvo?

Volvo Trucks es la mayor división del grupo Volvo; que es una compañía sueca. En 1999 vendimos el negocio de turismos, así que a día de hoy Volvo es un grupo de vehículos industriales con camiones, máquinas de obras públicas, motores marinos, una financiera y los motores náuticos. Dentro de todo esto, la mayor parte del negocio lo hacemos nosotros, así que evidentemente es una división importante y fundamental para el grupo. Volvo Trucks es una compañía global que opera a fecha de hoy en 194 países, cuenta con más de 23.000 empleados y es uno de las dos compañías globales que hay en esta industria.

¿Qué significa España para su división?

Nosotros llegamos a España en el 1964, así que ya tenemos un largo recorrido en este país. La verdad es que cuando el mercado español creció (desde finales de los noventa hasta 2007) fue un país muy importante, tanto a nivel de volumen de negocio como a nivel de imagen. Llegó a ser el tercero en tamaño de Europa Occidental. Y luego en 24 meses el mercado perdió el 60 por ciento de su tamaño. A día de hoy España es estratégica para el grupo en general, y aún con la bajada generalizada de los mercados en Europa este país sigue siendo el cuarto más importante en volumen de la Europa Occidental. El *ranking* es: Alemania, Francia, Reino Unido y España; en tamaño de mercado, no en cifra de ventas de Volvo.

¿Cómo ha visto el mercado este recién terminado 2014?

Al final del primer trimestre de 2014 por fin la bajada continua de la falta de ventas, que empezó en 2007, se ha parado; ahí tocamos fondo. Y desde la Semana Santa del año pasado empezó el repunte. En 2014 el mercado creció un 25 por ciento comparado con las cifras de 2013. Lo que no quita que todavía nos situamos en la tercera parte de donde estábamos en 2007 y en la mitad del mercado que correspondería a España como país, que tiene 46 millones habitantes. En resumen: el punto de inflexión ha pasado y hay que ser optimistas.

¿Cuáles son las perspectivas para 2015?

“Antes el mercado era muy atomizado, pero la crisis ha pasado factura y ahora hay más empresas grandes”

Tenemos calculado vender 2.550 camiones en España, lo que nos daría una cuota de mercado en vehículos pesados del 16 por ciento, teniendo en cuenta que acabamos de cerrar el año 2014 con el récord histórico de cuota de mercado desde nuestra entrada en el país, con nada menos que un 17,7 por ciento.

¿Qué perfil tienen las empresas que son sus clientes?

Antes era un mercado muy atomizado, con muchos pequeños y pocos grandes; pero la crisis ha pasado factura, y ahora hay más grandes y menos pequeños.

¿De qué forma se financian sus clientes cuando compran sus vehículos?

Hay dos formas. La más común es que tengan unas líneas de crédito consensuadas ya con los bancos. Pero también recurren a nuestra financiera interna, que se llama Volvo Finance and Services, donde pueden apoyarse en nuestra oferta de financiación para crecer en el negocio. La ventaja que tiene nuestra financiera es que no es un banco, es una compañía dedicada al transporte; así que tiene mucho más conocimiento del sector de lo que puede tener un banco ajeno.





China roza los 20 millones de ventas

EL OBSERVATORIO CETELEM AUTO 2015, ELABORADO A PARTIR DE 8.000 ENTREVISTAS EN 14 PAÍSES A NIVEL MUNDIAL, NOS TRAE UNOS DATOS MUY JUGOSOS QUE TIENEN A CHINA COMO PROTAGONISTA. Por Isabel Gómez

La recuperación en el sector automovilístico es evidente y eso es algo que se demuestra en el último *Observatorio Cetelem Auto 2015* que se presentó el pasado 24 de febrero, estudio periódico del sector realizado por Banco Cetelem, división de crédito al consumo del grupo BNP Paribas, y que por primera vez se ha realizado a nivel mundial con casi 8.000 entrevistas a usuarios del automóvil de Bélgica, Alemania, España, Francia, Italia, Portugal, Polonia, Reino Unido, Turquía, Japón, Estados Unidos, Brasil, China y Sudáfrica.

Entre los datos más relevantes destaca el aumento que China experimentó en cuanto a las matriculaciones en el 2014, con un total de 19,5 millones de unidades registradas, un auténtico fenómeno si tenemos en cuenta que hace tan solo unos años el mercado chino contaba unas ventas anuales de 600.000 unidades. Sin embargo, en la clasificación porcentual los líderes son Portugal y España con unas variaciones positivas del 32,2 y del 18,5 por ciento, respectivamente, respecto a 2013.

Otro tema tratado fue acerca del futuro de los parques empresariales emergentes con un

punto de mira hasta el año 2020. Mientras que los países desarrollados están llegando a su nivel de saturación, los países en vías de desarrollo vienen empujando con fuerza y se prevé que tendrán un importante crecimiento en su tasa de equipamiento automovilístico. Y aquí entra una vez más China, que será sin duda el país que experimentará un mayor crecimiento. El gigante asiático verá aumentar su tasa de motorización por cada 1.000 habitantes del orden del 13 por ciento cada año. Los factores que ayudarán a dicho crecimiento serán la aparición de un potente mercado de segunda mano y el resurgimiento de una clase media en el centro del país. Además, si se fija un horizonte para los próximos cinco años el estudio muestra cómo se está produciendo una metamorfosis en la localización de los parques automovilísticos: se estima que China doble su cuota al 20 por ciento mientras que en Europa, Estados Unidos y Japón –que representan en la actualidad el 53 por ciento del parque mundial– no pasarán a pesar más que el 42 por ciento. El precio, el coste y la seguridad siguen siendo los factores determinantes a la hora de comprar un vehículo. La edad media del comprador en Europa de

automóviles nuevos se sitúa en la actualidad en los 52 años. Sin embargo, se producen diferencias cuando estos pertenecen al sur de Europa (España, Italia y Portugal) ya que realizan sus compras un poco antes (entre siete y nueve años de media antes que los británicos). A este dato hay que tener en cuenta que la tasa de paro de los menores de 25 años, que se ha disparado en la Península Ibérica durante la crisis, ha tenido como efecto un aumento de la edad media del comprador español en seis años desde 2007.

Otro tema que analiza el estudio es la edad del *stock* automovilístico, donde se observa cómo el mercado británico se ha sufrido menos la crisis que en el resto del continente, y más por parte del canal empresas. Estos son clientes que renuevan su flota con mayor frecuencia que los hogares. En España, Portugal e Italia, como consecuencia de la caída severa de la industria automovilística, la edad media del parque aumentó en dos años entre 2006 y 2013, superando en la actualidad la barrera de los 10 años, llegando en nuestro país a una preocupante cuota de 11,1 años de media –de ahí también la existencia de los Planes PIVE–. Mientras en Japón la antigüedad de los coches se estabiliza en torno a los ocho años, en Estados Unidos el parque automovilístico registró un gran envejecimiento, pasando de 9 a por encima de los 11 años de media.

El gigante asiático ha pasado en pocos años de 600.000 matriculaciones al año a rozar los 20 millones

La transición energética y el futuro de la industria automovilística

HUBO UN TIEMPO EN EL QUE TENER UN COCHE Y CONDUCIRLO ERA ALGO MÁS: EL COCHE ERA UN MEDIO DE TRANSPORTE Y UNA EXTENSIÓN DE NOSOTROS MISMOS.

En un momento como el actual, en el que estamos acelerando para cumplir los ambiciosos objetivos de reducción de emisiones de CO₂, tener un coche acarrea impuestos elevados, combustibles caros y atascos. Sin embargo, con la ayuda de las nuevas funciones digitales, las tecnologías más baratas y las tendencias que marcan los famosos y el mundo del deporte, la industria está encontrando la forma de que volvamos a enamorarnos de conducir.

