

# Eco motor.es

elEconomista OCTUBRE 2015 Nº77



OPEL ASTRA  
**MÁS LIGERO Y DINÁMICO**

DS5  
EL PRIMERO DE LA MARCA  
FLOTAS  
BUEN RESULTADO EN 2015



# 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](mailto:skoda.empresas@vw-audi.es) y solicita una exclusiva prueba de conducción.



# 6

**EN PORTADA**

**Opel  
Astra**

# 10

**ENTREVISTA**

**José Vicente  
de los Mozos**

# 18

**A LA ÚLTIMA**

**Nuevo  
DS5**

# 22

**REPORTAJE**

**Flotas de  
empresa**



**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 Carla de Jorge. **Impresión:** Impresos y revistas S.A. **D.L.:** M-25200-2008

## MADRID EQUIPARA MOTOS Y COCHES



La asociación Anesdor ha criticado el tratamiento que ha dado el Ayuntamiento de Madrid a las motos en días de alta contaminación.

## OSLO PROHÍBE LOS COCHES CON MOTOR DE COMBUSTIÓN



El nuevo gobierno de la ciudad noruega, una coalición de izquierdas y verdes, ha anunciado que será la primera capital en prohibir los coches.

## EL PIB SE SALVA POR EL TURISMO Y EL AUTOMÓVIL



La legislatura ha acabado con un dato de PIB invariado, mantenido durante la recesión gracias a los resultados de turismo y exportación de coches.

## Gasolina y diésel, otro equilibrio

**S**in duda el gran revuelo producido últimamente por el escándalo Volkswagen y sus motores TDI trucados ha tenido otras consecuencias además de las legales y administrativas.

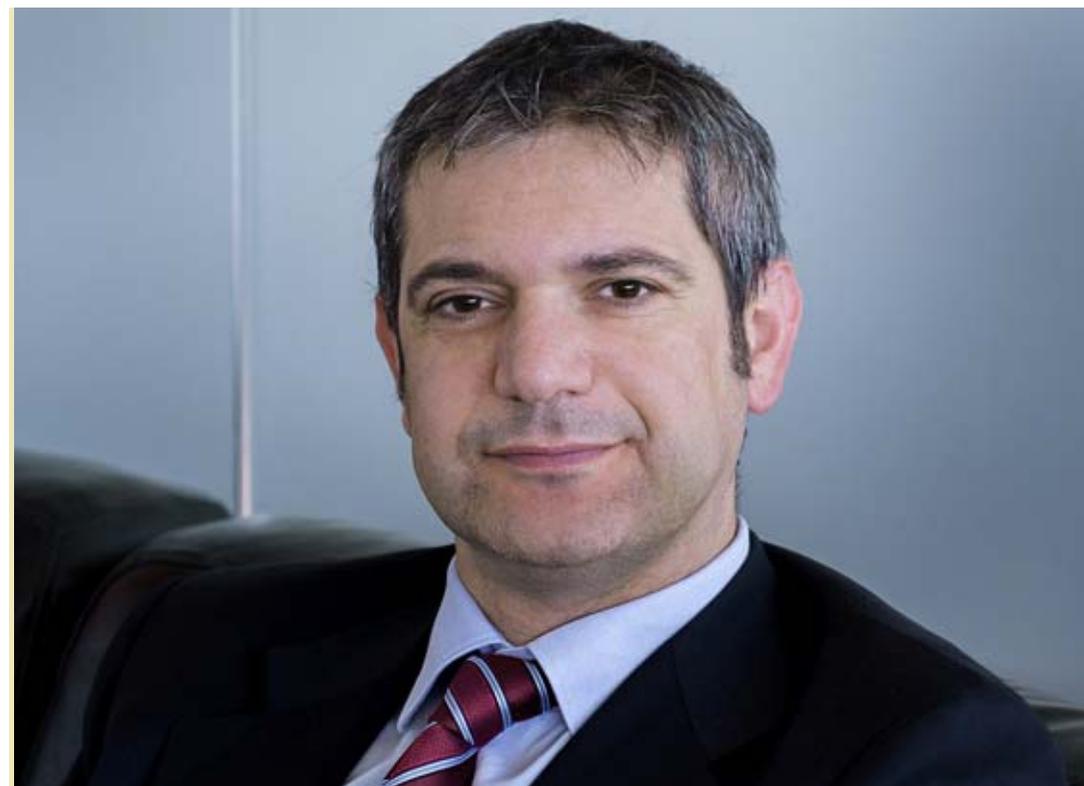
En la práctica ha servido como acelerante de un proceso que ya se venía produciendo y que había comenzado a modificar el reparto de motorizaciones de gasolina y diésel en el ámbito europeo. Inicialmente impulsados por la tecnología industrial, petroleras y las favorables tasas administrativas, los motores de gasóleo proliferaron de forma espectacular. En el apogeo de sus ventas, han llegado a alcanzar en algunos países europeos como España el 70 por ciento del parque, reduciendo a los de gasolina a menos de un tercio de la demanda.

La progresión del gasóleo se ha ido frenando paulatinamente con el acercamiento entre su precio y el de la gasolina. Y ahora asistimos a un efecto contrario, mediante el cual los motores de gasolina de nueva generación, de menor tamaño y mejor gestionados, están recuperando claramente el terreno perdido.

El "diéselgate" ha aportado un importante e involuntario argumento a esta tendencia. El diésel ya no es bien visto en grandes ciudades y algunos gobiernos europeos ya preparan una subida de tasas disuasorias que lo graven. La nueva generación de motores de gasóleo Euro 6, más limpios incluso que los de gasolina en algunas emisiones, no llegan a tiempo de aliviar la presión de la opinión pública. Y las grandes empresas flotistas comienzan ya a reducir las versiones diésel en su previsión de compras.



Juan Luis Soto  
Director de Ecomotor



## Conquistando terreno

**C**orren buenos tiempos para los SUV, un segmento consolidado que mantiene unas cifras de crecimiento espectaculares (más de un 20 por ciento de cuota en España). Aunque lo cierto es que ahora están más lejos del campo y más cerca de la ciudad, para ser más prácticos sobre el asfalto que fuera de él. Una metamorfosis que explica el nuevo volumen de demanda y que en el Grupo FCA hemos sabido interpretar para estar a la cabeza. Hemos extraído la esencia de dos de nuestros mayores pilares: el icónico Fiat 500 y nuestra marca Jeep, pionera en vehículos todoterreno y que el próximo año cumplirá su 75 aniversario. A partir de ahí, hemos desarrollado una nueva plataforma diseñada para conquistar este sector en continua expansión. Y, con ello, los nuevos Fiat 500X y Jeep Renegade se han convertido en un éxito inmediato y global, como nuestros primeros productos que responden a las premisas genéticas que impulsa el ambicioso plan estratégico de FCA. Fueron los primeros, pero no serán los últimos, ya que en los próximos meses seguiremos ampliando nuestra gama con nuevos SUV de Jeep y también de Alfa Romeo, que se estrenará en el segmento por todo lo alto dentro de muy poco tiempo.

Luis Parasacco  
Consejero delegado de Fiat Chrysler Automobiles Spain



**¿BUSCAS  
A NUESTROS  
RIVALES?  
MIRA POR EL  
RETROVISOR**

## **CITROËN C-ELYSÉE**

PRIMER, SEGUNDO Y TERCER PUESTO EN EL CAMPEONATO DEL MUNDO WTCC 2014  
PRIMER, SEGUNDO Y TERCER PUESTO PROVISIONAL EN EL AÑO 2015\*

**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 105 a 200 CV ♦ Dimensiones: 4.370 x 1.871 x 1.485 mm ♦ Batalla: 2.662 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 370 litros ♦ Consumo medio: desde 3,7 l/100 km ♦ Emisiones CO2: desde 97 gr/km ♦ Precio: desde 18.800 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# LLEGA CON LOS DEBERES HECHOS

EL OPEL ASTRA, EN SU NUEVA GENERACIÓN, SE POSICIONA COMO UNA ALTERNATIVA MUY INTERESANTE ENTRE LOS COMPACTOS GENERALISTAS POR SU DOTACIÓN TECNOLÓGICA. YA A LA VENTA, CON UN PRECIO DE PARTIDA DE 18.800 EUROS. Por Jorge Arenas

**A** Opel le gusta contar la historia del Astra remontándose a sus orígenes en la categoría de compactos. Es decir, que pone el punto de partida en el Kadett, un modelo que data nada menos que de 1936. Cuando en España estalló la Guerra Civil, los alemanes lanzaron un coche que se mantendría en el mercado hasta el año 1991. En ese periodo de tiempo se fabricaron seis generaciones, a las que después han seguido otras cuatro, pero ya bajo la denominación Astra. Sin duda, hablamos de



una pieza clave dentro de un segmento de gran importancia en Europa: el de los compactos generalistas, que acapara más del 30% de las ventas totales.

Visto esto, el nuevo Astra se plantea como la generación número 11 de compactos de la marca y, como cabría esperar, es la más completa de todas. Pero no por lo obvio, es decir, no se trata simplemente de que haya mejorado lo presente con una evolución acorde a los tiempos que corren -que también- sino que en Opel han sabido escuchar las críticas del Astra anterior para pulir algunos defectos importantes. Por ejemplo, el sobrepeso. Muchos habrán escuchado hasta la saciedad que este modelo debía ponerse a dieta, ya que en la báscula arrojaba cifras superiores a las de casi todos sus rivales, y esto se traducía en unas prestaciones escasas. Pues bien, los ingenieros se han puesto





manos a la obra hasta conseguir una rebaja de 200 kilos. ¿Cómo? Limando por aquí y por allá. Pondremos como ejemplo el chasis (-50 kg), los motores (-10 kg), la electrónica (-11 kg) o los asientos (-10 kg) que aportan, cada uno, su granito de arena a la hora de ayudar al Astra a alcanzar su talla ideal. Al final el coche es más liviano y compacto en sus medidas exteriores, pero a la vez más amplio por dentro, cosa que agradecerán los pasajeros de ambas filas de asientos, que ahora disfrutan de mayor altura libre al techo y más espacio para las piernas.

