

Ecomotor.es

elEconomista NOVIEMBRE 2016 Nº87

6
años

ESPECIAL **ANIVERSARIO**



INVIERTE EN
TUS EMOCIONES.



Consumo ciclo combinado entre 4,2 y 8,5 (l/100km); emisiones CO₂ entre 109 y 198 (g/km).

POR 437€/MES EN 60 MESES Y 15.000 KM/AÑO*

NUEVO ALFA ROMEO GIULIA 2.2 150 CV. *Cuotas Renting sin IVA para contratos de 60 meses y 15.000 km/año. Cuotas para Alfa Romeo Giulia 150 CV. Incluye Mantenimiento Integral en Servicio Oficial, Vehículos de sustitución, Asistencia en viaje 24h, Impuestos Municipales e ITV, Gestión de defensa de multas, Seguro y gestión de partes. Oferta válida hasta el 31 de diciembre de 2016 o fin de existencias.

Alfa Romeo es una marca registrada de FCA US LLC. La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulia 2.2 diésel 150 CV Super con opcionales (P.V.P. Recomendado con opcionales 34.270€, en las indicadas condiciones).

www.flotas-fca.es

ALFA ROMEO GIULIA

La meccanica delle emozioni



6

EN PORTADA
X Aniversario
Ecomotor

10

A LA ÚLTIMA
Salón de
Los Ángeles

18

A LA ÚLTIMA
Citroën
C3

26

REPORTAJE
Maserati
Winter Tour



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



PLANES FISCALES DEL GOBIERNO Y CARBURANTE

Los discutidos presupuestos generales para 2017 contemplan equiparar fiscalmente el diésel con la gasolina.



LOS COCHES ELÉCTRICOS AHORRARÍAN 18 MILLONES

Nissan estima que si se triplicase el número de eléctricos, el Estado español se ahorraría esa cifra de euros en combustible.



RECORD HISTÓRICO EN EL SECTOR DE EQUIPOS

Las estimaciones 2016 sobre equipos y componentes para automoción superan 34.000 millones de euros en facturación.



Década intensa y decisiva

Ecomotor cumple diez años. No parecen muchos en el devenir del tiempo, pero ha sido un periodo determinante en el sector. Desde que mis añorados amigos y predecesores Pedro Figueruelo y Manuel Doménech iniciaran y desarrollaran Ecomotor hasta hoy, han pasado muchas cosas en el mundo de la automoción. Bastantes más que en las décadas precedentes.

En 2006 España había llegado a la cima en cuanto al mercado del automóvil. Se habían vendido en nuestro país la cifra récord de 1.700.000 turismos. Mientras, Fernando Alonso y su Renault ganaban el Campeonato Mundial de F1. El Peugeot 1007, un pequeño y monovolumen urbano, fue elegido coche del año, un año antes de la llegada del Nissan Qashqai, desencadenante del fenómeno SUV.

Y después llegó la terrible crisis de 2008, con una caída del mercado todavía más estrepitosa que en la de 1993. Pero si algo bueno ha salido de ello es la admirable recuperación del sector y el no menos loable poder de reacción de la industria automovilística española, que ha sabido salir no solo airosa sino reforzada de una prueba muy severa.

Y más recientemente, asistimos a una transformación absoluta del automóvil. El progresivo cambio de fuentes de energía, la interacción de los conductores y la de sus propios coches, la conducción cada vez más asistida en pos de la automatización total del vehículo y las nuevas fórmulas para compartir, alquilar o intercambiar los automóviles son algunos ejemplos.



Juan Luis Soto
Director de Ecomotor

4
NOV
2016

La coherencia en una marca

Toda marca tiene que tener una coherencia entre los productos que ofrece y la filosofía que la inspira. Citroën es una marca generalista y, además, diferente. Nuestra seña de identidad es hacer coches para las personas, inspirados en las personas. Lo prueba nuestra nueva campaña publicitaria "Citroën Inspired By You", basada en un estudio que refleja la vida en el coche.

