

# Eco**motor**.es

elEconomista JULIO 2016 Nº84

FERRARI GTC4 LUSSO

## BERLINA DE ENSUEÑO

SEAT ATECA

EL SUV MÁS ESPERADO

HYUNDAI IONIC

DOMINIO ELÉCTRICO





Jeep



FCA | FLEET & BUSINESS

# QUEREMOS OFRECERTE MUCHO MÁS



ASESOR DE EMPRESAS  
ESPECIALIZADO.



ANÁLISIS DEL COSTE  
DE PROPIEDAD.



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



INTERLOCUTOR  
ÚNICO.



DISPONIBILIDAD  
DE PRUEBA DE  
VEHÍCULO NUEVO.



DISPONIBILIDAD DE  
COCHE DE SUSTITUCIÓN.



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



PRIORIDAD  
DE DIAGNÓSTICO  
Y SERVICIO ENTALLER.



ZONA WIFI ABIERTA  
EN SALA DE ESPERA.

## WE DRIVE YOUR BUSINESS

Infórmate en [www.flotas-fca.es](http://www.flotas-fca.es)

 FCA FLEET SERVICES

Emisiones de CO<sub>2</sub> gama Fiat 500X: de 107 a 147 g/km. Consumo mixto: de 4,1 a 6,4 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub> gama Fiat Tipo: de 98 a 133 g/km. Consumo mixto: de 3,7 a 5,7 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub> gama Alfa Romeo Giulietta: de 104 a 177 g/km. Consumo mixto: de 4,0 a 7,6 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub> gama Jeep Renegade: de 115 a 160 g/km. Consumo mixto: de 4,4 a 6,9 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub> gama Jeep Grand Cherokee: de 198 a 327 g/km. Consumo mixto: de 7,5 a 14,0 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo mixto gama Fiat Fiorino: de 112 a 158 g/km y de 4,2 a 6,8 l/100 km.

# 6

**EN PORTADA**  
**Ferrari**  
**GTC4 Lusso**

# 9

**A LA ÚLTIMA**  
**Audi**  
**A5 Coupé**

# 14

**A LA ÚLTIMA**  
**Volvo**  
**S90/V90**

# 15

**A LA ÚLTIMA**  
**Opel**  
**Zafira**



3  
JUL  
2016

**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  
**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 'BREXIT' PASA FACTURA AL AUTOMÓVIL



Las ventas de coches se reducirán en 2,8 millones de unidades en todo el mundo, según la consultora IHS Automotive.

### EL FINAL DEL PLAN PIVE TIRA DE LAS VENTAS



Un aumento en julio del 7,8 por ciento del mercado es achacado por Ganvam al cercano agotamiento del octavo Plan PIVE.

### LAS CIFRAS DEL SECTOR HABLAN POR SÍ MISMAS



En 2015 generó una recaudación fiscal de 26.000 millones, una facturación de 92.000 y una participación del 8,7 % en el PIB.

## Grave escándalo en la DGT

**A**l cabo del día, la Dirección General de Tráfico recauda más de un millón de euros en concepto de multas. Y la cifra asciende a 1,5 millones con otros ingresos en concepto de tasas administrativas por gestionar la documentación de vehículos y conductores. El año 2009, antes de que la crisis disminuyera significativamente el tráfico rodado, la DGT llegó a ingresar la cifra récord de 466 millones de euros.

En estas últimas semanas, ha estallado un gravísimo escándalo dentro del organismo oficial, que ha afectado de lleno a su cúpula directiva. Inicialmente unas graves sospechas de favoritismos a la hora de adjudicar contratos de cursos de educación vial para recuperación de puntos del carné provocó la dimisión de la subdirectora Marta Carrera. A continuación, ha dimitido la propia directora, María Seguí, señalada como responsable de favorecer directamente a su marido mediante diversos contratos para elaboración de informes e investigaciones en la Universidad de Zaragoza.

Bajo la muy preocupante realidad de la corrupción, estos hechos desprestigian mucho a la DGT. La cuantía de los ingresos provenientes de las multas y la opacidad de su destino merecen un mayor control de ese dinero, que debería ir, por lo menos en parte, destinado directamente a mejorar las condiciones del tráfico. Mientras tanto, todavía estamos esperando la tan llevada y traída introducción de la seguridad vial como materia en la escuela para formar a los futuros peatones y conductores.



Juan Luis Soto  
Director de Ecomotor



4  
JUL  
2016

## Equipos y componentes de automoción 'made in Spain'

**L**os vehículos que conducimos están conformados por piezas, sistemas y tecnologías fabricadas, en muchos casos, en nuestro país. Desde hace décadas, la industria española de equipos y componentes para automoción ha demostrado su competitividad y se ha consolidado como uno de los sectores más sólidos, competitivos e innovadores, que aportan tecnología y calidad al producto final, el vehículo.

Hace unas semanas presentamos los datos de 2015 que reflejan la óptima situación que vive nuestro sector. Los fabricantes de componentes alcanzamos en 2015 los 32.000 millones de euros de facturación, lo que supone casi un 8 por ciento más que en 2014. Creamos 8.000 nuevos puestos de trabajo, invertimos un 30 por ciento más en I+D+i y exportamos 18.900 millones de euros de nuestra facturación. Estas cifras no son una casualidad. Son fruto del excelente trabajo de las empresas del sector y del esfuerzo constante por seguir liderando el sector a nivel mundial y ofreciendo a nuestros clientes los mejores productos.

Debemos -y queremos- continuar circulando a velocidad de cruce para conseguir los objetivos marcados en nuestra 'Agenda Estratégica Componentes 2020'. Garantizar la competitividad de nuestras empresas -que es algo en lo que debemos trabajar cada día- nos permitirá consolidar la contribución que esta industria, a menudo desconocida, realiza a la economía y al bienestar social de nuestro país.

María Helena Antolin Raybaud  
Presidenta de SERNAUTO

# DESPREOCÚPESE DE SU VEHÍCULO DE EMPRESA

**295 €/mes\***

Aportación inicial de 3.000 €\*  
Plazo: 48 meses  
Km totales: 60.000 Km

## FORD MONDEO

1.5 TDCi 120cv Trend 5 Puertas

Pintura Metalizada

Cilindrada: 1.500 cc

Potencia: 120 CV

## equipamiento incluido

Paquete Nav. Trend

Rueda de Repuesto

Sensor de Parking

## Servicios incluidos

Mantenimiento y Reparaciones

Asistencia en Carretera 24 horas

Cambio de Neumáticos

Vehículo de Reemplazo Tipo C

Seguro Todo Riesgo



\* IVA no incluido - La fotografía puede no coincidir con versión / accesorios ofertados - Válida para Península y Baleares - 25 unidades disponibles - Ref. 21755551 - Para más información, llame al 902 210 810 o visite [www.aldautomotive.es](http://www.aldautomotive.es)

## ALD Automotive

LE PROPORCIONA LA TRANQUILIDAD DE SABER QUE CUENTA CON EL VEHÍCULO MÁS APROPIADO PARA SU NEGOCIO Y LAS FACILIDADES PARA LA GESTIÓN DE TODOS LOS TRÁMITES Y SERVICIOS ASOCIADOS AL USO.

