Ecomotor.es

elEconomista MARZO 2015 Nº72

FIAT 500 X

CON ESTILO PROPIO

INFORME LEASING&RENTING

VENTAS QUE ACELERAN

BMW SERIE 2 CABRIO

PLACER EN PEQUEÑO FORMATO

Jeep® con EXPO MILANO 2015

jeep.es

BUILT FREE

NUEVO JEEP® CHEROKEE.

La gama Jeep Cherokee cuenta con motores diésel de 140CV o 170CV, o gasolina de 271CV, sistemas de tracción 4x4 Active Drive I, Active Drive II o Active Drive Lock, cambio automático de 9 velocidades, Uconnect con bluetooth y pantalla táctil de 8,4" con navegación GPS, cargador inalámbrico de dispositivos móviles, sistema de acceso y arranque sin llave "Keyless Enter N' Go", cuadro de instrumentos con pantalla personalizable y 5 estrellas Euro NCAP, el máximo nivel de seguridad en su segmento.

Jeep®

EURO NCAP

Encuéntranos en: YouTube

Gama Jeep Cherokee: Consumo mixto entre 5,3 y 10,0 (l/100km). Emisiones CO_2 entre 139 y 232 (gr/km).

Jeep® es una marca registrada de FCA US LLC

6
EN PORTADA
Fiat 500 X

11
A LA ÚLTIMA
Suzuki Vitara

12
A LA ÚLTIMA
BMW Serie 2 Cabrio

20
ESCAPADA
Lexus CT200 h Sport

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

MULTA DE LA CNMC POR PACTAR PRECIOS

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha sancionado con 9 millones a 45 concesionarios, lo cual no beneficia nada al sector.

SEOPAN EXIGE LA APLICACIÓN DE PEAJES EN LAS AUTOVÍAS

La patronal de las principales constructoras pide recursos adicionales mediante el cobro de peajes en las carreteras de alta capacidad.

LA PLANTA GM DE ZARAGOZA SERÁ LA MEJOR DEL MUNDO

Antonio Cobo, director general de Opel, ha afirmado que será la más productiva del mundo este mismo año o, como muy tarde, en 2016.

Liderazgo tecnológico

Tecnología, sostenibilidad, conectividad... Volkswagen ha ido sumando nuevos atributos a su gama de vehículos que forman parte ya del ADN de nuestra marca y del mismo modo que la deportividad, la seguridad, el diseño o la calidad definen a nuestros vehículos, la innovación se ha convertido en nuestra seña de identidad. Innovación que nos ayudará a alcanzar los ambiciosos objetivos que nos hemos impuesto para el año 2018, situándonos como el primer fabricante de automóviles del mundo, no sólo en términos de volumen, también en sostenibilidad, calidad y satisfacción del cliente.

Para Volkswagen, la tecnología no es un objetivo en sí mismo, sino la herramienta para crear automóviles que se incorporen de forma natural al mundo digital, que se adapten a las necesidades de nuestros clientes, que les permitan estar conectados, que superen sus expectativas en confort, dinamismo y seguridad y sean respetuosos con el medio ambiente. Y que, ante todo, sean Volkswagen. Con todo lo que ello implica. La nueva generación de vehículos híbridos -como el Passat GTE y el Golf GTE- y eléctricos –como el e-Golf y el e-up!- son un buen ejemplo de ello. Una mezcla perfecta entre tecnología, sostenibilidad, deportividad y emoción.

En el desarrollo de esta generación de vehículos no sólo se refleja el talante innovador de Volkswagen, sino también nuestro compromiso con la sociedad, nuestra ambición por ofrecer una movilidad sostenible y respetuosa con el medioambiente y nuestra determinación de continuar siendo la marca de volumen más deseada del mercado.

Un compromiso que no se queda en palabras, sino que está respaldado por una fuerte inversión: el Grupo Volkswagen destinó 11.500 millones de euros a investigación y desarrollo el año pasado, más que ninguna otra compañía del mundo.

Laura Ros
Directora de Volkswagen España

Peligro de los talleres ilegales

Las principales asociaciones de vendedores de automóviles, Ganvam y Anfac, han firmado un acuerdo con el Ministerio del Interior para intensificar la persecución de los talleres ilegales. Este grave problema en la postventa de vehículos se ha acuciado con la crisis y, según Tomás Herrera, director general de Ganvam, ya se realizan el 20 % de las reparaciones en instalaciones ilegales. Con una caída en los últimos años del 27 % en la actividad de los talleres, muchos de ellos, un total de casi 7.000, se han visto obligados al cierre. La situación se ha agravado aún más por la competencia ilegal de los llamados talleres "pirata", que operan sin licencia o sin las más elementales garantías profesionales.

Si bien los talleres ilegales perjudican de forma muy importante a los servicios de postventa, también están haciéndolo con el usuario. De nada sirve pagar los controles periódicos de la Inspección Técnica de Vehículos, ni renovar nuestros automóviles beneficiándonos de las ayudas de los planes oficiales, si cada vez son más los vehículos que circulan por nuestras carreteras con un mantenimiento defectuoso.

Reparaciones la mayoría de las veces realizadas por personal sin cualificar, utilizando piezas de recambio usadas, sin homologar o provenientes directamente del robo, convierten estos vehículos en bombas de relojería que pueden fallar en cualquier momento.

Se trata sin lugar a dudas de un problema de muy graves consecuencias económicas, pero el de la seguridad no lo es menos y las autoridades competentes deberán vigilarlo muy de cerca.

Juan Luis Soto
Director de Ecomotor

LA CABEZA DICE SÍ.
EL CORAZÓN DICE SÍ, SÍ, SÍ.

MASERATI GHIBLI. DESDE 599 € AL MES.

36 CUOTAS. ENTRADA:20.076,99 €. VALOR RESIDUAL (CUOTA FINAL): 28.739,75 €
TAE: 4,89%*

MASERATI GHIBLI DIESEL. PRECIO PROMOCIONADO: 68.323,02€, IMPORTE TOTAL DEL CRÉDITO: 46.246,03€ (IVA, TRANSPORTE E IMPUESTO DE MATRICULACIÓN INCLUIDOS). IEDMT CALCULADO AL TIPO GENERAL. NO OBSTANTE, AL TIPO APLICABLE PUEDE VARIAR EN FUNCIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE RESIDENCIA. *TIN 3,50%, COMISIÓN DE APERTURA (3%): 1.387,38€ AL CONTADO. PRECIO TOTAL A PLAZOS: 71.768,12 €. IMPORTE TOTAL ADEUDADO: 51.691,13 €. PARA UNIDADES FINANCIADAS CON FGA CAPITAL SPAIN, E.F.C., S.A. INTERESES SUBVENCIONADOS POR MASERATI S.P.A.. OFERTA VÁLIDA HASTA EL 31/12/2015.