Una vez solventado esto, el siguiente paso era dar con una oferta mecánica adecuada, a la altura tanto en prestaciones como en consumos. El resultado ha sido una gama de motores totalmente renovada, con interesantes opciones diésel pero también con fuerte presencia de propulsores de gasolina de última hornada. El primer grupo está formado por los 1.6 CDTi de 110 y 136 CV, que están llamados a ser los que acaparen la mayor parte de las ventas. De hecho, en Opel estiman que ocho de cada diez Astras vendidos tendrán motor de gasóleo. Mientras tanto, en el segundo grupo encontramos opciones que podrían animar a los usuarios a dar el salto del diésel a la gasolina, como son: el 1.0 tricilíndrico de 105 CV, el 1.4 (125 y 150 CV) y el 1.6 de 200 CV.

En el apartado estético, el nuevo Astra parece más un *restyling* que un salto generacional. Esto es algo que empieza a ser la tónica habitual en



algunas marcas, sobre todo alemanas, y que responde -creemos- a una idea conservadora de no arriesgar "por si acaso". En cualquier caso, el resultado no es malo. El nuevo Astra ha dado un pequeño salto en este sentido y es más agradable a la vista.

Si hablamos de tecnología, el protagonista indiscutible es el sistema de iluminación matricial LED, que se ofrece por primera vez en un coche de este segmento y cuyo precio es de 850 euros como elemento opcional. Se denomina *IntelliLux* y no sólo mejora la calidad de la luz y su alcance, sino que permite circular con las luces largas de carretera de forma permanente. Otras novedades tienen que ver con las pantallas del sistema multimedia -ahora de 7 y 8 pulgadas- y con el servicio de asistencia múltiple *Opel OnStar*, que se estrena el Astra y después llegará a otros modelos.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diésel ♦ Potencias: Desde 90 CV ♦ Dimensiones: 4.310 x 1.780 x 1.470 mm ♦ Batalla: 2.650 mm  
♦ Capacidad maletero: 380/1.318 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 173 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,0 l/100 km ♦ CO2: Desde 104 gr/km ♦ Precio: Desde 11.673 euros  
Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# Ajustes a medida del gusto más europeo



UN NUEVO MOTOR DE TRES CILINDROS PARA HACERLO MÁS CIUDADANO, MAYOR EFICIENCIA MECÁNICA Y MEJORAS EN LOS EQUIPOS DE A BORDO, ACTUALIZAN AL COMPACTO COREANO PARA 2016. Por Juan Luis Soto



**A**unque la mayoría de los cambios introducidos en el cee'd 2016 no se ven, algunas modificaciones exteriores lo distinguen de la edición anterior. Por fuera, los detalles que han cambiado aportan una nueva cara al compacto coreano en cualquiera de sus tres carrocerías de tres y cinco puertas o familiar Sportswagon. Así vemos diferencias en las luces de posición de tecnología Led frontales, nuevas llantas de 16, 17 ó 18 pulgadas, un marco cromado rodeando las ventanillas, molduras diferentes, parachoques rediseñados y que alojan una doble salida de escape y unos grupos ópticos traseros también revisados en su diseño.

No obstante, la gran novedad estética del modelo es la introducción en la gama del acabado GT Line, que aporta una imagen más emocional destinada al público más joven del cee'd. El GT Line presenta diferentes

inserciones más vistosas, detalles cromados salpicando el interior, pedalier de aleación, botón de arranque de color aluminio o conectores para los dispositivos externos iluminados en rojo. En el GT, además, se ha introducido un nuevo volante, diferentes combinaciones de tapicerías, llantas de nuevo diseño y nuevas tecnologías de seguridad como los faros automáticos adaptativos o el reconocimiento por cámara de señales de tráfico.

Aprovechando la revisión general del modelo se ha mejorado la comodidad de los ocupantes, reduciendo en el interior del cee'd los niveles de ruido y vibraciones mediante la adopción de materiales aislantes más eficaces en moquetas, aireadores y salpicadero. En el caso de los diésel, se ha recubierto además el bloque de cilindros con un material absorbente.

En el apartado del chasis, los ingenieros han mejorado los reglajes del tren delantero y las

suspensiones. Conduciendo el cee'd por carreteras secundarias ahora se nota un mayor aplomo y precisión en su chasis, algo en lo que el conductor europeo es especialmente exigente.

Los principales cambios los encontramos en la oferta mecánica del versátil compacto. Ahora se incorpora a la gama un pequeño motor de gasolina de tres cilindros sobrealimentado mediante un turbocompresor, inédito hasta ahora y que será montado también en otros modelos del grupo Hyundai. Su denominación es 1.0 T-GDI y dispone de inyección directa de combustible, rinde 120 CV de potencia y se caracteriza por mantener estable el par motor máximo entre las 1.500 y 4.000 r.p.m.

El resto de la gama de motores tanto de gasolina como diésel son los ya conocidos, aunque han sido revisados y optimizados en profundidad para cumplir con las últimas normativas de emisiones Euro 6.



**RENAULT**  
Passion for life

# Renault TALISMAN

Siente el control



Disfruta la agilidad y la seguridad de conducción de Renault TALISMAN con el sistema de cuatro ruedas directrices **4Control**<sup>®</sup>.

Gama Renault Talisman: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 5,8. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) desde 95 hasta 130.

Renault recomienda 

  [reault.es](http://reault.es)

# “Renault ha sido pionera en planes industriales”

JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS ES EL ESPAÑOL QUE HA LLEGADO A OSTENTAR EL CARGO MÁS ELEVADO DENTRO DE UNA EMPRESA MULTINACIONAL AUTOMOVILÍSTICA.  
Por Juan Luis Soto



10  
OCT  
2015

**E**ntro a trabajar como aprendiz en la fábrica de Valladolid en 1978 y desde entonces toda su trayectoria profesional se ha desarrollado en Renault. Conoce a la perfección todo el proceso industrial y de distribución y es uno de los principales artífices de que España se encuentre hoy en día entre los más importantes países productores de automóviles.

**En la fábrica de Palencia se han contratado a 1.000 nuevos trabajadores para producir el Kadjar. ¿Cree que la ocupación laboral en el sector del automóvil podría volver a los niveles anteriores a la crisis?**

La crisis en Europa ha supuesto un antes y un después. Una de las cosas que ha generado es la volatilidad, algo a lo que no estamos acostumbrados. Nos tenemos que adaptar tanto al alza como a la baja. Los mercados han crecido este año, pero pueden caer de forma brusca y hay que adaptarse. No sé si se llegará o no. Lo que sí sé es que España ha hecho bien los deberes y no sólo Renault, el resto de constructores ha aumentado la carga de trabajo. Estamos siendo un país interesante para fabricar automóviles y eso es un hecho positivo. El empleo dependerá de los modelos que se lancen, de su ciclo de vida, etcétera.

**El nuevo SUV Kadjar es un modelo industrialmente**

plataformas en Palencia, una junto con Nissan para el Kadjar, más otra para el Mégane y sus cuatro carrocerías. Se hablaba de 280.000 unidades para finales de 2016. Pasaremos de esa cifra para lo cual hemos establecido el tercer turno en Palencia. También se habló de una media de 1.300.000 motores producidos junto a la planta de Sevilla, el año pasado se han hecho una media de 1.500.000 motores y este año se van a fabricar aún más. Se hablaba de crear 1.300 empleos, se han creado 3.600. Pero no solamente en la producción, la ingeniería ha crecido en 300 ingenieros y hace un año inauguramos el centro de I+D+I. También hemos crecido mucho en el parque logístico de Palencia, que ahora está lleno y ha creado más de 300 empleos. Todo en el plan industrial ha sido positivo, para Renault y para España.

**Renault está potenciando su producción en Marruecos, donde ya alcanzan una capacidad de 340.000 unidades anuales. También se aumenta la actividad industrial en Argelia. ¿Pueden las fábricas norteafricanas perjudicar los planes industriales destinados a las plantas españolas?**

Como responsable de ‘manufacturing’ del grupo creo que son diferentes elementos. En Marruecos fabricamos vehículos Dacia, una marca que ha crecido en Europa de forma espectacular. Ese tipo de coches tenemos que hacerlo allí y tienen una

**“En un momento que se hablaba del rescate de España, lanzamos el plan industrial más ambicioso en 60 años”**

**hablando cien por cien español. ¿Se espera alguna otra adjudicación para producir integralmente un modelo Renault en nuestro país?**

Renault en España ha sido pionera en cuanto a planes industriales. En 2009 se lanzó el Captur, el Twizy hecho en Valladolid. Pero en 2012, en un momento en que se hablaba del rescate de España por la UE, Renault puso sobre la mesa el plan industrial más ambicioso en 60 años con la ayuda de administraciones y sindicatos. Luego el resto de marcas han decidido invertir en España, pero no en aquél momento crítico. Y el plan industrial ha sido un éxito, porque hemos lanzado dos nuevas

gran demanda entre los clientes europeos. Un ejemplo es que en España el modelo más vendido en el canal particular es el Sandero. Pero Dacia no tiene nada que ver con los modelos que producimos aquí, como el Captur o Kadjar. En cuanto a Argelia, es una producción local para el mercado local. Es un país que ha crecido mucho y nuestra vocación es ser líderes, para lo cual tenemos que fabricar allí. Se trata de casos diferentes.

