

Eco**motor**.es

elEconomista NOVIEMBRE 2015 Nº78

INFINITI Q30

COMPACTO A LA EUROPEA

ENTREVISTA
ALEXANDRE MALVAL
TECNOLOGÍA
CEPSA AUTOGÁS



*Un coche que te abre
muchas puertas.*



NUEVO FORD **KUGA**

> Portón Manos Libres

Nuevo Ford Kuga, el único con un sistema automático de apertura y cierre para el que no necesitas utilizar las manos.
ford.es

17.990€

Gama Ford Kuga consumo medio combinado de 4,6 a 7,4 l/100km.
Emisiones de CO₂ de 120 a 171 g/km.

Motor EcoBoost mejora hasta un 20% los consumos frente a un motor convencional. Ford Kuga Trend 1.5 EcoBoost 4x2 120cv. La oferta incluye IVA, transp., IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), dto. promocional, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de su campaña "Venta a Ford Credit", permanencia mín. 24 meses. Sujeto a la aportación del Plan PIVE del Gobierno. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.



Go Further

6

EN PORTADA
Infiniti
Q30

8

A LA ÚLTIMA
Nissan
Leaf

12

A LA ÚLTIMA
Volkswagen
Touran

18

A LA ÚLTIMA
Jaguar
F-Pace



3
NOV
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:** Carla de Jorge. **Impresión:** Impresos y revistas S.A. **D.L.:** M-25200-2008

EL MERCADO EUROPEO CRECE PERO SE RALENTIZA



En octubre, las ventas se incrementaron un 2,9 por ciento respecto a 2014, frente al 8,2 por ciento acumulado en 2015. VW es líder.

83.978 POSITIVOS EN CONTROLES DE TRÁFICO



Es el número de conductores sancionados en 2015. La DGT inicia ahora su campaña de vigilancia en fechas navideñas.

RENAULT FORMA INGENIEROS EN CYL



Las universidades de Salamanca, Valladolid, León y Burgos han renovado su acuerdo de formación "Renault Experience".

Ante la transición energética

Hace unos días asistíamos a la presentación de Car2Go. Una flota de 350 Smart eléctricos de alquiler ya está disponible desde nuestro móvil para aliviar el transporte y la contaminación del centro de Madrid. La vía de la electrificación de los automóviles está en marcha y es la única que garantiza emisiones nulas de contaminantes durante el trayecto ciudadano. ¿Pero qué pasa cuando necesitamos mayor autonomía y salir del centro? La capacidad de las baterías limita de forma determinante a los eléctricos puros y los híbridos son la única solución por el momento. Pero la mayoría siguen dependiendo de los combustibles fósiles y, por lo tanto, heredan sus problemas medioambientales.

Cada vez está más claro que el siguiente paso será la pila de combustible, los híbridos alimentados por hidrógeno. Hyundai ix35, Toyota Mirai y Honda Clarity son los pioneros. Ya se venden, alcanzan sin problema una autonomía superior a los 500 kilómetros y llenar sus depósitos cuesta unos 50 euros. Son por el momento las soluciones más eficientes y los que marcan el camino de la transición energética necesaria a medio plazo.

Todavía son tecnologías muy caras y marginales hasta que el suministro de hidrógeno se normalice. Pero a corto plazo hay otras alternativas a nuestro alcance y en las que también interviene un gas: el GLP. Son las motorizaciones "bifuel" que Cepsa y Opel divulgan en estas mismas páginas de Ecomotor, más limpias y económicas.



Juan Luis Soto
Director de Ecomotor

4
NOV
2015

“Vamos a vender 7.000 coches”

Cuántos coches se van a matricular este año? ¿Y el año que viene? ¿Y tu marca? Estas tres preguntas suelen ser las más habituales en cualquier reunión entre directivos y prensa del motor. Nadie puede saber qué pasará en el futuro, aunque sea cercano, pero si se puede estimar que este año el mercado del automóvil (turismos más todo terrenos) sobrepasará por poco el millón de unidades matriculadas y que en 2016, "ceteris paribus", estaremos cerca del millón cien mil coches.

¿Y "mi marca" este año? Después de unos años de sequía de producto, con el lanzamiento del Suzuki Celerio a principios de este año y la más reciente puesta en el mercado del Suzuki Vitara, este año incrementaremos más de un 50% nuestras matriculaciones, llegando a las 3.600 unidades. Pero es que veníamos de tan abajo...

¿Y "mi marca" el año que viene? Teniendo en cuenta el lanzamiento a principios de año del Suzuki Baleno y después del verano del IM4, estimamos no menos de 7.000 coches matriculados en 2016.

Pero siendo estas cifras importantes para la "Familia Suzuki", en lo que más estamos poniendo énfasis es en la red de concesionarios. Necesitamos tener una red que alcance una rentabilidad positiva después de tantos años de pasarlo mal, pero también necesitamos concesionarios comprometidos con la marca y por ello ya hemos empezado una reestructuración de la red. Y continuaremos con ella.

Juan López Frade
Director General de Suzuki España



Alfa Romeo Giulietta. Déjate llevar por la emoción.



**NUEVA GAMA DESDE 14.990€*,
CON PLAN PIVE 8 Y 4 AÑOS DE GARANTÍA.**

ALFA DNA SELECTOR DE CONDUCCIÓN, INTERIORES DEPORTIVOS, MOTORES DIÉSEL DE 175CV Y GASOLINA DE 240CV CON CAMBIO TCT.

WWW.ALFAROMEO.ES



GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 7,6 (L/100 KM). EMISIONES CO2 ENTRE 104 Y 177(G/KM).

*PVP Recomendado Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Súper. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante, PIVE 8, subvención del Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España E.F.C., S.A.U. según condiciones contractuales para el Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Súper por un importe mínimo financiado de 10.000€, con un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. Incluye para vehículos financiados por FCA Capital España E.F.C., S.A.U. garantía legal de 2 años sin límite de km, más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de km, desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Oferta válida solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 30/11/2015 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el Plan PIVE 8. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE 8 publicadas en la página web del Instituto IDAE. La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDM 1.20CV SPRINT SPECIALE con pintura metalizada y llantas de aleación de 18" (PVP 20.650€, en las indicadas condiciones)

La meccanica delle emozioni



FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: De 109 a 211 CV ♦ Dimensiones: 4.425 x 1.805 x 1.495 mm ♦ Batalla: 2.700 mm
 ♦ Capacidad maletero: 368 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 200 km/h ♦ Consumo medio: Desde 3,9 l/100 km ♦ CO2: Desde 103 gr/km ♦ Precio: Desde 24.900 euros

Más información en www.ecomotor.es



6
NOV
2015

DIFERENTE Y A LA VEZ DISTINGUIDO

INFINITI ES UNA MARCA JAPONESA PERO, COSAS DE LA GLOBALIZACIÓN, EL NUEVO Q30 TIENE MUY POCO DE JAPONÉS. DISEÑADO Y FABRICADO EN EUROPA, SE HA DESARROLLADO GRACIAS A UN ACUERDO SOBRE EL MERCEDES GLA E INCORPORA COMPONENTES DEL GRUPO RENAULT/NISSAN AL QUE PERTENECE. Por Juan Luis Soto

Donde vayas haz lo que vieres dice el refrán. Y el Q30 es un buen ejemplo. El mercado europeo es en el mundo el que mayor demanda registra de modelos del segmento compacto. Infiniti ha desarrollado en Europa íntegramente su Q30, primera incursión de la marca en el segmento, y además lo produce para todo el mundo en la planta que posee Nissan en Sunderland -Inglaterra-. Incluso el destino principal del Q30 será local, ya que el 80 por ciento de las ventas de este modelo se realizarán en los países que conforman el viejo continente.