EL NUEVO MASERATI GHIBLI CUENTA CON UNA GAMA DE AVANZADOS MOTORES V6 DE 3 LITROS CON CAMBIO AUTOMÁTICO ZF DE 8 VELOCIDADES, INCLUYENDO TAMBIÉN UN MOTOR TURBODIÉSEL. EL SISTEMA INTELIGENTE DE TRACCIÓN 4X4 MASERATI ESTÁ DISPONIBLE EN LA VERSIÓN SQ4. GARANTÍA DE 3 AÑOS SIN LIMITE DE KILOMETRAJE. PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO DISPONIBLES. MOTOR TURBODIÉSEL: V6 2987 CC - POTENCIA MÁXIMA: 275 CV/4000 RPM PAR MÁXIMO: 600NM/2000- 2600 RPM - VELOCIDAD MÁXIMA: 250 KM/H ACELERACIÓN 0-100 KM/H: 6.3S - CONSUMO (CICLO COMBINADO):5,9L/100KM EMISIONES DE CO2:158G/KM.

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

www.maserati.es

SIGA LAS REDES SOCIALES DE MASERATI ESPAÑA

C. DE SALAMANCA
Avda. Norberto Goizueta, s/n
29670 San Pedro de Alcántara, MÁLAGA
Tfno.: 952 785 250

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

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

SPORT MÓVIL JULIÁN (SERVICIO TÉCNICO OFICIAL)
Ctra. Madrid-Irún km 234, Polígono Los Pedernales
09001 BURGOS
Tfno.: 947 267 085

IBARRA CARS
Polígono Irubide, 2
48960 Galdakao, BILBAO
Tfno.: 944 565 852

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

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

TRIDENTE
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

FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ◆ **Combustibles:** Gasolina y diésel ◆ **Potencias:** De 110 a 140 CV ◆ **Dimensiones:** 4.250 x1.800 x 1.610 mm ◆ **Batalla:** 2.570 mm ◆ **Capacidad maletero:** 350 litros ◆ **Velocidad máxima:** De 186 a 190 km/h ◆ **Consumo medio:** De 4,1 a 6,1 l/100 km ◆ **CO2:** De 109 a 139 gr/km ◆ **Precio:** De 17.590 a 31.250 euros
Más información en www.ecomotor.es

MUTACIÓN SUV A LA ITALIANA

EL FENÓMENO DE LOS SUV HA LLEGADO HASTA EL MÁS PEQUEÑO DE LA FAMILIA FIAT. GUARDANDO EL AIRE DE FAMILIA DEL URBANO 500 LLEGA ESTE INTERESANTE NUEVO TODOCAMINO COMPACTO **Por Juan Luis Soto**

A imagen del pequeño 500, encontramos en el nuevo SUV compacto italiano los rasgos genéticos de su antepasado de los años 60. Logotipo con "bigotes", calandra, aspecto trapezoidal de su parte trasera, luneta característica,...Podemos identificar fácilmente de lejos al nuevo modelo, primero como un Fiat y segundo como perteneciente a la creciente familia 500.

Nuevo y uno de los primeros productos del nuevo grupo FCA creado por la fusión de Fiat y Chryslert, el 500 X es primo hermano del Jeep Renegade, un coche con un estilo muy diferente pero idéntico en su mecánica. En el caso del italiano, una envoltura de diseño sofisticado contiene un habitáculo con muchas posibilidades de equipamiento, superior a lo habitual en este naciente segmento de los SUV urbanos. Y es que el 500 X puede beneficiarse de sistemas que estamos acostumbrados a ver en coches más grandes y caros, como el avisador de ángulo muerto, el de cambio de carril o el frenado automático, entre otros.

Estas posibilidades de equipo, lo vistoso de su diseño y una gama muy amplia y que se adapta a la medida del cliente, hacen que el 500 X se presente como una atractiva alternativa a las versiones más accesibles del Mini Countryman. En la gama inicial del 500 X, que se irá completando en el futuro, encontramos la posibilidad de elegir entre dos motores de gasolina, de 110 y 140 caballos, mas otros dos de gasóleo con potencias de 120 y 140 caballos respectivamente. Cuando a lo largo de la temporada la gama se complete, el abanico de potencias irá desde los 95 hasta los 170 caballos, una variedad que pocos modelos similares de otras marcas ofrecen. Y a eso hay que

sumar la oferta de cajas de cambio, una manual de seis relaciones y dos automáticas diferentes, de seis o nueve relaciones -recién incorporada al Jeep-.

Siguiendo la tendencia imperante entre los SUV más populares, el 500 X ofrece además la posibilidad de dos tipos de transmisión, una a las ruedas delanteras,

pero que dispone del sistema electrónico Tracción+ para mejorar la motricidad en situaciones difíciles, y otra 4x4 para los que quieran un uso más viajero y aventurero.

Otra de las ayudas a la conducción que nos sorprende agradablemente en el 500 X de transmisión automática es su selector de modos de conducción, similar al DNA que equipan los Alfa Romeo. Se trata de una rueda giratoria con la cual podemos elegir entre tres modalidades de funcionamiento del motor y la transmisión según las condiciones de adherencia: sport, auto o todo tiempo.

Una altura libre al suelo de 179 centímetros y unas suspensiones diferentes de tipo McPherson para las versiones 4x4 proporcionan unas buenas cualidades camperas al 500 X que, sin ser un todo terreno, sí podrá enfrentarse a carreteras o pistas en mal estado con buenas garantías para circular por terrenos abruptos. Su peculiar y compacta carrocería además proporciona buenos ángulos de ataque -21,3º- y salida -30,1º- garantizan poder circular por firmes irregulares sin sufrir daños.

La gama del 500 X se estructura sobre tres acabados para los 4x2, Opening, Pop y Pop Star, más otros tres para los 4x4, Cross, Lounge y Cross Plus. Se han previsto asimismo diversos paquetes opcionales y toda una serie de accesorios para que el cliente personalice el coche a su gusto. Una oferta de lanzamiento, fija el precio de acceso del 500 X en 13.500 euros incluyendo el plan Pive. Asimismo, la llegada del modelo ha merecido por parte de Fiat una versión especial de serie limitada llamada Opening "full equip", ofertada por 31.250 euros.

El 500 X toma prestado el nombre y el estilo, pero es un modelo totalmente nuevo

Al volante del 500 X encontramos un coche muy fácil de conducir. Su noble comportamiento aporta seguridad y se deja conducir sin plantear problemas. Ofrece una buena accesibilidad, gracias a la altura de su carrocería y sus asientos. No obstante los respaldos resultan un poco duros para viajes largos, lo que se nota más por efecto de las suspensiones, algo secas en su filtrado.

Por lo demás, convence rápidamente por su versatilidad y por su adaptación a la ciudad y la carretera. El maletero no es de los mayores en la categoría, aunque el 500 X ofrece una buena habitabilidad general y es un coche que resulta práctico en el uso cotidiano familiar.

El 'renting' está imparable en los dos primeros meses del 2015

EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL SE ENCUENTRA CRECIENDO A UN RITMO EXPONENCIAL DEL 42% EN LO QUE VA DE AÑO Y LA CIFRA DE COCHES DE EMPRESA ARRENDADOS SUBIÓ UN 47,5% HASTA EL MES DE FEBRERO, SEGÚN LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE 'RENTING'. Por Isabel Gómez

Que el sector automovilístico ha sido uno de los primeros en tocar la cima de la recuperación económica tras la crisis no es un secreto. Los números no engañan y es algo que se observa a estas alturas del año. Durante los meses de enero y febrero se adquirieron más de 27.500 vehículos financiados mediante *renting*. Esto supone una subida de un 42 por ciento respecto al mismo periodo de 2014, explica la Asociación Española del *Leasing* y *Renting* (AERL).