**La distensión en Irán ha hecho volver a Renault y Nissan a competir con PSA por aquel mercado. ¿Será Irán, con un mercado potencial de 2.000.000**



#### **de coches, el objetivo industrial preferente en 2016?**

En Irán estamos pendientes del levantamiento de las sanciones y evidentemente una vez que se pueda operar allí es un mercado potencial para Renault. Pero no es nuevo puesto que la marca ya ha estado allí muchos años antes y nuestra idea es seguir estando. Hay planes de futuro pero mientras que las sanciones no se levanten no podremos actuar.

#### **La economía china se enfría. ¿Cómo afecta esta situación al establecimiento de la nueva planta de Renault y Dongfeng en Hubei.**

Renault ha hecho una "joint venture" con Dongfeng para suministrar al mercado chino. La volatilidad que se ha vivido recientemente en aquella economía no cambia para nada nuestros planes, la fábrica se está preparando según lo previsto y la comercialización del nuevo modelo sigue su curso.

#### **Vimos en el último Salón de Frankfurt dos grandes novedades, el Mégane y el Talisman? En que medida van a repercutir estos importantes lanzamientos en las fábricas españolas?**

El Talisman lo fabricamos en Douez (Francia) porque es nuestra planta de referencia en el grupo para los modelos de alto de gama como también es el Espace. El Mégane, aparte de su dinámico diseño, aporta una plataforma común con el Espace y una tecnología de un segmento superior. Va a ser el primer vehículo

que están avanzando a una velocidad inferior a lo previsto. Es debido a tres importantes elementos. Primero la autonomía, hoy en día el eléctrico es un vehículo básicamente urbano. En segundo lugar que los Estados, y en nuestro caso España, no se han comprometido a realizar las infraestructuras necesarias que dijeron que había que hacer. Y tercero, no hay una mentalidad medioambiental en nuestro país para desplazarse en un 0 emisiones. La gente que conduce el Zoe está encantada y su nivel de satisfacción es más de un 95 por ciento. En Madrid y Barcelona hay que hacer una apuesta seria de infraestructuras. En Madrid sólo hay 200 puntos de recarga públicos de los cuales no todos funcionan. En París hay más de 4.000.

#### **¿La nueva plataforma CMF que se utiliza en los nuevos Qashqai y Mégane va a generar algún nuevo modelo en 2016 para ser fabricado en la planta Renault de Palencia?**

Sí, en Palencia se van a hacer el Kadjar y el Mégane en sus carrocerías berlina, cupé, Sport Tourer, RS Sport y queda otra versión que lanzaremos el año que viene pero que todavía no puedo desvelar

#### **Y hablando de su vida personal fuera de la empresa ¿Cuales son sus aficiones cuando las responsabilidades le permiten tomarse tiempo libre?**

## **“El eléctrico crece despacio por su limitada autonomía, ausencia de infraestructuras y mentalidad ambiental”**

en su segmento que va a integrar esta tecnología y esto es muy importante porque la aceptación será mejor. Y si vendemos más coches, produciremos más y el efecto será muy positivo.

#### **Los coches eléctricos, en los cuales Renault se ha implicado mucho, no acaban de despegar. El Twingo eléctrico ha retrasado su lanzamiento. ¿Qué está fallando en el desarrollo de este segmento?**

Los vehículos de 0 emisiones son una realidad. Tenemos un gran problema de contaminación en las grandes ciudades y la única tecnología que reduce las emisiones son estos vehículos. Es cierto

La verdad es que mis aficiones las tengo un poco olvidadas. Ahora mi primer "hobby" es viajar en aviones. Viajo mucho por mi cargo en el comité ejecutivo de la compañía y mi responsabilidad global. Tenemos 76 fábricas de Renault en el mundo, también trabajamos muy codo a codo con mi colega japonés por nuestra alianza con Nissan. Dicho esto, mi afición preferida es estar con mi familia en Madrid, también me gusta el fútbol y soy seguidor del Real Madrid, me gustan los vinos sobre todo el de Ribera de Duero, mi tierra. Me siento orgulloso de ser castellano. También me gusta hacer un poco de esquí en invierno y pasear con mi esposa.

# El hidrógeno nos libera de los combustibles fósiles

JAVIER ARBOLEDA ES UN INGENIERO ESPAÑOL QUE TRABAJA EN EL GRUPO HYUNDAI. CON FRECUENCIA TIENE QUE ACUDIR A LA CENTRAL EN COREA, DONDE SUS OPINIONES SON MUY TENIDAS EN CONSIDERACIÓN. APASIONADO DE LA FOTOGRAFÍA, COMPATIBILIZA SU CARGO EN LA EMPRESA CON LA VOCACIÓN DOCENTE.

**T**ras varias generaciones de vehículos experimentales Hyundai marcó un hito con su iX35 FCEV, primer vehículo de pila de combustible producido en gran serie, dos años antes que su más inmediato perseguidor. Es muy significativa la apuesta del gigante coreano, que siempre da pasos tecnológicos muy firmes. Demuestra que el hidrógeno es uno de los pilares de desarrollo del automóvil, pues compatibiliza ecología, independencia energética... y algo que pocos saben, los coches de hidrógeno son muy divertidos y agradables de conducir.

## ¿QUÉ ES UN FCEV?

Su nombre lo dice casi todo, Vehículo Eléctrico de Pila de Combustible (Fuel Cell Electric Vehicle). La gran diferencia con otros vehículos eléctricos estriba en que la energía es "generada a bordo", ya que la pila de combustible es una mini-central eléctrica. Así no necesitamos instalar pesadas baterías, ni soportar sus inconvenientes tiempos de carga y escasa autonomía. Cuando el hidrógeno se agota el repostaje sólo lleva 3 minutos y nos permite recorrer casi 600 km.

El rendimiento del iX35 FCEV es muy superior a un coche con motor de explosión, su consumo homologado es inferior a 1 kg de hidrógeno por cada 100 km (equivaldría a unos 3,6 litros de gasolina). Las pilas de combustible aprovechan muy bien el hidrógeno, hasta un 60% de la energía que contiene mueve el vehículo. Las ventajas energéticas son máximas en

uso urbano. Los diesel quedan muy lejos de estas cifras, y más lejos aún las mecánicas de gasolina.

## ¿CÓMO FUNCIONA?

El hidrógeno se almacena en 2 tanques, que suman 144 litros. Pese a ir comprimido a 700 veces la presión atmosférica caben poco más de 5,5 Kg. porque el hidrógeno pesa muy poco, es el elemento más ligero (y abundante) de la naturaleza.

El hidrógeno es alimentado a la "pila de combustible", que así se llama por ser un apilamiento de cientos de celdas. Cada una de ellas recibe en uno de sus lados aire y en el otro hidrógeno. Los lados de las celdas están separados por una membrana, que permite el paso de los núcleos de hidrógeno. Sin embargo sus electrones no pueden atravesarla y se ven obligados a recorrer un circuito eléctrico. Forman así una corriente eléctrica que al sumarse a la de las demás celdas dan una poderosa alta tensión. El núcleo del hidrógeno se une a su electrón y al oxígeno del aire en el otro lado de la celda para formar agua pura, que es lo único que sale por el escape.

Contamos también con una batería de alta tensión que recoge gran parte de la energía durante las frenadas, evitando así derrocharla en los frenos. La energía almacenada vuelve al sistema para alimentar el motor eléctrico en aceleraciones, aumentando notablemente la eficiencia energética del iX35 FCEV. Esto se conoce como "frenada regenerativa".

Es muy divertido de conducir y más cómodo que el más cómodo de los coches automáticos. El motor eléctrico de 136 CV simplemente no precisa cambio gracias a su masiva entrega de par, una sola marcha permite arrancar (sin embrague), acelerar contundentemente con tan sólo pisar el acelerador, y con la misma soltura alcanzar unos muy respetables 160 km/h. Técnicamente era posible mucho más, pero se optó por primar otros aspectos en el desarrollo del iX35 FCEV.

## ¿PORQUÉ HIDRÓGENO?

El hidrógeno no es en sí mismo una fuente de energía. La ciencia prefiere llamarlo "vector energético". Es decir, para obtenerlo hemos de consumir energía, que luego nos devuelve al consumirlo en la pila de combustible. Lo interesante es que permite aprovechar más eficientemente las energías limpias, muchas de las cuales son intermitentes (la eólica sólo se genera si hay viento, solar de día...). Además la generación de renovables ocurre frecuentemente en horarios de poco consumo. Así, podemos aprovechar los excedentes eólicos nocturnos para generar hidrógeno con el que reforzar la producción eléctrica en horas diurnas, o distribuirlo en "hidrogeneras" para alimentar coches de pila de combustible (FCEV), limpios, cómodos y seguros.

El hidrógeno, junto a otras tecnologías, nos liberará de los combustibles fósiles y sus inconvenientes emisiones. Y aún mejor, garantizará un suministro energético seguro, libre de los frecuentemente inestables países productores de petróleo. Ganaremos así nuestra independencia energética del exterior.



