

Eco**motor**.es

elEconomista SEPTIEMBRE 2015 Nº76

HYUNDAI TUCSON

NUEVA GENERACIÓN

AUDI A4

DINAMISMO Y SILENCIO

ENTREVISTA

MAXIME PICAT



30! años 4MATIC



Consumo medio y emisiones de CO₂ GLC, GLE y GLE Coupé: 3,3 – 11,9 (l/100km) y 78 – 278 (g/km).

Nuevos 4x4 de Mercedes-Benz. Lo mejor en cada terreno.

Llega una nueva generación de todoterrenos. Supera cualquier obstáculo porque viene más preparada que nunca. No se conforma con ser como las demás. Lleva un estilo de vida diferente y conquista nuevas metas. Nuevos GLC, GLE y GLE Coupé. Explora lo mejor en cada terreno.

Mercedes-Benz
The best or nothing.



itra
itarsa

Concesionario Oficial Mercedes-Benz. Pradillo, 19 - 91 515 88 40. Príncipe de Vergara, 185 - 91 411 76 44. Pío XII, 1 - 91 353 17 10.

Concesionario Oficial Mercedes-Benz. Isla de Java, 5-7 - 91 334 15 00. Sinesio Delgado, 58 - 91 378 26 12.

www.grupoitra.com

6

EN PORTADA
Hyundai
Tucson

8

A LA ÚLTIMA
Audi
A4

14

A LA ÚLTIMA
Seat
Alhambra

20

A LA ÚLTIMA
Mazda
MX-5



3
SEP
2015

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 y Jorge Arenas. **Tratamiento de imagen:** Luis Alenda y Daniel Arroyo. **Impresión:** Impresos y revistas S.A. **D.L.:** M-25200-2008



**VOLKSWAGEN
DEJARÁ DE
VENDER TDI
EN EE.UU.**

Por la manipulación de datos sobre emisiones, la marca retira los motores Diesel y podría ser sancionada con una multa multimillonaria.



**LA GUARDIA
CIVIL DETECTA
A 3.000
PERSONAS SIN
CINTURÓN**

En tan sólo una semana los agentes de tráfico tramitaron 3.000 denuncias por no hacer uso de los sistemas de retención en los automóviles.



**LA MOTO
COMO
SOLUCIÓN EN
LAS CIUDADES**

Anesdor ha publicado un estudio cuya conclusión es que perdemos al año 420 millones de horas y 5.500 millones de euros en los atascos.



4
SEP
2015

Para Opel es un año ilusionante

La competencia en el mercado de automóviles, como viene siendo habitual en estos últimos años, está siendo muy dura y vemos un mercado de turismos que, a pesar de llevar ya casi dos años de crecimientos continuados, todavía se encuentra lejos de los objetivos deseables en cuanto a modernidad del parque. Varios factores explican esta escalada: un clima de mayor confianza económica en España, una mejor visión sobre las perspectivas de futuro por parte de las empresas que están renovando sus flotas, la fortaleza constante del Plan PIVE, una mayor fluidez en la financiación (en un mercado donde más del 75 por ciento de las compras de coches se financian es importante) y el incesante esfuerzo promocional que realizan marcas y concesionarios.

Aún con esto, este 2015 está siendo un año muy ilusionante para Opel. Comercialmente, mes a mes, estamos consolidando la tercera posición que alcanzamos a finales del año pasado. Desde 2001 Opel no había ocupado una posición tan destacada en España. Con los nuevos lanzamientos, nuevo Corsa, Adam S y Karl, unidos a los modelos más consolidados y apreciados por los consumidores, nos mantenemos en la tercera posición en el ranking de turismos, con 55.100 unidades matriculadas hasta finales de agosto y una penetración del 7,7 por ciento, lo que supone una mejora del 15,8 por ciento respecto a 2014. La próxima llegada del nuevo Opel Astra nos presenta un futuro lleno de confianza.

Enrico De Lorenzi
Director General Comercial GM España

‘VWgate’: todo su trasfondo

Con el *la hemos cagado* del responsable del grupo Volkswagen en Estados Unidos y el humillante aunque menos gráfico *mea culpa* de su expresidente Martin Vinterkorn, el mayor fabricante alemán admitía haber manipulado sus automóviles de motor diésel para sortear sin problemas los controles de emisiones de aquel país.

A continuación, las consecuencias económicas no se han hecho esperar con una súbita caída de la bolsa, aprovisionamiento de fondos de la compañía para hacer frente a las inevitables multimillonarias sanciones y la renuncia automática por parte del grupo al mercado de los diésel en los Estados Unidos.

Dicho esto, hay que ver en todo este *Volkswagengate* otras consideraciones a tener en cuenta y que no deberían pasar desapercibidas tras el escándalo. En primer lugar, la inquietud de otras marcas que operan en el mercado norteamericano no se ha hecho esperar, y es previsible que Volkswagen no se siente sola en el banquillo de la acusación.

Por otro lado es significativo que se frenen en seco las importaciones en Estados Unidos de los coches Diesel europeos, justo ahora que ese tipo de motorización pasaba de ser prácticamente nulo a superar el 4 por ciento y augurar una progresiva implantación en un mercado total y tradicionalmente dominado por la gasolina. También es paradójico que las normas que han noqueado a Volkswagen, las más estrictas del mundo, sean del país que mayores emisiones contaminantes vierte a la atmósfera y en el que es muy habitual desplazarse en gigantescos *trucks*, con obsoletos motores V8 de gran cilindrada.



Juan Luis Soto
Director de Ecomotor



NUEVO ŠKODA SUPERB

TRAVEL IN STYLE

TRAVEL IN SPACE



Conoce el nuevo ŠKODA Superb.

- Elegantes líneas de diseño
- Gran espacio interior
- Innovaciones tecnológicas de última generación
- Eficientes prestaciones

Sé el primero en conducirlo y **descubre todo lo que puede hacer por tu empresa.**

Contáctanos en skoda.empresas@vw-audi.es y solicita una exclusiva prueba de conducción.



FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diésel ♦ Potencias: De 131 a 184 CV ♦ Dimensiones: 4.475 x 1.850 x 1.660 mm ♦ Batalla: 2.670 mm
 ♦ Capacidad maletero: 513/1.503 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 182 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,6 l/100 km ♦ CO2: Desde 119 gr/km ♦ Precio: De 23.590 a 41.990 euros
 Más información en www.ecomotor.es

PERFECCIONADO PARA

SE TRATA DE UNA RENOVACIÓN TOTAL DEL SUV MÁS POPULAR DE HYUNDAI. HA SIDO DESARROLLADO EN EUROPA, SE FABRICA EN CHEQUIA, RETOMA DETALLES ESTÉTICOS DEL SANTA FE Y RECUPERA EL NOMBRE CON EL QUE NACIÓ, TUCSON, DESPUÉS DE LA TRANSITORIA DENOMINACIÓN DE IX-35. Por Juan Luis Soto

Hyundai tuvo la habilidad de llegar entre los primeros al segmento de los SUV, que desde entonces no para de crecer. El inicial Tucson se labró uno de los puestos de cabeza entre este tipo de vehículos, ganándose la fama de robustez, capacidad de carga más una buena relación entre su precio y su calidad general. No es de extrañar pues que la marca haya mimado especialmente el desarrollo y la evolución de este modelo que ahora llega a su cuarta generación.

La marca coreana ha calculado que en 2020 serán 18 los SUV compactos similares que competirán en nuestro mercado. Y el Tucson tenía que estar preparado para ello.