Por una parte, el número de coches de empresa, turismos y todoterrenos, tuvo la mayor subida, un 27,5 por ciento, mientras que los industriales, camiones y furgonetas, aumentaron un 13,6 por ciento en comparación con los mismos datos ofrecidos por la patronal el año pasado.

En otro lugar, en vehículos industriales la mayor parte de la financiación de *renting* se dirigió a furgonetas, en total 3.447. En cuanto a camiones sólo se financiaron 217, pero este número es significativo ya que supone un incremento del 53,9 por ciento respecto al 2014. Los todoterrenos y los turismos fueron los vehículos que más operaciones de alquiler generaron hasta el momento, con unas 24.000 unidades frente a más de 16.200 realizadas en el mismo periodo del curso anterior.

Entre enero y febrero se matricularon 184.401 vehículos, un 39,8 más que en el mismo periodo de 2014. La renovación de la flota automovilística dentro de las empresas también está siendo un hecho. Según la AERL, las compañías compraron o financiaron vía *renting* 83.016 automóviles, el 45 por ciento de todos los matriculados en enero y febrero. Esta cifra supone que las empresas adquirieron un 27,1 por ciento más de turismos, todoterrenos, camiones y furgonetas que en el año anterior.

La Comunidad de Madrid se sitúa en la punta del iceberg en cuanto a número de matriculaciones en febrero. Del total de 36.602 vehículos, un total de 14.851 fueron adquiridos por arrendamiento, lo que supone un incremento total de las matriculaciones del 31 por ciento respecto al mismo mes en 2014. Esta última cifra también la comparte Cataluña, quien sigue a Madrid con 15.095 matriculaciones y con 1.694 operaciones de *renting* (un 21,4 por ciento). En tercer lugar se sitúa Canarias como la tercera comunidad en realizar este tipo de arrendamiento, 116 vehículos. Aunque la cifra supone una caída del 29,2 por ciento, lo que sí aumentó fue el número de matriculaciones (6.8 por ciento) con 3.373 vehículos.

Marcas más vendidas durante febrero de 2015

	VEHÍCULOS TOTAL	POR RENTING	VARIACIÓN (%)
Seat	5.395	3.825	215,6
Volkswagen	9.185	2.558	165,3
Opel	7.472	881	-27,5
Peugeot	7.400	983	-15,9
Citroën	7.153	1.030	36,0
Renault	7.127	1.353	*
Ford	6.377	576	-4,6
Nissan	5.253	1.022	166,1
Fiat	4.717	565	-37,5
Dacia	4.304	115	94,9

(*) Igual que en marzo de 2014

Fuente: Asociación Española de leasing y de renting. el economista

Madrid, Cataluña y Canarias son las comunidades con mayor número de matriculaciones en enero y febrero

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

GAMA ŠKODA OCTAVIA

DESDE 3,2 L/100 KM Y 85 G/KM CO_2

El resultado de una decisión inteligente

Consumo combinado gama Octavia: [3,2-6,4] l/100 km. Emisiones de CO_2 gama Octavia: [85-149] g/km.

¿Por qué elegir un ŠKODA?

- Espacio interior
- Diseño
- Seguridad
- Fiabilidad
- Servicio
- Tecnología
- Soluciones inteligentes
- Costes de utilización eficiente
- Greenline

La clave perfecta para el crecimiento de tu empresa se encuentra dentro de la flota de vehículos ŠKODA.

www.skoda.es

"Lo único americano del Mondeo es su óvalo azul"

EL FORD MONDEO DE CUARTA GENERACIÓN SE FABRICA EN ESPAÑA Y VA A OFRECER UNA VERSIÓN DE LUJO CON ACABADO VIGNALE. HABLAMOS CON EL RESPONSABE DE SU DISEÑO **Por Juan Luis Soto**

Chris Bird lleva más de tres décadas trabajando en el departamento de diseño de Ford. Después de haber sido responsable de los modelos desarrollados por Ford Europa, ahora dirige la línea de estilo Vignale, que va a aportar mayor exclusividad a los modelos de la marca.

El Mondeo se fabrica en Valencia. Las versiones Vignale exigen acabados y materiales de mucha calidad. ¿Serán españoles los proveedores que suministren estos elementos a la cadena de montaje?

Sí, en efecto se van a utilizar proveedores españoles. De hecho se está trabajando ahora mismo en todos los procesos de fabricación y determinando los estándares. Tenemos un equipo especial del departamento de calidad que están analizando si los estándares necesarios se cumplen en todas las piezas necesarias para fabricar el Vignale.

El Mondeo Vignale es un coche "muy europeo" . ¿No echa usted en falta una personalidad más "americana" en el diseño?

En efecto, el coche se ha diseñado en Europa sin mucha influencia americana. De hecho, el gusto americano respecto a las berlinas está cambiando convergiendo con el europeo y no es necesario recurrir al estilo tradicional para desarrollar una berlina que guste a todos. Puede decirse que lo único genuinamente americano que encontramos en el Mondeo es el óvalo azul de su logotipo.

En un año va a llegar a Europa el GT que se ha desarrollado en los Estados Unidos. ¿Podríamos ver en el mercado europeo mayor influencia de america en la próxima gama de modelos?

Sí y no. Se está trabajando con estudios de diseño en todo el mundo. El que el GT se haya diseñado en Estados Unidos es una coincidencia, pero se podría haber diseñado en cualquier otro sitio. Por supuesto veremos modelos en Europa diseñados en Estados Unidos, pero también los americanos conocerán novedades gestadas fuera. En Ford el desarrollo se trata como una estructura global que sirve para todo el mundo. Muchas veces la decisión se toma en función de la propia capacidad del estudio en cuestión. Si en ese momento hay sobrecarga de trabajo, se decide que el desarrollo lo haga otro, no por su ubicación geográfica sino sencillamente por su disponibilidad.

Los compradores de automóviles ahora se fijan mucho en la tecnología y los accesorios. ¿Ha cambiado esto la forma de diseñarlos?

Es muy buena pregunta porque ciertamente todo lo que trata el diseño interior del automóvil, no sólo en Ford sino también en cualquier otro fabricante, está en pleno periodo de transformación. La razón es que los nuevos sistemas, sobre todo los de interconexión, hacen que todo el diseño esté enfocado a los nuevos mandos táctiles y de voz. Van a desaparecer muchos botones y todo el trabajo va a ir enfocado al aspecto visual y la percepción de calidad del vehículo. Vamos a asistir a un cambio muy importante en el interior de los automóviles.

¿Cómo será el diseño dentro de una década?

Va a haber un cambio importante porque hasta ahora los diseños se iban desarrollando bajo influencia de otros coches. Se trataba de una evolución que se retroalimentaba y era muy endogámica. Pero en el futuro las inspiraciones van a llegar desde otros productos como móviles, arquitectura, arte,... En los próximos años el diseño de los coches va a sorprendernos. La verdad es que no tengo ni idea. Hace diez años sí hubiera sabido contestarle.