El transporte por carretera supone el 16% de las emisiones de CO₂ en todo el mundo, de ahí que la industria automovilística se sitúe a la vanguardia de la carrera internacional hacia un uso más limpio y eficiente de los recursos. De hecho, la nueva y exigente legislación de la UE establece que los coches recién salidos de la cadena de producción deben cumplir un promedio de emisiones de CO₂ fijado en 95 g/km en 2021, frente a los 127 g/km actuales y los 172 g/km de 2000. Parece, pues, que las autoridades se han fijado como objetivo a largo plazo los tubos de escape sin emisiones. Desde 2000, los fabricantes de automóviles han tenido bastante éxito y han elevado la eficiencia del motor de combustión interna convencional aproximadamente un 25% en Europa. Sin embargo, a juzgar por las restrictivas legislaciones sobre CO₂ que pronto verán la luz en todo el mundo, esto es solo el principio. Y como no basta simplemente con ser conscientes de ello, los fabricantes de automóviles han ampliado sus miras para dar cabida a los sistemas alternativos de propulsión en sus flotas — vehículos eléctricos, de gas natural y de pila de combustible— y disponer de un abanico de tecnologías que no sólo es deseable, sino también necesario para alcanzar los objetivos.

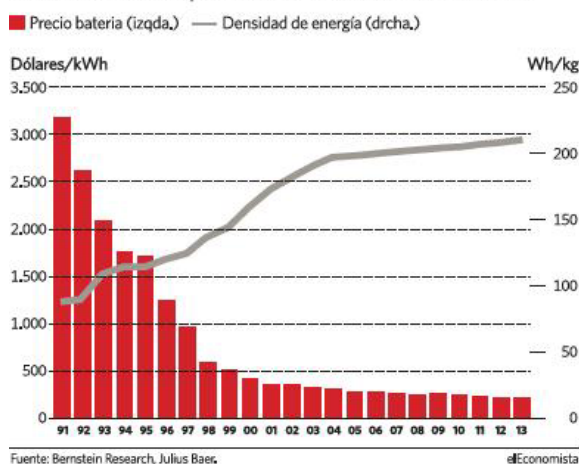
EL PRECIO IMPORTA

Animados por los famosos que conducen vehículos eléctricos o el primer campeonato de carreras para coches 100% eléctricos del mundo, la Fórmula E, los conductores de a pie están dejándose seducir por la idea de tener vehículos más eficientes. Para unos conductores cansados de sufrir impuestos elevados, combustibles caros y atascos, y que son conscientes de las sustanciosas subvenciones públicas, la idea de tener un coche con cero emisiones para la ciudad y un vehículo más grande y de mayor autonomía para disfrutar la conducción en viajes largos está convirtiéndose en una realidad, sobre todo a medida que los avances en la tecnología de las baterías van haciendo posible almacenar más energía por menos dinero (véase gráfico 1).

EL LUJO EN SU MÁXIMA EXPRESIÓN: LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

Ya no son sólo los vehículos eficientes los que concitan la atención de los consumidores, sino también los que asumen parcialmente (si no

Descenso de los precios de las baterías eléctricas



Fuente: Bernstein Research, Julius Baer.

elEconomista

totalmente) las funciones del piloto, reduciendo con ello el número de accidentes y el coste de los seguros. Consideramos que la evolución del coche sin conductor se está desarrollando en cuatro etapas. Comenzó con los sistemas de asistencia avanzada a la conducción (ADAS, por sus iniciales en inglés), que mejoraron la seguridad, pero sólo en el segmento de los coches de lujo (gráfico 2). Actualmente estas tecnologías están llegando al mercado de masas (al menos el 20% de los modelos de 2014 ofrece algún tipo de frenado automático como opción extra), por lo que empezaremos a ver vehículos semiautónomos con más o menos funciones de piloto automático (p. ej. estacionamiento automático). La cuarta y última etapa hará realidad el sueño del conductor de relajarse y hacer otra cosa que no sea conducir con ese tiempo libre recién descubierto. De hecho, como recientemente predijo el futurólogo y científico teórico Michio Kaku durante una Julius Baer Next Generation Summit, muchos de nosotros tendremos vehículos autónomos en nuestros garajes en 2020.

FABRICANTES DE AUTOMÓVILES A MERCED DE LOS PROVEEDORES

En un mundo en el que la tecnología avanza rápidamente para cumplir los exigentes objetivos de emisiones de CO₂ y mejorar la vida personal y la seguridad, son las personas (los proveedores) que están detrás de los complejos códigos informáticos de quienes terminaremos dependiendo. Un coche medio actual de gama alta, con todas sus prestaciones avanzadas, tiene siete veces más códigos informáticos que un Boeing 787. En este sentido, el poder se está alejando cada vez más de los fabricantes de automóviles para caer en manos de sus proveedores. Y dado que los coches comienzan a comunicarse entre ellos y con las infraestructuras de las que dependen para evitar accidentes de tráfico y atascos, consideramos que los proveedores de la industria automovilística aumentarán su valor añadido frente a los fabricantes (gráfico 3). Además, no podemos perder de vista que los proveedores automovilísticos han sido uno de los sectores con mejor comportamiento bursátil desde la crisis financiera, y consideramos que la tendencia va a continuar.



Amanda Kayne
Departamento Análisis de Estrategia y Next Generation

Alexander Katzenschlaeger
Departamento Análisis de Estrategia y Next Generation

FICHA TÉCNICA: Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustibles: gasolina y diesel ♦ Potencias: desde 75 CV ♦ Dimensiones: 4.021 x 1.944 x 1.479 mm ♦ Batalla: 2.510 mm
♦ Capacidad maletero: 285 litros ♦ Velocidad máxima: desde 164 km/h ♦ Consumo medio: desde 3,7 l/100 km ♦ CO2: desde 99 gr/km ♦ Precio: desde 10.540 euros
Más información en www.ecomotor.es

Con mejoras de quinta generación

CON UN NUEVO CHASIS, EL POLIVALENTE OPEL ES AHORA MÁS ESTABLE. SE BENEFICIA ADEMÁS DE SEIS NUEVOS MOTORES DE MAYOR EFICIENCIA Y DE NUEVOS EQUIPAMIENTOS TECNOLÓGICOS. Por Juan Luis Soto



13
FEB
2015

De profundo arraigo en España, tanto por ventas como por estar fabricado en la planta zaragozana de Figueruelas, el Corsa se renueva para seguir siendo un "superventas" de su categoría. Destinado en buena parte a la exportación, la mitad de sus componentes son procedentes de proveedores españoles y la que es ya su quinta generación se ha dotado de avanzados equipos hasta ahora reservados a coches de mayor tamaño y precio. Buenos ejemplos son los faros de tecnología bi-xenón con iluminación en curva, las luces diurnas LED, la cámara frontal conectada a los sistemas de ayudas a la conducción, el asistente automático al aparcamiento o el sistema Intellilink para la conectividad con dispositivos externos de diversas características.

Sentados al volante del nuevo Corsa notamos al tacto y a la vista un coche más sofisticado. La calidad percibida de los materiales ha mejorado y el diseño produce la sensación de estar en un coche más amplio, aunque sus cotas interiores no han variado. El salpicadero, más horizontal y estilizado, contiene ahora una pantalla táctil

de siete pulgadas que puede interactuar con nuestro smartphone para descargar cartografía, por ejemplo.

La gama 2015 del Corsa ofrece cuatro motores de gasolina, de tres y cuatro cilindros con potencias de hasta 115 caballos, mas una opción Diesel con dos versiones de 75 ó 95 caballos. Son mecánicas de nuevo desarrollo o bien completamente revisadas, para mejorar sus rendimientos y adecuarse a las más estrictas normas medioambientales. Destacan por unos consumos muy ajustados y pueden equipar tres tipos de cambio diferentes: manual, automático y otro de funcionamiento robotizado denominado Easytronic.