Javier Arboleda  
Jefe de Servicio Hyundai Motor España

**El hidrógeno no es en sí una fuente de energía. Se trata de un "vector energético" ya que hemos de consumir energía para obtenerlo y que luego nos devuelve**



**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](http://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 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 90 a 125 CV ♦ Dimensiones: 4.482 x 1.706 x 1.461 mm ♦ Batalla: 2.602 mm  
♦ Capacidad maletero: 550 litros ♦ Consumo medio: desde 3,8 l/100 km ♦ Emisiones CO2: desde 99 gr/km ♦ Precio: desde 16.860 euros

Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

**S**eat sabía que tenía una asignatura pendiente con el Toledo actual. En sus tiempos fue un modelo bien considerado, si acaso con luces y sombras en su tercera generación, pero al modelo de ahora le faltaba cierto empaque y eliminar esa sensación *low cost* que quedaba al descubierto en algunos apartados. Eso de ser una especie de Ibiza con más maletero no llegaba a ser del todo suficiente.

Pues bien, con el lavado de cara que acaba de recibir el Toledo en su versión 2015 podemos decir que ya tiene el aprobado. ¿Cómo lo ha hecho? Modificando su estética, tanto en el exterior como en el habitáculo, añadiendo toda la tecnología que se espera en un coche de sus pretensiones e introduciendo ciertos cambios en la gama de motores. El resultado final es satisfactorio. Visto desde fuera, mejora su imagen con los faros y pilotos con iluminación LED, los retrovisores con intermitentes integrados y los nuevos juegos de llantas. En el interior, la nota distintiva la ponen el cuadro de relojes, los mandos de la climatización, el volante y la iluminación ambiente, todos ellos nuevos. A esto



se suma un nuevo sistema de entretenimiento con pantalla táctil de 6,5 pulgadas y otros detalles como los elevavinas de un solo toque.

En materia de tecnología destacan los siguientes elementos: acceso y arranque sin llave, sistema de vigilancia *Front Assist*, cámara de visión trasera, sensores de aparcamiento delanteros y traseros, freno multicolisión y detector de fatiga. Evidentemente, no

podemos decir que el Seat Toledo esté inventando la pólvora con todo esto, ya que son elementos conocidos en otros muchos modelos. Pero, de alguna manera, sí es cierto que esta dotación le sirve para ponerse al día y colocarse en el lugar que debía estar.

En cuanto a los motores, la oferta al completo cumple con la normativa Euro6 y emite menos de 120 g/km de CO2, lo que exime a toda la gama del pago del impuesto de matriculación. Diésel y gasolina aumentan su potencia, mejoran las prestaciones e incrementan la eficiencia. Dos TDI, de 90 y 115 CV, y tres TSI, de 90, 110 y 125 CV, son las opciones disponibles. El Toledo ya está disponible en la red comercial.



## El Toledo deja atrás su imagen 'low cost'

YA ESTÁ A LA VENTA EL SEAT TOLEDO 2015. TRAS UN ACERTADO 'RE-STYLING', NO SÓLO HA MEJORADO SU ASPECTO SINO QUE HA ADOPTADO UN ARSENAL TECNOLÓGICO QUE LO SITÚA UN ESCALÓN POR ENCIMA. Por Jorge Arenas

**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: De 102 a 192 CV ♦ Dimensiones: 4.253 x 1.800 x 1.441 mm ♦ Batalla: 2.670 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 360/1.250 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 185 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,1 l/100 km ♦ CO2: Desde 104 gr/km ♦ Precio: Desde 23.800 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# Un soltero empedernido que se ha hecho familiar

EL MINI SIEMPRE HA INTENTADO SUPLIR SU FALTA DE ESPACIO PARA UN USO MÁS POLIVALENTE CON ALGUNA VERSIÓN MÁS O MENOS "AGRANDADA". CON EL CLUBMAN LA MARCA HA APOSTADO DEFINITIVAMENTE POR UNA SOLUCIÓN DE USO FAMILIAR. Por Juan Luis Soto



La aparición del modelo Clubman va a suponer un antes y un después en la gama Mini. Los ingenieros han hecho aumentar el tamaño del británico, dotándolo de un acceso trasero de dos puertas, y crece sobre todo a lo largo respecto a su hermano de cinco puertas. En concreto gana 27 centímetros de largo, 9 de ancho y aumenta su batalla en unos determinantes 10 centímetros. Este alargamiento y ensanchamiento general han posibilitado un considerable aumento de la habitabilidad, con mayor espacio para los pasajeros y un maletero de 360 litros que se pueden incrementar hasta los 1.250 si abatimos los asientos posteriores.

La idea de la marca no es solamente ofrece una alternativa más práctica a los compradores habituales de Mini, sino también captar nuevos clientes que busquen un familiar compacto, versátil, ágil y diferente del resto de la oferta en el segmento. Esto último se pone de manifiesto nada más acercarnos al Clubman, mediante una serie de detalles insólitos en este tipo de coche. Al accionar la llave a distancia, el logotipo Mini

se proyecta lumínicamente sobre el suelo, a los lados del coche, en forma de bienvenida.

En el techo, y por primera vez en un Mini, la antena sobre es en forma de "aleta de tiburón". Tiene la particularidad de que destellea con una pequeña luz roja cuando el antirrobo está conectado, como aviso a merodeadores y como reclamo para cuando necesitamos buscar el coche entre los demás que ocupen el aparcamiento.

Pero lo que más diferencia al modelo Clubman es su parte posterior. Las dos puertas traseras pueden abrirse de tres maneras diferentes, de forma manual, con el control remoto cada una por separado y mediante un sensor inferior que las abre al pasar el pie cuando, por ejemplo, llevamos las manos ocupadas con bultos o la compra para cargar.

La gama ofrece tres motores de gasolina y tres diésel. Han sido estudiadas para aportar el plus deportivo que siempre se espera de un Mini. En este sentido, nuestra primera toma de contacto nos reveló que el Clubman no ha perdido ese dinamismo general tan característico.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 116 a 231 CV ♦ Dimensiones: 4.439 x 1.821 x 1.598 mm ♦ Batalla: 2.760 mm  
♦ Capacidad maletero: 505 litros ♦ Consumo medio: desde 3,9 l/100 km ♦ Emisiones CO2: desde 104 gr/km ♦ Precio: desde 30.950 euros  
Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



16  
OCT  
2015

# El SUV de acceso da un salto de gigante

ES MÁS SILENCIOSO, TIENE MAYOR CALIDAD, ESTÁ MEJOR DISEÑADO Y HA GANADO EN PRACTICIDAD. EL NUEVO BMW X1 SUPERA CUALQUIER EXPECTATIVA. YA A LA VENTA, SUS PRECIOS PARTEN DE 30.950 EUROS. Por Jorge Arenas



**L**os todocaminos son vehículos clave para cualquier marca por el interés que suscitan. Más aún en el caso de los modelos de acceso, ya que están llamados a ser los que más ventas acumulen. En el caso de BMW, su punto de partida en la gama SUV es, precisamente, el X1, un coche que hasta este momento tenía unas aspiraciones moderadas, quizá algo alejadas de lo que acostumbra a ofrecer la firma alemana. Esto tenía que cambiar, el escalón de acceso también debía ofrecer la excelencia que todo cliente busca en un BMW. Y así ha sido.

La segunda generación parte de una hoja en blanco: nueva disposición mecánica, nueva plataforma y nuevo diseño. Todo se ha creado desde cero. Este X1 ha ganado en deportividad con sus líneas musculosas, pero también en calidad y presentación. Esto último se nota especialmente en el interior, donde aparecen muchos elementos que recuerdan a sus hermanos mayores X5 y X6. Si hablamos de aprovechamiento del espacio, cabe destacar que el todocamino compacto ahora ofrece una fila trasera más habitable y versátil, y un maletero que alcanza los 505 litros de capacidad.



Pero además del espacio disponible, que sin duda es algo que el cliente de este tipo de vehículos valora, llama la atención el aspecto práctico. Por citar algún ejemplo, el acceso al maletero es más cómodo gracias a una boca de carga más ancha y baja, mientras el equipaje se distribuye fácilmente en una superficie totalmente plana. Por otra parte, todos los asientos de los acompañantes se abaten completamente, lo que aumenta la practicidad.

En el apartado mecánico llega la revolución con los motores de tres cilindros 16d y 18i, de 116 y 136 CV, sólo asociables a la tracción delantera (sí, este BMW renuncia a la típica tracción trasera de BMW, aunque no es el primero). El resto de la gama la conforman el gasolina 25i y los diésel 18d, 20d y 25d. Por supuesto, la tracción integral está disponible en estas últimas versiones, igual que el cambio automático como alternativa al manual de serie.

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

 **ALD**  
Automotive

[www.aldautomotive.es](http://www.aldautomotive.es)

17  
OCT  
2015

A LA ÚLTIMA

**DS 5**

**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina, diesel, híbrido ♦ Potencias: Desde 120 CV ♦ Dimensiones: 4.530 x 1.871 x 1.505 mm ♦ Batalla: 2.727 mm

♦ Capacidad maletero: 468/1.288 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 191 km/h ♦ Consumo medio: Desde 3,5 l/100 km ♦ CO2: Desde 90 gr/km ♦ Precio: Desde 30.950 euros

Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



18  
OCT  
2015

# ELEGANTE VANGUARDISTA

LA RECIENTEMENTE CREADA MARCA DS QUIERE RECUPERAR EL "SAVOIR FAIRE" FRANCÉS EN EL AUTOMÓVIL Y FUSIONARLO CON LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS. LA CREACIÓN DE UNA MARCA DE PRESTIGIO NO ES FÁCIL Y PARA ELLO APLICA LAS MÁS TRADICIONAL ARTESANÍA Y LA INGENIERÍA MÁS AVANZADA. Por Juan Luis Soto



**P**robablemente, lo primero que hagan los propietarios de un DS 5 al sentarse al volante, será enlazar su Smartphone al sistema "New Mirror Screen". Gracias a este avanzado dispositivo, duplicamos nuestro teléfono y sus aplicaciones para poder controlarlas desde la pantalla multifunción. La conectividad del DS 5 es uno de los puntos fuertes del francés y, desde esa misma pantalla táctil podemos acceder a casi todas las funciones del vehículo. No es por capricho que de su consola central hayan desaparecido nada menos que 12 mandos, ahora integrados en el sistema interactivo.