"Para fabricar en Valencia el Vignale con calidades *premium* se va a recurrir a proveedores españoles"

FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y diésel ◆ **Potencia:** 120 CV tanto para gasolina como para diésel ◆ **Par motor:** 156-320 Nm ◆ **Consumo:** 4.0-5,3 litros a los 100 km ◆ **Tracción:** delantera e integral ◆ **Transmisión:** manual de 5 y 6 velocidades ◆ **Velocidad máxima:** 180 km/h ◆ **Aceleración:** 11,5-12,4 segundos ◆ **Precio:** 16.110-23.760 euros
Más información en www.ecomotor.es

Otro mito que quiere volver a ser el que era

EN LÍNEA CON LO QUE ESTÁ OCURRIENDO EN OTRAS MARCAS, SUZUKI HA ELEGIDO EL AÑO 2015 PARA "RESUCITAR" Y RELANZAR UNO DE SUS MODELOS ICÓNICOS DE LAS ÚLTIMAS DÉCADAS: EL VITARA. **Por Miguel Ángel Linares**

Han pasado más de veinte años desde que empezó a entrarnos a todos la fiebre de los todoterreno (lo que provocó el lanzamiento de los todocamino). En aquellos años, el Suzuki Vitara era sin duda una de las referencias en un segmento que comenzaba a asomar la cabeza desde la exclusividad que de toda la vida habían tenido los 4x4 "de verdad". Heredero y evolución de otro mito inolvidable, el Suzuki Santana/Samurái, el Vitara dio un paso más hacia la confortabilidad y habitabilidad de un segmento en el que, aparte de las marcas premium como Land Rover, en su gran mayoría identificaba a los todoterreno con vehículos duros, incómodos y solo aptos para "echarse al monte", y ni oler el asfalto urbanita.

Tras un periodo de florecimiento, vehículos míticos de aquellos años como el propio Vitara o el Mitsubishi Montero acometieron unos años de "letargo" a la par que un gran número de marcas no paraban de lanzar modelos para dar lugar al exitoso segmento de los SUV, también conocido como crossover según la marca.

Pero ahora ha llegado el momento de la "resurrección". Suzuki ha elegido el año 2015 para una renovación y un relanzamiento global de su querido Vitara con tres cartas de presentación principales: por un lado, el diseño, rompedor en lo que se refiere a las anteriores generaciones del Vitara, pero en la línea que se está escribiendo en el mercado global en cuanto a líneas muy modernas, muy felinas, y con unos colores muy atractivos, tanto en los tonos, mucho más variados y brillantes, como en la personalización extrema de cada vehículo, empezando por el bitono, con unos techos en color blanco tan imaginativos como atractivos.

En segundo lugar tenemos el apartado de la tecnología, algo ya imprescindible si se quiere que un vehículo alcance la categoría de superventas. Lo que antes siempre eran opciones, en algunos casos muy caras, empiezan a portar ahora el apellido "de serie", como es el caso por ejemplo del sistema Start&Stop en toda la gama del nuevo Vitara.

Y en tercer lugar, el precio. El Suzuki Vitara se presenta con unos precios terriblemente atractivos y competitivos, pues esta nueva generación del todocamino japonés parte de los 16.110 euros con motor de gasolina y de 18.110 euros en sus versiones diésel (ambos motores alcanzan los 120 caballos). Y si sumamos unos consumos muy ajustados de 4 litros en diésel y 5,3 de gasolina, solo podemos augurar un renacimiento feliz a un vehículo, que sigue siendo muy divertido de conducir por cualquier tipo de asfalto. Está disponible con tracción delantera o total, y en los próximos meses llegarán transmisiones automáticas a las dos motorizaciones, que en el lanzamiento solo ofrecen cambios manuales de 5 y 6 velocidades.

BMW SERIE 2 CABRIO

FICHA TÉCNICA: Motores: De 3, 4 y 6 cilindros ◆ **Combustible:** Gasolina y diésel ◆ **Potencia:** de 136 a 326 CV ◆ **Tracción:** trasera e integral ◆ **Dimensiones:** 4.432 x 1.774 x 1.413 mm ◆ **Batalla:** 2.690 mm ◆ **Capacidad maletero:** 335 litros ◆ **Consumo medio:** desde 4,1 l/100 km ◆ **CO_2:** desde 108 gr/km ◆ **Precio:** desde 35.900 euros
Más información en www.ecomotor.es

Para amantes de las buenas sensaciones

SIN RIVALES DIRECTOS EN EL SEGMENTO COMPACTO, ESTE DESCAPOTABLE DE TRACCIÓN TRASERA COMBINA LA TRADICIÓN DE UN CABRIO CON TECHO DE LONA CON LOS ÚLTIMOS AVANCES TECNOLÓGICOS **Por J. Arenas**

Se acerca la primavera y con ella llegan las ganas de disfrutar del buen tiempo. Pocas cosas hay más placenteras que un buen paseo en descapotable, con la melena al viento y el sol en la cara. Desde luego, España un país casi perfecto para rodar en este tipo de coches y, quizá por ello, BMW ha decidido que este era un buen momento para lanzar al mercado su última creación: el Serie 2 Cabrio. Heredero del Serie 1 Cabrio de la anterior generación, el modelo que hoy tenemos entre manos se mantiene fiel a la tradición y llega con una capota de lona retráctil, de accionamiento eléctrico, que se pliega en apenas 20 segundos a golpe de botón. Pero no es un techo cualquiera, es más que una simple cobertura textil. Consta de varias capas, entre las que figura un forro adicional que mejora el aislamiento y el confort acústico para que no entre al interior un solo decibelio más de lo debido. Por supuesto, el cliente puede elegir varios colores que van, desde el negro de serie, hasta el antracita y marrón opcionales, todos ellos combinables con los colores de carrocería de la gama.

Probablemente, quien se decante por un coche descapotable no prestará especial atención al espacio y la parte puramente práctica. Para eso ya están las berlinas y demás modelos familiares. Sin embargo, también aquí BMW ha querido poner su granito de arena a la hora de mejorar la habitabilidad -sobre todo en las plazas traseras- e incluso el volumen del maletero, que ahora llega hasta los 335 litros. Por buenas intenciones que no quede. Otras novedades destacables y nunca vistas en un cabrio compacto de la marca son la amplia dotación tecnológica que incorpora ya desde los acabados básicos, la posibilidad de montar el sistema de tracción integral y la llegada de un motor tricilíndrico que se convierte en la punta de lanza de la eficiencia en términos de consumo y emisiones. Este propulsor (218i), de gasolina, turbo, con 1.5 litros y 136 CV, es el encargado de abrir la gama, pero quien quiera más siempre puede recurrir a las versiones 220i y 228i (de cuatro cilindros turbo, que rinden 184 y 245 CV) o al mismísimo 235i, un seis cilindros muy rabioso que entrega 326 CV; quien busque un diésel para combinar prestaciones y la máxima austeridad, lo encontrará en la variante 220d, que entrega unos generosos 190 CV.

Ya disponible en los concesionarios de nuestra geografía, el BMW Serie 2 Cabrio llega en el momento más adecuado y con un precio de partida de 35.900 euros.

ALD Automotive

le proporciona la tranquilidad de saber que cuenta con el vehículo más apropiado para su negocio y las facilidades para la gestión de todos los trámites y servicios asociados al uso.

Compruébelo ahora mismo con esta atractiva oferta.