Para hacerla más agradable, en Citroën ponemos el diseño, la tecnología útil y la creatividad al servicio del bienestar de las personas, en nuestros productos y en nuestros servicios, lo que nos da coherencia. Una coherencia que se observa en los Citroën C4 Cactus y Nuevo C3.

Ambos apuestan por un estilo desenfadado e inconfundible, con una gran vocación práctica. Son coches de diseño, atractivos y reconocibles. La personalización, de nuevo con las personas en el centro de nuestra atención, es en ellos un elemento clave para que cada usuario se pueda identificar con su coche.

La coherencia de marca entre Citroën C4 Cactus y Nuevo C3 va más allá de la estética. Se ve en tecnologías útiles como el Airbump, en los dos modelos, o la innovadora ConnectedCAM Citroën™ en el Nuevo C3. Tecnologías que aportan bienestar en el sentido amplio de la palabra.

"Be Different, Feel Good", una filosofía optimista, humana e inteligente, que da coherencia a la marca, como se puede ver en el estilo y las experiencias que ofrecen el C4 Cactus y el Nuevo C3.

Pablo Puey
Director general de Citroën para España y Portugal



Nuevo Clase E. Termina el 2016 con la compra más inteligente del año.

Descubre las condiciones especiales de financiación y aprovecha un gran descuento por la entrega de tu vehículo usado*.

Equipamiento de serie:

- Línea exterior Avantgarde • PRE-SAFE® • Servofreno de emergencia activo
- Llantas de aleación de 17" • TEMPOMAT • Faros LED High Performance
- Volante multifunción con botones de control táctil

Consumo medio 3,9-8,4 (l/100 km) y emisiones de CO₂ 102-192 (g/km).

*Descuento de más de 4.800€ si entregan su MB, Audi o BMW con, al menos, un año de antigüedad a nombre del mismo propietario que adquiera el Clase E y su tasación sea más de 6.000€. Condiciones válidas hasta el 31 de diciembre o hasta fin de existencias. Más información en www.mercedes-benz.es

Mercedes-Benz

The best or nothing.



itra

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.

itarsa

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

www.grupoitra.com



¡Cómo hemos cambiado!

LOS DIEZ AÑOS DE 'ECONOMISTA' HAN DADO PARA MUCHO, PERO MÁS PARA EL MUNDO DEL MOTOR, EN UN CAMINO CON MUCHAS CURVAS. Por Miguel Ángel Linares

Mira que el tiempo pasa a velocidad de vértigo. Estamos en plena celebración de los primeros diez años de *elEconomista*, por lo que *EcoMotor* celebra también una cifra redonda de años en la que el mundo del motor se ha movido, también, a ritmo vertiginoso. Además, lo ha hecho en un camino con muchas curvas; somos todos conscientes de lo mucho que se ha visto afectada la industria del automóvil, una de las más importantes de nuestro país, por la crisis galopante que hemos vivido y de la que ya por fin estamos saliendo. Las cifras de ventas de vehículos se vieron seriamente lastradas, perdiendo la psicológica cifra del millón de unidades vendidas anualmente, algo que por fortuna se *recuperó* el año pasado, y se refrendará este.

EcoMotor nació con la ilusión y la filosofía de ofrecer en papel *couché* y a todo color los coches más impresionantes del mercado, tanto a nivel de poderío económico o de prestaciones como a nivel *sostenible*, esto es, la mejor relación entre calidad y precio, y más con los tiempos que nos había tocado vivir. Su número uno era un perfecto compendio de ambos niveles, con el Ferrari California, uno de los depor-

año



tivos más *humanos* de la firma del Cavallino. Tras el California, por las otras 85 portadas de *EcoMotor* que han visto la luz, la variedad de vehículos que se han asomado ha sido, como debe ser, y valga la redundancia, muy *variada*. Y todo ello en representación de los más de mil vehículos que han pasado por las páginas de *EcoMotor* en todos estos años. Un millar de modelos que nos han permitido ver cómo ha evolucionado el mercado, con la imparable ascensión de los SUV o todocamino, sin duda el segmento más exitoso de los últimos años, o la pérdida de interés en otros segmentos antaño imprescindibles –como los familiares o *rancheras*–, la eclosión de marcas como DS, Dacia, Lexus... o la desaparición, al menos en nuestros mercados, de otras como Chevrolet, Chrysler, alianzas, fusiones, etc.