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

LET'S DRIVE TOGETHER

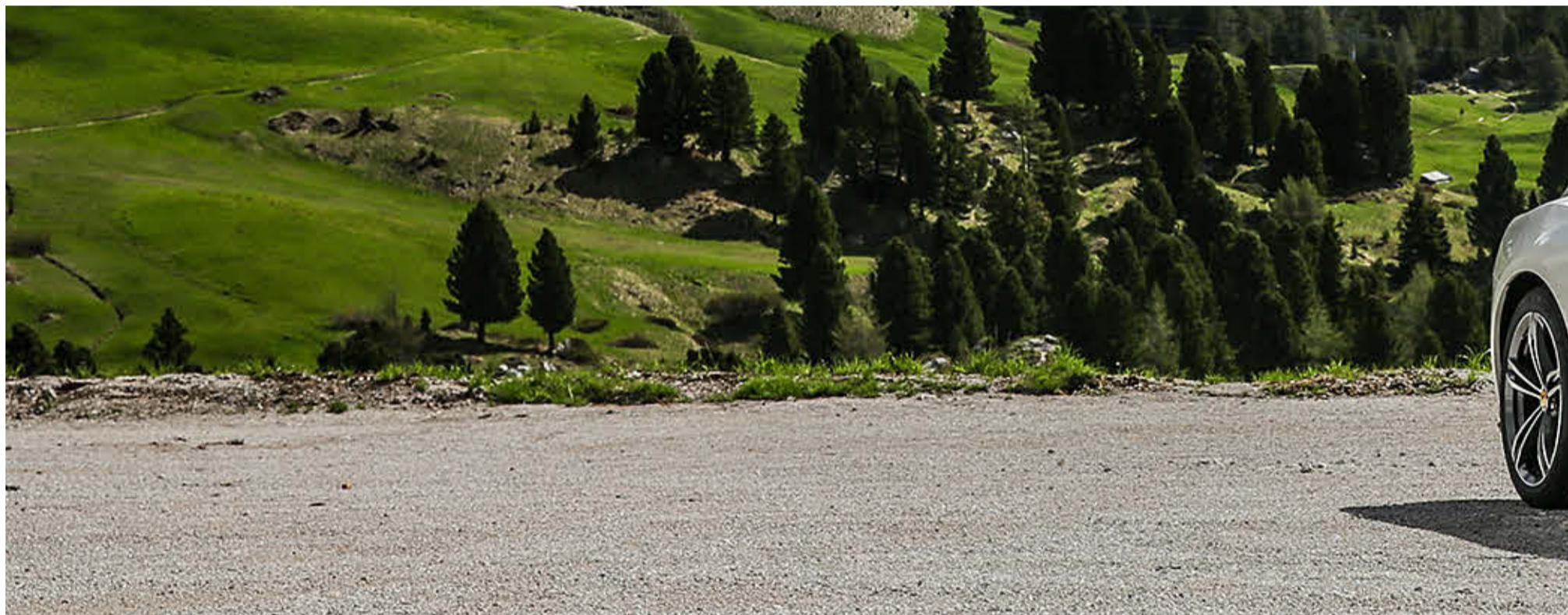
 **ALD**  
Automotive



**FICHA TÉCNICA:** Motor: V12 ♦ Combustible: gasolina ♦ Potencia: 690 CV ♦ Dimensiones: 4.920 x 1.980 x 1.380 mm ♦ Batalla: 2.99 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 450 litros ♦ Consumo medio: 15,0 l/100 km ♦ CO2: 360 g/km ♦ Precio: desde 302.508 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# UNA BESTIA CON BUENAS MANERAS

NADIE DIJO QUE FUERA IMPOSIBLE MEZCLAR LO MEJOR DEL MUNDO DE LA DEPORTIVIDAD CON LA SUAVIDAD Y EL REFINAMIENTO MÁS PURO. FERRARI SABÍA QUE ESE SUEÑO ERA ALCANZABLE Y NO HA PARADO HASTA CONSEGUIRLO. EL GTC4 LUSSO ES ESCANDALOSAMENTE RÁPIDO Y PRÁCTICO EN EL DÍA A DÍA. Por Jorge Arenas



6  
JUL  
2016



**S**ólo Ferrari, esa fábrica de sueños ubicada en Maranello, podría hacer algo tan increíble como el nuevo GTC4 Lusso. Habrá quien piense que es el cavallino *rampante definitivo*, y no le faltará parte de razón. Si echamos un ojo a la gama de modelos vemos unos cuantos que desbordan pasión por los cuatro costados, pero ¿acaso existe un Ferrari más completo que éste?

Este coche es capaz de poner los pelos de punta y cortar la respiración, sin descuidar la practicidad. Sí, como suena. El GTC4 Lusso tiene cuatro plazas totalmente practicables, un maletero con amplio portón y un volumen de 450 li-

tros, y, para colmo, es un devorador de kilómetros porque puede ser suave y silencioso si así lo quiere su dueño. Es decir, es un auténtico Gran Turismo por el concepto que representa, ya que permite rodar rápido -más bien a ritmo endemoniado- pero a la vez sabe mimar al pasajero, que no se resiente lo más mínimo en los viajes.

De hecho, esa suavidad sorprende al principio. ¿No se suponía que todos los Ferrari llevaban en su ADN el gen de la agresividad? Pues no, no todos, este coche es distinto. Nada más arrancar si se escucha un bramido que deja claro que bajo el capó se esconde un V12 muy serio, pero después, una vez en marcha y sin

buscarle las cosquillas al motor, el sonido que se percibe en el interior es bastante atenuado. No es casual, los responsables de la firma italiana tiene bien claro a qué tipo de cliente se dirige este modelo, que no es otro que una persona de mediana edad capaz de recorrer una respetable cifra anual de kilómetros -hasta un 50 por ciento más de lo habitual en otros modelos de la marca-, generalmente acompañado de varios pasajeros.

Todo empieza a cobrar sentido entonces. Un deportivo así, al no tratarse de un simple juguete de fin de semana, necesitaba dosis extra de versatilidad y confort. Y las tiene. Pero que los *tifosi* de Ferrari no se preocupen, porque si al-



go destaca en el GTC4 Lusso es precisamente su capacidad para convertirse en toda una bestia del asfalto en un abrir y cerrar de ojos. Basta con girar el *manettino* del volante -un selector de modos de conducción- hacia las posiciones más radicales y hundir el pie en el acelerador para tener una experiencia de lo más salvaje. En este momento desaparece cualquier atisbo de suavidad y nos topamos de frente con todo un Mr. Hyde a la italiana, que hace aullar su motor de 12 cilindros hasta las 8.000 vueltas con un empuje superlativo, un paso por curva tremendamente certero y una dosis de pasión desorbitada. Así es este Ferrari, puramente bipolar.

En comparación a su predecesor (Ferrari FF), el nuevo modelo conserva esa silueta tipo *shooting brake* con la trasera cortada a cuchillo, al igual que sus cotas exteriores, que son prácticamente idénticas. Sí cambia el diseño de los faros, pilotos, parrilla y techo; también crece el espacio en el interior, donde hay hasta 16 milímetros más de holgura para las piernas. Otro dato a destacar es la llegada de un nuevo sistema de infoentretenimiento, en el que las protagonistas son una pantalla táctil de 10,25 pulgadas en consola central y otra -más llamativa, si cabe- que va colocada en el salpicadero a



la altura del acompañante, justo encima de la guantera, y que es, sin duda una de las grandes novedades del GTC4 Lusso. En este display de formato horizontal se muestra información relativa a las prestaciones, al funcionamiento del motor, a la navegación, a la radio... En fin, que es un elemento que aporta originalidad y que, de alguna manera, hace que el copiloto sea muy partícipe en la experiencia de conducción. No es de serie ni barata -opción por encima de los 4.000 euros- pero sí muy recomendable.