297 €/mes*

Aportación inicial de 2.850 €*

Plazo: 48 meses

Km totales: 40.000 Km

MAZDA 6

2.2 Style+

Cilindrada: 2.191 cc

Potencia: 150 CV

Equipamiento incluido

Pack Navegador

Pack Style+

Pintura metalizada (Colores disponibles Sonic Silver o White Pearl)

*IVA no incluido
20 unidades disponibles.
Oferta válida para Península y Baleares.
La fotografía puede no coincidir con versión/ accesorios ofertados.

LET'S DRIVE TOGETHER

ALD Automotive

Para más información, llame al 902 210 810
o visite www.aldautomotive.es

FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y diésel ◆ **Potencia:** de 145 a 192 CV ◆ **Par motor:** de 210 a 420 Nm ◆ **Tracción:** delantera ◆ **Transmisión:** manual y automática ◆ **Velocidad Máxima:** de 204 a 223 km/h ◆ **Aceleración:** de 7,8 a 9,8 segundos ◆ **Precio:** de 24.425 a 36.635 euros
Más información en www.ecomotor.es

Mazda quiere su hueco en el segmento Premium

MAZDA QUIERE MÁS CUOTA DE MERCADO MEDIANTE UN ASALTO A LA CATEGORÍA PREMIUM DOTANDO A DOS DE SUS MODELOS, EL CX-5 Y LA BERLINA 6, DE MÁS DISEÑO, TECNOLOGÍA, MOTORES Y PRESTACIONES **Por Miguel Ángel Linares**

El Mazda 6, al igual que el CX-5 (el número uno en ventas de la marca japonesa en nuestro mercado en estos momentos), ha recibido en este profundo restyling una buena cantidad de modificaciones tanto en el diseño exterior como en el interior del vehículo. En su frontal destaca especialmente una nueva parrilla tridimensional en forma de ala, lo cual le confiere un buen toque de personalidad al vehículo. El Mazda6 está disponible con carrocería sedán y familiar.

En el interior tenemos una consola central completamente rediseñada, si bien también son destacables las nuevas tapicerías de cuero, las cuales las podemos elegir completamente blancas o negras. Según los responsables de Mazda, el ruido en el habitáculo se ha reducido nada menos que en un 25 por ciento, lo que da una idea de que la extrema comodidad es un objetivo primordial de Mazda para equipararse lo más posible a las marcas premium.

El Mazda6 está disponible con cuatro motores, dos diésel de 150 y 175 CV y dos gasolina, de 145 y 192 CV. Por primera vez el

Mazda6 dispone de una tracción integral en la versión familiar con motor diésel. Con todo ello, el confort en marcha es más que apreciable, tanto en autopistas y autovías como en carreteras pequeñas con el firme más irregular.

Esta tracción integral, denominada All Wheel Drive, dispone de hasta 27 sensores que analizan tanto las condiciones de la carretera como las intenciones del conductor para mandar a cada rueda la cantidad exacta de par que necesite dependiendo de la circunstancia.

El Mazda6 modelo 2015, que ya está a la venta, al igual que el CX-5, parte en su gama de precios a partir de los 24.425 euros.

El renting, la mejor opción para los vehículos industriales

RENTING Y VEHÍCULOS DE EMPRESA. ESTAS DOS IDEAS SIEMPRE VAN ASOCIADAS, PERO A VECES PRODUCEN CONFUSIONES. MUCHA GENTE VINCULA EL VEHÍCULO DE EMPRESA CON LOS DE LOS DIRECTIVOS O INCLUSO CON LOS TURISMOS QUE CIRCULAN POR CARRETERAS CON LOS LOGOTIPOS DE LA COMPAÑÍA

Sin embargo, nada más lejos de la realidad. Nuestro público objetivo es mucho más amplio y hay flotas de vehículos que están entrando con gran fuerza: los camiones y las furgonetas. Ya lo ha demostrado el último informe de la Asociación Española de Leasing y Renting (AELR).

Según este estudio, la cifra de vehículos industriales financiados por renting ha subido un 13,6% hasta el pasado mes de febrero. Dentro de ellos, la mayor parte de las gestiones han sido de furgonetas, en concreto, se han financiado 3.447, lo que supone un incremento muy destacable del 53,9% respecto al año pasado.

Con estos datos en la mano podemos afirmar firmemente que estamos ante una demanda creciente. Las empresas son conscientes de las ventajas que les ofrece contratar un servicio de renting, frente a la tradicional mentalidad de adquirir en propiedad el vehículo. Los años presentes en el mercado y el aumento de la demanda son indicativos de este hecho. Las compañías también apuestan por financiar sus camiones y furgonetas, por poner su elemento de trabajo en manos de operadores que se encargan de todas las gestiones y tareas de mantenimiento del vehículo. La inversión es menor y más segura.

No sólo las grandes empresas cuentan con esta fórmula de alquiler para vehículos industriales, sino también las pymes y los autónomos. Este tipo de compañías son la base del tejido empresarial de nuestro país, lo que refuerza la valoración positiva que está teniendo el renting en los últimos años.

Pedro Malla
Director general de ALD Automotive

Las ventajas que aportamos a todos ellos, con independencia del tipo de flota, son muchas, no sólo en la facturación sino también en tranquilidad y comodidad. Se despreocupan de la gestión del seguro, de las visitas al taller, de las averías... Todas estas tareas implican tiempo y dedicación y hoy en día cualquier empresa necesita desprenderse de tareas secundarias para centrarse en su área de negocio. Contar con un compañero que va de su mano y se preocupa de sus vehículos y conductores es cada vez más importante.

Los vehículos industriales son muy especiales. Sus piezas, motores, neumáticos y el mantenimiento requieren unas capacidades diferentes de todos los profesionales, tanto de los conductores como de los responsables de sus reparaciones. Tenerlos en perfecto estado, dado el elevado uso que las empresas hacen de ellos y el desgaste que sufren, es algo muy importante. Las distancias que recorren estos vehículos son superiores a la de los turismos, al igual que el peso total del material que pueden transportar. Todo ello hace que estos vehículos requieran una mayor atención, pues hay que garantizar al conductor una protección total en carretera evitando que pueda sufrir incidencias debido a un mal mantenimiento de alguna de sus piezas. De esta forma, no sólo se beneficia el conductor y la empresa, sino la seguridad vial en general.

En este sentido, el renting es una apuesta segura ya que garantiza el perfecto estado de cualquier vehículo y la plena movilidad del conductor en todo momento. El contrato de renting supone un compromiso de la compañía, que asegura realizar revisiones periódicas al vehículo. Se les ofrece uno de sustitución ante posibles incidencias. Todo ello asegura la movilidad empresarial en todo momento.

Pero el renting ofrece mucho más. La profesionalidad es otra de las ventajas, ya que somos expertos en dar servicio y esto es un valor intrínseco que comienza a ser muy estimado para los vehículos industriales.

Y además hay que añadir la Responsabilidad Social Corporativa de las compañías de renting. Somos conscientes de la importancia de trabajar a favor de la seguridad del conductor. Tenemos un compromiso no sólo con nuestros clientes, sino también con cada uno de los trabajadores que se sientan al volante. Por eso, ofrecer cursos de formación que mejoren sus capacidades y que les enseñen a adoptar una actitud preventiva y/o eficiente garantiza la máxima seguridad en las carreteras.