En lo primero que ha sido mejorado es en categoría, pues nacido como un duro y fiable coche familiar, ha ido escalando posiciones y ahora ya está en disposición de solaparse con algunos modelos "premium" del segmento. Al tomar contacto con el nuevo Tucson notamos enseguida una calidad de materiales superior a la de su antecesor. También percibimos que es más completo en cuanto al equipo de serie y vemos una mayor sofisticación en cuanto a su diseño, tanto exterior como interior.

Las líneas de su carrocería ponen de manifiesto estas nuevas aspiraciones del Tucson. Vemos en sus formas algunos de los diseños introducidos en la reciente evolución del Santa Fe y aunque comparte con él rasgos de familia, también se diferencia por una imagen personal propia del modelo. Detalles como faros Led, parrilla hexagonal, paragolpes integrados, montante del parabrisas más retrasado, mayor proporción de la superficie acristalada, característica línea en Z de la parte posterior, pilotos también con tecnología Led, protecciones pintadas del mismo color que la carrocería y unas nuevas llantas de medidas 16, 17 ó 19 pulgadas, suman la gran diferencia visible del nuevo Tucson, un modelo que evoluciona de forma muy importante respecto a su antecesor. La aerodinámica de la carrocería ha sido de paso optimizada de forma importante con el nuevo diseño, mejorando así el silencio de marcha y rebajando el consumo.

Cuando accedemos a su interior, el cambio más evidente es un salpicadero con mayor empaque, tanto por su renovada línea como por la buena calidad percibida en sus materiales. Las dimensiones interiores se han visto



El Hyundai Tucson ha aumentado su precio respecto al ix35 entre 400 y 700 euros, a igualdad de versión y equipamiento

SEGUIR DELANTE



Los cuatro niveles de acabado Essence, Klass, Tecno y Style aumentan de forma significativa sus dotaciones de equipo

incrementadas en todas sus mediciones respecto al ya amplio ix35. La consecuencia es que el Tucson es uno de los SUV compactos más espaciosos.

Su enorme portón trasero, que puede equipar un sistema automático de apertura eléctrica, da acceso a la mayor boca de carga del segmento y a un maletero con dos alturas, también sobresaliente en su tamaño, pues ofrece 513 litros útiles para el equipaje.

La modularidad está facilitada por un sistema de respaldos traseros ajustables en su inclinación y fácilmente abatibles, ampliando la capacidad interior hasta unos generosos 1.503 litros.

La dinámica del Tucson también ha mejorado significativamente. Su carrocería es más rígida, las suspensiones se han perfeccionado y una nueva dirección de asistencia eléctrica específicamente desarrollada al gusto europeo, proporcionan a la conducción del Hyundai un tacto más preciso más una mayor comodidad y aislamiento general a sus ocupantes. Cuando conducimos el nuevo Tucson por carreteras de diferentes características, notamos en general una calidad de rodadura mejorada de forma significativa respecto al ix35.

Pasando al aspecto mecánico, el nuevo Hyundai se ofrece en versiones con tracción a las ruedas delanteras 4x2 ó integral 4x4. La gama de motores prevista es muy completa desde su lanzamiento al mercado: dos de gasolina (1.6 132 CV ó 1.6 176 CV) y tres diésel (1.7 115 CV, 2.0 136 CV ó 2.0 184 CV). Disponible para el T-GDI de 1.6 litros y 176 CV se ofrece por primera vez en el modelo Tucson una caja de cambios de doble embrague de siete velocidades (7DCT), que se puede utilizar de forma manual o totalmente automática. En otras versiones, sigue existiendo la posibilidad de elegir entre el cambio manual o el automático de convertidor de par, ambos de seis relaciones. Todas las mecánicas van equipadas de serie de un sistema de parada automática Stop&Go para reducir el consumo y emisiones en ciudad.

La seguridad también se ha incrementado, por ejemplo con la frenada de emergencia AEB que hasta ahora sólo equipaba a la gran berlina Génesis y que actúa automáticamente hasta 70 km/h.

En cuanto a las opciones, la más llamativa es el nuevo techo panorámico, que ahora puede abrirse un 30 por ciento más que en el ix35 anterior.

FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 y 6 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 150 a 272 CV ♦ Dimensiones: 4.726 x 1.842 x 1.427 mm ♦ Batalla: 2.820 mm
♦ Capacidad maletero: 480 litros ♦ Consumo medio: desde 3,7 l/100 km ♦ Emisiones CO2: desde 95 gr/km ♦ Precio: desde 33.000 euros
Más información en www.ecomotor.es



Mucho más de lo que parece a simple vista

LA NUEVA GENERACIÓN DEL A4 ESTRENA PLATAFORMA Y SE VUELVE MUCHO MÁS REFINADA. MIENTRAS EN SU INTERIOR SON TODO BUENAS MANERAS, EN SU EXTERIOR SE ECHA DE MENOS UN TOQUE DE RIESGO. Por Jorge Arenas

El nuevo Audi A4 quizá pueda parecer algo continuista, al menos en lo que a su puesta en escena se refiere. Quien busque un giro en diseño, no lo va a encontrar por ninguna parte y es que, como ya sabemos, en Audi prefieren ir por la vía conservadora en este aspecto. Si algo funciona, ¿por qué habría que cambiarlo? Es cierto que la berlina ha modernizado sus líneas y que algunos detalles como los nuevos grupos ópticos cambian ligeramente su personalidad, pero si lo analizamos de forma global, sigue recordando de forma irremediable al anterior A4.

Lo cierto es que esto no hace justicia a la realidad que se esconde tras ese traje, ya que este Audi ha cambiado -y mucho- en casi todos los apartados. Es un

coche totalmente nuevo y mejorado, con la última tecnología de la marca a su alcance. Hasta un 90% de las piezas que lo componen son nuevas, es decir, que si alguien a estas alturas aún piensa que esto es un simple *restyling*, se equivoca. No van por ahí los tiros. Lo que tenemos entre manos es un relevo generacional en toda regla.

La renovada plataforma modular MLB ha conseguido que aumenten el espacio interior y la capacidad de maletero, al tiempo que se reduce el peso total en 110 kilos. Por otra parte, el confort y el silencio de marcha han mejorado varios puntos. Esto último es, quizá, lo que más nos ha llamado la atención durante la toma de contacto con este nuevo Audi A4, que en ocasiones nos ha recordado incluso a un Audi

A8 por su nivel de finura general. El sonido de los motores, sobre todo en el caso de los gasolina TFSI, apenas llega al interior, igual que los ruidos aerodinámicos. El salto que ha dado en este sentido es notable y hace que mejore la experiencia de conducción.

Si hablamos de motores, los hay de 4 y 6 cilindros, TFSI y TDI, con potencias que van de los 150 a los 272 CV. Por supuesto, la tracción integral *quattro* y las transmisiones automáticas están presentes en la gama. Por otra parte, hereda la tecnología recién estrenada en el Q7, entre la que no faltan los faros Matrix LED, el asistente predictivo de eficiencia, una base de carga por inducción para el teléfono móvil o la instrumentación digital *Audi Virtual Cockpit*.



KYMCO presenta

INQUIETOS

Historias de personas que decidieron elegir su propio camino.

#2

LUCAS
VIDAL



KYMCO by Lucas Vidal.

La constancia y el trabajo son el único camino para llegar más lejos.

Lucas tenía claro desde el principio que quería ser compositor de bandas sonoras. Pero también tenía claro que

no podría conseguirlo sin esfuerzo. Solo así pudo convertirse en el compositor más joven de la historia de Hollywood. Historias como la suya nos inspiran a seguir trabajando cada día con la misma dedicación y a seguir

abriendo nuevos caminos que nos han convertido en referente de motos y scooters en España.