Y hablando de la experiencia al volante nos gustaría dar una pincelada más sobre el elemento clave que desata la pasión: el corazón de la bestia. Se trata

de un V12 atmosférico con un cubecaje de 6,2 litros que gustará mucho a los puristas por su condición de atmosférico. Un propulsor que respira a pleno pulmón sin ningún tipo de sobrealimentación forzada y que alcanza los 690 caballos de potencia a 8.000 rpm. Su respuesta es simplemente espectacular. Empuja con vehemencia desde la zona baja del cuentavuelvas y sigue la escalada hasta las 6.000, donde se desata la locura hasta alcanzar el régimen máximo de giro. Es un motor inagotable, un prodigio de la mecánica que se estira como un chicle y que permite jugar con el tacómetro como ya es posible en muy pocos coches del mercado actual. Quizá sea un motor

políticamente incorrecto por sus cifras de consumos y emisiones -a pesar de los esfuerzos de Ferrari, que ha logrado reducirlas ligeramente-, pero el nivel de satisfacción que transmite es tan elevado, que ójala nunca desaparezca del panorama automovilístico. El gasto de combustible es casi demencial -15 litros/100 km oficiales; más de 30 reales en conducción exigente-, pero claro, hacer que esta bestia de casi dos toneladas alcance los 100 km/h en 3,4 segundos y supere los 335 km/h de punta no es tarea fácil.

Dotado de tracción total y de un novedoso sistema de cuatro ruedas directrices, el GTC Lusso es, sin lugar a dudas, el Ferrari definitivo.

**FICHA TÉCNICA:** Motores: V6 y V8 ♦ Combustibles: Gasolina y diésel ♦ Potencias: De 440 a 550 CV ♦ Dimensiones: 5.050 x 1.935 x 1.423 mm ♦ Batalla: 2.950 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 495 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 285 km/h ♦ Consumo medio: Desde 6,7 l/100 km ♦ CO2: Desde 176 gr/km ♦ Precio: Desde 126.085 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# Diseño mejorado y más deportivo

CON ÉL PODREMOS ACUDIR DE GALA A UNA SELECTA RECEPCIÓN, PERO TAMBIÉN RODAR EN UN CIRCUITO MÁS RÁPIDO QUE CON CUALQUIER OTRA BERLINA. Por Juan Luis Soto



**A**penas un poco mayor que su antecesor, el nuevo Panamera se renueva por completo. Ahora ha refinado su diseño, haciéndolo más parecido al icónico cupé. En cuanto a sus dimensiones lo más significativo es un alargamiento considerable de su distancia entre ejes, lo que ha propiciado una mayor habitabilidad de las plazas traseras y un maletero con mayor capacidad de carga.

En el interior ha cambiado casi todo y da un paso más hacia lo tecnológico, eso sí sin apartarse del estilo tradicional de la marca como demuestra el reloj central del tacómetro, inspirado en el que llevaba el mítico 356 A de 1955. El contraste es espectacular, puesto que el tablero de instrumentos del nuevo Panamera se ha digitalizado casi por completo, desapareciendo la mayor parte de los mandos e interruptores físicos. Ahora todo se hace a través de la imponente pantalla táctil de 12,3 pulgadas que alberga la última generación del sistema Porsche Communication Management (PCM), compatible con Apple CarPlay. El salpicadero queda así casi limpio, a excepción de los botones giratorios de regulación de volumen y po-

tencia de aireación. Otra novedad es el selector Sport Response Button que se ubica ahora en el volante para elegir entre cuatro diferentes modos de conducción: Normal, Sport, Sport Plus y una cuarta regulable en sus parámetros al gusto de cada conductor llamada Individual.

El plantel de motores, en espera de un previsible híbrido, oferta inicialmente un V6 2.9 Biturbo que tiene una potencia de 440 CV. A continuación Porsche ha desarrollado una versión Turbo con un V8 4.0 de nuevo desarrollo que alcanza unos impresionantes 550 CV. Esta nueva mecánica consigue sin embargo rebajar el consumo de su antecesor en hasta un 30 por ciento, gracias a un sistema que desconecta la mitad de los cilindros cuando el Panamera rueda a velocidades de cruce. La opción diésel de cuatro ruedas motrices es también un V8 Biturbo, con 422 CV y que por el momento es el coche diésel de serie más rápido del mundo, alcanzando una velocidad de 285 km/h.

El listado de equipo tecnológico del Panamera es abrumador, incluyendo asistentes de conducción muy avanzados como un control de cruce predictivo o un nuevo sistema de visión nocturna por cámara de infrarrojos.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: 4L y V6 ♦ Combustible: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 190 a 354 CV ♦ Dimensiones: 4.683 x 1.846 x 1371 mm ♦ Batalla: 2.764 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 465 litros ♦ Consumo medio: de 4,1 a 7,3 l/100 km ♦ CO2: de 107 a 166 g/km ♦ Precio: N.D.  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



## El más elegante de la familia se pone al día

CAMBIO DE GENERACIÓN EN EL A5. LA PRIMERA VARIANTE EN LLEGAR ES ESTE COUPÉ DE DOS PUERTAS, QUE SIRVE COMO ANTESALA DE OTRAS DOS CARROCERÍAS, SPORTBACK Y CABRIO, QUE SE LANZARÁN EN 2017. Por Jorge Arenas

**E**n línea con los últimos lanzamientos de la marca, el nuevo Audi A5 Coupé llega al mercado con un diseño modernizado pero no rompedor, que recuerda en cierta medida al modelo anterior. Apenas unos retoques sutiles por aquí y por allá dan como resultado una silueta coupé de dos puertas, eso sí, muy apetecible para cualquier amante del buen gusto y de la deportividad.

Si vamos al detalle, vemos que cambia el frontal, con una parrilla más baja y unos faros afilados que, además, se sitúan en una posición más elevada. Pero la cosa no acaba aquí: también el lateral se modifica gracias al característico nervio que recorre el coche de punta a punta y dibuja ondulaciones a la altura de los pasos de rueda, mientras la parte trasera hace lo propio con unos grupos ópticos tridimensionales que incluyen iluminación LED de serie.

Como suele ser habitual en los nuevos Audi, lo mejor está en el interior. Y

no, no es una frase hecha. Sus nuevos colores y terminaciones, su diseño limpio y nada recargado o el manejo intuitivo de todas las funciones, hacen que la experiencia a bordo del nuevo A5 Coupé sí experimente un notable salto adelante frente a su predecesor. En líneas generales podríamos decir que se respira un ambiente muy premium y, en parte, diferente al de otros modelos de los cuatro aros, cosa que es de agradecer.

A pesar de entrar en el grupo más pasional de la familia Audi, en realidad este coche no deja de lado la practicidad. Evidentemente, al tratarse de un dos puertas cuenta con una limitación que tiene que ver con el acceso a las plazas traseras. Pero más allá de esto, el espacio es similar al de una berlina en sus cinco plazas. La habitabilidad ha crecido en todas sus cotas: cabeza, hombros y piernas ahora disfrutan de más centímetros libres, especialmente en la fila trasera. El maletero (465 litros) también ha ganado volumen.

La oferta mecánica la componen tres motores de gasolina TFSI y otros tantos diésel TDI, todos ellos sobrealimentados, con potencias que van de los 190 a los 354 CV. Hay versiones de tracción delantera e integral quattro, y en cuanto a las transmisiones, se puede elegir entre la manual de seis velocidades y las automáticas S tronic -doble embrague, 7 marchas- y tiptronic -convertidor de par, 8 marchas-. Esta última está disponible en los motores más potentes, tanto en gasolina como en gasóleo, y es novedad en la gama A5. El cambio Multitronic de la generación anterior desaparece.

Independientemente del motor, el coupé alemán ha ganado en confort y deportividad, algo que no siempre es fácil de conjugar. Y en materia de equipamiento, crece la dotación de serie con elementos como los faros de xenón, los pilotos con LED o el sistema Audi Drive Select que permite elegir entre diferentes modos de conducción. En noviembre estará a la venta.