Con los motores de mayor potencia, el Corsa sale con la cabeza muy alta a la carretera, donde se comporta casi como un compacto del segmento superior. El nuevo chasis le ha aportado mayor aplomo en su pisada y la conducción se ha vuelto más precisa que con la generación anterior. Resulta un coche agradable de conducir, ya sea a través del tráfico urbano como en trayectos interurbanos, donde consigue ofrecer a sus ocupantes una buena comodidad y un equipo completo.

DISEÑO, TÉCNICA Y POTENCIA

1. Infiniti
QX 30 Concept



2. Honda Civic
Type R



3. Opel Corsa OPC



4. Renault Kadjar



1. NUEVO SUV COMPACTO

Se ha gestado para ser rival de los Audi Q3 o Mercedes GLA como respuesta de la firma japonesa a los modelos más refinados del segmento. Todavía en estado de prototipo, ha sido desarrollado a partir del que ha sido primer modelo compacto de la marca, el Q30. Según las primeras informaciones, llegaría al mercado en 2016 y también se fabricará en Inglaterra. Con una carrocería de inspiración cupé muy estilizada, el QX30 será tan lujoso, equipado y sofisticado como sus hermanos mayores de la serie de todocaminos QX.

2. UNA BOMBA CON TURBO

Esperada con gran expectación, la versión Type R del compacto japonés llegará este mismo verano a nuestro mercado. Al igual que los F1, especialidad a la que ha vuelto Honda, el deportivo utiliza un fondo plano en su carrocería y un difusor trasero aerodinámico que estabiliza el coche junto con el alerón superior a gran velocidad. Su motor es un 2.0 VTEC de cuatro cilindros turboalimentados que le permitirán alcanzar los 270 kilómetros por hora y, hasta la llegada del "supercar" NSX a finales de año, el Civic Type R va a ser el Honda más deportivo y rápido de la gama.

3. POTENCIA A BAJO CONSUMO

Aunque la nueva y quinta generación del Corsa acaba de presentarse hace poco, Ginebra ya exhibe su versión más radicalmente deportiva. El OPC adopta el motor ECOTEC 1.6 Turbo que, a pesar de su baja cilindrada, desarrolla 207 caballos. Pero su rendimiento destaca también por una respuesta óptima a bajos regímenes de funcionamiento y un consumo contenido de 7,5 litros a los 100 km. El OPC ofrece tres modos de conducción que regulan las respuestas y las ayudas electrónicas. La más extrema es para circuito y desconecta por completo el control de tracción.

4. EL PRIMO DEL QASHQAI

Aunque se ha hecho esperar, ya llega el segundo SUV de la gama Renault después del Captur. Este modelo está destinado a competir en el segmento que más crece y ha tomado la base y la experiencia de su homólogo en el grupo, el Nissan Qashqai. En principio, el Kadjar se venderá sólo con carrocería de cinco plazas, pero ofrecerá dos opciones de transmisión con dos o cuatro ruedas motrices. Sus motores serán los nuevos Diesel dCi de 110 y 130 CV, más los TCE de gasolina de hasta 160 CV.

5. EFICACIA TOTAL

La gran novedad en la versión más potente del Focus es su sistema de tracción total a las cuatro ruedas, que se realiza mediante dos embragues de regulación electrónica. Se encargan de mandar a los ejes delantero y trasero los más de 320 caballos producidos por el motor cuatro cilindros EcoBoost. Con un chasis muy trabajado para la ocasión -y preparado en colaboración con el piloto Ken Block-, el Ford se viste con sus mejores galas deportivas. Grandes tomas aerodinámicas, faros orientables y llantas exclusivas se combinan con un interior personalizado y dotado de asientos Recaro.

6. BERLINA DE MÁXIMO NIVEL

Con la presentación de su nuevo buque insignia, la marca checa inicia una nueva y ambiciosa etapa. Se trata de una gran berlina que se anuncia como el "mejor Skoda de todos los tiempos" tanto por su calidad, como por su tecnología y equipamiento. Más grande que el anterior, incluye sistemas nuevos como la suspensión adaptativa DCC regulable y sus nuevos motores, siendo más potentes, consumen hasta un 30 por ciento menos de combustible.

7. ADAPTADO A LA CIUDAD

Con un diseño totalmente actualizado, el pequeño coreano se renueva enfocando todas sus características al uso urbanita. Así adopta el pequeño motor 1.0 modificado para rebajar el consumo. También incorpora una serie de dispositivos como la navegación con pantalla táctil y la cámara de ayuda al aparcamiento que facilitan el día a día en la ciudad. A la vez, se hace más sofisticado, con la posibilidad de vestirse en su interior con tapicería de cuero sintético. El Picanto actualizado llegará a nuestro mercado en unas pocas semanas.

8. ALCANZANDO AL 911

La importante evolución del Cayman acortó distancias con el emblemático modelo superior. Y con esta versión se pone en evidencia. El motor 3.8 del GT4 transplantado de su hermano mayor ofrece 385 caballos, 15 más que en el 911. Va asociado a una caja de cambios manual de seis relaciones, específica para esta versión, y ofrece unas prestaciones incuestionables: 4,4 en el 0 a 100 km/h y una velocidad punta que roza los 300 km/h. El chasis ha sido debidamente trabajado, rebajando su altura en 30 mm y adoptando los frenos del 911 GT3. Un estilo exterior particularmente agresivo termina de confirmar al Cayman GT4 como un serio y peligroso rival de su hermano mayor.

9. HERENCIA DE LOS CIRCUITOS

Desarrollado para sustituir al 458 Italia, la nueva berlineta de Maranello ha recibido toda la última experiencia de Ferrari en las competiciones de F1 y del Campeonato del Mundo de Resistencia. El resultado es una maravilla mecánica con prestaciones de carreras pero capaz de ser conducido de forma "normal" en carretera abierta. Su motor V8 está ahora situado en posición central trasera y rinde 670 caballos que transmite a través de una nueva caja de cambios automática. El chasis por su parte dispone de suspensiones activas regulables.

5. Ford Focus RS



6. Skoda Superb



7. Kia Picanto



8. Porsche Cayman GT4



9. Ferrari 488 GTB



FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y eléctrico ♦ Potencia: 204 CV ♦ Par motor: 350 Nm ♦ Consumo medio: 1,6 litros
 ♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: manual ♦ Velocidad máxima: 222 km/h ♦ Aceleración: 7,6 segundos ♦ Precio: a partir de 40.480 euros
 Más información en www.ecomotor.es

Audi también se pone las pilas

LA CRISIS NOS DEJA ALGO POSITIVO: LA CONVICCIÓN DE QUE LA CONDUCCIÓN SOSTENIBLE ES VITAL, Y POR FIN SE HA INSTALADO EN NOSOTROS. Por Miguel Ángel Linares



16
FEB
2015

El primer híbrido enchufable de la firma de los cuatro aros combina un motor de gasolina 1.4 TFSI de 150 CV con uno eléctrico de 75 kilowatios, para una potencia total de 204 CV y un par de 350 Nm. De este modo, la autonomía en modo exclusivamente eléctrico llega a 50 kilómetros, mientras que la autonomía total del vehículo se incrementa en 890 kilómetros con el apoyo del motor de combustión. Todo ello, combinado con una transmisión S tronic de seis velocidades con embrague desacoplador de los motores, permite al vehículo alcanzar un consumo medio de 1,6 litros y unas emisiones de CO₂ de 37 gramos, con unas prestaciones de 222 km/h (130 km/h si conducimos en modo exclusivamente eléctrico) y 7,6 segundos de aceleración.

Por lo que se refiere a la carga del motor eléctrico las cifras van descendiendo en relación a otros vehículos de las mismas características, pues los tiempos de carga oscilan entre las dos horas en una toma de corriente industrial hasta las tres horas y 45 minutos de un enchufe convencional. Está disponible una aplicación para smartphone en la que se podrá controlar a distancia tanto el proceso de carga como la climatización. Existen cuatro modos de conducción, según las necesidades de carga o conservación de la batería.