Estos diez años han supuesto, como es lógico, un extraordinario impulso a las plataformas digitales de información. La versión web de

EcoMotor se ha desarrollado de una forma también vertiginosa, para ser, hoy en día, una de las referencias en lo que a información del mundo del motor se refiere, tanto a nivel de sector como de producto, en la prensa española. Y qué no decir también de los perfiles de *EcoMotor* en las redes sociales Facebook y Twitter, donde procuramos informar casi en tiempo real de las muchas novedades que se dan a diario en el mundo de las dos o las cuatro ruedas.

Y aquí seguimos, afrontando los próximos diez años con toda la ilusión. Si en estos últimos diez años hemos cambiado en la forma de ofrecer y de digerir la información, cómo será la cosa dentro de otros diez. Nuevas plataformas vendrán, sin duda alguna, pero siempre habrá un elemento común al pasado de hace una década, al presente, y al futuro de dentro de otros diez años: la información, pura y dura, con toda su carga de fiabilidad, entretenimiento y formación. En eso seguro que no cambiamos, porque eso es lo que hemos aprendido, cada número más, de las 87 ediciones de *EcoMotor* que han salido de nuestras máquinas –analógicas o digitales–, en todos los años en que llevamos citándonos con nuestros lectores.

Y valga este último párrafo para los que ha-

cemos *EcoMotor* todos los meses –todos los días en la web– para recordar con todo el cariño a nuestros dos primeros directores, Pedro Figueruelo y Manuel Doménech, dos leyendas de la historia del periodismo del motor español, que honraron con su presencia en lo más alto del *staff* a esta publicación, y cuya influencia aún sigue presente en todas y cada una de las líneas que está usted leyendo, cuando ya ha pasado un tiempo desde que nos dejaron. Pedro y Manolo, va por vosotros.

FICHA TÉCNICA: Motores: Dos eléctricos (uno en cada eje) ♦ Dimensiones: 4.680 mm de largo y 1.890 mm de altura ♦ Capacidad maletero: 530 litros
 ♦ Autonomía: 500 kilómetros ♦ Potencia: 400 CV ♦ Par motor: 700 Nm ♦ Aceleración 0-100 km/h: 4 segundos
 Más información en www.ecomotor.es

Jaguar se apunta a los 100% eléctricos

EN EL SALÓN DE LOS ÁNGELES SE PRESENTÓ EL I-PACE, EL PROTOTIPO QUE SE CONVERTIRÁ EN 2018 EN EL PRIMER VEHÍCULO DE SERIE DE JAGUAR CON PROPULSIÓN CIEN POR CIEN ELÉCTRICA. Por Miguel Ángel Linares



Se trata de una evolución del jovencísimo SUV Pace, pero con una línea mucho más agresiva y deportiva, no en vano sus principales prestaciones alcanzan cifras tan "racing" como pueden ser los 400 caballos de potencia fruto de la combinación del empuje de sus dos motores eléctricos, una aceleración de 0 a 100 km/h en tan solo cuatro segundos, un par motor de 700 Nm y, ya en el apartado exclusivo de la propulsión eléctrica, una autonomía de hasta 500 kilómetros y una carga rápida que llena las baterías en un 80 por ciento en tan solo hora y media.

El diseño del I-Pace destaca por su coeficiente aerodinámico, de tan solo 0,29 Cx. Al no disponer de motor de combustión, sino de dos propulsores eléctricos, uno por cada eje, se prescinde del túnel de transmisión, con lo que se aumenta la distancia entre ejes y se recortan los voladizos, con lo que se gana en aerodinámica general y anchura trasera, lo que repercute, y de qué forma, en el espacio interior, que alcanza ahora unos dígitos que solo se pueden permitir vehículos más grandes, a pesar de que su diseño recuerda a los mejores coupés.