Entra en kymco.es y descubre su apasionante historia.



KYMCO

DONDE QUIERA QUE VAYAS

“Prioridades: diversificar y subir de gama”

LICENCIADO EN LA ESCUELA DE MINAS DE PARÍS, EN 1998 EMPEZÓ A TRABAJAR EN PEUGEOT. TRAS OCUPAR DIVERSOS CARGOS, YA EN 2012 FUE NOMBRADO CEO A NIVEL MUNDIAL. Por Juan Luis Soto

Sin duda la meteórica carrera de Maxime Picat es ejemplar, sobre todo teniendo en cuenta las dificultades que le ha tocado vivir recientemente en una compañía tradicionalmente familiar, cuya profunda transformación se ha complicado en los últimos tiempos por la última crisis económica y del mercado en el sector automovilístico.

Tras años difíciles, Peugeot volvió en 2014 a los beneficios. ¿Cuales han sido los cambios que lo han hecho posible?

Habíamos hecho muchos esfuerzos en el pasado que no habían servido para salir de la situación. Así que hemos hecho más. Bajo el impulso de Carlos Tavares, hemos acelerado en todos los campos. Hemos subido la gama de la marca, mejorando nuestros resultados, reduciendo nuestros costes de producción y aumentando lo que se podía nuestra producción en consonancia con la demanda actual. Haciendo todo ello con decisión hemos conseguido revertir la situación. Como usted ha dicho, conseguimos el equilibrio el año pasado y ya estamos en el 5 por ciento de margen en nuestras operaciones registradas durante este primer semestre.

¿Cuales van a ser para usted los principales objetivos para el año 2016?

Seguimos teniendo las mismas prioridades. Por una parte continuar nuestra internacionalización, tenemos que diversificarnos más geográficamente hablando. Europa tiene que crecer y el resto crecer más rápido para que las cosas se reequilibren y no seamos tan dependientes de Europa en el futuro. Nuestra segunda prioridad es seguir subiendo en gama nuestra marca, tanto en calidad como en tecnología (Somos el número 1 en Europa en cuanto a bajas emisiones de CO2).

China está pasando dificultades bursátiles, Rusia ve enfriarse su economía. Sin embargo ustedes vuelven a arrancar en Irán y van a abrir una fábrica en Marruecos. ¿Cuales van a ser para Peugeot los mercados prioritarios en los próximos años?

En China no hay razón para inquietarse, el potencial del mercado sigue siendo muy importante, de hecho las ventas están aumentando respecto a 2014. Ahora que tenemos una Europa fuerte y una China que se ha hecho fuerte no basta. En cuanto a Rusia y América latina es complicado predecir cuando esos mercados van a volver a crecer. África

y Medio Oriente son una buena oportunidad para nosotros. Además tenemos en cuenta a la India y a una serie de pequeños mercados diseminados donde montamos operaciones de importación o de ensamblajes locales como Kazajstan, Tailandia, Vietnam,...pequeños países que nos permiten ir aumentando nuestros resultados y crecimiento.

De vuelta a Europa. ¿La alianza con el Banco de Santander para financiar la compra de sus automóviles ha tenido los resultados comerciales esperados?

A día de hoy ha sido aplicada en Francia y en Inglaterra y a partir del año que viene vamos a extenderla al resto de los países. Hemos cambiado el sistema y nos beneficiamos de los costes de financiación del Santander que son muy bajos lo que nos ha permitido mejorar los resultados y ofrecer a nuestros clientes mejores condiciones. En ocasiones nos ha permitido economizar costes comerciales además de beneficiarnos del periodo de gratuidad para el “stock” de nuestros concesionarios. Han sido buenos resultados, inmediatos y positivos, también para las cuentas de la banca PSA que ha mejorado su resultado en el primer periodo de este año.

Su berlina de representación, el 508, acaba de ser puesta al día y ya se esperará el Exalt que lo sustituirá. Pero el mercado de este tipo de coche no deja de disminuir en el mercado europeo. ¿Cual es según usted la razón de este cambio de preferencia de los automovilistas en nuestro continente?

De hecho es interesante puesto que nosotros interrogamos siempre a cualquier poseedor de coche qué es lo que le hubiese gustado comprar. Ya no hay nadie hoy en día que diga que quiere una gran berlina. Los hay que ya tienen una y puede

“En China no hay razón para inquietarse, el mercado potencial sigue siendo muy grande y las ventas crecen”

que se comprarían otra o no. Pero ya no hay propietarios de un coche pequeño que aspire a sustituirlo por una berlina. Por ello vemos que ese mercado baja y nos preguntamos el porqué. La razón es la fuerte competencia de los “crossover” y los SUV. Antes se decía que el coche grande era un 508, ya no, ahora es un SUV.

La segunda razón es que la longitud del coche ya no es un criterio de coche “premium”, ahora eso ha cambiado. Los clientes “premium” adoran comprarse un DS3 por ejemplo. Vemos muchos clientes que pasan por ejemplo de un Volkswagen Passat a un Mercedes Clase A, más pequeño y compacto, pero que por el mismo



“Nuestro acuerdo de financiación con el Banco Santander ha traído resultados inmediatos y positivos”

precio obtienen un coche más práctico y con la misma exclusividad.

La relación entre calidad y tamaño del coche se está diluyendo. Pero también nos toca a nosotros hacer propuestas para que el futuro vehículo de ese segmento sea más atractivo. No vamos a poder seguir evolucionando el coche de la misma manera

que hasta ahora. Sin embargo tenemos que seguir fabricando berlinas porque a nivel mundial sigue siendo muy importante, por ejemplo en China.

Sabemos que Peugeot ya está probando sobre carreteras españolas el nuevo 3008 camuflado. ¿Cuales serán los puntos fuertes de este Peugeot

frente a sus numerosos rivales del segmento de mayor éxito en nuestros días?

Su principal punto fuerte es que el camuflaje está muy bien hecho (risas), ya he visto las fotos que se le han hecho por la zona de Sevilla, donde solemos ir a probar los nuevos modelos.

Es demasiado pronto para hablarle del 3008, pero sí le puedo decir que estamos muy contentos del resultado de nuestro 3008 y especialmente en algunos países porque es una mezcla entre “crossover” y SUV y a los clientes les gusta mucho esa mezcla entre los dos conceptos.

En cambio hay otros países en los que no funciona por lo mismo y a la gente les parece rara esa combinación. Pero el mundo se está haciendo más SUV y, pese al camuflaje, habrá visto que el nuevo 3008 es “más SUV” que antes.

Acabamos de ver en el Salón de Frankfurt el “concept” Fractal que muestra novedades acústicas, de fabricación 3D, de tecnología eléctrica....pero también una carrocería cabriolet. ¿Va a volver Peugeot a ofrecer descapotables?

No tenemos nada prohibido, podríamos decidirlo en cualquier momento. Yo soy el mayor “fan” de los coches cabrio, he tenido muchos, los he conducido miles de kilómetros y los adoro. Pero soy también el director general de Peugeot y tengo que mirar fríamente la situación y aceptar el hecho de que el RCZ Coupé Cabriolet ha mejorado sobre todo la imagen del RCZ y de los coupé cabriolet en general. Pero la manera en la que han mejorado la marca Peugeot es bastante débil. No somos un fabricante de nicho, somos generalistas y nuestra prioridad es hacer los mejores 108, 208 y 308. Nuestros ingenieros han perdido mucho tiempo en hacer coches poco normales y he reutilizado toda esa energía en realizar un extraordinario 308. Algo bueno para 308 y también para Peugeot.