El aspecto exterior del Q30 no deja desde luego indiferente a nadie a su paso. Su estilo hace un guiño a la estética peculiar de los "crossover" sin serlo y en la que el Q30 presenta un cuidado

e innegablemente llamativo diseño. El resultado de un elaborado trabajo es imponente y original, destacándose claramente de lo anteriormente visto en su segmento.

Pasando a observar el detalle, notamos enseguida numerosos "déjà vu" en numerosos elementos interiores del coche. El Q30 ha sido desarrollado sobre la plataforma del Mercedes GLA y el resto del modelo está muy condicionado a su origen. Parabrisas, cuadro de instrumentos, mandos y botones provienen directamente del fabricante alemán.

El nuevo Infiniti es un coche grande en sus proporciones y de carrocería más alta de lo que se acostumbra entre los compactos tradicionales. Esta circunstancia sin embargo no aporta una habitabilidad superior a la media en el segmento y,



aunque cómodo y con un interior muy agradable, sus cotas se conforman con la media del segmento. El diseño interior es asimismo muy original, aunque numerosos elementos de reconocible origen Mercedes impiden que el modelo transmita una mayor personalidad propia.

Por el contrario, acabados y sobre todo equipamiento, sí están por encima de la media. El Q30 llega muy bien dotado de serie en sus tres niveles denominados Q30 el básico, Premium y Sport, éste último con un chasis deportivo rebajado y una personalización más vistosa y juvenil.

Cuando empezamos a conducir el Q30 notamos enseguida que no se trata de un coche compacto más. Su comportamiento llama enseguida la atención por su precisión, comodidad y seguridad sobre todo tipo de carretera. El chasis ha recibido una especial atención de los ingenieros que han puesto a punto la suspensión de forma minuciosa, teniendo en cuenta incluso la variación de pesos de los diferentes motores utilizados en la gama. Esta suspensión específica del Q30 es sin duda una de las mejores cualidades del coche. Consigue un equilibrio muy bueno entre filtrado de las irregularidades y comportamiento estable en todo tipo de curva. La sensación es de mucha precisión, pero también de suavidad. Preciso de dirección y bien asentado a la hora de evitar balanceos, ofrece

al conducir el Q30 la finura que esperamos de un coche de la categoría "premium".

Ya hemos podido probar el Q30 con el motor más potente, que hacen de este coche un serio rival para los tradicionales compactos alemanes de gama alta. Se trata del 2.0 turboalimentado de gasolina con acabado Sport. Es elástico en sus respuestas, extremadamente silencioso (gracias al sistema de neutralización acústica Active Noise Cancellation) y con respuestas muy buenas en cualquier circunstancia. Aporta al Q30 la nobleza mecánica que se exige a un modelo de este exigente segmento. Por otro lado, la caja de cambios de doble embrague y siete relaciones con pulsadores en el volante ayuda por su buen funcionamiento a sacarle todo el partido al brillante cuatro cilindros de 211 CV.

En el inicio de la gama encontramos como contrapunto el 1.5 Diesel, motor polivalente donde los haya y enfocado más al rendimiento diario que a la deportividad. Sin ninguna pretensión en cuanto a prestaciones, ofrece consumos homologados por debajo de los 6 litros a los cien. Su vigor en la respuesta permite incluso disfrutar de la agradable conducción del Q30. El cambio manual de seis relaciones le perjudica un tanto, ya que su tacto y precisión no están a la altura del resto de la mecánica.

El Q30 es la primera incursión de Infiniti en el segmento de los compactos

FICHA TÉCNICA: Motor: eléctrico, corriente alterna ♦ Batería: de iones de litio, 30 kWh ♦ Potencia: 80 kW (109 CV) ♦ Dimensiones: 4.445 x 1.770 x 1.550 mm ♦ Batalla: 2.700 mm
 ♦ Capacidad maletero: 370 litros ♦ Autonomía: 250 km ♦ Precio: desde 20.900 euros ♦ Precio de la batería: 79 euros/mes
 Más información en www.ecomotor.es



8
NOV
2015

El Leaf aumenta su autonomía eléctrica

NISSAN LIDERA EL MERCADO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN ESPAÑA GRACIAS A MODELOS COMO EL LEAF, QUE AHORA SE PRESENTA CON UNA BATERÍA MEJORADA CAPAZ DE CUBRIR UNA DISTANCIA DE 250 KM. Por Jorge Arenas

El nuevo Nissan Leaf ya está aquí y su principal novedad es que tiene una autonomía mejorada respecto a las versiones anteriores. Si el primer modelo, que data de 2010, era capaz de recorrer 170 kilómetros con una sola carga, y el segundo (2014) cubría una distancia de 199 kilómetros, el nuevo ha aumentado esa cifra en casi un 25% más, hasta alcanzar los 250

kilómetros sin necesidad de buscar enchufes. La clave está en la batería, que es ahora más capaz. Nada cambia respecto a sus dimensiones o su ubicación, ni siquiera el tiempo de recarga se ha visto afectado, sin embargo, sí tarda más en agotarse gracias a que su densidad de energía es mayor.

Desde luego, esos 250 kilómetros no son la panacea, ya que suponen apenas una tercera o cuarta parte de la autonomía que ofrecen los coches con motores de combustión, pero lo que está claro es que Nissan ha dado un paso más hacia la viabilidad del Leaf como vehículo para el uso diario en la ciudad, a fin de cuentas, su hábitat natural. En este entorno, las estimaciones de la marca apuntan a un día extra de movilidad con la nueva batería de 30 kWh frente a la anterior de 24 kWh. Por cierto, dicha batería, además de disfrutarse en régimen de alquiler -el cliente debe pagar 79 euros mensuales-, cuenta con una garantía de ocho años o 160.000 kilómetros. El tiempo de recarga, en condiciones normales y enchufado

a la red convencional, es de unas 10-12 horas, algo que se puede acortar drásticamente con los puestos de carga rápida, en los que es posible cubrir el 80% de la capacidad en apenas media hora. Nissan tiene repartidos varios *supercargadores* de este tipo por varias ciudades del mundo, entre ellas España, y en sus planes de futuro está la tarea de duplicarlos -de aquí a 2020- para lograr una red de suministro más adecuada a las circunstancias.