El Sportback e-tron no deja de ser un Audi A3, con todo lo que ello conlleva en cuestión de diseño y comodidad. En el breve contacto que tuvimos con el vehículo no echamos nada en falta del modelo convencional de combustión,

sino que más bien todo se vuelve ventajas con la posibilidad de conducir (al menos 50 kilómetros) en modo eléctrico. El precio del Audi A3 Sportback e-tron parte de los 40.480 euros sin tener en cuenta ayudas y/o promociones.



La toma para repostar electricidad en el A3 Sportback e-tron se encuentra desplazando los cuatro aros del logo

Tecnología respetuosa con el medio ambiente.

Diésel limpio.



Las innovaciones de Bosch hacen que la tecnología diésel de hoy sea más limpia que nunca. Desde 1990 las emisiones se han reducido en más de un 96%. La tecnología diésel actual emite un 25% menos de CO₂ que la gasolina, cumpliendo así con la estricta legislación internacional en materia de emisiones. Trabajamos por una mejora continua de los motores diésel. www.grupo-bosch.es



BOSCH

Innovación para tu vida

FICHA TÉCNICA: Motor: De 4 cilindros, turbo ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 280 CV ♦ Tracción: delantera ♦ Dimensiones: 4.543 x 1.816 x 1.431 mm

♦ Batalla: 2.631 mm ♦ Capacidad maletero: 587 litros ♦ Consumo medio: desde 6,7 l/100 km ♦ CO₂: desde 157 gr/km ♦ Precio: desde 33.620 euros

Más información en www.ecomotor.es

Para esas familias que piden mucha guerra

A FINALES DE PRIMAVERA SALDRÁ A LA VENTA LA VERSIÓN CUPRA DEL LEÓN FAMILIAR. GRACIAS A SU MOTOR TFSI DE 280 CV Y A SU AMPLIO MALETERO SE CONVIERTE EN UNA OPCIÓN REALMENTE APETECIBLE. **Por Jorge Arenas**



Por qué no iba a ser una buena idea lanzar la versión Cupra con la carrocería familiar del León? Es decir, si otras marcas con un tinte más *premium* sí tienen modelos así, una generalista también debería acertar con esta fórmula, aunque sólo fuera por una cuestión de imagen de marca. Lo que parece estar claro es que Seat se ha lanzado a la piscina a la vista de los buenos resultados de su León Cupra de 3 y 5 puertas, que salió al mercado hace un año y que ha superado las expectativas de ventas.

Pero vamos a lo importante, al corazón de este León con piel de cordero. Bajo el capó se esconde un motor 2.0 TFSI que entrega 280 CV y 350 Nm, capaz de ofrecer diversión sin límites por su magnífica capacidad de aceleración. Se puede asociar a un cambio manual o al automático de doble embrague DSG, ambos de 6 velocidades, y la fuerza se deriva al eje delantero. Estamos hablando de una potencia

que bien podría encajar con el sistema de tracción integral 4Drive, sobre todo al rodar por zonas de baja adherencia. Pero hemos de decir que en condiciones normales las ruedas delanteras son capaces de traccionar sin problema gracias, en parte, al diferencial autoblocante VAQ que hace bien su trabajo.

En el apartado de chasis, el León ST Cupra se beneficia de una altura al suelo rebajada y de una suspensión más firme y adaptativa (DCC) como parte de la dotación de serie. El resultado de todo esto es un coche tremendamente ágil y efectivo, que se mueve igual de bien que las versiones con carrocería *hatchback*. Y si hablamos de diseño, este modelo se distingue del resto de versiones de la gama por sus llantas, paragolpes y parrilla específicos, así como por su doble salida de escape, que dan al exterior un aspecto deportivo pero equilibrado. Lejos quedan ya aquellos Cupra de hace años, que eran infinitamente más llamativos. En el interior la nota distintiva la ponen los asientos envolventes y otros detalles como el volante o el pomo del cambio, también con su propio diseño.

Bien equipado y con múltiples opciones de personalización, el León ST Cupra ya se fabrica y empieza a venderse en algunos mercados. Curiosamente, a su propio lugar de origen llegará más tarde, en junio, ya que al parecer España no es un país agradecido con los familiares deportivos. Su precio será 750 euros superior al del León Cupra 5p.



FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros, turbo ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: 180 y 205 CV ♦ Tracción: delantera ♦ Dimensiones: 4.253 x 1.804 x 1.447 mm
 ♦ Batalla: 2.620 mm ♦ Capacidad maletero: 398 litros ♦ Consumo medio: desde 4,0 l/100 km ♦ CO₂: desde 103 gr/km ♦ Precio: Desde 27.550 euros
 Más información en www.ecomotor.es

Un buen GTI no tiene por qué ser alemán

EL 308 GT LLEGA CON DOS POTENTES MOTORES, DOS VARIANTES DE CARROCERÍA Y UN DISEÑO MÁS AGRESIVO. PROBABLEMENTE, UNO DE LOS MEJORES COMPACTOS DEPORTIVOS PARA USAR EN EL DÍA A DÍA. Por Jorge Arenas



Aunque su denominación sea GT a secas, en realidad este Peugeot 308 tiene alma de GTI. Pero a la francesa, es decir, es un coche rápido, prestacional y con un toque distintivo en diseño, aunque no quiere dejar de lado la comodidad. Así es como entienden nuestros vecinos galos la idea de deportivo utilizable en el día a día, sin perder la racionalidad. Y la verdad es que nos parece un buen planteamiento porque, salvo excepciones, a nadie le gusta dejarse los riñones en su coche habitual mientras va al trabajo, a hacer la compra o a llevar a los niños al centro de estudios.

Por el momento y hasta que aparezca una versión más radical (que la habrá), el 308 GT ocupa la cima en deportividad del compacto francés. Dos son las opciones que hay sobre la mesa: por una parte, el 1.6 THP de 205 CV, que se muestra muy elástico y suave, y que se convierte en la alternativa perfecta para quienes disfrutan de un motor de gasolina con un amplio rango de revoluciones; en el otro extremo aparece un diésel 2.0 BlueHDI, que entrega 180 CV y 400 Nm de par, y que pasa por ser la opción ideal de aquellos que buscan buenas prestaciones sin renunciar a un consumo contenido. La cifra oficial habla de 4 litros redondos a los cien, difícilmente alcanzables en un uso real (sumémosle unos 2 l/100 km) pero siempre mejores que los 5,6 litros oficiales del THP de gasolina, que en la práctica acaban siendo casi 8 l/100 km. Hemos de reconocer



que en la toma de contacto nos dejó mejor sabor de boca el diésel por su mayor capacidad de empuje y porque tiene un dispositivo que forma parte del 'Driver Sport Pack', que modifica el sonido del motor que entra en el habitáculo y hace olvidar que llevamos un *petroleto* bajo el capó. Un idea genial. En cuanto a las transmisiones, el THP sólo puede ser manual, mientras el BlueHDI sólo se ofrece con el eficaz cambio automático de convertidor de par.

Firme y dinámico, pero siempre confortable, el 308 GT se puede elegir con carrocería de 5 puertas o familiar SW. Entre sus rasgos distintivos figuran las llantas de 18 pulgadas, los faros con luz diurna LED, la calandra y los paragolpes específicos o el color 'azul magnético' de la carrocería.

FICHA TÉCNICA: Motores: de 4 cilindros en L ♦ Combustibles: gasolina y diesel ♦ Potencia: desde 100 CV ♦ Dimensiones: 4.370 x 2.060 x 1.770 mm ♦ Batalla: 2.595 mm
♦ Capacidad maletero: 477 litros ♦ Velocidad máxima: desde 187 km/h ♦ Consumo medio: desde 3,6 l/100 km ♦ CO2: desde 94 gr/km ♦ Precio: desde 20.700 euros
Más información en www.ecomotor.es

El compacto nipón refuerza su imagen

PRECEDIDO POR EL SONADO REGRESO DE HONDA A LA F1, EL CIVIC REFUERZA SU ESTILO DEPORTIVO Y MEJORA SU ESTADO DE FORMA CON MODIFICACIONES ESTÉTICAS Y TÉCNICAS. **Por Juan Luis Soto**

A nuestro mercado llega la novena evolución de un coche que se ha labrado un lugar especial entre los coches compactos. Avalado por sus más de 20 millones de unidades vendidas en todo el mundo, el Civic hereda toda una larga evolución de perfeccionismo oriental.