Antes de arrancarlo, con seguridad, se deleitará unos instantes con el refinado entorno que acoge a los ocupantes del DS 5. El techo dispone de tres focos de luz, creando un ambiente visual que podemos personalizar a nuestro gusto, tanto de día como de noche. Los asientos de regulación eléctrica están minuciosamente tapizados y cosidos a mano, equipando en su interior un sistema de masaje eléctrico. Mientras, el sistema de audio Hifi Denon nos deleitará con un sonido especialmente puesto a punto para la acústica interior propia de esta carrocería.

En el DS 5 nunca estaremos solos. El DS Connect Box y su sistema SOS & Assistance nos mantiene permanentemente en contacto con los servicios de emergencia y asistencia en carretera. El propio coche va memorizando todos los datos de kilometraje e incidencias, avisando al conductor de las operaciones de mantenimiento e incluso aconsejándole en la conducción para conseguir un uso más eficiente. Por otro lado, el sistema Pack Mapping realiza un seguimiento de localización y recorridos del vehículo en caso de préstamo.

Una vez en la carretera, el DS 5 demuestra que su refinamiento no es solamente cuestión de cosmética. Las suspensiones han sido mejoradas y los amortiguadores han



El diáfano y elegante interior es de inspiración aeronáutica, muy luminoso gracias al techo panorámico transparente.

## Este es el primer modelo de la nueva marca y exhibe un nuevo frontal Wings que dará identidad a los DS venideros

incorporado una nueva tecnología llamada "preloaded linear valve" que los hace más eficaces y más suaves en sus reacciones. La comodidad de marcha y el aislamiento acústico son otra de las características que diferencian al DS 5 de otros automóviles menos sofisticados.

Con la llegada del motor THP de triple inyección con 210 CV de potencia, la gama DS 5 culmina por ahora su oferta mecánica de gasolina. En la oferta diésel propone el afamado motor BlueHDI con potencias de 120, 150 y 180 CV, que convierten al DS 5 en un incansable y sobrio rodador ya que mantiene sus consumos homologados por debajo de los 5 litros a los 100 km. Además, el Hybrid 4x4 introduce al DS 5 en la nueva categoría híbrida.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: 4L y V6 ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 150 a 272 CV ♦ Dimensiones: 4.725 x 1.842 x 1.434 mm ♦ Batalla: 2.820 mm  
♦ Capacidad maletero: 505 litros ♦ Consumo medio: desde 4,0 l/100 km ♦ Emisiones CO2: desde 104 gr/km ♦ Precio: desde 35.010 euros

Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# Con un punto extra de versatilidad

NADA COMO UNA BERLINA FAMILIAR PARA QUIENES BUSCAN ESPACIO, PRACTICIDAD Y BUENAS DINÁMICA DE CONDUCCIÓN. EL A4 AVANT DEJA CLARO QUE ES UNO DE LOS MEJORES DEL SEGMENTO. Por Jorge Arenas

**C**asi sin haber digerido la nueva generación del A4 berlina, llega ahora, con apenas tres semanas de diferencia, la versión Avant. Las dos son igualmente cómodas y tecnológicas, pero este modelo familiar que ahora se acaba de presentar es la opción más completa y, seguramente, la más acertada para gran parte de los usuarios. En algunos mercados europeos -por ejemplo, el italiano-, este tipo de carrocería goza de muy buena aceptación, hasta el punto de llegar a dibujar un 80/20% en el mix de ventas familiar/berlina. Pero en España no sucede esto. Aquí, la proporción es justo la inversa, o al menos así ha sido durante largo tiempo. Si bien es cierto que la tendencia va cambiando poco a poco y que el Avant va cobrando importancia, la realidad es que los usuarios de nuestra geografía prefieren un SUV e incluso otros tipos de coches cuando se trata de buscar espacio y practicidad. Cosas de la moda.

En cambio, la realidad es que un vehículo familiar es la mejor opción para quien busca la dinámica y la estética de un turismo, pero no quiere renunciar a la versatilidad y, sobre todo, a un espacio bien aprovechado. Si comparamos al Audi A4 Avant con el A4 normal -berlina-, encontramos una serie de ventajas a favor del familiar, como son: su maletero es más grande (505 litros), tiene portón y el plano de carga es más bajo, lo que facilita la entrada del equipaje enormemente; dicho portón es eléctrico como parte de la dotación de serie (opcional en la berlina), se puede abrir pasando el pie por



debajo del paragolpes y se cierra con un botón; el suelo del maletero está dividido en dos secciones reversibles, que se pueden quitar fácilmente para su limpieza; existen múltiples soluciones para evitar desplazamientos del equipaje dentro de la zona de carga. En fin, una larga lista, a la que se suman otras virtudes que tienen que ver con su capacidad de remolque (hasta 2.100 kilogramos) y con su coeficiente aerodinámico Cx de 0,26, que establece el récord del segmento.

Visto esto, sólo nos queda decir que, por todo lo demás, el familiar mantiene intactas las cualidades de la nueva generación A4, entre las que figuran los 30 asistentes a la conducción, el tablero de instrumentos digital *Audi Virtual Cockpit*, la nueva plataforma que ahorra hasta 120 kilogramos de peso y la gama de motores que permite al usuario elegir entre cuatro motorizaciones diésel TDI, de cuatro y seis cilindros (de 150 a 272 CV) y otras tres gasolina TFSI, todas de cuatro cilindros y con potencias de 150 a 252 CV. Como no podía ser de otra forma, la tracción integral quattro y las transmisiones automáticas S tronic y Tiptronic forman parte de la lista de opciones. Y si hablamos de finura, silencio de marcha y comodidad, que es una de las cosas que más llama la atención en el A4 berlina, sólo podemos hacer extensibles las sensaciones al Avant, que rueda con unas maneras idénticas.

Este nuevo Audi, que conjuga diseño y versatilidad, llegará a mediados de noviembre con un precio de partida de 35.010 euros.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina, diésel y gas ♦ Potencias: Desde 115 CV ♦ Dimensiones: 4.202 x 1.798 x 1.590 mm ♦ Batalla: 2.600 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 423/1.115 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 172 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,3 l/100 km ♦ CO2: Desde 113 gr/km ♦ Precio: Desde 15.900 euros

Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# El diésel y el gas GLP completan al coreano

EL TIVOLI ES EL PRIMER MODELO DE SSANGYONG DESARROLLADO BAJO EL ACCIONARIADO MAYORITARIO DE MAHINDRA. Y A DECIR DE LOS RESPONSABLES DE LA MARCA, EL MÁS IMPORTANTE DE SU HISTORIA. Por Juan Luis Soto

**E**stamos ante una marca peculiar, especializada a lo largo de su ya larga historia en vehículos 4x4 y, más tarde, SUV y "crossover". La reciente demanda de este tipo de vehículos y el lanzamiento del Tivoli con motor de gasolina en junio han propiciado que las ventas de SsangYong en España se hayan incrementado este año en un 29 por ciento. No olvidemos que el Tivoli pertenece al segmento SUV-B, la categoría que más crecido en ventas con un 28 por ciento en 2015 y que podría acumular las 70.000 unidades matriculadas a finales de año.

Ahora el nuevo modelo se enriquece con dos nuevas ofertas mecánicas. Una equipa un motor diésel recientemente desarrollado por la firma y la otra es una versión "bifuel" del motor de gasolina que puede funcionar indistintamente con gas licuado de petróleo (GLP).

Respecto al nuevo motor diésel, se alimenta mediante un turbocompresor de geometría variable, inyección de gasóleo "common rail" y rinde una potencia de 115 CV. Puede ser de transmisión 4x4 ó 4x2 y, en su versión de dos ruedas motrices y cambio manual, consigue un reducido consumo homologado de 4,3 litros cada 100 kilómetros en ciclo combinado.

El uso del GLP, aunque se ha desarrollado muy despacio en España, se está revelando como un interesante combustible alternativo para los particulares. El Tivoli se suma a esta tecnología, pudiendo funcionar indistintamente con este combustible o con gasolina. La transformación del motor de gasolina a GLP requiere la instalación de un depósito de gas suplementario y se realiza con un coste suplementario de 1.750 euros sobre la tarifa de PVP. Las cifras mandan



ya que, respecto al motor de gasolina normal, el funcionamiento con gas ahorra una media de 3,5 euros cada 100 kilómetros y respecto al Diesel, el Tivoli con GLP gastará 1 euro menos cada cien kilómetros. También hay que tener en cuenta el ahorro que suponen las ventajas de descuentos que benefician a este tipo de combustibles en los parquímetros urbanos y en los peajes de autopista. Estos beneficios los obtiene porque, respecto a la gasolina, el GLP emite un 15 por ciento menos de CO2 y un 68 por ciento menos de NOX. Frente al diésel la diferencia es aún más determinante pues logra reducir ambos valores en 10 y 96 por ciento respectivamente, además de reducir la emisión de partículas a la atmósfera casi por completo en un 99 por ciento.