En definitiva, el renting está abierto a vehículos diferentes aunque detrás de ellos encontremos una necesidad concreta. El renting es la mejor opción para los vehículos industriales. Seguridad, comodidad y personalización son los rasgos principales de lo que pueden encontrar las empresas al financiar sus furgonetas mediante renting.

No sólo las grandes empresas lo usan, también las pymes y autónomos, que son la base de nuestro tejido empresarial, lo que refuerza la valoración positiva del renting.

FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y diésel ◆ **Potencia:** 110-170 CV ◆ **Par motor:** 152-350 Nm ◆ **Consumo:** 4,6-6,9 litros a los 100 km ◆ **Tracción:** delantera e integral ◆ **Transmisión:** manual y automática ◆ **Velocidad máxima:** 170-201 km/h ◆ **Aceleración:** 8,8-11,8 segundos ◆ **Precio:** 18.507-30.690 euros
Más información en www.ecomotor.es

Trailhawk, Renegade al puro estilo 4x4

TRAS LA AGRADABLE SORPRESA QUE SUPUSO HACE UNOS MESES LA LLEGADA DEL JEEP RENEGADE, LLEGA AHORA LA VERSIÓN TRAILHAWK, PURO 4X4 CON CAMBIO AUTOMÁTICO DE 9 VELOCIDADES **Por Miguel Ángel Linares**

La gran novedad de los últimos tiempos en lo que se refiere a los todocamino/todoterreno ha sido sin duda el nacimiento de un nuevo Jeep, el Renegade, que se situaba en el camino intermedio entre el mítico Wrangler y el Cherokee/Gran Cherokee. Un soplo de aire fresco con un todoterreno compacto, mucho más amplio por dentro de lo que parece por fuera, y con todo el carácter y las prestaciones de un Jeep, o sea, un *off-road* de los de verdad.

Ahora, unos meses después de su lanzamiento, y ante el éxito anticipado de sus ventas, llegan ahora dos nuevas versiones a la gama Renegade, que la apuntalan tanto por arriba, con el Renegade Trailhawk, como por abajo, al menos en lo que se refiere a la tracción integral, con la versión G4MECH4NGER.

El Jeep Renegade Trailhawk es la versión más exclusiva y campera de la gama, con un motor diésel 2.0 Multijet II de 170 CV y la exclusiva caja automática de nueve velocidades, reductora Jeep Active Low y un modo Rock exclusivo en el conocido Select Terrain, el mando que junto a la palanca de cambios nos permite elegir la modalidad más adecuada para cada tipo de terreno y conducción. Por fuera el Renegade Trailhawk está lógicamente más equipado para la conducción todo terreno con una altura libre mayor al suelo y unas protecciones especiales en los bajos.

La versión G4MECH4NGER nace como acceso a la gama del Renegade con tracción integral, y está también equipado con un motor diésel 2.0 Multijet II, solo que en este caso con un rendimiento de 120 caballos y cambio manual de seis velocidades. Por 23.150 euros presenta un equipamiento cerrado en el que destacan el climatizador bizona, llave inteligente, maletero con superficie de carga reversible, la siempre útil toma de 230 voltios y llantas de aleación de 17 pulgadas.

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 CO_2 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 bóxer ◆ **Combustible:** gasolina y diésel ◆ **Potencia:** 150 y 175 CV ◆ **Tracción:** integral ◆ **Dimensiones:** 4.815 x 1.840 x 1.605 mm ◆ **Batalla:** 2.745 mm ◆ **Capacidad maletero:** 512 litros ◆ **Consumo medio:** desde 5,6 l/100 km ◆ **CO_2:** desde 145 gr/km ◆ **Precio:** desde 29.900 euros
Más información en www.ecomotor.es

Esencia todocamino en frasco japonés

LA QUINTA GENERACIÓN DEL OUTBACK DA UN SALTO CUALITATIVO E INCORPORA LA TECNOLOGÍA DE SEGURIDAD 'EYESIGHT', ENTRE LA QUE FIGURA EL EFICAZ SISTEMA DE FRENADA AUTOMÁTICA PRECOLISIÓN **Por Jorge Arenas**

Hay quien dice que el verdadero origen del todocamino no está en los SUV modernos, tan de moda en la actualidad, sino en otro tipo de vehículos como los que Subaru lleva fabricando desde tiempos inmemoriales. Y no le falta razón, porque la marca japonesa conoce mejor que nadie los secretos de esa fórmula que combina unas buenas aptitudes en campo y en asfalto. De todos los modelos que ofrece en su gama, el Outback empieza a ser ya un clásico. Con cinco generaciones a sus espaldas, la última de todas ellas sale ahora a la luz con muy buenos argumentos para convertirse en un referente de todas aquellas familias que buscan amplitud, seguridad, comodidad y buena capacidad de tracción.

El atractivo del nuevo modelo reside en su cambio de diseño, que adopta ahora los rasgos de los Subaru de última hornada, en unos materiales que mejoran la calidad percibida y en el ligero aumento de talla, que se traduce en un interior más habitable y en un maletero más capaz. Por supuesto, la seña de identidad de la marca, es decir, la tracción integral simétrica, sigue presente en el Outback. Incluso mejoran sus cualidades al recibir el apoyo de sistemas como el control de descensos *X-Mode*, el control de tracción antivuelco o el control de estabilidad que gestiona el par motor a modo de diferencial de deslizamiento limitado. La única pega que encontramos a este devorador de kilómetros todoterreno es que su oferta mecánica queda reducida a un diésel de 150 CV y un gasolina de 175, que puede resultar insuficiente para determinado tipo de clientela. Ya está a la venta desde 29.900 euros.

FICHA TÉCNICA: Motor: monocilíndrico 4T ◆ **Cilindrada:** 113 cc ◆ **Potencia:** 9,1 CV ◆ **Par:** 8,6 Nm ◆ **Dimensiones:** 1.845 x 665 x 1.095 mm ◆ **Altura del sillín:** 755 mm ◆ **Batalla:** 1.260 mm ◆ **Capacidad depósito:** 5,2 litros ◆ **Peso declarado:** 97 kg ◆ **Precio:** desde 1.990 euros
Más información en www.ecomotor.es

Respuesta 'low cost' de una gran marca

LA OFERTA DE SCOOTERS ASIÁTICOS DE BAJO COSTE HA CRECIDO TANTO, QUE LAS MARCAS DE SIEMPRE SE HAN TENIDO QUE PONER LAS PILAS. SUZUKI PLANTA CARA A LA SITUACIÓN CON SU ADRESS 2015 **Por J. Arenas**

Aquí está, recién salida del horno. Se acaba de presentar en el Salón MotoMadrid y ya parece estar todo a punto para su salida al mercado. Es la nueva Suzuki Adress, un modelo de planteamiento puramente *low cost* por su precio, pero con el respaldo propio de una marca japonesa de renombre. La cosa no pinta nada mal, al menos sobre el papel. Como buen scooter de ciudad, da especial importancia a la parte práctica, por ello ofrece un hueco bajo el asiento de 20,6 litros en el que cabe "un casco integral y algo más" - según asegura la marca. Pero no sólo eso, sino que también esconde dos guanteras y un gancho portabolsas en la parte delantera, una parrilla portaequipajes en la trasera y un amplio hueco en la base que se puede utilizar para conducir con buena holgura en las piernas, o bien para transportar algún objeto de gran tamaño sacrificando cierta comodidad.