Al margen de su capacidades para recorrer largas distancias, el compacto de la firma japonesa incorpora una serie de novedades que tienen que ver con el sistema de entretenimiento Nissan Connect, con los colores de carrocería y con el sistema de navegación, que se muestra más fácil de manejar que antes. Ya es posible adquirir este vehículo libre de *malos humos*, por un precio que arranca en los 20.990 euros (recordamos que la batería se paga aparte).





Consumo medio 4,1 - 8,9(l/100 km) y emisiones de CO₂ 106-209 (g/km)

Nuevo Clase C Coupé. Emoción a primera vista. Descúbrelo en Grupo Itra el 3 de diciembre.

¿Lo notas? Eso que sientes es el impulso de ponerte al volante del nuevo Clase C Coupé. Su nuevo y acentuado diseño deportivo, sus llantas de aleación de 17" y los faros LED de alto rendimiento son solo el principio de todo lo que vas a vivir. Y lo último en tecnología de navegación completa un equipamiento único, solo comparable a las sensaciones que te hará descubrir sobre la carretera. Compruébalo en los Concesionarios Oficiales de Grupo Itra.

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

“Los jóvenes ya esperan cosas diferentes del coche”

NOMBRADO RECIENTEMENTE DIRECTOR DE DISEÑO, ALEXANDRE MALVAL ESTÁ PILOTANDO UNO DE LOS MOMENTOS DE TRANSICIÓN MÁS IMPORTANTES VIVIDOS EN EL GRUPO PSA. Por Juan Luis Soto

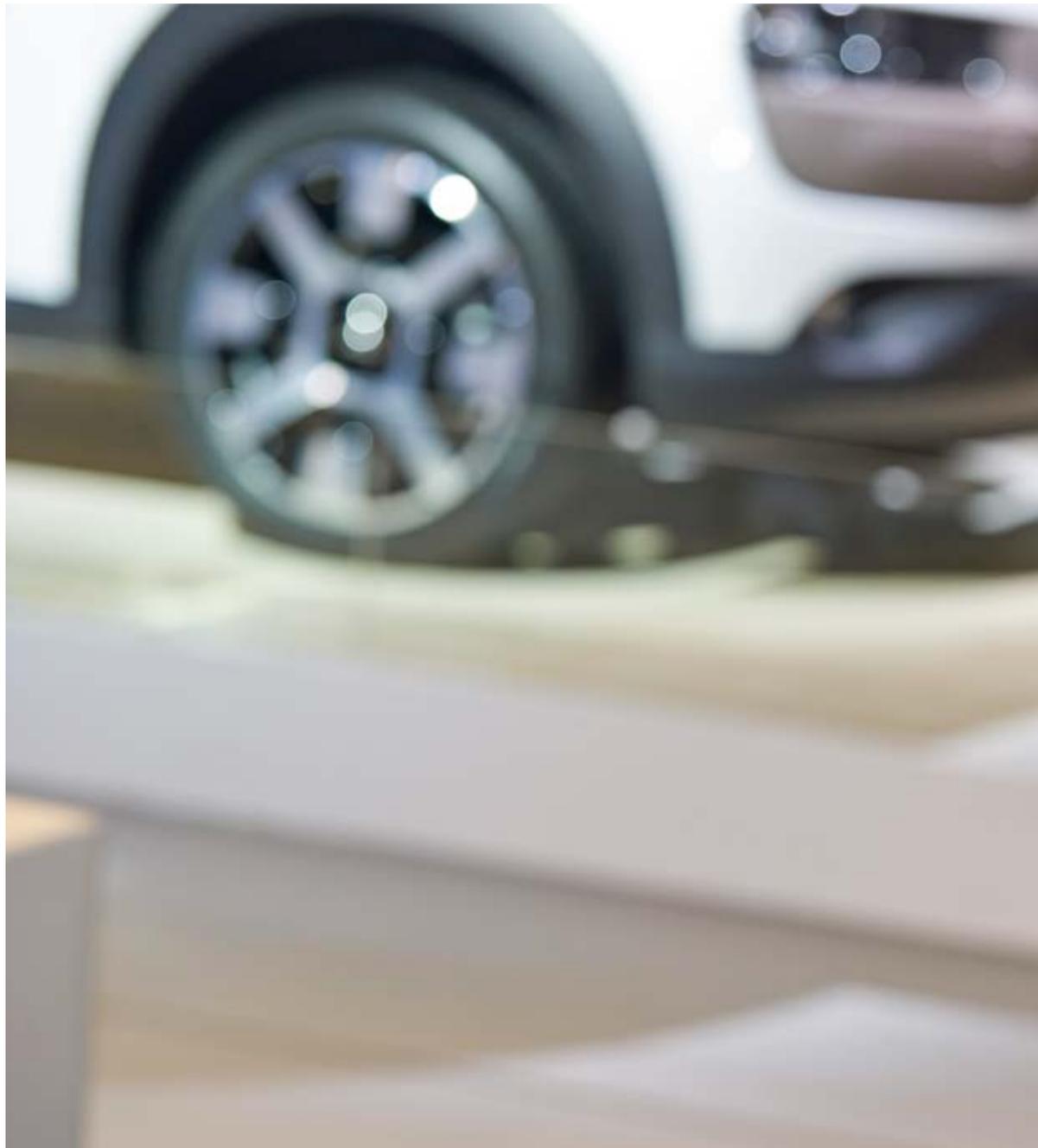
Legó a PSA en 2001 y trabajó inicialmente en Peugeot. Cuando el año pasado Thierry Metroz pasó a dirigir el estilo de la nueva marca DS, Alexandre Malval le reemplazó al frente del departamento de diseño Citroën.

Este mismo año ha sido usted galardonado en Nueva York con el premio “World Car Design of the Year” por el Cactus. ¿A qué cree que es debido este gran triunfo de su diseño?

Efectivamente, ha sido una gran sorpresa para la marca Citroën, por el premio y también por el hecho de que no vendemos automóviles en aquél país. El éxito del Cactus pienso que es su originalidad, su posicionamiento, su estilo y por el contraste que representa en el mundo del automóvil. No estamos en la línea habitual del “marketing” general y en cuanto a estilo no presentamos tampoco una línea agresiva o centrada en lo deportivo. Vivimos una época en la que la velocidad está limitada y se buscan otras cosas, el posicionamiento en cuanto a “marketing” del Cactus es muy contemporáneo. Ahora hay unas nuevas generaciones de compradores que esperan otras cosas del automóvil y pienso que el Cactus es una de las respuestas a este fenómeno.

Cuando estaba usted diseñando el Cactus se especulaba que podría ser una evocación del “Dos Caballos” es decir, un coche muy sencillo y en el que no habría nada superfluo. ¿Por qué el Cactus no se parece en nada al “Dos Caballos” cuando estamos en plena corriente de influencia “vintage”?