En un año muy importante para la marca japonesa, su modelo más popular recibe una serie de mejoras en su diseño, tecnología, dinámica y seguridad. El apartado de motores queda invariado, ofertando su gama dos motores de gasolina 1.4 i-VTEC -100 CV- y 1.6 i-VTEC -142 CV- más el sobrio Diesel 1.6 i-DTEC -120 CV-. Los precios del nuevo Civic abarcan una horquilla entre los 20.700 y los 30.800 euros, que abarcan las tres versiones disponibles: 5 puertas, Sport y familiar Tourer.

A primera vista constatamos unos cambios de diseño centrados en el frontal, ahora con faros de tecnología

LED, y que en la versión Sport incorpora una nueva parrilla con entramado en nido de abeja. La parte posterior ha sido también modificada en la forma de su difusor y alerón aerodinámicos, incorporando asimismo unos nuevos grupos ópticos. En el interior, los cambios han sido más ligeros, afectando nada más que a los tiradores de las puertas y acabados del salpicadero, ahora de aspecto metálico, y a las tapicerías.

En lo mecánico, se ha mejorado la precisión de la dirección, añadiendo además una función del control de estabilidad llamada AHA que ayuda a trazar las curvas actuando selectivamente sobre los frenos. La seguridad ha sido muy tenida en cuenta y, además de nuevos equipos opcionales, el freno automático en ciudad es de serie en todas las versiones. La dotación tecnológica incorpora ahora una pantalla táctil que funciona como una tablet y se puede interconectar a nuestro móvil.



FICHA TÉCNICA: Motores: de 4 cilindros ♦ Combustible: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 75 a 115 CV ♦ Tracción: delantera ♦ Dimensiones: 4.060 x 1.695 x 1.495 mm
♦ Batalla: 2.570 mm ♦ Capacidad maletero: 280 litros ♦ Consumo medio: desde 3,4 l/100 km ♦ CO₂: desde 89 gr/km ♦ Precio: desde 13.250 euros
Más información en www.ecomotor.es

El Mazda2 sitúa el listón en el punto más alto

TRAS CERRAR UN BUEN AÑO DE VENTAS, LA MARCA JAPONESA COMIENZA SU OFENSIVA DE LANZAMIENTOS CON LA LLEGADA DEL NUEVO MAZDA2, QUE SORPRENDE POR SU REFINAMIENTO GENERAL. EL CX-3 Y EL NUEVO MX-5 REFORZARÁN LA GAMA MÁS ADELANTE. **Por J. Arenas**



Resulta paradójico que un coche al que deberíamos llamar utilitario sea capaz de ofrecer lo último de lo último. De toda la vida, las pretensiones de un modelo de este segmento han ido más bien enfocadas a la parte práctica que a todo lo demás. Pero es que el nuevo Mazda2 no es un modelo cualquiera, y como tal, ha decidido romper las reglas y situar el listón un poco más alto de lo normal.

¿Y qué es eso que tiene este japonés que no tengan otros modelos similares de marcas generalistas? Prácticamente todo. Para empezar, el ambiente interior está muy logrado, en parte gracias a un diseño limpio, moderno y totalmente funcional, y en parte también gracias a la insonorización del habitáculo que contribuye a crear un clima de calma muy acertado. También los materiales y las pieles que recubren toda la zona del salpicadero y la consola central llaman la atención por su calidad, más propia de una berlina *premium* que de un modelo como este. Si nos centramos en el apartado de seguridad, más de lo mismo. Aquí nos encontramos con dispositivos como la alerta de cambio de carril, la frenada automática de emergencia en ciudad o el *Head Up Display* que proyecta información en una pequeña pantalla a la altura de los ojos para no dejar de lado nunca la carretera. En fin, una serie de cosas que, si bien ya es habitual ver en coches más grandes, aún llaman la atención en modelos del segmento B.

En el apartado mecánico Mazda sigue su propio camino y se distancia de la competencia al adoptar el concepto de *rightsizing*, que pone sobre la mesa una gama de motores Skyactive de 1,5 litros y 4 cilindros, tanto de gasolina como



Cuando todos los fabricantes miniaturizan sus motores, Mazda decide apostar por el *rightsizing*



diésel, con potencias que van de los 75 a los 115 CV. Con esto los nipones quieren dejar claro que el camino hacia la eficiencia no tiene por qué pasar por empequeñecer los motores, como así lo hacen la mayoría de los fabricantes. Otra prueba más de la personalidad de Mazda, que parece tener sus propios recursos a la hora de cumplir con las exigencias de las normativas anticontaminación europeas.

Pequeño en sus dimensiones pero grande en sus aspiraciones, el Mazda2 llega al mercado a mediados de marzo con un precio de salida de 13.250 euros. Si se suman los descuentos promocionales y de la financiera, más el plan PIVE, la factura se reduce a 10.620 euros.

FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y diésel ♦ Potencia: entre 120 y 160 CV ♦ Par motor: entre 192 y 350 Nm ♦ Consumo medio: entre 4,7 y 7,7 litros
♦ Tracción: 4x2 y 4x4 ♦ Transmisión: manual y automática ♦ Velocidad máxima: entre 182 y 197 km/h ♦ Aceleración: entre 10,4 y 12,3 segundos ♦ Precio: a partir de 27.500 euros
Más información en www.ecomotor.es

El CR-V cabalga deprisa en 2015

COMO TODOS LOS AÑOS POR ESTAS FECHAS, LLEGAN LOS "MODEL YEAR", LAS VERSIONES QUE RECIBEN ALGÚN RETOQUE DE DISEÑO O DE MOTOR PARA ENCARAR EL NUEVO AÑO, COMO EL CR-V MY 2015. Por Miguel Ángel Linares



Según Honda, el CR-V fue el todocamino más vendido en todo el mundo durante los nueve primeros meses del año 2014, con 750.000 unidades vendidas en Europa desde su nacimiento, allá por 1997, 40.000 de ellas el año pasado. Las dos innovaciones principales de que dispone el Honda CR-V 2015 son un nuevo motor diésel y una nueva transmisión automática de nueve velocidades. El nuevo motor diésel i-DTEC de 1,6 litros, cuatro cilindros y 160 CV, que estará disponible para las versiones del CR-V con tracción a las cuatro ruedas, versión en la que también se podrá montar la referida transmisión de nueve velocidades.

Este motor completa así una gama de tres propulsores para el CR-V que está formada por dos diésel (120 y ahora también 160 CV), y uno gasolina de 155 CV. El menor de los diésel solo puede estar asociado a la versión 4x2 del vehículo y cambio manual, mientras que la versión de gasóleo más potente y la de gasolina solo están disponibles en tracción 4x4, pudiéndose elegir entre transmisión manual o

automática. Su principal cifra de rendimiento es sin duda su consumo, con unos estupendos 4,9 litros a los 100 kilómetros en la versión manual y 5,1 litros en la automática.

Otro de los puntos fuertes de la nueva versión diésel del CR-V es la incorporación de un nuevo sistema de infoentretenimiento, que incorpora la recepción de radio AM/FM por Internet, además de audio digital DAB, bluetooth y cámara de ayuda al aparcamiento trasera, además de ser completamente compatible con los teléfonos Android.

Otra de las novedades que incorpora el Honda CR-V 2015 es un elemento que comienza a hacerse casi indispensable en los nuevos modelos y versiones que llegan al mercado: el control adaptativo de cruce inteligente, que en algunos casos llega a conducir el coche de una forma totalmente automática y ajena al piloto en situaciones de emergencia, como por ejemplo cuando un vehículo que circula en paralelo al nuestro en una vía de dos carriles o más de repente se incorpora a nuestro carril sin guardar la distancia de seguridad.



FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 184 a 310 CV ♦ Tracción: delantera e integral ♦ Dimensiones: 4.177 x 1.832 x 1.355 mm
♦ Batalla: 2.505 mm ♦ Capacidad maletero: 280 litros ♦ Consumo medio: desde 4,3 l/100 km ♦ CO₂: desde 118 gr/km ♦ Precio: Desde 44.650 euros

Más información en www.ecomotor.es



La grandeza de rodar a cielo abierto

EL NUEVO AUDI TT ESTRENA VERSIÓN ROADSTER CON CAPOTA DE LONA. DISPONIBLE EN MARZO, DESDE 44.650 EUROS. Por Jorge Arenas

Hay quien piensa que el máximo disfrute al volante se consigue en un descapotable. No seremos nosotros quienes digamos lo contrario. Y si es en un coche de la talla del Audi TT Roadster, más aún. ¿Qué tiene de especial y de diferente este modelo si se compara con la variante coupé? En primer lugar, lo evidente: su capota de lona fabricada a base de capas insonorizantes que no dejan pasar el más mínimo ruido cuando está puesta y que permite

aumentar la diversión cuando se pliega. La operación se realiza en apenas 10 segundos pulsando un botón y no resta espacio al maletero, que sigue ofreciendo 280 litros. Por cierto, que nadie piense que un cabrio es sólo para el verano, que este Audi incorpora un sistema de calefacción en los reposacabezas (opcional) capaz de ponernos una bufanda virtual en los meses más fríos del año. Así que ya nadie podrá poner la excusa de que "un roadster vale para más bien poco". No es cierto, de hecho, otra de sus virtudes es que es igual de dinámico que el coupé gracias a una serie de refuerzos estructurales situados en puntos clave. Los que más disfrutan al volante, aquellos devoracurvas insaciables, pueden estar tranquilos en este sentido, ya que este pequeño Audi hace gala de un comportamiento dinámico ejemplar. Lo que sí habrán de tener en cuenta algunos usuarios es que es un modelo biplaza, al contrario que el TT con techo, que es un 2+2.

En cuanto a los motores, se puede elegir entre el 2.0 TDI ultra de 184 CV, que anda mucho más de lo que uno espera y consume 4,3 litros a los cien, y un 2.0 TFSI (con 230 ó 310 CV). Los de gasolina son más explosivos y pueden tener en opción el cambio automático de doble embrague y la tracción integral quattro.

El 'Audi Virtual Cockpit' sustituye al cuadro de relojes tradicional. Es una pantalla TFT de 12,3 pulgadas en la que se proyecta toda la información posible. Viene de serie.



FICHA TÉCNICA: Motor: gasolina ♦ Potencia: 160 CV ♦ Par motor: 230 Nm ♦ Consumo medio: 6,5 litros
 ♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: manual ♦ Velocidad máxima: 210 km/h ♦ Aceleración: 7,4 segundos ♦ Precio: a partir de 24.650 euros
 Más información en www.ecomotor.es



Un escorpión más matón que pequeño

SI YA DE POR SÍ EL FIAT 500 ES UN VEHÍCULO TAN TRADICIONAL COMO ROMPEDOR, SI LE COLGAMOS EL APELLIDO "ABARTH", EL RESULTADO NO PUEDE SER MÁS QUE UN COCHE MUY DIVERTIDO. Por Miguel Ángel Linares



Abarth es una de esas marcas que con su solo nombre ya evoca prestaciones, emociones y, sobre todo, mucha diversión. Estas ediciones especiales de los vehículos del emporio Fiat son para los que le buscan siempre los tres pies al gato del motor más genuino, si bien en este caso deberíamos hablar de las nueve patas al escorpión, el emblema de Abarth.

Y esa sensación llevada al minimalismo en tamaño pero al paroxismo en sensaciones es la que encontramos en el Abarth 595 Competizione. El éxito absoluto de Fiat con la recuperación hace unos años de su mítico modelo 500 está dando para mucho en ventas, lo que se traduce en la apertura de una gama de modelos y versiones del pequeño vehículo de la firma italiana, que ya está al menos a la par con el otro vehículo pequeño pintón, el Mini.

El tópico "pequeño pero matón" nunca ha estado mejor aplicado que a este pequeño escorpión, no en vano sus 1.035 kilogramos de peso esconden una potencia de nada menos que 160 caballos, con lo que el pequeño 500 alcanza los 100 kilómetros por hora en tan solo 7,4 segundos, lo que le convierte en un pequeño deportivo en toda regla, un 'miniFerrari', con sus muchas ventajas y sus contados inconvenientes (fundamentalmente en el tema de la posición un poco incómoda de conducción si tu altura excede a la media).

Por de pronto, el sonido. Nadie se espera que el corazón de un 500, por muy Abarth que sea, exhale ese sonido ronco, potente, envolvente, que poco tiene que envidiar a los deportivos al uso. Y a partir de ahí, el golpe de acelerador es constante y uniforme, dentro del margen para el 'empujón' que siempre damos, y siempre esperamos, en este tipo de vehículos.

Con ello, la conducción se hace extremadamente divertida, tanto en largas rectas autoestopistas como, sobre todo, en pequeñas carreteras reviradas, donde las dimensiones y la potencia de este pequeño insecto le hace moverse como pez en el agua, llegando a exigir al 'piloto' toda la concentración y todas sus manos para exprimir las muchas prestaciones que guarda este pequeño.

Evidentemente, todo cuesta, y no va a ser menos el Abarth 595 Competizione. Casi 26.000 euros nos costará contar con un 500 en el que se ha mejorado todo: suspensiones, frentos, potencia, tubos de escape, interior con asientos tipo de competición en cuero, etc. Y, por supuesto, la marca Abarth, que ya de por sí es punto a la hora de fardar con el vehículo. Ciertamente es que por ese precio se puede acceder a versiones deportivas de vehículos de otros segmentos superiores, pero, no nos engañemos, no será lo mismo que disfrutar a bordo de un vehículo que, por pequeño, tiene las sensaciones más concentradas.

FICHA TÉCNICA: Motor: monocilíndrico ♦ Cilindrada: 399 cc ♦ Potencia: 36 CV ♦ Par: 37 Nm ♦ Dimensiones: 2.220 x 795 x 1.285 mm ♦ Altura del sillín: 795 mm ♦ Batalla: 1.565 mm ♦ Chasis: tubular de acero ♦ Capacidad depósito: 12,8 litros ♦ Peso declarado: 200 kg ♦ Precio: desde 10.600 euros

Más información en www.ecomotor.es

Mucho más que un simple scooter urbano

NO TIENE NADA QUE ENVIDIARLE A LOS MEJORES DE SU SEGMENTO, SI ACASO AL REVÉS, Y SÍ TIENE MUCHO QUE OFRECER. POR DISEÑO, PRESTACIONES, PRACTICIDAD Y SEGURIDAD, ES UNA GRAN APUESTA.

Por Jorge Arenas

Aunque no lo parezca, a un scooter se le pueden pedir muchas cosas. Quizá la mayoría sean simples vehículos de transporte urbano, prácticos a la hora de moverse entre calles y poco más. El caso es que existen modelos como el Kymco Xciting 400 cc, que abren el abanico de posibilidades hasta límites casi desconocidos. Y es que el taiwanés es, por supuesto, ágil en los desplazamientos urbanos y práctico por sus huecos portaobjetos, entre otros tantos motivos. Pero es que además corre, y mucho. Y es aplomado en carretera, e incluso permite cierta diversión en tramos revirados porque tiene una puesta a punto de chasis que ya la querrían algunas motos no-scooter. En definitiva, este

Kymco es de lo más polivalente que uno pueda encontrar en el segmento de las dos ruedas a un precio razonable.