Sus aspiraciones urbanas quedan bien claras al ver su motor, un monocilíndrico de 113 cc y 9,1 CV, que no pretende ser un *tiro* sino más bien un ejemplo de solvencia y austeridad. Y es que esta es precisamente una de las grandes virtudes de la nueva Suzuki: su bajo consumo. Gracias a los 2 litros escasos de combustible que necesita para recorrer 100 km y al depósito de 5,2 litros de capacidad, es capaz de rodar durante 255 kilómetros sin pisar una gasolinera. Esto es algo que sabrán agradecer aquellos que cuidan especialmente su bolsillo. Si seguimos analizando las cualidades del nuevo Adress, no podemos dejar en el tintero su cómoda postura a los mandos, que permite rodar sin estrés y con agilidad entre el tráfico de la urbe, y otros detalles como el bloqueo de freno trasero, de serie, que permite aparcar en pendientes sin miedo a que cobre vida propia.

Con un diseño sencillo, sin grandes florituras, pero bien rematado y agradable a la vista, este nuevo Suzuki cuenta con un catálogo de opciones que permite una cierta personalización a través de elementos como la pantalla frontal, los cubremanetas, el baúl trasero o los adhesivos para el carenado y las llantas. Ya disponible, su precio en los concesionarios queda por debajo de los 2.000 euros. ¿Quién da más?

Como buen scooter de rueda alta, promete un elevado aplomo. El hueco bajo el asiento tiene 20,6 litros.

FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y eléctrico ◆ **Potencia:** 99 y 82 CV, respectivamente (136 CV en conjunto) ◆ **Par motor (eléctrico):** 142 Nm a 2800-4400 rpm ◆ **Tracción:** delantera ◆ **Transmisión:** automática ◆ **Consumo medio:** 4,1 litros a los 100 km ◆ **Velocidad máxima:** 180 km/h ◆ **Aceleración:** 10,3 segundos ◆ **Precio:** 34.100 euros
Más información en www.ecomotor.es

LA RUTA DE LA CHAMPIONS

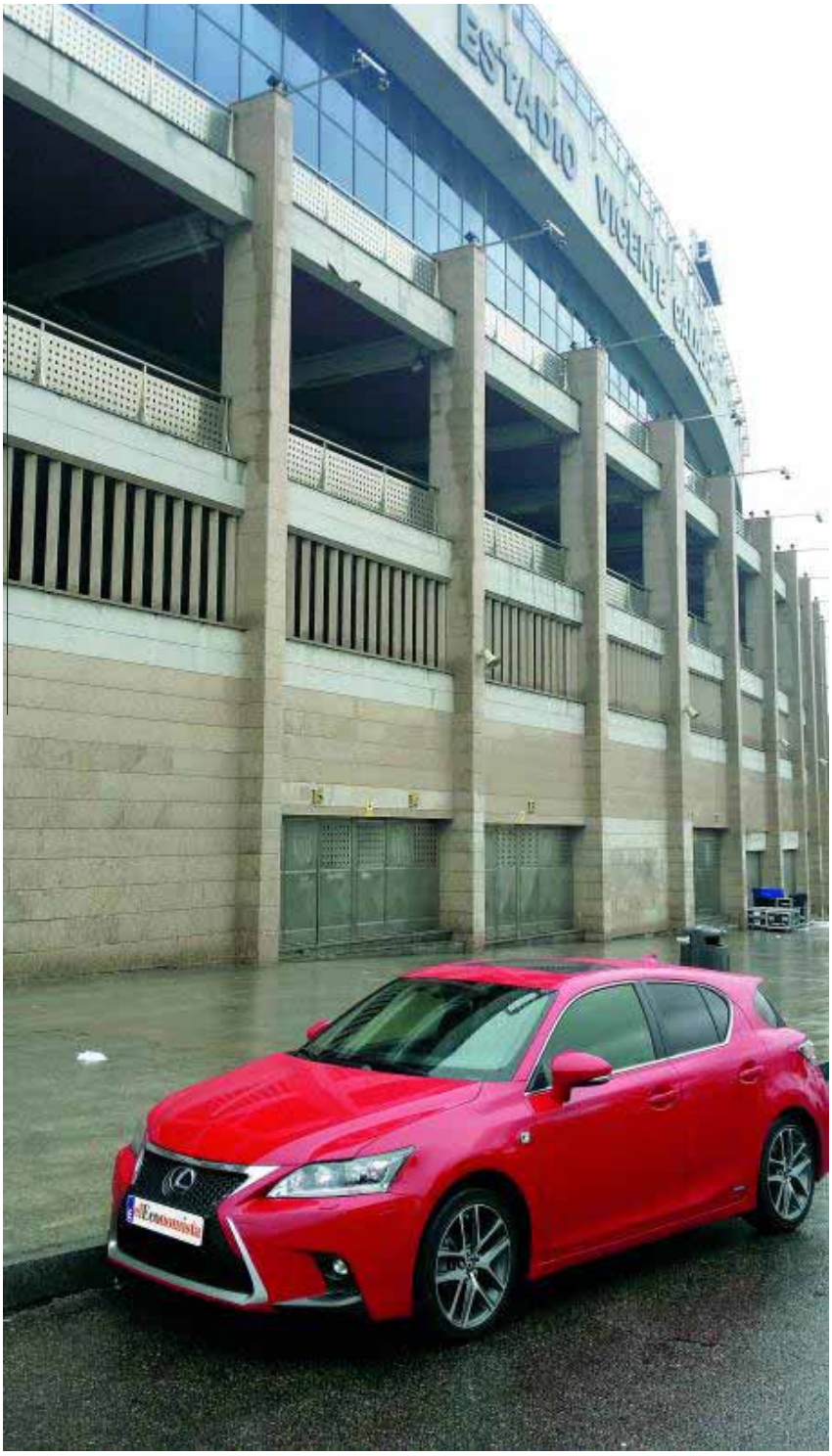
EL 24 DE MAYO DE 2014 EL FÚTBOL ESPAÑOL HIZO HISTORIA, PUES POR PRIMERA VEZ DOS EQUIPOS DE LA MISMA CIUDAD, EL REAL MADRID Y EL ATLÉTICO DE MADRID, SE ENFRENTABAN EN LA FINAL DE LA COPA DE EUROPA, LA CHAMPIONS LEAGUE. **Por Miguel Ángel Linares**

Madrid se convertía de esa forma en la capital del fútbol mundial, el partido más importante del año en una competición de clubes. Al final la victoria fue para el Real Madrid, que alzaba de esa forma su ansiada Décima Copa de Europa, mientras el Atlético del "Cholo" Simeone veía huir su sueño, el de estrenar su palmarés en la máxima competición continental, cuando tan solo quedaban dos minutos para el final del partido en sus primeros 90 minutos. El gol de Sergio Ramos, que suponía el empate a uno y por tanto la disputa de la prórroga, fue el principio del fin del conjunto rojiblanco, que exhausto tras casi lograr la hazaña se derrumbó en la prórroga, donde perdió 4-1.

Meses después de la final, lo que queda es que Madrid es, al menos hasta la disputa de la próxima final, el mes de mayo en Berlín, la capital europea (incluso mundial, del fútbol), pues por primera vez una ciudad cuenta con el campeón y el subcampeón de Europa.