# LAS FLOTAS TIRAN AL ALZA

LAS EMPRESAS Y LAS ALQUILADORAS CONCENTRAN CASI LA MITAD DE LAS MATRICULACIONES DE TURISMOS Y TODO TERRENOS EN LO QUE VA DE AÑO EN ESPAÑA. MIENTRAS LAS COMPRAS DE PARTICULARES CRECEN UN 21% LAS DE EMPRESAS SUBEN UN 35%. Por Juan Ferrari

**L**a antigüedad del parque de vehículos en España, con una media que supera los 11,5 años, está empezando a pesar, especialmente en el caso de las unidades de empresas, por lo general, más viejas, especialmente en el caso de los comerciales. El incremento de actividad en la mayoría de los sectores ha despertado la necesidad de muchas empresas, primero, de ampliar su flota y, segundo, de renovar muchos de sus modelos antiguos, y por tanto, más ineficientes por su tecnología anticuada y muy costosos por reparaciones y consumo de combustible.

Las cifras son incuestionables. De los 783.892 turismos y todo terrenos vendidos en España entre enero y septiembre, 208.798 han sido

adquiridos por empresas y 160.000 por alquiladoras, es decir, por flotistas. Y lo que es más relevante, mientras que en los tres primeros trimestres las compras de particulares han aumentado al 21%, las de las empresas las superan en 14 puntos, creciendo al 35%. Una diferencia que se agudiza, pues en el mes de septiembre, las ventas a particulares bajan su ritmo a crecimientos del 16%, mientras que las adquisiciones de empresas se disparan al 40%.

El fuerte tirón de las compras de las empresas queda mucho más patente en el caso de los vehículos comerciales, con un cariz netamente profesional. De enero a septiembre, los comerciales ligeros, hasta 3,5 toneladas, han aumentado en un 37%, con una evolución más destacada entre las unidades más grandes, de

2,8 a 3,5 tn. Al igual que en el caso de los turismos y todo terrenos, el mes de septiembre ha registrado un fuerte incremento de las ventas, marcando un crecimiento del 50%. En los nueve primeros meses del año se han adquirido 112.026 entre furgonetas y furgones. Tanto autónomos, cuyas compras suben un 43% en lo que va de año, como empresas, con un 46%, están mostrando una gran dinamismo, fruto de la mejoría del ambiente económico.

Y las previsiones son seguir subiendo, tanto por parte de las grandes como de las pequeñas y medianas empresas. "Existen oportunidades de penetración en nuevos mercados y nichos específicos de clientes y eso, sin duda, ayudará a que las cifras sigan mejorando", declara Alberto Sáez, consejero delegado de Leaseplan, que



matiza: "Sin embargo, las grandes empresas todavía no están incrementando sus flotas, por lo que habrá que esperar a que el crecimiento económico se consolide y estas compañías comiencen a recuperar un tamaño de flota más parecido al que tenían antes de la crisis".

Otro fenómeno que está registrando este año es el interés de los flotistas por ir sustituyendo el coche en propiedad por el alquiler a largo plazo, el renting, cuya cuota mensual cubre el coste total del vehículo: alquiler, seguro, mantenimiento, reparaciones, cambio de neumáticos y en muchas ocasiones coche de sustitución en caso de avería, recogida y entrega del vehículo en el domicilio y otros servicios exclusivos pensados para las necesidades específicas de los flotistas.

El pasado año, según cálculos del Observatorio del Vehículo Corporativo, realizado por la operadora de renting Arval, 35 de cada cien vehículos de empresa estaban gestionados en forma de renting. Sin duda, la incorporación de las pymes al renting, abandonando la modalidad de coche en propiedad, hará que aumente el parque en España. En 2008, con un parque de 570.000 unidades -récord histórico- el 34 por ciento de los vehículos gestionados

### TURISMOS Y TODO TERRENOS

Canales	Ene/Sep 15	Crecimiento
Particulares	415.059	16,5%
Empresa	298.798	35,0%
Rent a car	160.035	11,8%
<b>TOTAL</b>	<b>783.892</b>	<b>22,4%</b>

### VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

Canales	Ene/Sep 15	Crecimiento
Autónomos	36.125	43,3%
Empresas	56.626	46,2%
Rent a car	19.275	7,7%
<b>TOTAL</b>	<b>112.026</b>	<b>50,5%</b>

### VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS (Por segmentos)

#### DERIVADOS, FURGONETAS Y PICK UP

	Ene/Sep 15	Crecimiento
Derivados de turismo	1.644	12,3%
Furgonetas	67.903	35,2%
Pick up	3.406	27,9%
<b>TOTAL</b>	<b>72.953</b>	<b>34,2%</b>

#### FURGONES Y CAMIONES/CHASIS LIGEROS

	Ene/Sep 15	Crecimiento
Comerciales ligeros.		
Menos 2,8 Tn	9.013	47,8%
Furgón/combi		
2,8-3,5 Tn	25.755	35,6%
Camión/Chasis cabina		
2,8-3,5 Tn	4.305	82,0%
<b>TOTAL</b>	<b>39.073</b>	<b>42,3%</b>

**COMERCIALES LIGEROS 112.026 36,9%**

Fuente IEA

tenían como clientes a pymes. Con la crisis el porcentaje se redujo al 25 por ciento, pero según previsiones de la Asociación España del Renting de Vehículos (AER), este año podría recuperar cifras del 31 por ciento.

"Además de los buenos datos que se han observado en lo que va de año, se constata una actitud de las compañías de aumentar su flota a corto plazo. La mayoría ya conocen las ventajas que supone contar con un servicio de renting y quieren seguir contando con estos beneficios", declara Pedro Malla, consejero delegado de ALD Automotive.

"Este 2015 va a ser el primer año, tras varios de crisis, en que no sólo van a crecer de forma clara las compras de las flotas, sino también la flota viva de vehículos de renting", declara Francisco Miguel Miguel, responsable de Citroën Renting y Peugeot Renting. "Lo peor de la crisis ha pasado, pero todavía queda mucho trabajo por hacer para normalizar el sector".

Y las pymes jugarán fuerte. "Es el mercado con mayor potencial, pero sí que estamos observando un crecimiento en este segmento, superior incluso que en las cuentas corporativas", explica Enrico di Lorenzi, director comercial de Opel España.



**L**as compañías de renting, que gestionan en España más de 430.000 vehículos y compran 140.000 cada año, ven el futuro con optimismo. Muchas empresas han alargado la vida útil de sus vehículos y ahora empiezan a no salir rentables. Después de todo, el cliente del renting quiere un coche que no dé problemas, esté a la última en tecnología y, muy importante, consuma y contamine lo menos posible.

#### ¿Cuál es flota de renting adecuada para un país como España?

Se puede llegar al millón de vehículos. El récord histórico de 570.000 no fue un espejismo, lo que pasa es que fue un momento diferente y la caída de actividad nos ha hecho bajar un 30 por ciento. Ahora estamos en proceso de recuperación, pero para llegar a ese potencial del millón, primero tenemos que recuperar esos 570.000 que llegamos a gestionar en 2008. Y todavía queda, especialmente si mantenemos el ritmo actual. Este año la flota subirá unos 25.000-27.000 vehículos.

#### Ese potencial solo es posible si se incorpora la pyme masivamente al renting. ¿Qué hace el sector?

No es labor de la AER, pero al ser un tema sectorial lo que sí buscamos es ese acercamiento a la pyme con carácter sectorial. Todos los asociados me dicen que el futuro está en las pymes, pero ¿qué hacemos? Lo que tenemos es que conocer cuál es el motivo del rechazo, o mejor del desconocimiento,



## “El renting puede llegar a un millón de coches en España”

AGUSTÍN GARCIA, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE RENTING DE VEHÍCULOS (AER)

Por Juan Ferrari Foto: Nacho Martín

de la pyme hacia el renting. Ver como debemos posicionar el producto para hacérselo llegar en un lenguaje más comprensible para ellos; un lenguaje diferente al que utilizamos para la gran empresa que conoce bien el renting. El sector está haciendo un estudio entre clientes-pyme que ya utilizan el renting y también entre pymes, potenciales clientes, que todavía no lo utilizan.

#### ¿Este estudio lo está haciendo la Asociación?

Lo está haciendo una empresa de investigación de mercado, a través de la asociación. Se ha unido todo el sector para saber qué demanda realmente las pymes para acercarlas al renting. Estudios similares ya los han realizado algunas operadoras individualmente, pero se ha considerado adecuado este nuevo informe desde el punto de vista del sector en su conjunto, pues servirá para contrastar otros estudios que ya se tienen.

#### ¿Eso podría dar paso a una promoción conjunta

#### del renting entre las pymes?

De momento lo que se está haciendo es el estudio que estará completado a lo largo de este año, esperamos. Como puede ver, ya se está haciendo algo a nivel sectorial. Es un paso. Aunque de todas maneras, la pyme fue la que ayudó a llegar a la flota de 570.000 unidades en 2008, representando el 34 por ciento de la flota del sector en ese año. Este porcentaje llegó a descender al 25 por ciento. Pero ya estamos notando un crecimiento de las pymes sobre el total del parque de vehículos de renting. En 2014 supuso el 28 por ciento del conjunto y



## “Somos una fábrica de coches usados porque vendemos unas 140.000 unidades al año”

directivos y si una parte de ellos tenían coche de empresa, esos coches ya no cuentan.

**Ahora que estamos casi en campaña electoral ¿Qué pide el sector a los políticos?**

No somos muy pedigüños, aunque algunas cosas hemos pedido ya. Lo que sí queremos es que si hay planes de ayudas a los vehículos, que el renting esté incorporado, porque contribuye mucho en el rejuvenecimiento del parque, con una vida media de nuestro parque de dos años. El contrato medio está en 47 meses. Tenemos que hacer llegar al Gobierno que apoyando al renting, está colaborando de forma eficaz al rejuvenecimiento del parque. Por otro lado, de los vehículos que matriculamos, los de fabricación nacional son del orden de 3-4 puntos por encima de la media del mercado. Queda más en casa. Los nacionales son el 30 por ciento de las compras de las operadoras de renting.