**FICHA TÉCNICA:** Motor: 4L ♦ Combustible: gasolina ♦ Potencia: 140 CV ♦ Dimensiones: 4.054 x 1.740 x 1.233 mm ♦ Batalla: 2.310 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 140 litros ♦ Consumo medio: 6,4 l/100 km ♦ CO2: 148 g/km ♦ Precio: desde 24.700 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# Un 'roadster' italiano con genética japonesa

EL NUEVO FIAT 124 SPIDER RECOGE LA HERENCIA DE SUS ANTEPASADOS, PERO SE ASIENTA SOBRE LA ESPINA DORSAL DEL MAZDA MX-5 ACTUAL. LO MEJOR DE DOS CULTURAS SE DAN LA MANO EN ESTE DESCAPOTABLE. Por Jorge Arenas

**F**iat estrena modelo en la gama. Y no uno cualquiera, sino de esos que crean afición e invitan a disfrutar sobre el asfalto. Nada de versatilidad, espacio, argumentos prácticos y demás, no van por ahí los tiros. Lo que sí hay, y en grandes cantidades, es emoción y diversión. Es decir, puro placer por la conducción.

El Fiat 124 Spider hereda el nombre de un antepasado suyo de los años 60, aunque ahora es mucho menos italiano que antes. El nuevo modelo es, de hecho, muy oriental ya que deriva del mismísimo mazda MX-5. Con semejante punto de partida, Fiat tenía que estar a la altura de las circunstancias. El Mazda MX-5 -también conocido como Miata en otros mercados- es un

coche con una puesta a punto excelente, que ha logrado enganchar a los verdaderos amantes de la conducción durante décadas, así que habría sido imperdonable que la marca italiana hubiera lanzado al mercado un coche mediocre sobre esta misma base. Pero no, no ha sido así. El 124 Spider tiene una personalidad distinta y bien marcada, muy interesante a ojos de cualquiera.

Visto desde fuera, se diferencia por sus faros redondeados, sus pilotos horizontales y su doble joroba en el capó -guiño al pasado-, entre otras cosas. Pasaremos de largo por el habitáculo, que es casi idéntico al del Mazda, para llegar hasta el interior del capó, donde se esconde la gran sorpresa del Fiat. Aquí no hay un motor *Skyactiv* de

aspiración, sino un 1.4 *Multiair* sobrealimentado que entrega 140 CV y 240 Nm. ¿Acaso no hemos pensado miles de veces cómo le sentaría un turbo al MX-5? Pues aquí está la respuesta: de cine. No diremos que es mejor ni peor que los 1.5 y 2.0 atmosféricos del MX-5, que también tienen su encanto, pero lo que sí tenemos claro es que la respuesta medio régimen es más contundente y tanto el sonido como las prestaciones no desmerecen.

Por lo demás, este descapotable biplaza de techo de lona tiene un comportamiento dinámico muy bueno, pensado para una conducción ágil, que no radical. Este mismo mes de julio ha aterrizado en los concesionarios con un precio de partida de 24.700 euros. En otoño llegará la versión Abarth.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: 3L y 4L ♦ Combustible: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 75 a 110 CV ♦ Dimensiones: 3.999 x 1.750 x 1470 mm ♦ Batalla: 2.540 mm  
♦ Capacidad maletero: 300 litros ♦ Consumo medio: N.D. ♦ CO2: N.D. ♦ Precio: N.D.  
Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

**E**l C3 es un modelo importante para Citroën. No lo decimos nosotros, sino las propias cifras: el año pasado supuso el 14 por ciento de las ventas globales de la marca. Además, uno de cada tres coches comercializados en Europa pertenece a su segmento, el B -y de estos, el 90 por ciento va a parar a las versiones de cinco puertas-. Con estos datos en la mano, no cabe duda de que había que prestarle especial atención al nuevo pequeñín de la marca de los chevrones.

O quizá eso de pequeñín habría que dejarlo para el C1, porque el nuevo C3 es todo un señor utilitario de 4 metros de longitud -3,99 para ser exactos-, con cinco plazas homologadas y 300 litros de maletero. Entre sus objetivos figura la intención de fidelizar a los clientes que ya conocen la marca, pero también llegar a nuevos usuarios de menor edad. ¿Cómo lograrlo? Con un diseño diferenciador y mucha tecnología, entre otras cosas. Basta con echar un vistazo a su carrocería para ver que ha cambiado, y mucho. Su referencia en todo lo relativo al estilo ha sido el C4 Cactus, del que hereda la imagen frontal, la disposición del interior o los protectores exteriores de las puertas (Airbump). Queda claro que Citroën quiere seguir experimentando con esas líneas maestras, algo atrevidas y nada conservadoras, que le están dando la vuelta a su imagen. La idea es mantener los valores de siempre, como el confort, la practicidad y la amplitud, pero complementarlos con una estética capaz de atraer la atención de un público distinto.

En cuanto a los motores, la gama está definida por cinco opciones: tres *PureTech* de gasolina, tricilíndricos y de 1,2 litros, con 68, 82 y 110 CV; el apartado diésel lo forman dos *BlueHDI* de 75 y 100 CV. En la dotación tecnológica no faltan sistemas como el de mantenimiento de carril, la vigilancia del ángulo muerto, el acceso y arranque sin llave o la conectividad móvil vía Apple Car Play y Android Auto. Un elemento que llama especialmente la atención es la cámara de vigilancia ubicada tras el retrovisor interior, que permite al conductor grabar e incluso compartir en redes sociales lo que sucede delante del coche mientras viaja. Entre sus funciones destaca una que, en el caso de producirse un accidente, graba en el disco duro los 30 segundos anteriores y posteriores con el fin de registrar todo lo sucedido.

El nuevo C3 llegará al mercado a finales de este mismo año, probablemente durante el mes de noviembre, y sus precios aún no están definidos. Además de este modelo, Citroën prevé lanzar otros cuatro en los próximos 18 meses. Su idea es tratar de abarcar todos los segmentos con ocho coches que, sin descuidar su condición generalista, rompan moldes y sean capaces de despertar mayor interés.

# Un 'mini Cactus' con mucha personalidad

NUEVO DISEÑO, TECNOLOGÍA AL SERVICIO DEL USUARIO Y, SOBRE TODO, UNA PUESTA EN ESCENA GENERAL QUE NADA TIENE QUE VER CON LA DEL ANTERIOR. EL C3 2016 VA A LA CAZA DE NUEVOS CLIENTES. Por Jorge Arenas



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diésel ♦ Potencias: Desde 115 a 190 CV ♦ Dimensiones: 4.363 x 1.841 x 1.611 mm ♦ Batalla: 2.630 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 485 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 183 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,2 l/100 km ♦ CO2: Desde 111 gr/km ♦ Precio: Desde 18.800 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# Seat se suma a la tendencia del SUV

POR FIN LA MARCA ESPAÑOLA LANZA SU PARTICULAR INTERPRETACIÓN DE UN SUV COMPACTO. SE BENEFICIA DE LA MECÁNICA COMPARTIDA CON SU PRIMO VW TIGUAN, PRIORIZANDO AGILIDAD Y USO FAMILIAR. Por Juan Luis Soto

12  
JUL  
2016

**M**odelo muy esperado, el Seat Ateca está desarrollado sobre la moderna plataforma común MQB-A modificada, lo que le permite acceder a la última tecnología del grupo alemán. Su fabricación se realiza en la moderna planta que Skoda posee en la localidad checa de Kvasiny y de cuya cadena de montaje salió la primera unidad del Ateca el 22 de abril. Sin embargo, tanto el diseño como el desarrollo del Ateca se ha realizado íntegramente en el propio centro técnico

de Seat ubicado en la localidad barcelonesa de Martorell.