Volkswagen no es conocido mundialmente por el Eos, lo es por el Golf. Cuando la gente diga que hacemos los mejores coches será el momento de introducir un descapotable en la gama.

Con 41 años es usted probablemente el director más joven de una marca. ¿Cree que ya es hora de rejuvenecer a los cuadros directivos?

La prioridad sería feminizarlos, estoy muy orgulloso de tener a Linda Jackson como colega en Citroën. Trabajamos muy bien juntos. Yo creo mucho en la diversidad. Un buen equipo es en el que no hay sólo franceses, ni sólo hombres, ni sólo jóvenes.

Nuevo paradigma y retos en el sector de la Automoción

LA EMPRESA FRANCESA DE CONSULTORÍA ALTRAN ESTÁ A LA CABEZA EN EUROPA DEL DESARROLLO TECNOLÓGICO Y LA INNOVACIÓN. PRESENTE EN 20 PAÍSES DE TODO EL MUNDO, ABARCA LOS SECTORES DE TELECOMUNICACIONES, AUTOMÓVILES, ENERGÍA Y AERONÁUTICA.

El sector de automoción ha evolucionado progresiva y constantemente durante sus más de 100 años de historia hasta su estado actual en el que se configura como un mercado global, compuesto por grandes fabricantes mundiales y un sinfín de proveedores de componentes mecánicos y electrónicos muy especializados; con una tecnología de propulsión basada en un motor de combustión y un alto grado de automatización y optimización en sus procesos productivos. Una historia caracterizada por el alto nivel de competitividad que ha hecho siempre difícil aceptar a nuevos actores y modelos de negocio.

Sin embargo, actualmente, nos encontramos en un escenario de ruptura tecnológica y cultural del concepto de movilidad originado por la necesidad, tanto de reducir nuestra dependencia del petróleo, como por la necesidad de rebajar las emisiones de CO₂ y la contaminación general de las ciudades. Ello ha dado lugar a un cambio cultural de los usuarios, más concienciados cada vez en moverse de manera sostenible por las ciudades; y a una irrupción de nuevas tecnologías de propulsión (vehículos eléctricos), así como de inteligencia y conectividad. Nos encontramos pues con un nuevo paradigma en el sector que está haciendo cambiar sus reglas, dando entrada a nuevos actores y poniendo en duda la continuidad de aquellos que no se adaptan.

Este nuevo paradigma del sector se basa en tres ejes: la eficiencia, nuevas tecnologías de propulsión con menor contaminación y dependencia del petróleo; inteligencia, vehículo más conectado y autónomo que ofrece mejoras en su uso y servicio; y movilidad sostenible, con una optimización en el uso del vehículo dentro de una red de servicios al usuario.

Dentro de las vías que el sector ha tomado para mejorar la eficiencia de los vehículos se encuentra la tradicional de buscar una optimización de los motores diesel/gasolina con nuevos sistemas de postratamiento de gases y mejoras en la combustión que cumplan con las normativas y exigencias del mercado; o la rupturista que busca nuevas tecnologías de propulsión y/o combustibles. En esta línea caben destacar diversas alternativas de futuro que se encuentran a diferente nivel de madurez: electrificación progresiva (pasando de híbridos a totalmente eléctricos), pilas de combustible con tracción eléctrica, motores de aire comprimido o diferentes combustibles (gas natural, biocombustibles, sintéticos) en motores de combustión. Entre todas ellas, la irrupción del vehículo eléctrico es seguramente la tecnología que abanderará este cambio tecnológico y cultural, con una importante presencia mediática y en el mercado.

La conectividad y los sistemas avanzados de conducción asistida con tecnologías basadas en la sensorización del vehículo son dos de las grandes tendencias del mercado de la automoción en su afán por dotar de inteligencia a nuestro vehículo. El rápido desarrollo del vehículo conectado se explica por la globalización de los sistemas de comunicación vía cloud que están permitiendo ofrecer más servicios al usuario y que, a la vez, están abriendo la puerta del sector a nuevos actores. Sería comparable a lo que sucede en el mundo de los smartphones o tablets, donde alrededor del dispositivo desarrollado por un fabricante concreto, hay diversas empresas que crean aplicaciones para mejorar y personalizar la experiencia del usuario.

El crecimiento de la conectividad de la sociedad y de los ciudadanos, así como la concienciación de la necesidad del cambio hacia la sostenibilidad, propician la transformación de los modelos de movilidad en la que el usuario es el actor principal. El vehículo deja de ser un elemento privado de transporte y pasa a ser un elemento integrado en un servicio de movilidad para la persona que combina vehículos compartidos de desplazamiento urbano e interurbano, transporte público, vehículos públicos de uso privado o servicios de asistencia a la conducción.

En definitiva, todas estas tecnologías y cambios sociales han llevado a que el sector de la automoción esté en un momento de cambio de paradigma propiciado por la reinención del vehículo y su uso. Un nuevo paradigma que también está siendo una puerta abierta a nuevas oportunidades para actores de diversos sectores que antes no tenían cabida en un mercado tan competitivo como el de la automoción, pero en el que ahora van a poder implantar sus soluciones en el futuro coche conectado, sostenible e integrado en la movilidad general de las ciudades.



Adelaida Bollero
Business Manager en la división Automoción,
Infraestructuras y Transporte de Altran España

12
SEP
2015

“El crecimiento de la conectividad en la sociedad y la concienciación sobre la sostenibilidad, propician la transformación de los modelos de movilidad”



FCA | FLEET & BUSINESS

DALE A LA FLOTA DE TU EMPRESA EL SERVICIO QUE MERECE.

Encuentra la mayor gama de vehículos,
el mejor servicio posventa y atención personalizada específica
para empresas en la Red de Concesionarios Fiat Chrysler Automobiles.

Infórmate en www.flotas-fca.es



ASESOR
DE EMPRESAS
ESPECIALIZADO.



INTERLOCUTOR
ÚNICO.



ASESORAMIENTO FINANCIERO
CON PRODUCTOS
ADAPTADOS A TODOS
LOS MODELOS DE NEGOCIO.



DISPONIBILIDAD
DE PRUEBA DE
VEHÍCULO NUEVO.



DISPONIBILIDAD
DE COCHE
DE SUSTITUCIÓN.



LÍNEA DE ATENCIÓN
TELFÓNICA EXCLUSIVA
PARA VENTA Y SERVICIO
DE EMPRESAS.



PRIORIDAD
DE DIAGNÓSTICO
Y SERVICIO
EN TALLER



ZONA WIFI
ABIERTA
EN SALA
DE ESPERA.

WE DRIVE YOUR BUSINESS

FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 115 a 220 CV ♦ Dimensiones: 4.854 x 1.904 x 1.720 mm ♦ Batalla: 2.919 mm
 ♦ Capacidad maletero: 955 litros ♦ Consumo medio: desde 5,0 l/100 km ♦ Emisiones CO2: desde 130 gr/km ♦ Precio: desde 33.030 euros
 Más información en www.ecomotor.es



El grande de Seat, más tecnológico

EL MONOVOLUMEN ESPAÑOL SE PONE AL DÍA CON UNOS SUTILES RETOQUES ESTÉTICOS, MEJORAS EN SU GAMA DE MOTORES Y NUEVOS 'GADGETS' TECNOLÓGICOS QUE MEJORAN LA VIDA A BORDO DE LAS FAMILIAS. Por Jorge Arenas



14
SEP
2015

Dentro de la gama Seat, el Alhambra es, de lejos, el modelo más capaz en términos de habitabilidad y practicidad. Tras esa carrocería monovolumen con puertas traseras correderas se esconde un interior muy amplio, que ofrece la posibilidad de montar tres filas de asientos (hasta siete plazas) y cuyo volumen de carga llega hasta los 2.430 litros si se abate la zona posterior. Los tres asientos centrales preparados para enganchar sillitas infantiles, los múltiples huecos portaobjetos repartidos por el habitáculo y el techo panorámico, redondean un producto de enfoque puramente familiar.