**Parece que el Pive ya no se renovará, aunque hay que esperar a ver qué partido gobierna.**

Siempre se va avanzando y desde una asociación no se puede tirar la toalla. Hay que insistir, tratar de convencer, encontrar el momento. Pero hay que seguir dando argumentos y esperar. En el vehículo eléctrico ya conseguimos que el beneficiario de las ayudas no sea el renting, sino nuestros clientes. Si lo hemos conseguido con el eléctrico, ¿por qué no lo vamos a conseguir con el vehículo comercial y después con el turismo? No cejamos en ello.

**¿Y respecto a posibles ayudas fiscales para el particular que opte por un coche de renting?**

Ya hemos pedido algún detalle fiscal con los particulares. Y sería un aliciente para que se planteasen el renting. Es más difícil, pero seguimos poniendo los números sobre la mesa para demostrar que puede compensar, no sólo al renting, sino también al propio Gobierno, a la sociedad, a los fabricantes.

**Una pata muy importante actualmente en el negocio del renting son los Vehículos de Ocasión.**

A veces decimos que el renting es una fábrica de coches usados porque vendemos de media 140.000 VO, por lo que tiene un peso importante. El mayor riesgo que tiene este negocio son los usados, porque hay que darles un valor residual cuatro o cinco años antes de lo que crees que valdrá ese vehículo en el futuro. Si te equivocas son pérdidas. Tampoco se puede ser conservador, porque siempre habrá otra compañía de renting que quiere correr más riesgo y te deja fuera, porque tu oferta no es competitiva. En definitiva, cuanto mayor es el valor residual de un coche, más baja es la cuota. Ahora el momento es mejor y no se están perdiendo 2.000 euros en la venta. Con lo que se conforman las compañías de renting es no perder por el vehículo.

este año podría cerrar en el 31 por ciento. Se están recogiendo frutos. Pero para llegar al millón, se tienen que incorporar muchas pymes.

**¿El retraso de España en el renting se debe a un trato menos favorable que en otros países?**

No es una cuestión de temas fiscales, pues el beneficio para la empresa es igual si se compra directamente, por leasing o por renting. Y es similar al tratamiento de la empresa en otros países. El concepto de propiedad en España está más arraigado, aunque en las empresas está cambiando. Además, empezamos la comercialización del renting en España 20 años después, aunque hemos dado pasos importantes. Hoy representamos el 15 por ciento de todas las matriculaciones, bien es cierto que Holanda y el Reino Unido superan el 30 por ciento o Francia, Bélgica y Alemania más del 20 por ciento. Pero estamos al nivel de Italia. También es cierto que la base del vehículo de empresa es esos países es más amplia que en España. Pero tenga en cuenta que en 1999 había 164.000 unidades en renting y llegamos en 2008 a los

570.000. En ocho años. No es que no haya cuajado el renting en España, que sí ha cuajado.

**Pero también aumentaría la base de empresas si fuese rentable retribuir en especie, por ejemplo.**

Retribuir en especie sale algo más rentable que dar el dinero en cash. Pero por eso no lo harían las empresas. Es cierto que el vehículo de empresa ha tenido también la función de retener plantillas. Pero es que, en plena crisis, las empresas no tenían intención de retener al personal, más bien al contrario. Para que eso sea así, tienen que cambiar las tornas y aunque estamos en un momento económico diferente, todavía las empresas no han llegado a ofrecer coches como atractivo, porque no hay necesidad con el volumen de parados. En Europa no tienen los niveles de paro de España.

**Algunas empresas ya están ofreciendo coches Premium otra vez.**

Eso sería una buena señal y significaría que hay actividad económica y el papel del coche para retener plantillas puede volver a plantearse. Pero se han destruido más de 300.000 puestos de

**FICHA TÉCNICA:** Motores: Diésel ♦ Potencia: 154-181 CV ♦ Par Motor: 380-430 Nm ♦ Consumo medio: 6,4-7,2 litros a los 100 km  
 ♦ Tracción: Total ♦ Transmisión: Manual 6 vel. y Automática 5 vel. ♦ Velocidad máx.: 169-172 km/h ♦ Precio: Desde 27.229 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

## Las 'pick-up' quieren convertirse en SUVs

EN LA PRESENTACIÓN DE LA QUINTA GENERACIÓN DE LA PICK-UP DE MITSUBISHI, LA L200, LA PALABRA QUE MÁS SE OYÓ FUE LA TAN MANIDA "SUV". CUESTIÓN DE ABARCAR VARIOS SEGMENTOS Por Miguel Ángel Linares



26  
OCT  
2015

**Y** es que las cualidades 'currantes' de la L200 están tan supuestas como el valor en la ya olvidada mili, y a partir de ahí se pretende extender las cualidades del vehículo hacia un uso más recreativo, no en vano las principales modificaciones de la L200 en esta quinta generación están recogidas en el interior del vehículo, que ha ganado claramente en comodidad, especialmente en sus plazas traseras.

De las cuatro posibles configuraciones de carrocería y motores de la nueva Mitsubishi L200 está previsto que un 80 por ciento de las ventas las acaparen la versión más trabajadora de la misma, la L200 M-

PRO de 154 CV con cabina extendida (cuatro plazas) o cabina completa (cinco plazas), dirigidas a un profesional de la carga y el transporte. En su amplia bandeja trasera, característica de este segmento, podrá transportar hasta una tonelada de carga.

En cuanto al diseño exterior, se ha trabajado con éxito en la perfecta integración de caja y cabina, si bien, al contrario que los próximos lanzamientos de su competencia, Mitsubishi opta por seguir confiando en las ballestas para equilibrar su bastidor. La bandeja ha ganado en profundidad (475 mm frente a los 460 de la anterior generación), con lo que el volumen de carga se ha incrementado hasta los 1,1 metros cúbicos.

La maniobrabilidad del vehículo es perfecta para un vehículo de estas características. La dirección es suave, rápida y precisa. Su radio de giro (5,9 metros) es el mejor de su segmento. Como ya ocurriera con la versión anterior, sus características 4x4, que se manejan desde un mando junto a la palanca de la transmisión, no han perdido un ápice en agilidad y eficacia.

Las plazas traseras han ganado (al igual que las delanteras), 20 milímetros para las piernas y 10 mm para los hombros. Además, los asientos traseros han evolucionado de una incómoda bandeja triple en ángulo recto a una bandeja con tres asientos claramente definidos, y con un ángulo de inclinación de 25 grados.

# Carlos Sainz pide paso con fuerza

LA SOMBRA DE FERNANDO ALONSO ES ALARGADA, PERO NO POR ELLO DEBEMOS PASAR POR ALTO LA GRAN TEMPORADA DE CARLOS SAINZ. Por Miguel Ángel Linares

**A**e acuerdo, casi todos los periodistas nombramos siempre a Fernando Alonso (el habitual desastre del McLaren de Fernando Alonso), en las crónicas de las carreras del Mundial de Fórmula 1 de este año. Pero es que el bicampeón asturiano sigue teniendo mucho tirón, y además lo que le está ocurriendo este año con su patético coche no es algo que suceda todo los años en el "Circo". Pero eso no nos debe hacer olvidar que en el Mundial tenemos otros dos españoles, en especial Carlos

Sainz, el hijo del bicampeón del mundo de rallyes que está debutando a lo grande en el Mundial en la escudería Toro Rosso, el equipo B de Red Bull, y que carrera tras carrera, a pesar de también estar sufriendo un "vía crucis" de fiabilidad, está demostrando que tiene un sitio, y muy alto, entre los mejores pilotos de la actualidad.

Y eso que "Carletes" se enfrenta a ese producto del marketing que se llama Max Verstappen, su compañero de equipo, que explota sus 17 años para hacer creer al mundo que el futuro es él. Pero no es para tanto.

Verstappen es un piloto muy joven, y por ello su conducción agresiva, propia de la edad, puede llegar a confundir a veces con "rapidez", pero a los números nos remitimos: si bien el piloto holandés supera a Carlos en la clasificación general (es duodécimo con 33 puntos, mientras el madrileño es décimoquinto, con 12, antes de disputarse el G.P. de Estados Unidos), Verstappen solo vence 7-6 a Carlos en las 13 carreras de las 15 en las que al menos ha terminado uno de los dos Toro Rosso. Ciertamente es que mientras el holandés llegó incluso a rozar el podio en Hungría (fue cuarto), mientras que Sainz solo tiene un octavo puesto en Malasia como mejor resultado, tenemos que tener en cuenta lo dicho: Carlos ha tenido que abandonar por problemas mecánicos en cuatro de las siete últimas carreras, con lo que ello conlleva.

Y por si aún nos hiciera falta otra justificación, nos podemos retrotraer al Gran Premio de Rusia, en el que el piloto español, una vez más, tuvo que salir desde el box por problemas mecánicos, pero aún así realizó una soberbia carrera que le llevó incluso a circular en sexta posición, si bien al final el madrileño no tuvo su justo premio al volver a romperse su Toro Rosso a pocas vueltas del final. En definitiva, que con el hijo del mítico Carlos Sainz tenemos futuro en la Fórmula 1 más allá de Fernando Alonso (que recordemos que ya tiene 34 años). Esperemos que eso lo sepan ver en Red Bull en un futuro cercano.

Y hay que hacer también una mención a la soberbia temporada que está realizando Roberto Mehri, el tercer español en liza. Por supuesto, no ha ganado ningún punto, pero gana a su compañero de equipo de forma habitual.