El tema de resucitar el “Dos Caballos” es una pregunta que nos hemos planteado en repetidas ocasiones, no en el mismo plano del Cactus pero teniéndolo en cuenta como un gran clásico del automóvil. Efectivamente, le confirmo que internamente en la marca lo hemos intentado y hemos hecho bocetos sobre ello. Pero llegamos a la conclusión de que podríamos crear una decepción. ¿Por qué? Pues porque el “Dos Caballos” era un coche basado sobre la ligereza. Era compacto y extremadamente “aéreo”. Pertenecía a la concepción aeronáutica de los automóviles Voisin de la época ya que, no olvidemos, lo diseñó el ingeniero Lefebvre, que llegó a Citroën después de haber trabajado en Voisin. Allí había concebido el coche minimalista -que en España conocimos como el “Biscúter”-. Hoy en día, con las normas de seguridad actuales, tendríamos que hacer un “Dos



“Estoy muy contento de que Carlos Tavares haya separado la marca DS. Nos ha liberado para centrarnos en Citroën”

Caballos” mucho más voluminoso y pesado. Los clientes no terminarían de comprender el aspecto y las proporciones del coche. Y la segunda razón de por qué no lo hemos hecho es porque nos planteamos que evocar el pasado es una buena idea, pero hacer diseño “retro” no nos gusta. André Citroën, el fundador de la marca, era una persona muy vanguardista y si queremos ser fieles a su estrategia y a la razón de ser de Citroën tenemos que intentar aportar siempre soluciones de vanguardia y modernas. No es fácil, no sé si lo conseguiremos siempre pero lo intentamos.

Ahora son tres marcas en el grupo PSA. ¿Qué camino va a seguir el estilo de Citroën para salvaguardar su propia personalidad?

¡El mejor de los tres! Tenemos la increíble suerte de que el señor Tavares ha decidido que DS tenía que convertirse en una marca. Este hecho nos ha liberado a todos los equipos DS y a todos los equipos Citroën, porque anteriormente había que diseñar dos productos en uno solo. Me explico, había que hacer un producto que tuviera precios competitivos de ataque en el mercado generalista y a la vez satisfacer las perspectivas de clientes de alta gama. Ahora ya no tenemos que interesar a clientes habituales de Audi, eso lo dejamos para DS. Nosotros podemos centrarnos en clientes tradicionales de Renault, Nissan...con productos frescos y atractivos para este mercado. Estoy muy satisfecho de que cada equipo pueda centrarse en su propio objetivo.



“El nuevo Citroën Cactus tiene un diseño flexible, que puede adaptarse perfectamente a otros segmentos”

Para el grupo PSA es también una suerte añadida, Citroën ha estado siempre forzada entre productos muy populares como el “Dos Caballos” y sofisticados como el DS, que tenía que vender en un mismo concesionario. Ahora esta separación va a beneficiar a PSA, puesto que va a poder posicionar mejor a sus tres marcas. Nosotros podremos dedicarnos a nuestra vocación generalista, DS podrá ser más fuerte en lo suyo y Peugeot seguir vendiendo productos completamente diferenciados. Se trata de clientelas complementarias y globalmente hemos aumentado nuestra parte del mercado.

Ustedes tienen vínculos muy fuertes con China, produciendo y vendiendo en aquel país. ¿Va a condicionar esta circunstancia a los futuros

modelos, o se van a crear diseños específicos para aquel mercado?

Es algo evidente que China es muy importante para nosotros, estratégicamente es esencial, algo que no era el caso hace diez años. Ahora es el mercado número uno y PSA vende unos 500.000 vehículos por año -uno de cada cuatro Citroën se vende en China- y el objetivo es bastante más elevado. Ahora tenemos allí “best sellers” como el C-Elysée, C3 o el C5. Tenemos productos que tienen muy buena imagen. Dongfeng, la marca china asociada con nosotros, tiene una gran interés por la marca Citroën por lo cual todos nuestros desarrollos futuros son decididos por nuestro presidente en conjunto. Lo que quiere decir que habrá un mismo coche para Europa y para China. Puede que haya diferencias por ejemplo en cuanto a

equipamientos, pero en cualquier caso será en detalles menores.

Esa es la estrategia decidida por Carlos Tavares y que se hará efectiva en algunos años. En el día de hoy, tiene usted razón, tenemos todavía productos específicos para los diferentes mercados y alguno más llegará. Pero haciéndolo así hasta ahora ha sido una oportunidad de vender más automóviles en China. Estamos trabajando ahora mismo con Xavier Peugeot y Linda Jackson en un plan estratégico que nos permitirá ser mucho más rentables en nuestra manera de concebir nuestros vehículos, que serán internacionales. Y para conseguirlo Carlos Tavares ha cambiado la organización del grupo y ha definido directores de mercado para las regiones de Asia, Brasil, Europa, ...que han integrado parte del marketing y del producto y que son consultados permanentemente. Dentro de dos o tres años todos los vehículos que lanzaremos serán vehículos internacionales.

Vemos cómo los gustos sobre el automóvil han cambiado mucho. Por ejemplo las berlinas europeas se venden mucho menos y los SUV no dejan de incrementar sus resultados.

¿Cuál es el segmento que prefiere para diseñar nuevos modelos?

Es una pregunta muy personal. En mi equipo no le responderían todos lo mismo. Frederic Duvernier, que es el responsable del Cactus y Cactus M, es especialmente bueno en los coches pequeños, compactos y urbanos. Personalmente no tengo preferencias, me gustan también los SUV y las berlinas. Me gusta trabajar sobre todos los segmentos y que el motivo de trabajo cambie. Si sólo diseñara por ejemplo berlinas, creo que me aburriría bastante.

¿Cómo cree que serán los coches en la próxima década?

Es interesante. Ahora hay cambios cruciales con cambios drásticos de tecnologías eléctricas, como por ejemplo Tesla. Apple y Google trabajan en nuevas soluciones y nosotros vamos que hacer lo mismo para dar nuevas respuestas. Los coches actuales se basan en las necesidades de la época de postguerra. Las nuevas generaciones no tienen la misma relación con el automóvil que nosotros y esperan otras cosas muy diferentes.

¿Cuál es el coche del pasado que le ha gustado más, ya sea Citroën o de otra marca?

Me encantan los coches y me gustaría tener muchos. Me cuesta mucho resumir mi pasión en un solo modelo. Soy un loco de Aston Martin, me gustan los Porsche, adoro el Citroën Mehari, me gustan los pequeños Alfa Romeo de los años 60, el Citroën SM, el Lancia Aurelia..., si pudiera tendría un garaje enorme.

FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: De 110 a 190 CV ♦ Dimensiones: 4.527 x 1.829 x 1.659 mm ♦ Batalla: 2.791 mm
 ♦ Capacidad maletero: 743/1.980 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 187 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,5 l/100 km ♦ CO2: Desde 111 gr/km ♦ Precio: De 26.280 a 40.760 euros
 Más información en www.ecomotor.es

12
NOV
2015

Tras dar origen a las últimas generaciones de Golf y Passat, la moderna plataforma modular MQB se ha utilizado para renovar el Touran. Con más de dos millones de unidades vendidas en todo el mundo, este versátil modelo de vocación familiar ha merecido un sustituto que mejora en todos los aspectos al anterior.