Hasta aquí todo permanece inalterado. Sus aptitudes siguen intactas y relación calidad/precio, también. Sin embargo, el Seat Alhambra acaba de renovarse con una serie de cambios que afectan al diseño y la tecnología.

¿Cómo reconocer a la versión 2015? Para empezar, por su imagen. En la parte frontal, tanto la parrilla como el nuevo logotipo de la marca ponen la nota distintiva, mientras en la zaga, es el portón y las luces LED para pilotos y matrícula los que marcan la diferencia. También son diferentes las llantas, que mejoran la vista lateral del monovolumen. Pero si los cambios son ligeros en el interior, lo realmente interesante se encuentra

dentro. Y no nos referimos a que algunos elementos como el volante o los mandos de control sean ahora diferentes, sino a que la dotación tecnológica ha aumentado de forma considerable. Entre la lista de nuevos dispositivos enfocados al confort de los pasajeros destacan, entre otros: el acceso y arranque sin llave, los asientos con función de masaje, el sistema de entretenimiento *Seat Easy Connect* con pantalla de 5 ó 6,5 pulgadas y el sistema de conectividad *Full Link*, compatible con todo tipo de teléfonos inteligentes.

En el apartado de la seguridad, las novedades del Alhambra se centran en el freno multicolisión, el asistente de

cambio de carril, el detector de señales de tráfico y el sensor de ángulo muerto.

Bajo el capó aparecen nuevos motores diésel y gasolina, todos ellos adaptados a la normativa de emisiones Euro 6. Dentro del primer grupo figura el 2.0 TDI, que se puede elegir con 115, 150 y 184 CV; en gasolina las opciones son el 1.4 TSI de 150 CV y el 2.0 TSI 220 CV. La tracción integral y el cambio automático DSG forman parte del catálogo de opciones en asociación a alguna de estas motorizaciones.

Ya disponible, el nuevo Seat Alhambra tiene un precio de partida de 33.030 euros, que puede rebajarse en 6.000 euros si se aplican todos los descuentos.

FICHA TÉCNICA: Motores: De 2 y 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 69 a 105 CV ♦ Dimensiones: 3.546 x 1.627 x 1.488 mm ♦ Batalla: 2.300 mm
♦ Capacidad maletero: 185 litros ♦ Consumo medio: desde 3,6 l/100 km ♦ Emisiones CO2: desde 95 gr/km ♦ Precio: desde 11.305 euros
Más información en www.ecomotor.es



Y a los ocho años... el pequeño se renovó

TRAS OCHO AÑOS EN EL MERCADO, EL FIAT 500 SE SOMETE A UN LAVADO DE CARA PARA SEGUIR DANDO GUERRA UNOS CUANTOS MÁS. SEGURIDAD, CONECTIVIDAD Y DISEÑO SON LAS CLAVES DEL CAMBIO. Por Jorge Arenas

La historia del Fiat 500 viene de lejos. El modelo original salió al mercado en 1957 como respuesta a una clase media que necesitaba motorizarse sin que su bolsillo se resitiera en exceso. La cosa no fue fácil, pero finalmente Dante Giacosa, ingeniero y diseñador ligado a la marca, dio con la clave al desarrollar un pequeño vehículo urbano dotado de un simple motor bicilíndrico y con un diseño tan resultón que logró encandilar durante al menos dos décadas a infinidad de usuarios. Práctico, económico, servicial y llamativo. ¿Qué más se le podía pedir?

Tras años de éxito y un parón posterior, el 500 se relanzó en el año 2007, coincidiendo con su 50 aniversario. El éxito del nuevo modelo fue

rotundo, pero ya no sólo en su lugar de origen sino también fuera de las fronteras. Este *cinquecento* era una reinención del modelo primigenio, muy al estilo de lo que acababa de hacer Mini unos pocos años antes, y llegaba dispuesto a hacer mucho ruido en el segmento de los vehículos urbanos de capricho.

Como era de esperar, fue bien acogido. Es más, su diseño gustó tanto, que ha sido capaz de sobrevivir casi una década sin apenas variaciones, algo que es prácticamente imposible de ver en otros modelos. Pero ahora sí, ha llegado el momento de hacerle su primer lavado de cara, que de alguna manera sirve para darle un empujón previo al cambio generacional, que veremos dentro de pocos años.

En el apartado estético, los cambios se encuentran en el frontal, donde figura una nueva parrilla y unos faros antiniebla diferentes, que acompañan a las nuevas ópticas. Éstas son los auténticas protagonistas y, si bien siguen siendo redondas, ahora incorporan unos módulos polieléctricos con iluminación LED, que le dan una mirada con otra personalidad. Aunque para personalidad, la de la zaga. Si algo llama especialmente la atención en el renovado Fiat 500 es precisamente el diseño de sus grupos ópticos traseros, que en lugar de quedar enrasados con la carrocería (como en la mayoría de coches), se convierten en una especie de *tatuaje luminoso* en relieve. Una idea original.

Mientras tanto, en el interior apenas se notan los cambios al primer golpe de vista. La consola y el salpicadero son similares, a excepción de la zona superior, donde se ubica una nueva pantalla. También es nueva la instrumentación digital (opcional) con pantalla TFT, algo que nos ha parecido bastante sorprendente, ya que este dispositivo tecnológico es más propio de segmentos superiores.

Por lo demás, llegan a la gama llantas, colores de carrocería y elementos de personalización inéditos, mientras la oferta de motores, que cuenta con un diésel y tres de gasolina, es ahora más eficiente. El nuevo 500 ya está a la venta.

15
SEP
2015



FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 120 a 130 CV ♦ Dimensiones: 4.294 x 1.772 x 1.605 mm ♦ Batalla: 2.610 mm
♦ Capacidad maletero: 470 litros ♦ Consumo medio: desde 4,0 l/100 km ♦ Emisiones CO2: desde 104 gr/km ♦ Precio: desde 19.200 euros

Más información en www.ecomotor.es



La reconquista del pequeño todocamino

TIENE UN DISEÑO CUIDADO, UN HABITÁCULO AMPLIO Y PRÁCTICO Y EL NIVEL TECNOLÓGICO QUE SE LE PRESUPONE A UN SUV DE ÚLTIMA HORNADA. EL NUEVO HR-V ES UN PRODUCTO INTERESANTE. Por Jorge Arenas

Practicamente nadie en los años 90 se había atrevido a coquetear con un modelo de estética todoterreno con tintes deportivos y unas aptitudes más enfocadas al asfalto que al campo. Fueron los japoneses de Honda los que, a finales de esa década, lanzaron al mercado la primera generación del HR-V, un pequeño y polivalente todocamino que, si bien llegó unos años antes de la explosión del segmento, fue capaz de sentar unas sólidas bases. Pero aquel SUV se quedó estancado a mediados de la década siguiente, es decir, justo cuando el segmento al que pertenecía empezaba a tomar fuerza a nivel global.