Una primera toma de contacto con el Ateca nos ha hecho conocer un SUV de líneas atractivas, muy agradable de conducir y con una especial adaptación al uso polivalente como vehículo familiar.

El Ateca se deja conducir, posee la agilidad de un compacto y tiene ese toque de deportividad que caracteriza a los Seat, aunque no tan acusado como sus hermanos de gama de ruedas más pequeñas. Al respecto, los responsables de la marca nos dejaron entrever que habrá

en el futuro versiones con motores más potentes y con una puesta a punto de chasis más rigurosa en lo dinámico.

En el interior nos encontramos también con un tablero muy afín al del León. De disposición muy horizontal y con la parte superior limpia y despejada, ofrece una buena visión de los instrumentos y una correcta ergonomía en el acceso a los mandos y a la pantalla multifunción de 8". El asiento se encuentra a mayor altura que en un turismo, pero la posición al volante no difiere demasiado, consiguiendo de una forma fácil y natu-

ral unos reglajes correctos para conducir cómodamente durante mucho tiempo.

Los diseñadores han priorizado el uso familiar del Ateca, dotando al habitáculo de numerosos espacios útiles para guardar objetos y facilitar la vida a bordo. Detrás, el Ateca ofrece un maletero sobresaliente y con una capacidad de 510/1.604 litros en la versión de 2 ruedas motrices y de 485/1.579 litros en la de transmisión integral. Para hacernos una idea, comparado a un León, que tiene dimensiones exteriores similares, el Ateca ofrece un mayor espacio interior.





**NUEVOS**

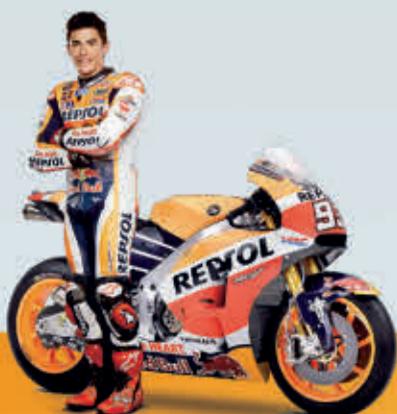
## **LUBRICANTES REPSOL ELITE** Formulados para los motores más exigentes

- ✔ Con la tecnología más avanzada para el cuidado y duración de tu motor
- ✔ Máximas prestaciones en protección y eficiencia
- ✔ Homologados por los principales fabricantes



**REPSOL**

*Inventemos el futuro*



Todo lo aprendido en la alta competición  
lo aplicamos a nuestros productos

Marc Márquez,  
Bicampeón del Mundo de MotoGP

**FICHA TÉCNICA:** Motores: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 150 a 320 CV ♦ Par motor: de 320 a 400 Nm ♦ Consumo: de 4,3 a 7,2 litros a los 100 km ♦ Transmisión: manual y automática ♦ Tracción: delantera y AWD ♦ Velocidad máxima: de 230 a 250 km/h ♦ Aceleración: de 5,9 a 8,2 seg. de 0 a 100 km/h ♦ Precio: de 44.911 a 74.869 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# La conducción autónoma, a un paso

LA BERLINA S90 Y EL FAMILIAR V90 FORMAN PARTE DE LA INVERSIÓN DE 11.000 MILLONES DE EUROS EN LA RENOVACIÓN DE LA GAMA DE VOLVO, CON DOS NUEVAS PLATAFORMAS. Por Miguel Ángel Linares

Una vez más, la tecnología roba protagonismo a prestaciones y diseño a la hora de erigirse como protagonista de las funciones de un nuevo vehículo. Y es que los S90 y V90 son todo un compendio de ayudas a la conducción e infoentretenimiento -Spotify, Yelp, AppleCar Play, etc.-, con especial atención a la conducción autónoma. El *Pilot Assist* es una función que permite al vehículo circular de forma semiautónoma en velocidades hasta 130 kilómetros por hora.

Al contrario que en versiones anteriores, ya no hace falta seguir a un vehículo que sirva de referencia para que el nuestro sepa por dónde tiene que circular. La única condición es que la carretera por la que circulemos tenga buenas líneas de señalización. Eso sí, para que no nos olvidemos que, al fin y al cabo, los que manejamos el vehículo somos nosotros, el sistema avisará con seña-

les luminosas y acústicas cada cierto tiempo (10-20 segundos) para que movamos ligeramente el volante y así no nos distraigamos de la conducción. El interior del S90 y el V90 rezuma lujo y refinamiento, con un tratamiento de los adornos en madera diferente, y unos revestimientos de cuero muy agradables.

En cuanto al funcionamiento del vehículo como coche, los Volvo S90 y V90 ofrecen hasta cinco motores, todos ellos construidos por la propia firma sueca: un T5 FWD Automático de 254 CV y un T6 AWD Automático de 320 CV en gasolina; y un D3 FWD Manual o Automático de 150 CV, un D4 FWD/AWD Manual o Automático de 190 CV y un D5 AWD Automático de 235 CV en diésel. El año que viene llegará una versión híbrida que entregará 407 CV, un par de 640 Nm, una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos y una autonomía en eléctrico de hasta 49 kilómetros.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: gasolina y Diesel ♦ Potencia: de 120 a 170 CV ♦ Par motor: de 200 a 400 Nm ♦ Consumo: de 4,1 a 6,8 litros a los 100 km  
 ♦ Transmisión: manual y automática ♦ Tracción: delantera ♦ Velocidad máxima: de 190 a 205 km/h ♦ Aceleración: de 10,1 a 11,9 seg. de 0 a 100 km/h ♦ Precio: desde 23.200 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# Cuando la familia es (siempre) lo primero

HAN SIDO LEGIÓN LOS MONOVOLÚMENES QUE SE HAN INCORPORADO A LAS GAMAS, SI BIEN LA APARICIÓN DE LOS CROSSOVER HAN SUPUESTO UNA DURA COMPETENCIA PARA ESTOS 'GRANDES TURISMOS'. Por Miguel Ángel Linares

**D**e esta forma, le ha llegado el turno de un nuevo lavado de cara a uno de los indispensables en el segmento de los grandes monovolúmenes, el Opel Zafira, que lleva entre nosotros desde 1999. En estos 17 años se han vendido 2,7 millones de unidades.

Las ligeras modificaciones que ha recibido el Zafira son visibles tanto en el exterior -nuevo diseño de los faros delanteros, con sistema de iluminación adaptativa, con un cierto toque de deportividad al fusionarse con la parrilla del radiador formando una unidad gráfica; nuevas luces diurnas en forma de doble ala- como en el interior -donde, como es lógico, el objetivo es lograr con cada rediseño una habitabilidad mejorada, como por ejemplo una reubicación de la consola central, en una posición inferior para

que en el salpicadero se aloje una pantalla táctil para manejar todas las funciones del vehículo, con una reducción de botones e interruptores-.

El volante también se ha rediseñado, ganando ampliamente en ergonomía. El parabrisas panorámico y el techo solar, que vienen como opción, refuerzan la sensación de mayor habitabilidad. En cuanto al maletero, con la configuración de cinco plazas el Zafira puede transportar un mínimo de 710 litros, que llegan a 1.860 cuando la segunda fila de asientos está completamente plegada.

Por supuesto, el Zafira sigue contando con los puntos fuertes que le han distinguido hasta el momento, en algunos casos incluso mejorados, como son los asientos delanteros ergonómicos, portabicicletas integrado -hasta cuatro

puede transportar- o el sistema de conducción adaptativo. Huelga decir que la tecnología ocupa también un lugar importante en las funciones del Zafira. Hablamos por ejemplo de sus dos sistemas multimedia -denominados *intelli-Link*-, uno con integración total con el smartphone del piloto, pues es compatible tanto con Apple CarPlay como con Android Auto; y otro más habitual, con un sistema multimedia con navegador integrado. Se incluye, por supuesto, el *OnStar*, un sistema de conectividad personal y servicios de asistencia que protege a los pasajeros mediante respuesta automática por parte de accidente y otras prestaciones, entre ellas convertir al Zafira en un punto de acceso Wi-Fi que permite conectar hasta siete dispositivos -uno por cada una de las plazas que puede incorporar el vehículo-.