Con un diseño menos cúbico y más próximo a los compactos y berlinas de la marca, el Touran ha crecido 13 centímetros respecto a la anterior generación. Ahora mide 4,5 metros de longitud y este incremento se centra sobre todo en la distancia entre ejes, que crece 11 centímetros llegando hasta los 2,8 metros de largo. Se nota en la segunda fila de asientos que ofrecen ahora más espacio. Tiene tres banquetas individuales que pueden modularse longitudinalmente sobre un raíl de 20 centímetros, más largo que en el anterior.

El Touran se vende de serie con 7 plazas aunque el cliente particular o de flotas puede pedirlo en configuración de 5 si no le interesa la tercera fila de asientos. Aquí también se ha ganado espacio, en concreto 5,5 centímetros más para las rodillas e incorporan el sistema Fold Flat que, sin necesidad de extraerlos del coche se escamotean completamente. Y si abatimos también la segunda fila de asientos, conseguimos un enorme espacio de carga diáfano y con su piso completamente plano.

Por detrás, la capacidad del maletero se ha visto notablemente incrementada respecto al modelo precedente. Tanto que el Touran se alza sobre los monovolúmenes de su categoría con un volumen de carga record.

A la hora de acceder a su espacio, el sistema

Compacto por fuera, enorme por dentro

LA NUEVA GENERACIÓN DEL MONOVOLUMEN FAMILIAR HA CRECIDO UN POCO LONGITUDINALMENTE, SOBRE TODO EN BATALLA, MIENTRAS QUE HA EXPERIMENTADO UNA GRAN MEJORA EN SU HABITABILIDAD. Por Juan Luis Soto



de apertura automática del portón Easy Open nos permite elevar el portón con las manos ocupadas. El equipo se completa con faros Led, espejo interior sin marco, techo solar de mayor tamaño, Isofix en



todos los asientos posteriores, asistentes de conducción, freno anticollisión, sistema Precrash, asientos ergoactivos, Climatronic de tres zonas o neumáticos autosellantes montados para llantas de 17 pulgadas -de serie en el acabado Sport-. La conectividad está asegurada por los equipos App Connect con CarPlay, Android Auto y MirrorLink, también de serie en el acabado superior.

Con seis nuevas mecánicas conformando la gama, el coche ha mejorado mucho su comportamiento dinámico, que ahora se acerca más a la percibida en un Golf. Preciso y cómodo, puede equipar la opción de la suspensión programable en tres modos.

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

FICHA TÉCNICA: Motor: híbrido, diésel V6 TDI + eléctrico ♦ Batería: de iones de litio ♦ Potencia: 373 CV ♦ Dimensiones: 5.052 x 1.968 x 1.741 mm ♦ Batalla: 2.994 mm
 ♦ Capacidad maletero: 650 litros ♦ Autonomía eléctrica: 56 km ♦ Consumo medio: 1,7 l/100 km ♦ Precio: N.D.
 Más información en www.ecomotor.es

El Q7 e-tron quattro acaba de entrar por la puerta grande de su segmento, el de los SUV híbridos enchufables. Y no lo ha hecho de cualquier manera. Como queriendo destacar entre sus rivales, ha decidido adoptar una mecánica diferente a la de los demás, compuesta por un diésel de seis cilindros y un propulsor eléctrico, que funcionan en simbiosis y se encargan de mover las cuatro ruedas. Hasta el momento, nunca se había usado esta configuración en un híbrido de fabricación en serie, lo que es toda una declaración de intenciones.

Si analizamos al detalle el corazón de este Audi nos encontramos, en primer lugar, con el TDI V6 de 3 litros y 258 CV, de sobra conocido en otros modelos del grupo. Es un motor de respuesta suave pero contundente, que en este caso se alía con una mecánica eléctrica de 94 kW, cuya potencia conjunta son unos generosos 373 CV que mueven al coche con mucha agilidad. Esta caballería y los 700 Nm de par máximo total llegan al suelo mediante la caja de cambios automática Tiptronic de 8 velocidades. Y si hablamos de cifras, aquí van un par de ellas muy significativas: 6 segundos y 1,7 litros. Estos datos hacen referencia al tiempo que necesita el Q7 e-tron para cubrir el 0 a 100 y al consumo medio homologado. Difícil hacerle sombra.



Audi dibuja el futuro de los SUV 'premium'

DOTADO DE UNA MECÁNICA HÍBRIDA INNOVADORA, EL Q7 E-TRON COMBINA LUJO, SUAVIDAD Y EFICIENCIA A PARTES IGUALES. UN TODOCAMINO PARA CLIENTES EXIGENTES, CON UN CONSUMO DE 1,7 LITROS. Por Jorge Arenas



Entre los elementos fundamentales del complejo sistema híbrido figura la batería de iones de litio, dotada de refrigeración líquida y compuesta por 168 celdas con forma de prisma -para un aprovechamiento óptimo del espacio-, que otorga al todocamino una autonomía puramente eléctrica de 56 kilómetros y un alcance total de 1.400 kilómetros. En cuanto a la recarga, se puede llevar a cabo en una toma de corriente convencional o en una industrial que logra reducir considerablemente el tiempo de enchufe. Pero lo más interesante es que Audi está trabajando en un modo de carga por inducción, totalmente libre de cables, que se pondrá a disposición de los clientes a partir de 2017 y que hará más cómodo el proceso. Gracias a él, bastará con aparcar el coche sobre el puesto de alimentación y esperar a que la batería esté a punto antes de salir a la calle.

La nueva apuesta en materia de hibridación de la firma de los cuatro aros es ya una realidad. Aparte de eficiente, este e-tron viene cargado de tecnología aplicada a la conducción y se diferencia del resto de la gama por una serie de detalles que marcan la distinción. De momento no se conocen sus precios, pero sí sabemos que saldrá a la venta durante la primavera de 2016.



FICHA TÉCNICA: Motor: De 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 140 CV ♦ Dimensiones: 4.175 x 1.775 x 1.610 mm ♦ Batalla: 2.500 mm
 ♦ Capacidad maletero: 375/1.120 litros ♦ Velocidad máxima: 200 km/h ♦ Consumo medio: 5,3 l/100 km ♦ CO2: 127 gr/km ♦ Precio: Desde 22.360 euros
 Más información en www.ecomotor.es



Más potencia para escalar posiciones

EL MODELO VITARA ES LA PRINCIPAL BAZA COMERCIAL DE LA VARIADA GAMA SUZUKI PARA EL AÑO 2016. SU TOPE DE GAMA INCORPORA UN NUEVO MOTOR, UN ASPECTO MÁS DEPORTIVO Y MAYOR EQUIPAMIENTO. Por Juan Luis Soto



Swift, Jimny, Celerio, S-Cross y Vitara son los renovados modelos con los cuales Suzuki afronta la próxima temporada. La marca japonesa ha experimentado un importante crecimiento, cifrada en un 51,6 por ciento en sus ventas, y quiere potenciar esta tendencia con un producto mejorado y atractivo. El próximo año Suzuki no solamente va a ir enriqueciendo gradualmente su gama de modelos y versiones. El plan de su red de distribución contempla asimismo aumentar los concesionarios desde los 58 que cubren el mercado español en la actualidad

hasta alcanzar en total los 72 en el plazo de los próximos 12 meses.