Años después, por fin tenemos entre nosotros la nueva generación del HR-V. Su competencia es dura, ya que llega una nueva hornada de rivales entre la que figuran el Suzuki Vitara, el Fiat 500X o el Mazda CX-3, por citar sólo algunos. Pero lo cierto es que el Honda no le teme a nada. Es el último en llegar y viene más preparado que ninguno. Si en plano estético llama la atención por sus formas musculosas y bien definidas, es en el apartado práctico donde realmente destaca. Parece mentira que una carrocería de sólo 4,29 metros pueda dar cabida a un habitáculo tan amplio en las dos filas de asientos y a un maletero de 453 litros. Desde luego, quien busque un SUV de tamaño compacto mejor aprovechado, que no mire hacia otro lado, porque no lo va a encontrar. Además, este HR-V incorpora ingeniosas soluciones como el *Honda Magic Seat*, que permite plegar los asientos posteriores como si de butacas de cine se tratase, de manera que se abre un hueco de grandes proporciones para transportar objetos voluminosos.

Amplio, llamativo, dinámico y placentero a la hora de conducir, el nuevo HR-V llega con un motor de gasolina (1.5, 130 CV) y otro diésel (1.6, 120 CV), ambos con cambio manual de serie y sin la posibilidad de elegir la tracción total en ningún caso.





El mítico campeón brasileño Ayrton Senna al volante de un McLaren en el no menos mítico circuito de Mónaco. Eran otros tiempos...

Si Ayrton Senna levantara la cabeza...

CUESTA CREERLO, PERO LA ESCUDERÍA MCLAREN SIGUE SIENDO HOY, JUNTO CON FERRARI, LA MÁS HISTÓRICA, EN TRADICIÓN Y TRIUNFOS, DE LA FÓRMULA UNO. ¿VOLVERÁN LOS BUENOS TIEMPOS? Por Miguel Ángel Linares

Ayrton Senna Da Silva (1960-1994) fue piloto de McLaren entre 1988 y 1993. Con la escuadra inglesa logró sus tres títulos mundiales (1988, 1990 y 1991) y con los monoplazas entonces rojiblancos firmó no solo sus mejores actuaciones en la Fórmula 1, sino también algunas de las mejores carreras de la historia de la máxima competición del automovilismo.

En McLaren se vivió la que es considerada una de las rivalidades deportivas más alucinantes de la historia, la que mantuvo con el francés Alain Prost, quien fue su compañero en McLaren durante sus dos primeros Mundiales (1988 y 1989). Aunque no es el piloto que más Mundiales ha ganado, ni más carreras ni más poles, Senna está considerado por muchos como el mejor piloto de la historia, una leyenda sin duda acrecentada por su muerte sobre el asfalto, el 1 de mayo de 1994, en el circuito de

Monza, cuando ya había abandonado McLaren y pilotaba un Williams.

Uno de sus más enfervorecidos admiradores ha sido siempre Fernando Alonso. Ya en 2007, tras ganar los títulos mundiales de 2005 y 2006, el piloto asturiano "emigró" a McLaren por su deseo de imitar en todo lo posible a su ídolo. Pero aquel año ya sabemos cómo terminó, con su enfrentamiento con el novato Lewis Hamilton y su negra relación con el gran jefe de la escudería, Ron Dennis, que provocó la salida del asturiano tan solo un año después.

Tras sus sucesivas etapas de nuevo en Renault y luego en Ferrari, Fernando Alonso, don erre que

Fernando Alonso no puede permitirse otra temporada de absoluto fracaso como esta

erre, volvió a insistir el año pasado con la vuelta a McLaren, en un nuevo intento por recuperar la leyenda de su ídolo, Ayrton Senna. Un retorno arriesgado, pues la escudería empezaba casi de cero, pero animado por el hecho de que Honda, la gran compañera de McLaren en los tiempos de Senna, retornaba a la Fórmula 1 en general y a la escudería de Woking en particular. Fernando, huérfano, todo hay que decirlo, de mejores ofertas, no se lo pensó y se sumergió de nuevo en los dominios de Ron Dennis, dispuesto a darlo todo por volver a "acercarse" a la influencia de Ayrton Senna.

Y ahora llega la gran pregunta... ¿ha merecido la pena? Si vemos los resultados de McLaren-Honda en esta temporada, desde luego que no. Alonso lo está dando todo, gran parte de su credibilidad como mejor piloto de la parrilla incluida, para encadenar un fracaso tras otro, una desilusión tras otra. Un quinto puesto es su mejor bagaje en lo que llevamos de temporada, en un Mundial que, según parece, volverá a ser para Lewis Hamilton, que sumará con ello tres entorchados y superará al asturiano en el historial de los grandes campeones de la F1.

Repetimos, ¿está mereciendo la pena? Por desgracia, esta pregunta no podrá tener respuesta hasta el año que viene. Una temporada ridícula como esta se la puede permitir el "sucesor" de Senna, pero otra desde luego que no. Eso sí, como peor no lo podrá hacer la escuadra inglesa, algo llevamos ganado. La ilusión de toda la afición está en juego.

FICHA TÉCNICA: Motor: combustión + eléctrico ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 218 CV ♦ Dimensiones: 4.767 x 1.832 x 1.456 mm ♦ Batalla: 2.791 mm
♦ Capacidad maletero: 586 litros ♦ Consumo medio: desde 1,6 l/100 km ♦ Emisiones CO₂: desde 37 gr/km ♦ Precio: N.D.
Más información en www.ecomotor.es



Una nueva berlina enchufada al futuro

EL VOLKSWAGEN PASSAT GTE PREPARA SU SALIDA AL MERCADO COMO UNA OPCIÓN MUY VIABLE ENTRE LAS BERLINAS HÍBRIDAS. TIENE 218 CV, UNA AUTONOMÍA DE 1.100 KM Y SE CARGA DE FORMA RÁPIDA. Por Jorge Arenas

Que el vehículo eléctrico no acaba de cuajar en el mercado no es ninguna novedad. Quizá sea cuestión de tiempo lograr la madurez suficiente para que se convierta en una opción viable, pero de momento no acaba de serlo por cuestiones de precio, autonomía y tiempo de recarga, entre otras. Por el contrario, los híbridos sí parecen ser una opción real de futuro. Un futuro casi inmediato, podríamos decir. Si en este momento se venden 200.000 unidades anuales de este tipo de coches, las previsiones hablan del doble para 2018 y de nada menos que 3 millones en 2022. El crecimiento a medio plazo es exponencial. Es por ello que Volkswagen se ha puesto las pilas -en sentido literal- con su gama de híbridos enchufables. La familia debía crecer y, si hasta el momento sólo era posible disfrutar de la tecnología GTE en el Golf, ahora lo es también en el Passat.

Las tripas del VW Passat GTE esconden un motor de combustión 1.4 TSI de 156 CV, asociado a otro eléctrico de 115 CV, que juntos entregan 218 CV y 400 Nm. Sus cifras oficiales: 1,6 litros a los 100 km, 36 gramos de CO₂ por km, 0 a 100 km/h en 7,4 segundos, autonomía de 1.100 km... En fin, unos datos que hacen pensar que podríamos estar ante la berlina perfecta. Corre, no gasta prácticamente nada, puede moverse en modo puramente eléctrico y, para colmo, es igual de práctico que cualquier otro Passat. Hay que decir que en un uso normal



resulta complicado -por no decir imposible- lograr ese consumo inferior a los 2 litros, pero aún así, el gasto medio no deja de ser bastante contenido para un coche que supera los 200 CV.

A la hora de moverse en carretera, el usuario puede seleccionar cinco modos de conducción, que dan prevalencia a un motor u otro para jugar con las prestaciones y los consumos. Y cuándo se agota la batería, ¿qué pasa? Si se da el caso, se recargaría con el propio motor de combustión, que funcionaría a modo de generador mientras se conduce o, simplemente, se podría enchufar el coche a la red. En este último caso el tiempo de recarga es de 4,15 horas en la red convencional o de 2,3 horas si se utiliza un puesto de recarga rápida.