La amplia gama de motores del Opel Zafira ofrece gasolina, diésel, gas licuado de petróleo (GLP) y gas natural comprimido (CNG), con potencias que se mueven entre los 120 y los 200 CV, consumos combinados entre 4,7 y 9,2 litros y emisiones de CO<sub>2</sub> entre 129 y 182 gramos por kilómetro. Se ofrecen transmisiones manuales y automáticas de seis velocidades, sistema Start/Stop y neumáticos de baja resistencia a la rodadura. Este lavado de cara del Opel Zafira se ofrece desde ya mismo a partir de los 23.200 euros.

16  
JUL  
2016

# VELOCIDAD UNIDA A LA EFICIENCIA

NORTHGATE, EL ESPECIALISTA EN RENTING FLEXIBLE NÚMERO UNO DE ESPAÑA, CELEBRA CADA AÑO LA CARRERA 'GREEN DRIVERS', UNA COMPETICIÓN EN LA QUE SE MEZCLA VELOCIDAD CON EFICIENCIA ENERGÉTICA. LA SEXTA CITA DE ESTE EVENTO TUVO LUGAR EN EL MADRILEÑO CIRCUITO DEL JARAMA. Por Miguel Ángel Linares

**N**i tecnología revolucionaria en materia de motores, ni mejores asfaltos, ni neumáticos, ni aerodinámica, ni... El verdadero instrumento, el referente en lo que a conducción sostenible se refiere, esa en la que se alcanza el máximo nivel de ahorro de combustible y, por añadidura, de respeto al medio ambiente con menores emisiones de CO2 a la atmósfera... es el conductor. Ni más ni menos.

Northgate, uno de los referentes de este país en lo que a renting flexible se refiere, ha convertido su *Green Drivers* en una cita ineludible en el calendario español de carreras eficientes, en las que el resultado final es una mezcla entre la conducción *ahorradora* con la velocidad pura y dura. Seis años después de su nacimiento en el circuito Ricardo Tormo de Cheste, el *Northgate Green Drivers* cambió por primera vez de asfalto e hizo su primera visita al mítico circuito madrileño del

Jarama, esta vez con la colaboración de Peugeot y Michelin, que con su presencia expresaron el apoyo de las grandes marcas de la automoción española a esta experiencia en la que se imparte a los presentes una clase magistral de eficiencia en la conducción, para después *tirarse* al circuito y, en sus míticas rectas y curvas, llevar a la práctica esos principios de conducción responsable que, una vez fuera del circuito, permiten ahorrar entre un 15 y un 30 por ciento en el consumo de



los vehículos de nuestro día a día, sean estos comerciales o de uso privado, con lo que ello supone a la hora no solo de *saludable* para nuestros bolsillos, sino de *saludable* de verdad para el medio ambiente, tan castigado desde hace tantos años por prácticas automovilísticas que, en la mayoría de los casos por desconocimiento, perjudican de forma grave el aire que respiramos.

Y es que no es tan difícil poner en práctica unas sencillas medidas para reducir nuestras visitas al surtidor de turno. Y todo pasa por ser un buen conductor, eso que creemos que somos el 120 por ciento de los *pilotos* de este país. Por lo tanto, si tan buenos somos, ¿por qué no ponemos esta *sapientia* en práctica? Y principalmente con dos premisas: la forma de llevar el coche y, sobre todo, nuestro comportamiento con los frenos.

Los 50 participantes que tomaron parte en la VI edición del *Northgate Green Drivers* salieron a la pista en dos tandas para dar cinco vueltas al circuito del Jarama a bordo de sus flamantes Peugeot Partner equipadas con neumáticos Michelin. En el curso que los responsables de Northgate impartieron antes de la carrera se hizo especial hincapié en que la única forma de ahorrar hasta un 30 por ciento en la gestión del combustible es a través de una conducción pausada, serena y, sobre todo, uniforme. Está

claro que el acelerador hay que pisarlo -y más si conducimos en circuito-. Pero más claro todavía que si lo que queremos es una conducción combinada de consumo/velocidad, la presión sobre el pedal del acelerador debe ser lo más uniforme y continua posible. No hay cosa que más pueda disparar el consumo de un vehículo que los constantes cambios de régimen en el motor del vehículo, con aceleraciones tipo Fórmula 1 al encarar una recta, con el pie a fondo, y con reducciones bestiales en plena curva, con lo que conlleva de sufrimiento para el motor y, en definitiva, con las agujas del salpicadero disparadas en todas direcciones.

Una acotación a lo afirmado ocho líneas antes en este artículo. Sí puede haber una cosa que dispare aún más el consumo cuando de conducción sostenible hablamos: el frenado. Contra lo que puedan pensar muchos de estos *pilotos perfectos* a los que hacíamos mención, las frenadas agresivas no van en detrimento del consumo... sino en su aumento. No hay cosa menos *uniforme* que una drástica reducción de la velocidad, sobre todo en curva, con lo que ello influye en el agarre, la marcha y la dinámica del vehículo. Por ello, la sabia utilización del freno motor es fundamental para conseguir el objetivo final de la *Northgate Green Drivers*: que el consumo esté adecuado a la velocidad.

**FICHA TÉCNICA:** Motores: híbrido gasolina, enchufable eléctrico y eléctrico puro ♦ **Potencia:** de 120 a 141 CV ♦ **Par motor:** de 147 a 295 Nm ♦ **Consumo:** de 0 a 3,9 litros a los 100 km  
♦ **Transmisión:** automática ♦ **Tracción:** delantera ♦ **Velocidad máxima:** de 165 a 185 km/h ♦ **Aceleración:** de 9,9 a 10,8 seg. de 0 a 100 km/h ♦ **Precio:** de 23.900 a 39.500 euros  
Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# Primera 'oferta total' en vehículo eléctrico

PODEMOS CONSIDERAR AL HYUNDAI IONIQ COMO EL PRIMER VEHÍCULO QUE OFRECE LOS TRES SISTEMAS DE PROPULSIÓN ELÉCTRICA EXISTENTES: HÍBRIDO, HÍBRIDO ENCHUFABLE Y ELÉCTRICO TOTAL. Por Miguel Ángel Linares

**L**os dos primeros montan un motor GDI 1.6 de inyección directa de gasolina, con 105 CV y un par motor de 147 Nm, con una transmisión de doble embrague y seis velocidades. Por su parte, el motor eléctrico entrega 43,5 CV adicionales (32 kW), con un par de 170 Nm. En combinación con el motor atmosférico, el Ioniq híbrido o enchufable ofrece una potencia conjunta de 141 CV y un par de 265 Nm, con una velocidad máxima de 185 km/h con un consumo de 3,4 litros y unas emisiones de 79

gramos de CO<sub>2</sub>. El Ioniq enchufable dispone de una autonomía en modo eléctrico de hasta 50 kilómetros, con unas emisiones de 32 gramos. Por su parte, el Ioniq eléctrico ofrece una autonomía total de 280 kilómetros con un par máximo de 295 Nm y alcanza una potencia de 120 CV con un cambio reductor de una sola marcha. Su velocidad máxima es de 165 km/h.