El Vitara es el modelo más importante para los objetivos de la marca y para cumplir su objetivo el versátil "todocamino" se ha renovado por completo este año. Ahora además recibe un nuevo y moderno motor más potente, eficiente y que va a dotar al Vitara de una personalidad más deportiva entre los SUV compactos.

La novedad mecánica es el Boosterjet 1.4 Turbo de 140 caballos que da origen a esta nueva versión Vitara S y que sustituye al anterior motor de gasolina atmosférico. Se trata del

Vitara más deportivo en la historia de este modelo y lo resalta con un acabado específico. Llantas de aleación de 17 pulgadas con acabado negro, parrilla delantera cromada de cinco aberturas, protectores de faros LED en rojo y retrovisores exteriores plateados distinguen de lejos a la versión S. En el interior presenta una tapicería mixta con inserciones en cuero, palanca de cambios y volante cosidos en rojo y un pedalier deportivo color aluminio.

Otra novedad que aporta el Vitara 2016 es una eficaz caja de cambios automática de doble embrague desarrollada por Suzuki.



FICHA TÉCNICA: Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: De 60 a 150 CV ♦ Dimensiones: De 3.560 hasta 4.485 ♦ Batalla: Desde 2.420 mm ♦ Capacidad maletero: De 251 a 415 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 160 km/h ♦ Consumo medio: De 3,6 a 4,9 l/100 km ♦ CO2: Desde 92 gr/km ♦ Precio: De 12.660 a 32.480 euros
 Más información en www.ecomotor.es



Una gama con gran historial deportivo

MÁS DE UN SIGLO DE ACTIVIDAD A SUS ESPALDAS DAN A SKODA UNO DE LOS MEJORES PEDIGRÍS DEL AUTOMÓVIL. LA GAMA MONTE CARLO RINDE TRIBUTO A SUS TRIUNFOS EN COMPETICIÓN. Por Juan Luis Soto

Una doble victoria en el Rallye de Monte Carlo obtenida con el 130 RS elevó a Skoda al Olimpo deportivo de la competición automovilística. Siempre ligada a las carreras, recientemente la marca checa ha cosechado en el Campeonato del Mundo IRC nada menos que 23 victorias y, en el disputado Campeonato Europeo de Turismos, otras 17.

Skoda quiere trasladar a la calle este espíritu y ha lanzado en España una gama de acabados bautizada Monte Carlo para cuatro de sus modelos: Citigo, Fabia, Spaceback y Yeti. En la decoración de esta línea Monte Carlo dominan los colores negro y rojo, que personalizan a cada uno de estos modelos de la oferta para resaltar su estética más agresiva.

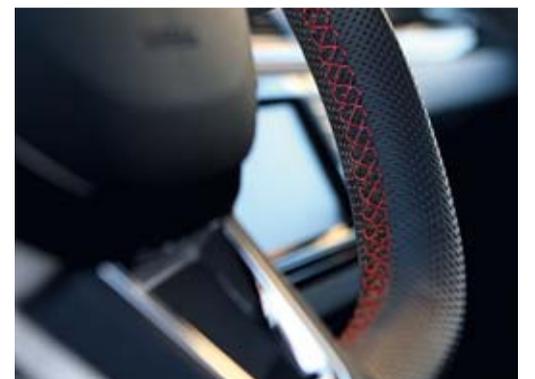
En el exterior de todos estos Skoda podemos apreciar sustanciales diferencias con los

modelos convencionales, centradas en parrilla del radiador, spoilers delanteros y traseros, retrovisores, molduras de las puertas, difusores posteriores, cristales posteriores tintados y luces traseras con carcasa de tono oscuro. Las llantas también son específicas para el acabado Monte Carlo y, según el modelo en el que se pida, se ofrecen con diseño Auriga de 15" (Citigo), Italia de 16" (Fabia y Spaceback) u Origami de 17" (Yeti).

En el interior del habitáculo también se han añadido numerosos detalles especiales de acabado que resaltan los valores deportivos de la marca. Volante de aro recortado y tres radios, asientos delanteros deportivos de estructura envolvente, pomo de la palanca del cambio de marchas, pedaler acabado en aluminio o placas distintivas en el estribo de las puertas anuncian que estamos en un Skoda que no es como los demás.

La gama Monte Carlo se ha configurado sobre el acabado Ambition, sobre el cual los diferentes modelos que la conforman pueden recibir todo el largo listado de equipos opcionales ofrecidos en el catálogo de Skoda. La oferta de modelos susceptibles de recibir la personalización Monte Carlo abarca desde el pequeño coche urbano Citigo hasta el aventurero SUV Yeti, pasando por el versátil compacto Fabia y el polivalente Spaceback.

El sobrecoste de un Monte Carlo respecto a la versión convencional es de 1.500 euros en el caso del Citigo, 1.100 en el del Yeti, 2.200 en el del Fabia y 2.500 si se trata del Spaceback.



TIEMPO DE DESCUBRIR
**TU AVENTURA
TOURING**



Las mejores motocicletas Touring que se hayan visto nunca están listas para que las pongas a prueba en la carretera. Dejemos que se acabe el debate y empiece el tiempo de rodar. Reserva una prueba de conducción gratuita en tu concesionario.

**VISITA H-D.ES Y DESCUBRE
LO QUE ES REALMENTE UNA
AVENTURA TOURING.**



SCREW IT, LET'S RIDE.

© 2013 Harley-Davidson. Harley-Davidson y el logo Harley-Davidson son marcas registradas de Harley-Davidson.

FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L y V6 ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: De 180 a 380 CV ♦ Dimensiones: 4.731 x 1.936 x 1.667 mm ♦ Batalla: 2.874 mm
 ♦ Capacidad maletero: 650 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 200 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,9 l/100 km ♦ CO2: Desde 129 gr/km ♦ Precio: Desde 45.000 euros
 Más información en www.ecomotor.es



El primer SUV Jaguar debutará a lo grande

NO LLEGARÁ HASTA LA PRIMAVERA, PERO LA MARCA HA QUERIDO PRESENTARLO DE FORMA ESTÁTICA Y ANUNCIAR UNA SERIE LIMITADA BAUTIZADA 'FIRST EDITION' PARA CONMEMORAR EL LANZAMIENTO. Por Juan Luis Soto

Esta serie especial "First Edition" está inspirada en el "concept" C-X17 que precedió en los salones internacionales a este importante modelo de Jaguar. Con un equipo exclusivo y dotado del motor de seis cilindros turbodiésel de 180 CV, la edición será limitada a 80 unidades para España y ya se vende bajo reserva a un precio de 82.000 euros.

Aunque el F-Pace presenta un parecido estético innegable con las berlinas actuales de Jaguar, nada tiene que ver el F-Pace con sus hermanos de gama. La enorme distancia entre ejes de 2,874 metros, no coincide con las de

ningún otro modelo de la gama Jaguar. Esta gran batalla en su chasis ha permitido a los ingenieros dotar al interior de una habitabilidad sobresaliente. Se nota especialmente en la capacidad del maletero, de 650 litros, la más generosa entre sus competidores. Por delante del espacio de carga, las dos plazas posteriores ofrecen por su parte unas dimensiones que permiten viajar con gran comodidad a ocupantes de elevada estatura.