Del motor nos quedamos con su respuesta suave pero contundente y con su moderado consumo. Esos 400 cc y 36 CV dan de sí como para escapar de los atascos en un visto y no visto a golpe de puño y, también, para alcanzar una velocidad punta de 170 km/h. De la parte ciclo nos quedamos con el aplomo que ofrece su bastidor, que casi nos hace sentir que vamos a

lomos de una deportiva cuando rodamos a ritmo rápido y, como no, con su equipo de frenos. Esto es, probablemente, lo mejor del Xciting que hoy tenemos entre manos. La

capacidad de frenada es tremendamente potente y eficaz, algo inusual en este segmento, y si además monta el ABS Bosch 9 de última generación, como es el caso de nuestra unidad de pruebas, la cosa mejora aún más ya que aumenta la seguridad en superficies deslizantes. Por los 511 euros que cuesta, apostamos por él como un elemento imprescindible que puede evitar más de un susto. En fin, que tenemos entre manos un scooter bien hecho y muy eficaz, que además incluye un seguro a todo riesgo gratis durante el primer año. Una compra inteligente.



FICHA TÉCNICA: Motor: De 4 cilindros ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 75 a 135 CV ♦ Tracción: delantera ♦ Dimensiones: 4.406 x 1.832 x 1.845 mm
♦ Batalla: 2.631 mm ♦ Capacidad maletero: 790 litros ♦ Consumo medio: desde 4,9 l/100 km ♦ CO₂: desde 133 gr/km ♦ Precio: desde 12.790 euros
Más información en www.ecomotor.es



Para disfrutar del ocio y cuidar del negocio

EL FIAT DOBLÒ CAMBIA DE GENERACIÓN Y LO HACE CON UNA IMAGEN RENOVADA Y UN MAYOR REFINAMIENTO GENERAL. SE COMERCIALIZARÁ A PARTIR DE MARZO EN DOS VERSIONES DE DISTINTO ENFOQUE. **Por Jorge Arenas**

La nueva generación del Fiat Doblò llega ahora al mercado como una pieza clave dentro de la estrategia de lanzamientos a corto plazo de la división *Professional* de la marca italiana. Y lo hace con dos versiones bien diferenciadas, una enfocada al trabajo (Doblò Cargo) y otra para disfrutar del ocio en familia (Doblò).

La primera ha ganado en finura y es, por decirlo de alguna manera, menos furgoneta y más turismo que antes. Destinada a un tipo de

usuario que demanda versatilidad y grandes dosis de espacio en sus escapadas frecuentes, quiere dejar claro que no es necesario recurrir a un monovolumen o un SUV para viajar de forma holgada y confortable. Hasta siete personas caben en el interior del nuevo Fiat Doblò, que además ofrece un maletero de 790 litros y una modularidad de asientos que ya quisieran para sí muchos otros modelos. La generación actual cuenta con dos variantes en función de su distancia entre ejes y otras dos en función de su

altura al techo. También cabe destacar su renovación estética, tanto exterior como interior, y su amplia dotación tecnológica, que dejan atrás a la generación anterior.

Por su parte, la versión Cargo persigue a un usuario que ve el coche más bien como una herramienta de trabajo. Por ello ofrece múltiples huecos portaobjetos a lo largo y ancho del habitáculo, una fila corrida delantera con tres asientos (opcional) y sistemas como el denominado Gateway, que registra información de importancia acerca del uso del vehículo. Pero también esta variante ha mejorado en su puesta a punto para proporcionar una experiencia de conducción más agradable y refinada, ya que sus clientes potenciales cada vez dan más importancia a este apartado. Si hablamos de motores, tanto el Cargo como el Doblò a secas disponen de una amplia gama diésel Multijet II, con potencias que van de los 75 a los 135 CV, y de una gama gasolina con dos motores que rinden 95 y 120 caballos.





El “ahora o nunca” de Sebastian Vettel

AUNQUE LÓGICAMENTE ESTAMOS TODOS MIRANDO A FERNANDO ALONSO Y SU VUELTA A MCLAREN, SON MUCHOS LOS OJOS QUE NO PERDERÁN DE VISTA A SEBASTIAN VETTEL EN SU GRAN RETO DE ROJO. **Por Miguel Ángel Linares**



Ahora Sebastian Vettel tendrá la ocasión de disipar las dudas sobre la ventaja de tener detrás a Adrian Newey para sus victorias.

Sebastian Vettel es tetracampeón mundial de Fórmula 1. Por encima de él solo le superan en el escalafón histórico su compatriota Michael

Schumacher, con siete títulos, y el pionero argentino Juan Manuel Fangio, con cinco títulos en la década de los cincuenta. Y al mismo nivel de Vettel tenemos a un “profesor”, el francés Alain Prost, el gran rival del mito Ayrton Senna (que se quedó en tres títulos), allá por la década de los ochenta.

Pues bien, a pesar de ser de largo el piloto más laureado en activo, Sebastian Vettel nunca ha podido quitarse el “sambenito” de que sus éxitos se han forjado mucho más en la mesa de diseño del gurú de Red Bull, Adrian Newey, que en el talento (innegable por otro lado) del piloto alemán. A pesar de sus cuatro títulos ganados entre 2010 y 2013, entre la afición de fuera de Alemania siempre ha pervivido la sensación de que tanto Fernando Alonso como incluso Lewis Hamilton (actual campeón mundial con

Mercedes) son mejores pilotos que el alemán. Y como la razón principal de su éxito para muchos es, como ya hemos dicho, el enorme coche de que dispuso en la escudería austriaca hasta el año pasado, Sebastian Vettel ha dado un giro radical en su carrera, ha abandonado la escudería en la que ha tocado tantas veces la gloria (recordemos que su primera victoria en Fórmula 1 fue a bordo de un Toro Rosso, la escudería “canterana” de Red Bull, y en la que debuta este año nuestro Carlos Sainz Junior), y a partir de ya mismo corre no solo por seguir sumando triunfos y títulos a su palmarés, sino para “cerrar esas bocas” cuyas opiniones tanto parecen haber molestado siempre al campeón alemán.

Y no solo eso, Vettel también lucha por “levantar” el mito de Ferrari, la escudería que tanto ha naufragado en los últimos tiempos, en los cinco años de Fernando Alonso al frente del “cavallino rampante”, consciente de que volver a ganar el Mundial (o al menos carreras) a bordo del bólido rojo le permitiría sacarse la espina a Vettel de, por fin, “batir” a Alonso en “igualdad (teórica) de condiciones”.

Y qué decir también del mito Schumacher. El gran Michael llegó a Ferrari como bicampeón mundial, y aunque tuvo que esperar cuatro largos años, luego firmó esos cinco títulos consecutivos que le hicieron entrar en el Olimpo de la Fórmula 1. Hoy otro alemán llega a Maranello, y no con dos títulos bajo el brazo, sino cuatro. Por lo tanto, con doble responsabilidad para volver a hacer historia.

FICHA TÉCNICA LEXUS CT 200H LUXURY: Motores: gasolina y eléctrico ♦ Potencia: 136 y 99 CV, respectivamente ♦ Par motor: 142 Nm a 2800-4400 rpm ♦ Tracción: delantera
♦ Transmisión: automática ♦ Consumo medio: 3,6 litros a los 100 km ♦ Velocidad máxima: 180 km/h ♦ Aceleración: 10,3 segundos ♦ Precio: 39.200 euros
Más información en www.ecomotor.es



DE MADRID AL CIELO PROFUNDO

MUY CERCA DE LA CAPITAL, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE ROBLEDOS DE CHAVELA, A CABALLO DE LAS SIERRAS DE MADRID Y DE GREDOS, LA NASA POSEE UNA ESPECTACULAR ESTACIÓN DE SEGUIMIENTO DE MISIONES ESPACIALES, CON SEIS ENORMES "PARABÓLICAS" QUE SE FUNDEN CON EL PAISAJE. **Por Miguel Ángel Linares**



De Madrid al Cielo" rezaba uno de los dichos más populares en los "movidos" años ochenta en la capital de España. Y si no literalmente, si podemos tomarlo de forma festiva o excursionista, para realizar una escapada que parta de la capital del reino y termine "en las estrellas". O al menos cerca de ellas. Porque a 65 kilómetros de Madrid la NASA, la agencia espacial de Estados Unidos, posee una de sus tres principales estaciones de seguimiento de satélites y misiones espaciales, y que se complementa con las que posee también en Canberra (Australia) y California (Estados Unidos). Estas tres estaciones forman una red mundial en la que las tres ubicaciones están separadas por 120 grados de longitud, de forma que los transbordadores y estaciones espaciales puedan estar en continuo contacto con la Tierra independientemente del movimiento diario de rotación del planeta.