El diseño del nuevo Hyundai Ioniq entra por los ojos con unas líneas futuristas que se compendian en un frontal muy diferente y agresivo. Su coeficiente de resistencia aerodinámica es

de 0,24, líder en su categoría. El interior del vehículo dista mucho de la frugalidad de otras propuestas eléctricas, y de esta forma disponemos de Apple CarPlay, Android Auto, servicios en tiempo real TomTom, carga inalámbrica para smartphones, etc. Por primera vez, parece que podemos confiar en que la batería tiene capacidad suficiente no solo para impulsar al vehículo, y queda energía suficiente para poder disponer de la mayoría de otras funcionalidades de infoentretenimiento y ayudas a la conducción -frenada de emergencia, mantenimiento de carril, detección de ángulo muerto, control de crucero inteligente, etc.-, todo ello a través de la pantalla digital de siete pulgadas que preside el salpicadero.

En la corta experiencia de conducción que tuvimos ocasión de tener en la presentación de las versiones eléctrica e híbrida tuvimos sensaciones muy positivas, con un confort de marcha y conducción verdaderamente notables.

Las versiones híbrida y eléctrica estarán disponibles en otoño, mientras el Ioniq enchufable saldrá a la venta en Europa en 2017.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 6 cilindros en L ♦ Combustibles: diésel y gas natural ♦ Potencias: De 330 hasta 560 CV ♦ Par motor: Desde 1.700 Nm  
 ♦ Dimensiones: 7.075 x 2.506 x 3.645 mm ♦ Batalla: 3.650 mm ♦ Transmisión: Automática 12 vel. ♦ Consumo medio: ND ♦ CO2: ND ♦ Precio: ND  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



**F**abricado en las plantas de CNH en Madrid y Valladolid, modernizadas para la ocasión, el Stralis es una avanzada cabeza tractora llamada a revolucionar el rendimiento de este tipo de vehículos industriales pesados. Se ofrece con tres motores diferentes que abarcan una amplia gama de potencia entre 310 y 570 CV. En su versión más equipada XP adopta avanzados sistemas tecnológicos, como un control de crucero Hi-Cruise que recibe información por GPS y anticipa las características de la carretera, como las curvas o los desniveles, adaptando el régimen de funcionamiento del motor, la relación de



## Campeón de la ruta con bajas emisiones

EL NUEVO STRALIS ES FRUTO DE UNA INVERSIÓN EN I+D DE 140 MILLONES DE EUROS. SU PRODUCCIÓN SERÁ DE 27.000 UNIDADES HASTA EL FINAL DE AÑO. Por Juan Luis Soto

cambio y la frenada para aumentar la seguridad y reducir el consumo.

La gran novedad mecánica que aporta esta última evolución del Stralis es un nuevo motor llamado Cursor 9 de 400 CV de potencia y que utiliza gas natural comprimido (GNC) como combustible. Su bajo consumo supondrá un ahorro de hasta 4.000 euros anuales respecto a la versión equivalente de gasóleo, disminuyendo drásticamente las emisiones de CO2 a la atmósfera. El Cursor 9 GNC es de hecho el primer motor de gas comprimido del mundo capaz de igualar las prestaciones de una mecánica similar diésel de 9 litros de cilindrada.

Otra importante novedad es la caja de cambios automática Hi-Tronix, que ha sido desarrollada en conjunto con el fabricante especializado ZF. Dispone de 12 relaciones y su funcionamiento reduce el tiempo de cambio de marcha en un 10 por ciento respecto a la transmisión de la anterior generación. Iveco declara en sus especificaciones que puede resistir hasta 1,6 millones de kilómetros con plenas garantías.

El objetivo industrial de Iveco es fabricar un total de 27.000 unidades del Stralis hasta finales de 2016. De ellos, 3.500 serán comercializados en el mercado español y el resto será destinado a la exportación. Estos importantes planes de la matriz CNH Industrial, supondrán según el fabricante el mantenimiento de todos los puestos de trabajo de las plantas españolas, 2.500 en Madrid y 1.000 en Valladolid, que por otro lado cuentan con la prestigiosa calificación Plata del World Class Manufacturing (WCM). A los trabajadores contratados por CNH industrial hay que sumar también otros 550 indirectos que operan en ambas fábricas.



**FICHA TÉCNICA:** Motor: monocilíndrico, 4T ◆ Cilindrada: 125 cc ◆ Potencia: 9 CV a 8.500 rpm ◆ Par máximo: 9 Nm a 6.750 rpm ◆ Dimensiones: 2.050 x 1.210 x 735 mm  
 ◆ Distancia entre ejes: 1.340 mm ◆ Altura del asiento: 820 mm ◆ Capacidad del depósito de combustible: 7 litros ◆ Peso: 131 kg km ◆ Precio: 2.199 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# Por algo es el 'scooter' más vendido...



EL AÑO PASADO ARRASÓ EN EL MERCADO DE DOS RUEDAS POR SU ELEVADO VOLUMEN DE VENTAS, QUE LO SITUÓ EN EL PRIMER PUESTO DEL RANKING. AHORA LLEGA LA EVOLUCIÓN CON NUEVO BASTIDOR, MÁS ALMACENAJE, UN DISEÑO RENOVADO, UNA PUESTA AL DÍA EN TECNOLOGÍA Y, SOBRE TODO, UN MOTOR QUE RESPETA LA NORMATIVA EURO 4 DE EMISIONES. PAPELETAS NO LE FALTAN PARA SEGUIR SIENDO EL 'BEST SELLER'. Por Jorge Arenas

**L**a cilindrada de 125 cc es el pilar básico del mundo de las dos ruedas en nuestro país. Esto es una realidad, como también lo es el hecho de que el scooter se lleva la palma dentro de esta categoría, con una cuota del 86 por ciento. Estar en esta *pomada* es realmente importante para las marcas de motos, ya que es precisamente aquí donde están los grandes volúmenes de ventas. El premio gordo fue el año pasado para Kymco, que situó al Agility City como el modelo más exitoso de nuestro mercado. Ningún otro fabricante logró superar las 5.285 unidades matriculadas de este urbanita taiwanés.

Por ello, no nos extraña que Kymco haya dedicado grandes esfuerzos a mejorar su superventas. Es un scooter realmente importante y debe estar siempre a la última para continuar en lo más alto. El nuevo modelo incorpora una serie de ventajas que afectan a varios aparta-

dos. El gran protagonista es, sin duda, el motor, que ahora supera la normativa de emisiones Euro 4. Se trata de un monocilíndrico de 125 cc que recibe un nuevo sistema de inyección en sustitución de la carburación de su predecesor, y cuyas cifras de consumo y emisiones se han reducido en un 21 por ciento. Esto convierte al nuevo Agility City en un auténtico *mechero* para la ciudad, con unos 2,6 litros /100 km que le dan una autonomía muy holgada. De sus 9 CV y su suave gestión de variador no se puede esperar una capacidad de aceleración notable, pero sí suficiente para sortear el tráfico con agilidad, incluso cuando se viaja con acompañante.

Otro elemento a destacar es el equipo de frenos. No nos cansaremos de decir que Kymco, si destaca por algo, es por dotar a todos sus modelos de una frenada tremendamente eficaz. Cualquiera ofrece un mordiente sobresaliente, y el protagonista de esta página no es

una excepción. La novedad, en cualquier caso, es el sistema combinado que actúa sobre las dos ruedas al accionar la maneta izquierda. Esto será obligatorio en 2017, pero en la marca han decidido adelantarse a la normativa -igual que lo han hecho con la Euro 4- para tenerlo todo en orden antes de tiempo.

¿Más novedades? El bastidor es nuevo y cuenta con suspensiones con una puesta a punto específica para nuestro mercado; el almacenaje bajo el asiento crece hasta un 75 por ciento y sigue ofreciendo el baúl trasero de serie para guardar un casco integral; el cuadro de instrumentos incluye una pantalla LCD y en la guantera figura una toma de corriente para cargar dispositivos móviles, mientras los grupos ópticos cuentan con una moderna iluminación LED.