En el plano técnico, la construcción del F-Pace se ha realizado con materiales muy ligeros. Hasta el 80 por ciento de su estructura monocasco es de aluminio y en otros elementos estructurales utiliza detalles de vanguardia como el portón trasero fabricado en material compuesto o la viga de refuerzo transversal de magnesio.

En el aspecto mecánico, el F-Pace se ofrece en versiones de dos o cuatro ruedas motrices. Los motores a elegir en nuestro mercado pueden ser un 2.0 Diesel de cambio manual de 180 CV con posibilidad de ser sólo con transmisión trasera, un 3.0 Diesel automático de 300 CV o un gasolina 3.0 también automático con dos diferentes potencias de 340 y 380 CV.



GLP: ventajas al alcance de la mano

ENTRE LOS CARBURANTES ALTERNATIVOS, EL AUTOGÁS O GAS LICUADO DEL PETRÓLEO ES EL MÁS UTILIZADO EN EL MUNDO. DE SENCILLA APLICACIÓN AL AUTOMÓVIL, ES ECONÓMICO Y CONTAMINA MENOS. Por Juan Luis Soto

Ahora estamos viendo cada vez con más frecuencia en los surtidores un nuevo boquerel diferente de los utilizados para suministrar en combustible diésel o gasolina. Y tendremos que acostumbrarnos a verlo cada vez con mayor frecuencia pues el poste de autogás va a ser cada vez más solicitado por los automovilistas. La diferencia entre utilizar uno u otro nos va a suponer ventajas desde ese mismo momento, pues su precio se sitúa en la mitad de los de la gasolina o el gasóleo y el ahorro inicial puede ya cuantificarse en un 40 por ciento de la factura de combustible.

Cepsa en concreto está llevando a cabo una inversión de 10 millones de euros para instalar surtidores de esta carburante alternativo en 100 estaciones de servicio. La compañía prevé un importante incremento en la demanda de gas para automóviles y, como declaró el responsable de GLP, Felipe Enríquez a elEconomista, "El autogás representa un 0,15 por ciento del parque actual en España mientras que en Europa ya hay 13 millones de vehículos, un 4 por ciento. La asociación europea de autogás espera

que, en 2020, el 10 por ciento del parque utilice ya autogás. En España con un parque del 10 por ciento llegaríamos a los 2,5 millones de vehículos."

En el mismo sentido de apoyar el uso de este combustible, Cepsa ha firmado un acuerdo con la empresa automovilística Opel para promover e impulsar el uso de autogás como combustible de automoción, y la aplicación de la tecnología bifuel. Con este acuerdo, ambas marcas implicadas en el desarrollo de esta tecnología se unen en el desarrollo de este combustible alternativo. Opel fabrica en su factoría zaragozana de Figueruelas sus modelos Meriva y Corsa con motores de GLP para automoción y además dispone de versiones de esta modalidad en prácticamente toda su gama

Otra ventaja crucial del autogás sobre los combustibles tradicionales de automoción es su menor impacto ambiental en cuanto a contaminación. Respecto al gasóleo, emite un 90% menos de partículas y NOx (monóxido y dióxido de nitrógeno). La adaptación de un motor de gasolina normal a bifuel para funcionar con GLP es sencilla y económica.



FICHA TÉCNICA: Motor: Monocilíndrico, 4T ♦ Cilindrada: 278,3 cc ♦ Potencia: 30 CV a 8.000 rpm ♦ Par: 27,4 Nm a 6.500 rpm ♦ Dimensiones: 2.165 x 755 x 1.250 mm
♦ Altura del asiento: 770 mm ♦ Capacidad depósito combustible: 12 litros ♦ Peso: 192 kg ♦ Precio: 4.799 euros
Más información en www.ecomotor.es

Posiblemente, el más completo de su segmento

ES PRÁCTICO, DINÁMICO, ESTABLE, OFRECE UNA GARANTÍA DE 5 AÑOS Ó 75.000 KILÓMETROS Y NO LLEGA A LOS 5.000 EUROS. ADEMÁS TIENE ABS Y START/STOP DE SERIE. CON ESTA CARTA DE PRESENTACIÓN, DIFÍCIL ENCONTRAR RIVALES. Por Jorge Arenas



Hace ya tiempo que la taiwanesa SYM es bien conocida en nuestro mercado. Basta con echar un vistazo a los listados de ventas por marcas y modelos para comprobar que siempre está en los puestos de cabeza. La pregunta es: ¿a qué se debe su éxito? Probablemente, a que ofrece productos bien hechos y con una relación calidad/precio muy atractiva. Hoy estamos ante la última novedad de la firma, un scooter GT de dimensiones generosas pero no excesivas, dotado de un motor solvente que le permite moverse de forma ágil por ciudad y carretera. Se llama Joymax Sport 300i ABS Start&Stop y, como su propio nombre indica, tiene un cierto toque deportivo mezclado con mucha practicidad, además de un sistema de frenos con ABS de última generación y un dispositivo de parada y arranque automáticos. Si algo tenemos claro es que no es fácil encontrar semejante dotación en este segmento y, para colmo,

con un precio final contenido. Este es el verdadero punto fuerte del Joymax que tenemos entre manos.

En las entrañas de su chasis de doble cuna se esconde un motor monocilíndrico de 278 cc y 30 CV que responde de forma muy progresiva a las órdenes del acelerador. Quizá echemos de menos una arrancada más enérgica para poder estar entre los más rápidos cuando el semáforo se pone verde, pero lo cierto es que una vez en marcha este maxiscooter va ganando velocidad de forma consistente hasta alcanzar velocidades de cruce aptas para rodar con holgura por todo tipo de carreteras.

Lo que más convencerá a los amantes de la versatilidad es su enorme hueco bajo el asiento (con apertura eléctrica y capacidad para dos cascos integrales), sus guanteras y otros detalles como los faros antiniebla o el amplio catálogo de accesorios que ofrece. En precio de 4.799 es su argumento de mayor peso.



FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 160 a 190 CV ♦ Dimensiones: 5.300 x 1.850 x 1.805 mm ♦ Batalla: 3.150 mm
 ♦ Longitud zona de carga: 1.578 mm ♦ Consumo medio: desde 6,4 l/100 km ♦ Emisiones CO2: desde 169 gr/km ♦ Precio: desde 23.043 euros
 Más información en www.ecomotor.es



Desde España para toda Europa

LA FÁBRICA DE BARCELONA ACOGE LA PRODUCCIÓN DEL NUEVO NISSAN NAVARA, UN PICK-UP AHORA MÁS RACIONAL QUE ASPIRA A LLEGAR A NUEVOS CLIENTES. Por Jorge Arenas

Como buen pick-up, el nuevo Navara es un vehículo polivalente, apto para el ocio y el negocio, con tintes prácticos y aventureros. Este tipo de coches tiene buena acogida en mercados como el americano, sin embargo, en Europa no deja de pertenecer a un nicho con poca demanda. Quizá su tamaño y sus maneras de todoterreno puro queden lejos de las preferencias de un cliente que hoy busca aptitudes más civilizadas, al estilo de las que ofrecen los SUV. Es por ello que en Nissan se han animado a darle una vuelta de tuerca a su Navara, para hacer de él un coche más refinado y cómodo, menos tosco que antes y, en definitiva, más cercano -en la medida de lo posible- a un todocamino. La manera de lograr este objetivo pasa por introducir tecnología enfocada al confort y la conducción, mejorar la

respuesta del chasis y añadir una gama de motores más silenciosa y eficiente en términos de consumos y emisiones nocivas.

Si empezamos por el apartado mecánico, el único protagonista es el diésel 2.3 dCi, nacido de la alianza Renault-Nissan, que se ofrece en dos versiones. Una de 160 CV y 400 Nm y otra de 190 CV y 450 Nm. Cualquiera de las dos es notablemente más silenciosa que las motorizaciones de gasóleo de la generación anterior y sus consumos se mueven entre los 6,4 y los 7,0 litros cada 100 kilómetros. Tanto uno como otro se asocian a un sistema de tracción integral desconectable y a una caja reductora, que garantizan unas cualidades *off road* al estilo de los mejores todoterrenos del mercado que, por cierto, cada vez son más escasos. Y si hablamos de transmisiones, se puede elegir entre una manual de seis velocidades y una automática de siete relaciones. La primera reduce el consumo y abarata costes, pero la segunda es, sin lugar a dudas, la más adecuada para quien busque la mayor comodidad en sus desplazamientos. Disponible con cabina sencilla o doble, el nuevo Nissan NP300 Navara (así es su nombre completo) sorprende además por su nueva suspensión trasera *multi-link* con muelles helicoidales. Sólo está disponible en la de cabina doble, pero es la prueba de que un pick-up no tiene por qué estar unido siempre a las ballestas, como así nos han hecho pensar los fabricantes a lo largo de varias décadas.

Más allá de su nuevo chasis, este Nissan ha modernizado su imagen y ha incluido una dotación tecnológica entre la que destaca el arranque sin llave, la toma USB, la pantalla de la consola central, el bluetooth para móviles, el asistente de frenada o el sistema de cámaras *around view monitor*, que elimina los puntos ciegos al conducir en campo. En enero saldrá a la venta con un precio de 23.043 euros.





Hay quien dice que el M3 E30 es el mejor de la saga. Lo sea o no, es el pionero y su dinámica ejemplar es capaz de poner en evidencia a muchos coches modernos.

22
NOV
2015

Tres décadas de emoción sin límites

El BMW M3 es ya todo un treintañero. Esta edad, que en cualquier persona es sinónimo de juventud, en un coche viene acompañada de la etiqueta de clásico. Sí, el mítico deportivo alemán se ha hecho mayor, pero puede presumir orgulloso de una historia fructífera y llena de éxitos. Corría el año 1985 cuando en BMW decidieron participar en el mundo de la competición con un nuevo modelo que habría de ser inscrito en la categoría A de la FIA. Como exigía el reglamento, ese coche debería contar con al menos 5.000 unidades destinadas a la calle, así que los ingenieros se enfundaron el mono y los guantes, y comenzaron a trabajar en el primer M3, con código interno E30. Este modelo era muy especial y lo definían una serie de elementos como su motor 2.3 de cuatro cilindros y 200 CV, su cambio manual con la primera marcha hacia atrás, su autobloqueante, su exquisita dirección, su ligereza y, en definitiva, su capacidad para conectar con la mente del conductor. Un tracción trasera sin muchos artificios, capaz de emocionar a todo aquel que se pusiera a los mandos. Este M3 original se mantuvo en el mercado hasta el año 1992, cuando ya se habían lanzado varias ediciones especiales *supervitaminadas* (Evolution I y II, Cecotto, Sport Evolution) y alguna variante de carrocería como la descapotable del M3 Cabrio, de la que apenas se fabricaron 786 unidades en total.

Volviendo a la saga, los años 90 impusieron el relevo con la llegada del M3 E36 y su motor 3.2 de seis cilindros y 286 CV, que más adelante pasaron a ser 321 CV. A esta generación le debemos, por ejemplo, la llegada del cambio automático con modo de uso secuencial; con el cambio de siglo y milenio dimos la bienvenida, en pleno año 2000, al M3 E46. Seguramente sea uno de los más queridos por los aficionados. Su estética musculosa pero elegante y su potente motor de seis cilindros en línea, de igual cubicaje que el anterior aunque de nuevo desarrollo, alcanzaba los 343 CV y emitía un sonido glorioso cuando rozaba las 8.000 rpm de régimen máximo; más tarde, en 2007, llegó el V8 de 420 CV y la perfección en las maneras. Esta generación no fue entendida por todos, pero probablemente sea una de las más apasionantes; y así hasta hoy, momento en el que disfrutamos de nuevo de los seis cilindros -esta vez con sobrealimentación- y de un nivel tecnológico desconocido hasta la fecha. ¡Felicidades, M3! A por otros 30 años más.



La NOCHE de la ECONOMÍA

eE

LOS PREMIOS ANUALES DE **elEconomista** QUE RECONOCEN
A LAS MEJORES EMPRESAS Y EMPRESARIOS DE 2015

JUEVES, 3 DE DICIEMBRE DE 2015
CaixaForum Madrid



Patrocinadores



Coche oficial:



Socio tecnológico



Socio Gastronómico:



eE

V Edición
Premios

elEconomista.es

LEXUS NX 300h Híbrido

37.500 €



Diferente desde todos los ángulos

197 CV. 5,0 l/100km. CO₂: 116 g/km. NO_x: 0,007 g/km

www.lexusauto.es

Partner de:

IBERIA PLUS

 **LEXUS**

AMAZING IN MOTION

Oferta realizada para el modelo NX 300h Híbrido Corporate con Navibox. PVP 37.500 € (en Península y Baleares para vehículos en stock, IVA, transporte, Impuesto de Matriculación y campaña promocional incluidos. Otros gastos de matriculación y pintura metalizada no incluido. Condiciones de precio financiando con Toyota Kreditbank GMBH a través del producto Lexus Privilege) Capital mínimo a financiar 20.000 €. Oferta válida hasta el 31/12/2015. Oferta de Lexus España (Avd. de Bruselas 22, 28108 Alcobendas, Madrid y red de Centros Autorizados Lexus). El modelo ofertado no corresponde con el modelo visualizado. Emisiones de CO₂ desde 116 a 123 g/km. Consumo combinado desde 5,0 a 5,3 l/100km. El consumo de combustible y los valores de CO₂ se miden en un entorno controlado de acuerdo a los requisitos de la Directiva 80/1268/CEE. Los valores de combustible y emisiones CO₂ de su vehículo podrán diferir al variar los factores externos.