El GTE llegará a nuestro mercado a principios de 2016 con un equipamiento de serie abundante y con una estética diferenciadora que deja claro al primer golpe de vista que no es un Passat cualquiera de la gama.



EL COMPROMISO
ESTÁ EN NUESTRO ADN



TODO UN EQUIPO A SU SERVICIO

ALD Automotive le ofrece la externalización de la gestión de su flota, para que todos disfruten cómodamente de su vehículo de empresa. Porque le respalda todo un equipo de profesionales que se ocupa de los servicios que necesita su flota:

- ✓ Asesoramiento
- ✓ Trámites y gestiones
- ✓ Seguros y gestión de accidentes
- ✓ Mantenimiento y revisiones
- ✓ Vehículo de sustitución y pre-entrega
- ✓ Tarjeta de carburante
- ✓ Atención al Cliente
- ✓ Entrega y recogida
- ✓ Informes online

PARA QUE USTED SE PREOCUPE SOLO DE CONDUCIR
902 100 886



LET'S DRIVE TOGETHER



www.aldautomotive.es

FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 131 a 160 CV ♦ Dimensiones: 3.915 x 1.735 x 1.230 mm ♦ Batalla: 2.310 mm
♦ Capacidad maletero: 130 litros ♦ Consumo medio: desde 6,0 l/100 km ♦ Emisiones CO2: desde 139 gr/km ♦ Precio: desde 23.000 euros
Más información en www.ecomotor.es

Estrena diseño, pero mantiene su filosofía

EL MAZDA MX-5 CAMBIA DE GENERACIÓN PERO SIGUE SIENDO IGUAL DE ÁGIL Y DIVERTIDO QUE SIEMPRE. UN DESCAPOTABLE BIPLAZA, TAN PEQUEÑO Y POCO PRÁCTICO, COMO PLACENTERO A LOS MANDOS. Por Jorge Arenas



20
SEP
2015

Aunque son cada vez más escasos, todavía quedan coches con alma, modelos especiales que los propios clientes y aficionados convierten en iconos casi desde su lanzamiento al mercado, y que apenas encuentran rivales con el paso del tiempo. El Mazda MX-5 es, a nuestro juicio, uno de los integrantes de este selecto grupo. Y no es que tenga un motor descomunal ni una puesta en escena superlativa. Ni siquiera es un alarde tecnológico en comparación a las novedades que han ido llegando en los últimos meses. Pero da igual, todo eso no importa. El MX-5 juega en otra liga: la de las sensaciones puras, la del placer de conducir, la de fundirse con la máquina y, simplemente, dejar que los kilómetros fluyan mientras el viento se convierte en compañero de viaje.

Esto es lo que define al pequeño Mazda y esto es lo que, afortunadamente, sigue intacto en la nueva generación que acabamos de conocer. La cuarta para más señas, que llega al mercado 25 años después de que este modelo viera la luz. Pero claro, una cosa es que su filosofía siga igual

y otra bien distinta, que nada haya cambiado a su alrededor. Y ahí sí que tenemos que decir que el MX-5 ha mejorado bastante en unos cuantos apartados. Por ejemplo, en el diseño. No era fácil dibujar el relevo de un modelo tan peculiar, sin embargo, los responsables de la marca han sabido modernizar su líneas y su personalidad, manteniendo casi inalteradas las proporciones y el buen gusto. Y decimos 'casi', porque el nuevo modelo es ligeramente más pequeño que el anterior (mide 3,915 mm de largo) y liviano (pesa 100 kilos menos), gracias al empleo de una plataforma hecha casi exclusivamente a base aluminio.



En el interior domina la simetría y la simplicidad y, si hablamos de motores, los protagonistas son los *Skyactiv* 1.5 y 2.0, que rinden 131 y 160 CV, respectivamente. Dos opciones mecánicas, que se asocian siempre a una transmisión manual de 6 velocidades de tacto exquisito. Por lo demás, sigue teniendo ese chasis de reacciones ágiles, en el que la suspensión y la dirección -ahora eléctrica- se alían para lograr mucha diversión al volante, sin llegar a poner en apuros al conductor.

De momento sólo está disponible con capota de lona retráctil, aunque no descartamos que más adelante llegue una variante de techo duro, como ya sucedió con la generación anterior. Quizá también se pueda optar a un cambio automático más adelante si el mercado europeo así lo demanda, ya que en EEUU sí existe esta opción desde su lanzamiento.

El pequeño roadster biplaza japonés, con tres generaciones a sus espaldas y el cuarto de siglo ya cumplido, sigue siendo un claro objeto de deseo para todos aquellos amantes de la ligereza, tracción trasera y las buenas maneras.

FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cil. en L ♦ Combustibles: Gasolina, diesel y eléctrico ♦ Potencias: De 75 a 120 CV ♦ Dimensiones: 4.384x1.790x810 x 1.857 mm ♦ Batalla: 2.728 mm
♦ Capacidad maletero: 675/3.000 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 150 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,2 l/100 km ♦ CO2: Desde 0 gr/km ♦ Precio: Desde 18.110 a 35.691 euros
Más información en www.ecomotor.es



Última evolución antes de su relevo

EN EL AÑO 2018, LA PLANTA DE PSA EN VIGO COMENZARÁ A FABRICAR EL VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO QUE SUSTITUIRÁ AL PARTNER Y TAMBIÉN A SU PRIMO, HERMANO, EL CITROËN BERLINGO. Por Juan Luis Soto

Mientras tanto, el polivalente Partner recibe una nueva y última actualización tras la que se produjo en 2012. El actual Partner es ya la tercera generación del modelo, desarrollada en su día sobre la robusta plataforma del primer Citroën C4 Picasso.

Para hacer que el incansable Partner aguante sin problemas hasta la llegada de su "jubilación" se ha beneficiado en primer lugar de una puesta al día estética en general. Influenciado por el moderno estilo de los últimos modelos de Peugeot en llegar al mercado, sus cambios

exteriores se centran en un diseño de la parte delantera que adopta una calandra diferente y en posición más vertical. Los estilistas han rediseñado asimismo unos nuevos paragolpes, que son en la práctica más envolventes y eficaces que los anteriores y que integran unos nuevos grupos ópticos que incluyen luces diurnas Led y los faros antiniebla.

La marca del león ofrece además a quienes lo deseen una serie de acabados especiales en forma de paquetes de equipamiento que mejoran y personalizan la estética con elementos como por ejemplo paragolpes y