Disponible en azul, blanco y negro, el nuevo Agility City ya está disponible por un precio de 2.199 euros.

20  
JUL  
2016





# Recuperación, sí, pero... ¿suficiente?

LOS FRÍOS NÚMEROS DICEN QUE EL MCLAREN DE FERNANDO ALONSO SUMÓ EN TOTAL 11 PUNTOS EN 2015, MIENTRAS QUE A MITAD DE 2016 CUENTA 18 EN SU CASILLERO. PERO... ¿ES ESTO SUFICIENTE?. Por Miguel Ángel Linares

Las comparaciones siempre son odiosas, y más cuando la referencia es la desastrosa temporada 2015, donde Fernando Alonso cosechó tan solo 11 puntos en total, merced al décimo puesto en el G.P. de Gran Bretaña y al quinto puesto en Hungría. Al final, el asturiano terminó en decimoséptima posición en el Mundial de pilotos, por detrás incluso de su compañero de equipo, Jenson Button. En las diez carreras que llevamos del Mundial 2016, de las 21 programadas, Alonso suma 18 puntos, gracias también a dos únicas carreras en las que terminó en la zona de puntos -sexto en el G.P. de Rusia y quinto en Mónaco-, lo que le permite ocupar -antes

de celebrarse el G.P. de Hungría, que no olvidemos que es el favorito del asturiano-, la decimocuarta posición en la clasificación provisional de pilotos... y por encima de Button -para lo que hemos quedado a la hora de establecer *competencias* en los resultados del dos veces campeón del mundo-.

Y es aquí, una vez conocidas las cifras, donde arranca el tiempo de análisis: ¿es esta mejoría suficiente para pensar que volveremos a ver a Fernando Alonso -que recordemos que cumple 35 años el 29 de julio- luchando con los mejores por las victorias en las carreras y por un nuevo título mundial? Si atendemos al propio piloto español, sí es así. Es admirable e inconmensurable el optimismo del asturiano, que sigue sin poner una mala cara, sin expresar la mínima desilusión ante una situación que, a tenor de su palmarés, empieza a hacerse demasiado larga. Son ya muchos meses penando en un

coche que está a años luz no solo de los Mercedes, auténticos dominadores del momento, sino de la mayoría de las escuderías. El año pasado tan solo los modestos Manor fueron peores que los McLaren en el campeonato de constructores, mientras que este año la mítica firma británica ocupa el séptimo puesto en dicha clasificación, de un total de 11 escuderías.

Está claro que el MP4-31 va bastante mejor que el MP4-30, pero las rectas se les siguen haciendo muy largas a Alonso y Button, que ven cómo su velocidad punta es a veces hasta 30 km/h inferior con la mayoría del resto de coches, y por tanto se echa por tierra el trabajo que, especialmente el asturiano, hace con sus manos en los tramos más técnicos de los circuitos, en los que la pericia del piloto consigue equilibrar las aún visibles carencias del coche.

En Honda siguen trabajando en ello, y siempre hay un horizonte en el que se nos promete que el coche mejorará. El problema es que esos horizontes cada vez son más espaciados... y sobre todo menos creíbles.



A pesar de las mejoras conseguidas en el McLaren, Alonso no dispone de una velocidad en recta suficiente.



Un motor de 128 CV y un peso total cercano a los 900 kg eran más que suficientes para vivir grandes sensaciones a los mandos del Abarth 124 Spider

22  
JUL  
2016

## Los 'roadster' no son sólo cosa de ricos

**N**o siempre es necesario tener cientos de caballos bajo el pie derecho ni una carrocería musculosa para disfrutar de la conducción. A lo largo de los años, la historia del automóvil nos ha ido dejando claros ejemplos de que un diseño bello y sin complicaciones, unido a un chasis ligero y a una buena puesta a punto, pueden ser ingredientes más que suficientes para alcanzar el disfrute más puro sobre el asfalto.

Esta sabia lección la impartió Fiat hace ahora cincuenta años con el 124 Spider que, no contento con combinar todo ello, llegó al mercado con un precio asequible para la clase media. Democratizador de la filosofía roadster, este italiano se presentó en sociedad en el Salón de Turín de 1966 con la idea de aportar un toque de pasión en la gama Fiat, que en ese momento tenía cubiertos casi todos los segmentos, menos éste. Las líneas maestras del descapotable biplaza fueron obra de Pininfarina, quien lo diseñó pensando en el mercado europeo pero también en el americano, que era uno de los grandes retos a alcanzar.

El pequeño Spider derivaba del 124, una berlina de la que tomó prestados todos los componentes de chasis y mecánicos, y tuvo su máxima expresión en la variante Abarth, que se servía de un motor 1.8 de 128 CV capaz de lograr unas prestaciones más que llamativas para un coche de su época. Menos de 8 segundos en el 0 a 100

km/h, un peso inferior a la tonelada, suspensión independiente, ausencia de paragolpes y la característica pintura negra que adornaba el capó fueron los elementos que mejor lo definían.

Aquel mítico Fiat cesó la producción al llegar la década de los 80, tras más de 200.000 unidades fabricadas. Hoy, mucho tiempo después, la historia continúa con la llegada de un nuevo modelo que, si bien guarda muchas similitudes con el Mazda MX-5 -fruto de un acuerdo de colaboración entre ambas marcas-, en realidad tiene un punto diferenciador muy claro. El diseño es el primer apartado que define la personalidad del nuevo 124 Spider gracias a una línea que recuerda a la del modelo de antaño, sobre todo en el frontal. También la mecánica MultiAir de Fiat, de baja cilindrada y con turbo, aporta su granito de arena a la hora de definir un carácter que poco tiene que ver con el del japonés. Y como guinda al pastel aparece de nuevo la versión Abarth, esta vez con 170 caballos, cambio manual o automático, autoblocante, frenos firmados por Brembo y una *pintura de guerra* muy especial.



**Fosa de las Marianas. Océano Pacífico.** Con unos 11.000 m, es el punto más oscuro y profundo del océano. Un lugar enigmático donde se han descubierto varias especies y una biodiversidad nunca antes vista.



## Allí donde parece que ya no hay nada, es donde está absolutamente todo.

En el año 2015, KYMCO Agility City se convirtió en la motocicleta más vendida de España en todas las categorías. Y en ese momento, justo cuando podíamos pensar que ya no había nada más, la hicimos más ágil, más confortable y más segura, con frenos CBS de serie. Y mucho más avanzada, consiguiendo reducir sus emisiones por debajo de la nueva normativa Euro 4. Después de convertirse en la número uno, parecía que ya no quedaba nada por hacer. Solo lo parecía.

**NUEVA KYMCO AGILITY CITY 125. SUPERADA A SÍ MISMA.**



GENIUS  
BOX



SEGURO  
A TODO RIESGO



FINANCIACIÓN  
A MEDIDA



KYMCO

DONDE QUIERA QUE VAYAS

Alimenta  
tu Wanderlust



### Audi Q3

Prueba nuevos sabores, lugares, aromas, colores y emociones. Tu curiosidad y tu inconformismo son tus guías para explorarlos. Experimenta tu lado Wanderlust con el Audi Q3. Un vehículo que incorpora, entre otros avances, faros xenón con luz de marcha diurna, sensor de luces y lluvia, ordenador de a bordo con programa de eficiencia y opciones como el Audi music interface. [www.tieneswanderlust.es](http://www.tieneswanderlust.es)

Audi Q3 1.4 TFSI 150 CV (110 kW). Emisión CO<sub>2</sub> (g/km): de 127 a 134. Consumo medio (l/100 km): de 5,5 a 5,8.