Carlos Sainz por delante de su compañero Max Verstappen, una imagen habitual esta temporada



**FICHA TÉCNICA:** Motor: Monocilíndrico, 4T ♦ Cilindrada: 535 cc ♦ Potencia: 29,1 CV a 5.100 rpm ♦ Par: 44 Nm ♦ Dimensiones: 2.060 x 760 x 1.070 mm ♦ Batalla: 1.360 mm ♦ Altura del asiento: 800 mm ♦ Capacidad depósito combustible: 13,5 litros ♦ Peso: 184 kg ♦ Precio: Desde 5.199 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



**Manillar cerrado, retrovisores anclados en los puños, arranque a patada, colín trasero al más puro estilo 'Cafe Racer'... A la Continental GT 535 no le falta detalle.**

# El disfrute de lo puramente auténtico

PENSADA PARA DISFRUTAR DE UNA CONDUCCIÓN RELAJADA, ESTA ROYAL ENFIELD DESTACA POR SU DISEÑO Y SU MOTOR MONOCILÍNDRICO DE 535 CC. A LA VENTA CON UN PRECIO DE PARTIDA DE 5.199 EUROS. Por Jorge Arenas

**L**o de las motocicletas clásicas en nuestros días no deja de ser curioso. Si lo trasladásemos al mundo del coche, es como si una gran parte de los usuarios tuvieran un interés repentino en moverse a diario en Triumphs y Austin Healeys de los años 60. Porque la caprichosa moda de las *Cafe Racer* enlaza directamente con un movimiento que surgió en aquella década en Reino Unido. Una tendencia que hoy se ha rescatado con fuerza y a la que muchos fabricantes han sabido sumarse. La estética y el gusto por lo *vintage* en general quedan por encima de las prestaciones y la comodidad de una moto moderna, ya que aquí lo importante es moverse sobre dos ruedas con estilo. Sin más.

Si echamos un vistazo al panorama actual nos encontramos con marcas que fabrican modelos modernos con maquillaje clásico y otras que, directamente, se atreven con motos puramente de época, apenas retocadas para ofrecer los mínimos de confort y seguridad necesarios en cualquier vehículo de hoy en día. Estas últimas son más auténticas, no cabe duda, y precisamente a este grupo pertenece Royal Enfield, cuyo modelo Continental GT es uno de sus mejores embajadores. Basta salir a dar una vuelta para comprobar el interés que suscita, porque no hay semáforo en el que alguien no pregunte por ella. Su imagen es muy auténtica, con su faro y su colín de formas redondeadas, su palanca para arrancar a *patada* o sus

amortiguadores traseros pintados en color amarillo. Tampoco resta autenticidad su motor monocilíndrico de 535 cc y 30 CV, que mueve al conjunto sin prisa pero sin pausa. Lo curioso es que, al margen de esto, ofrece una postura muy correcta a los mandos, un tacto de chasis suficientemente amable para un uso diario e incluso obtiene un aprobado en frenadas gracias a un equipo firmado por Brembo que incorpora discos en ambos ejes. Desde luego, no tiene tacto de moto moderna, ni lo pretende. Lo suyo es encandilar al cliente con ese sabor añejo que sólo una clásica de verdad puede y sabe transmitir: el tacto del embrague relativamente impreciso, las vibraciones que dificultan mirar por el retrovisor en marcha, las limitaciones de un motor escaso en potencia... En fin, todas esas cosas que a un amante de la modernidad podrían acabar desesperándole, a los ojos de un motorista con alma de clásico, quizá le supongan incluso un aliciente más a la hora de decidir.

Royal Enfield, que acaba de abrir su primera tienda en España, quiere hacerse un hueco en el segmento de la cilindrada media con este modelo y con la Bullet (en la imagen de al lado) que, por cierto, tiene el honor de ser la moto que más tiempo lleva en producción ininterrumpida.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Diesel ♦ Potencias: 150 y 170 CV ♦ Dimensiones: 5.515 x 2.436 x 2.685 mm ♦ Batalla: 3.435 mm  
 ♦ Capacidad carga: 3.500 kg ♦ Velocidad máxima: 170 km/h ♦ Consumo medio: Desde 8,5 l/100 km ♦ CO2: Desde 222 gr/km ♦ Precio: Desde 36.600 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# Hyundai se pone el mono de trabajo

LA MARCA COREANA LANZA ESTE VEHÍCULO INDUSTRIAL ESPECIALMENTE DESARROLLADO PARA EUROPA. CON DOS LARGOS DIFERENTES, OFRECE CARROCERÍAS DE CARGA, PASAJEROS Y PLATAFORMA. Por Juan Luis Soto

**C**on el nuevo H350 Hyundai ataca el segmento de los industriales ligeros en Europa. Quiere aprovechar su ya bien merecida fama de fiabilidad para lanzarse en la vertiente industrial del mercado. Se trata de un vehículo de transporte ligero específicamente diseñado para las necesidades del continente europeo y su desarrollo se ha centrado en las premisas de eficiencia, valor residual, capacidad de carga, seguridad, fiabilidad y rendimiento.

Para realizar su chasis se ha utilizado acero de alta resistencia y aplicado las últimas tecnologías en su tratamiento. El resultado es una base de gran flexibilidad que permite adecuarse a diversos usos de carrocería cerrada o abierta y

en todas ellas ofrecer una robustez a toda prueba. Cuando tomamos contacto con el H350 nos sorprende su cabina, muy próxima en comodidad acabado y equipo a la de un coche de turismo. Con un interior muy amplio, disponemos de un volante multifunción desde el que podemos accionar el control de crucero, la radio, el manos libres del teléfono...estando el resto de los mandos muy accesible para el conductor. Multitud de espacios útiles en la cabina ayudan a su vez a hacer la vida a bordo más cómoda y ordenada.

En la consola está integrada una pantalla LCD TFT de 4,2 pulgadas que muestra una amplia información del vehículo y nos sirve para controlar el avanzado equipo multimedia que

equipa a la H350. Una de las funciones que integra es la cámara de maniobra marcha atrás, de gran utilidad, junto a la ayuda de aparcamiento delantera, en este tipo de vehículos de transporte.

Hyundai ha recurrido para el H350 a su motor Diesel 2.5 turboalimentado, de inyección directa de nueva generación, y dos potencias diferentes. Para rebajar el consumo se ha dotado a ambas mecánicas de un sistema de paro automático cuando el vehículo se detiene. En cuanto a la caja de cambios, es manual de seis velocidades.

Para acceder al interior, donde caben tres "europalés", dispone de una puerta corredera lateral y dos puertas traseras que pueden abrirse hasta los 180° o los 270°, según la necesidad.





Concidiendo con el cambio de reglamentación del DTM, en el año 2000 salió a escena este imponente Astra con motor V8 y una aerodinámica muy estudiada.

30  
OCT  
2015

## El Opel Astra y su vida en los circuitos

**T**ras los éxitos cosechados por el Kadett en el mundo de la competición, el Astra dio continuidad a su legado de la mejor manera posible. Si el primero participó en rallyes de diversa índole, el segundo fue el modelo elegido por Opel para competir en el prestigioso campeonato de turismos alemán (DTM). Y no lo hizo nada mal en su estreno. Fue en el año 2000, y ya en su primera temporada consiguió cruzar la meta en primer lugar en la mitad de las carreras gracias, en parte, a las buenas manos de sus pilotos, los alemanes Manuel Reuter, Joachim Winkelhock y Uwe Alzen. Sin embargo, a final de año, el Astra DTM tuvo que conformarse con la segunda posición en la general, ya que la victoria se la llevó el imparable Bernd Schneider, que corría con un Mercedes-Benz CLK y que, a la postre, acabaría ganando también en 2001, 2003 y 2006, también con la firma de la estrella.

El Opel Astra en cuestión, como todos los modelos del DTM, llamaba la atención por su anchura y sus aditivos aerodinámicos, fundamentales para mantener el coche pegado al suelo en los circuitos. Pero más impresionante aún era su motor V8 de 4 litros, que rendía una potencia de 462 CV a 6.750 rpm y que era capaz de lograr una aceleración de 0 a 200 km/h en apenas 6,4 segundos. Por supuesto, en base a la reglamentación, tenía tracción trasera, cambio secuencial de seis velocidades y diferencial de deslizamiento limitado.

Tras unos años desaparecido de la competición y coincidiendo con la llegada al mercado de su nueva generación, el Opel Astra vuelve a los trazados del mundo con la versión TCR. Se trata de un carreras-cliente para pilotos privados que quieren correr el recién implantado campeonato internacional de turismos (TCR), en el que entran en juego otros fabricantes como Audi, Opel, Ford y Seat, y reputados pilotos como el español Jordi Gené. Pero, ¿cómo es este Astra de circuitos? Los tiempos cambian y el nuevo modelo tiene un planteamiento muy diferente al de su antecesor del DTM: motor de cuatro cilindros sobrealimentado, 330 CV de potencia, 1.200 kilogramos de peso, transmisión automática de doble embrague, tracción delantera... Estas son las credenciales de un modelo que promete diversión en la pista y "accesibilidad" para sus compradores, ya que el precio final es de 95.000 euros. Según Tina Müller, responsable de marketing de la marca, "las carreras de turismos están en los genes de Opel. La filosofía de las TCR series es proporcionar a equipos privados la plataforma ideal para competir con costes razonables."



KYMCO presenta

# INQUIEROS

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](http://kymco.es) y descubre su apasionante historia.**



**KYMCO**

**DONDE QUIERA QUE VAYAS**

30! años 4MATIC



Consumo medio y emisiones de CO<sub>2</sub> 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](http://www.grupoitra.com)