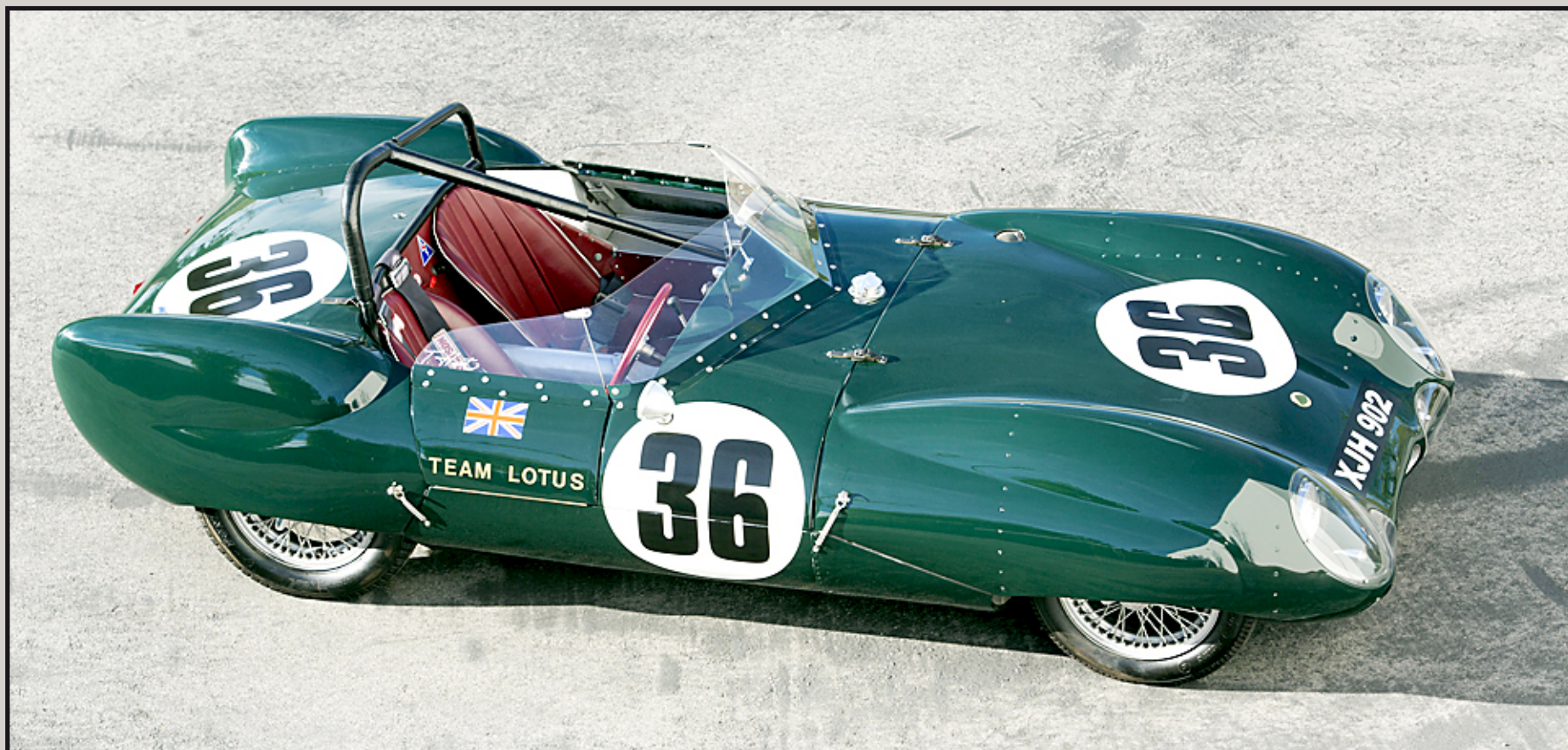
molduras integrados, pintados en el mismo color que el resto de la carrocería.

Como los tiempos mandan, se ha dotado a esta evolución del Partner de una moderna y variada tecnología: equipamiento telemático con una gran pantalla táctil multifunción a color de 7", manos libres, navegador, Bluetooth, puerto USB, toma "jack" y el sistema MirrorScreen mediante el cual podemos conectarnos a un smartphone compatible con Mirrorlink o Carplay. Mediante un botón en el volante podemos activar la función de reconocimiento de voz para no tener que manejar ningún mando de la pantalla mientras conducimos.

Podemos destacar además un sensor de aparcamiento delantero (el trasero ya estaba disponible) y una cámara posterior para facilitar las maniobras marcha atrás. A partir de noviembre llegará el Active City Brake, un freno automático de emergencia para ciudad que funciona mediante un sensor láser de corto alcance y detiene el vehículo ante un obstáculo.

Sin necesidad de recurrir a las versiones 4x4, se ofrece ahora el Grip Control, un sistema electrónico de mejora de la motricidad con el que podemos elegir entre 5 modos diferentes.

Los motores también se renuevan y son ahora siete entre los VTi de gasolina y diésel BlueHDi, que abarcan potencias comprendidas entre 75 y 120 CV. También se ofrece una versión eléctrica con 170 kilómetros de autonomía y recargables en 8,3 horas en carga lenta o 30 minutos en una toma de carga rápida. El año que viene llegará asimismo el 1.2 PureTech de gasolina con unos consumos líder en su segmento. Como dato, los nuevos motores han mejorado su consumo un 15 % de media en relación a los que sustituyen.



Un motor de apenas 1.100 cc servía para catapultar hasta más allá de los 250 km/h al Lotus Eleven y sus escasos 450 kilos de peso. Un adelantado a su época.

22
SEP
2015

En la ligereza está la clave del éxito

Colin Chapman, fundador de la firma británica Lotus, tenía muy claro desde que estudió ingeniería estructural en la universidad de Londres, que la ligereza era una virtud. La mayor de las virtudes, incluso, en lo que a construcción se refiere. Lo que quizá no sabía el bueno de Colin es que, unos años después, iba a poder plasmar todos sus conocimientos adquiridos en la que, sin duda, era su mayor pasión: los coches. Así, cuando se puso al frente de la compañía, empezó a diseñar y fabricar modelos para la calle y los circuitos, en muchos casos menos potentes que la mayoría de competidores, pero siempre con un peso reducido y con una puesta a punto de chasis muy afinada. Aquí residía la clave de su éxito. No hacían falta caballos sino estructuras livianas y bien asentadas para lograr el éxito.

Y así fue como, tras lanzar al mercado coches tan míticos como el Lotus Seven, que aún pervive en nuestros días bajo la batuta de Caterham, se atrevió en 1956 con un modelo totalmente rompedor. Hablamos del Lotus Eleven, un coche que nació de los lápices de Chapman, que fue vestido por el experto en aerodinámica Frank Costin y que mantuvo siempre la mirada fija en la competición. Aquel pequeño coche de apenas 3,4 metros de longitud y 0,8 metros de altura se asentaba sobre un chasis tubular y utilizaba un motor de 4 cilindros y 1.100 cc, que resultaba más que suficiente para mover los

escasos 450 kilos que pesaba el conjunto en orden de marcha. En total se construyeron 270 ejemplares de este modelo de Lotus, que ha pasado a la historia por ser uno de los más exitosos en el mundo de las carreras. Incluso el ilustre Stirling Moss hizo de las suyas con un Eleven, al establecer un récord absoluto rodando a 230 km/h en el circuito italiano de Monza.

Décadas después, la historia continúa con la llegada del nuevo Lotus 3-Eleven, que hereda el espíritu de su abuelo, pero adaptado a los tiempos modernos. Con apenas 900 kilos, su motor V6 3.5 sobrealimentado de 450 CV le permite acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 3 segundos y alcanzar una punta superior a los 300 km/h. Es, en este momento, el Lotus más ligero y veloz que existe en la gama. Y sí, efectivamente, apunta a los circuitos como ya lo hiciera antaño el Eleven. Es más, en las pruebas de puesta a punto realizadas en el trazado de Nürburgring a lo largo de 2.000 kilómetros, ha demostrado ser más rápido que un Nissan GT-R Nismo y casi tanto como un Porsche 918 Spyder. Palabras mayores. En abril de 2016 saldrá a la venta.



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

GRAN OFERTA

45%
de descuento

elEconomista.es
Su información económica en cualquier lugar
+ Hemeroteca + 21 Revistas digitales *pdf*



Ecotrader**.es**
NIVEL 1

Su asesor personal de inversión con nuevos servicios exclusivos
+ Tabla de seguimiento del IBEX35 + 16 herramientas

1 AÑO por
165€

antes
~~300€~~

Suscríbase en el | 902 88 93 93
www.eleconomista.es/gran-oferta/