Para tan "tecnológica" escapada qué mejor que echar mano de un vehículo que aúne los últimos adelantos tecnológicos en el mundo del motor. Y un coche que es ya una realidad tecnológica es el Lexus CT 200h, el más pequeño de la firma japonesa subsidiaria de Toyota, que se está encargando en los últimos años en hacer de la tecnología híbrida el "día a día" de nuestros desplazamientos diarios. El CT 200h (a la venta a partir de 23.900 euros), en su edición Luxury alcanza una potencia de 136 caballos en su motor de combustión y 99 en el eléctrico, para llegar a los 180 kilómetros por hora de velocidad máxima y 10,3 segundo de 0 a 100 km/h. Y todo ello con un consumo que se para en los 3,8 litros a los 100 kilómetros. Unas cifras de altura.

Y de altura es el viaje hasta la estación de Robledos de Chavela. A pesar de la corta distancia desde la capital, circularemos por todo tipo de vía: autopista, autovía, carreteras de doble sentido anchas y estrechas... y subiremos además dos puertos: el de Galapagar camino de El Escorial (parada cultural y gastronómica obligada) y el de la Cruz Verde, paraíso motociclista madrileño los

fin de semana. A partir de coronar el puerto y tomarnos unas raciones entre moteros, comienza una larga bajada hacia el valle donde se asienta Robledo de Chavela, en unos parajes dignos del viaje de Frodo con sus hobbits en busca de un lugar donde destruir su famoso Anillo.

Poco después de atravesar Robledo de Chavela, paso obligado de la famosa Ruta Imperial, utilizada por Felipe II en sus muchos paseos por estos parajes, y epicentro entre las Sierras de Guadarrama y de Gredos, tomaremos un desvío a la izquierda en dirección a la estación de la NASA, cuyo rimbombante nombre oficial es "estación de seguimiento de satélites MDSCC ("Madrid Deep Space Communications Complex", "Complejo de Comunicaciones con el Espacio Profundo de Madrid").

Ya antes de llegar a su entrada nos habrá dado tiempo a abrir la boca (y dejarla en esa posición) varias veces, maravillados por las impresionantes antenas "parabólicas" (de cerca de 30 metros de diámetro) que apuntan al cielo en comunicación con las distintas misiones espaciales que la NASA y otras agencias espaciales tienen en estos momentos en ejecución. Estas seis antenas, de las cuales cuatro están operativas, llevan "rompiendo" el paisaje del oeste de la Comunidad de Madrid desde el año 1965, cuando se levantó la primera de ellas.

Una vez que por fin nos "repongamos" de la impresión de encontrarnos tales "monstruos" espaciales en medio del campo madrileño, llegaremos en nuestro silencioso Lexus CT 200h hasta la entrada del Complejo de Comunicaciones Espaciales de Madrid, donde se encuentra el Centro de Entrenamiento y Visitantes, creado por la NASA en 2002 junto al Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), donde mediante proyecciones multimedia y salas de exposición podremos comprender en primera persona lo compleja y alucinante que es la carrera espacial. Un consejo: si vamos por la tarde/noche, el espectáculo de las antenas iluminadas promete llevarnos... al espacio profundo.



El Citroën DS19 fue el primero en aparecer. Años más tarde, en 1967, llegó el 'restyling' con el DS21 (imagen inferior), con sus faros carenados tan característicos.

Una 'diosa' que cumple hoy 60 años

El revuelo que se montó en torno al stand de Citroën en el Salón de París de 1955 fue espectacular. Gente llegada de todas partes del mundo se agolpaba delante de un coche que, por aquel entonces, parecía de ciencia ficción. La firma de los chevrones llevaba cocinando a fuego lento su nueva creación durante un periodo que duró nada menos que 18 años y, por fin, había salido del horno. Era el Citroën DS, un modelo que tenía la misión de reemplazar al Traction Avant y que debía ser portador de la más moderna tecnología disponible en la época. Evidentemente, lo primero que llamó la atención a los allí presentes fue su diseño totalmente rompedor que había nacido de los lápices del diseñador Flaminio Bertoni, quien fuera responsable, entre otros, del citado Traction Avant y del exitoso 2CV. Tanto gustó este coche, que al cierre del primer día del Salón ya acumulaba 12.000 pedidos. Una auténtica barbaridad, nunca antes vista en una feria de este tipo. Incluso grandes figuras del diseño como Giorgetto Giugiaro dijeron de él que era "un coche imposible de imitar".

El Citroën DS, leído en francés déesse (diosa) medía 4,8 metros de longitud y contaba con una carrocería berlina de cuatro puertas en su variante original, si bien luego fueron apareciendo otras como la de cinco puertas familiar o el valoradísimo descapotable de dos puertas, obra de Henri Opron. Sus formas suponían una ruptura

absoluta con las de cualquier otro modelo fabricado hasta el momento, sin embargo, el verdadero avance del 'Tiburón', que es como se conoce popularmente en España, venía de la mano de la técnica. Elementos como la suspensión hidroneumática, los frenos de disco, el cambio robotizado que carecía de pedal de embrague, la dirección asistida o los faros con función de alumbrado en curva lo situaban en una liga en la que no había rivales. Cualquiera se quedaba boquiabierto con este arsenal tecnológico, que lo convertía en un coche del futuro en aquellos años 50. Sin embargo, no todo era perfecto en el DS, y es que los motores de cuatro cilindros que empleaba se quedaban algo anticuados y escasos de potencia. Al parecer, la culpa era de las restrictivas normas fiscales de Francia, que penalizaban los propulsores más potentes y hacían inviable su comercialización desde un punto de vista económico. En cualquier caso, esto no fue problema para que el Tiburón llegase a ganar importantes competiciones a nivel mundial como el Rally de Montecarlo (1959 y 1966) o el Rally de los Mil Lagos (1962).

Por Jorge Arenas



ES EL FIN DEL VERANO, NO EL FIN DEL MUNDO.



Nuevo Jeep® Grand Cherokee.

- Cambio automático de 8 velocidades con levas en el volante.
- Sistema de tracción 4x4 Quadra-Trac II con reductora.
- Sistema de gestión de tracción Select-Terrain.
- Pantalla TFT a color de 7" en el cuadro de instrumentos.
- Sistema Uconnect 8,4" SMARTOUCH con comandos de voz Bluetooth.

Gama Jeep Grand Cherokee: Consumo mixto (l/100km): 7,5 - 14,0. Emisiones CO₂ (gr/km): 198 - 327.

Jeep® es una marca registrada de Chrysler Group LLC.



CORPORATE | FLEET | SOLUTIONS

Nuevos carburantes Repsol con Neotech



REPSOL

Inventemos el futuro

Benefíciate de los últimos avances
de nuestro **Centro de Tecnología**.

Ahora **todos nuestros carburantes** incorporan Neotech,
una fórmula exclusiva que, sin pagar más, te ofrece:

- **MÁXIMAS PRESTACIONES CON EL MÍNIMO CONSUMO**
- **MÁS CUIDADO DEL MOTOR**
- **MENOS AVERÍAS**

**SOLO EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO
REPSOL, CAMPSA Y PETRONOR**



con **Neotech**

Más información en repsol.com