Por ello, en EcoMotor para esta ocasión hemos optado por realizar una escapada "urbana" en homenaje a los dos equipos madrileños, y nos hemos montado en el Lexus CT 200h F Sport para seguir la "ruta del fútbol", partiendo de la casa del subcampeón, el estadio Vicente Calderón, en la zona oeste de Madrid y pegado al río Manzanares, para desplazarnos hasta el estadio del campeón, el Santiago Bernabéu, en la zona del Paseo de la Castellana, al norte de la capital.

Pocas elecciones hay mejores para circular por una ciudad como Madrid que un coche híbrido, respetuoso con el medio ambiente y con nuestro bolsillo. Lexus es quizá la firma más orientada hacia la propulsión híbrida de todo el mercado. El CT 200h, su "niño pequeño", ofrece unas prestaciones de altura, pues en su edición Luxury, la top de la gama, 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 segundos de 0 a



A medio camino entre el Calderón y el Bernabéu visitamos Cibeles y Neptuno

100 km/h. Y todo ello con un consumo que se para en los 4,1 litros a los 100 kilómetros. Unas cifras de altura.

Por lo tanto, no hace falta decir lo "silenciosa" que será la ruta de un estadio a otro. Silenciosa por dentro, claro, porque por fuera el bullicio de una ciudad como Madrid nunca se detiene, y más todavía si vamos a atravesar el corazón de la ciudad saltando "de fuente en fuente", pues una ruta entre los dos mejores equipos de Europa no puede esquivar los "templos" en los que los aficionados de uno y otro conjunto acostumbran a celebrar los títulos. La fuente de Neptuno y la de Cibeles, separadas entre sí por solo unos cientos de metros en la Milla de Oro del Madrid de las Artes, pues ambos enclaves se encuentran situados muy cerca de los museos del Prado, el Thyssen y el Centro de Arte Reina Sofía. Neptuno, templo de los atléticos como Cibeles, olimpo blanco, están situadas estratégicamente a medio camino entre las dos catedrales del fútbol madrileño.

¿Y qué decir de ambos? ¿Del Calderón y del Bernabéu? El 2 de octubre de 1966 se inauguró el estadio del Manzanares, que poco después fue rebautizado con el nombre del presidente más importante de la historia del club. Con capacidad para 55.000 espectadores, vive sus últimos años de vida, pues en breve el Atlético de Madrid se mudará al estadio de la Peineta, en la otra punta de la ciudad, donde estaba previsto que se disputaran los fallidos Juegos Olímpicos de Madrid. El estadio Santiago Bernabéu, por su parte, vivirá un proceso inverso, pues a pesar de ser más veterano que el Vicente Calderón (fue inaugurado el 14 de diciembre de 1947 sobre el viejo campo de Chamartín, que databa de 1924), vivirá también en breve una profunda remodelación que le convertirá en uno de los estadios más modernos del mundo, con techo retráctil y un gigantesco centro comercial con un hotel en el lado que mira al Paseo de la Castellana.

Dos estadios, dos templos, dos clubes campeón y subcampeón de Europa.

El Mercedes 190 SL fue concebido en 1954. Todo un descapotable biplaza de elegantes líneas y carácter refinado, con un motor 1.9 de 105 caballos bajo el capó.

Un alemán a la conquista de América

No fue casualidad que Mercedes presentara al mundo su flamante 190 SL en el Salón de Nueva York allá por 1954. Los responsables de la firma alemana intuían que el público americano acogería con los brazos abiertos a su última creación y lo cierto es que no se equivocaron. Lo que aquí se dejó ver fue el *concept*, es decir, el germen de lo que sería el futuro descapotable biplaza alemán. El éxito fue rotundo y, apenas un año después, tuvo lugar la puesta de largo del modelo definitivo en el Salón de Ginebra. En mayo de 1955 el coche ya se encontraba en las cadenas de producción, listo para salir a la venta.

Nada menos que 60 años han pasado desde que se plantara la semilla de lo que hoy conocemos como la legendaria saga SL, que ha perdurado hasta nuestros días tras el paso de varias generaciones. En realidad hubo otro coche anterior con este apellido, el mismísimo 300 SL *Alas de Gaviota* de 1954, su hermano casi clónico y supervitaminado, que decidió ir por otros derroteros. Si este modelo había nacido con la vista puesta en la competición, el 190 SL tenía la intención de convertirse en una referencia entre los vehículos de calle. Un alto nivel de refinamiento y elegancia, un cierto toque de deportividad y una buena dosis de practicidad para el día a día habrían de ser los ingredientes de esta receta ganadora. ¿A alguien le suena todo esto? Efectivamente, son las mismas cualidades de los Mercedes SL de hoy.

El 190 SL (W121) se sirvió de la plataforma de la berlina W120 y adoptó el nuevo motor 1.9 de cuatro cilindros y 105 CV, que, aunque no era especialmente potente, sí resultaba adecuado a las pretensiones de un coche que había nacido para ser disfrutado de forma tranquila y a cielo abierto. Con el paso de los años el pequeño descapotable se convirtió en un gran embajador de Mercedes, como bien demostraron sus cifras: de las 25.881 unidades fabricadas entre 1955 y 1963, casi el 80% fue destinado a la exportación. Y como decíamos al inicio, el olfato de la marca fue bastante certero, pues la porción más grande de esa tarta fue devorada por EEUU. Hoy, el Mercedes SL 190 está de cumpleaños y desde estas líneas le felicitamos. Sin duda, es un modelo que supo deslumbrar a mediados del siglo pasado y que sigue haciéndolo hoy, ya que es uno de los clásicos más reputados dentro de este caprichoso mercado. Baste decir que desde la década de los 80 su valor crece, de media, un 10% cada año, lo que lo convierte en una apuesta segura para coleccionistas e inversores de todas las partes del mundo.

Por Jorge Arenas

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

efitec 95 | efitec 98 | Diesel e+ | Diesel 10 e+

con Neotech

Más información en ***repsol.com***

Cambiar la forma de hacer las cosas cambia la forma de verlas.

Por primera vez, una marca de motocicletas incluye seguro a todo riesgo.
Sí, esa marca es KYMCO. Quizá la primera que ha sabido ver que, sin dejar nunca de innovar en sus modelos, se puede innovar aún más si se mira más allá de ellos. No se trata de tu motocicleta. Se trata de tu movilidad. Súbete a una de nuestras motocicletas y empieza a ver la ciudad como nunca antes la habías visto.

KYMCO
DONDE QUIERA QUE VAYAS

Seguro incluido durante la primera anualidad. Garantías: responsabilidad civil obligatoria, responsabilidad civil complementaria, robo y daños por robo, incendio, fenómenos de la naturaleza, asistencia en viaje accidentes corporales conductor, retirada del permiso, reclamación de multas, defensa y reclamación de daños, daños propios externos con franquicia de 150 € en talleres concertados y 350 € en talleres no concertados por siniestro. Condiciones legales consultar en www.kymco.es. Compañía aseguradora: ALLIANZ. Mediador: PERIS Correduría de Seguros. Oferta válida para conductores mayores de 21 años y mínimo tres años de antigüedad de carné de conducir para conductores de Convalidación B-A1.