Pero el diseño exterior del I-Pace se queda "pequeño" en comparación con su interior, que respira modernidad próxima al futurismo. La posición de conductor y pasajeros es más baja que en los SUV convencionales, con unos asientos ergonómicos que permiten que las caderas estén más bajas en relación a los pies, con todo lo que ello supone en "ganancia" de deportividad. Aunque la mayor sensación de espacio lo tenemos por vía visual, al poder ver toda la superficie del suelo del vehículo a través de la consola central voladiza. Y a eso ayuda, y mucho, un gran techo panorámico, realizado con un estampado cerámico con un patrón de rombos que incluye una serie de LEDs integrados que por la noche iluminan el cristal adornado para crear un impresionante efecto visual.

No hace falta decir lo "cargadito" de tecnología que traerá este prototipo en su paso a la producción en serie en 2018, con un nuevo enfoque de "cabina de mando" en la zona de control, con una consola central que se eleva para conectarse con el salpicadero y "envolver" al conductor. Este accede a toda la información de conducción y entretenimiento a través de una gran consola central de 12 pulgadas combinada con otra "particular" en el lado del piloto con 5,5 pulgadas adicionales. Y sin olvidarnos del siempre útil "Head-Up Display" que proyecta un holograma en color sobre el parabrisas delantero con múltiples informaciones.





Innovation
that excites



UEFA
CHAMPIONS
LEAGUE



BUSCAMOS UNA SOLUCIÓN PARA TU NEGOCIO. PERO ENCONTRAMOS UNAS CUANTAS.

GAMA DE VEHÍCULOS COMERCIALES NISSAN

Tener la gama más amplia de vehículos comerciales es tener una empresa con soluciones para cualquier trabajo. Pero si además tienes una promesa de cliente que lo tiene todo para ponerte las cosas fáciles, conseguirás una empresa capaz de llegar a todo.

- Vendedores especialistas en empresas
- Vehículo de sustitución
- Posibilidad de prueba de vehículo
- Y muchas más ventajas

► DESDE **90 €/MES***

NISSAN EMPRESAS
nissan.es/nissanempresas



Consumo mixto: 4,9 - 12,7 l/100 km. Emisiones de CO₂: 128 - 250 g/km.

Vehículos comerciales ligeros oficiales de la UEFA Champions League.

*Oferta leasing para Península y Baleares, válida para empresas con un parque inferior a 10 vehículos financiando con RCI Banque SA Sucursal en España. Ejemplo de financiación para NV 200 Furgón 1.5dCi EU6 90 CV BASIC. PFF 10.893,17€ (IVA no incluido). Incluye transporte, Nissan Assistance, promociones soportadas por Nissan, PIVE y Recompra. Precio total a plazos 12.153,03€. Una entrada de 4.296,39€. Importe Total Adeudado de 7.856,64€. Cantidad financiada 6.596,77€. 48 cuotas de 90€/mes y una última cuota de 3.408,00€. TIN 5,65%. C. Ap. 1,95%. TAE 6,56%. Importe mínimo a financiar 6.000€. Permanencia mínima 24 meses. Válido hasta 30/06/2016. Promociones ofrecidas por Nissan. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta para canal Flotas B2B con entrega de un vehículo a nombre del comprador. Para otros canales de venta o condiciones dirigirse a su concesionario Nissan. La imagen visualizada puede no coincidir con el vehículo ofertado. 5 años de garantía limitada o 160.000Km, lo que antes suceda, para la gama de vehículos comerciales (NP300 Navara, NV200, NV400, NT400 Cabstar y NT500).



El Alfa Romeo Stelvio, el primer SUV de la firma italiana, novedad mundial

ALFA ROMEO STELVIO

Alfa Romeo presentó en Los Ángeles el Stelvio, su primer SUV, que toma el nombre de una de las cimas míticas del Giro de Italia, que llegará en 2017 con motores que oscilan entre los 150 y los 280 CV para los “mortales” y una versión “Quadrifoglio Verde” de nada menos que 510 CV de potencia con un motor V6 2.9 firmado por Ferrari.

NISSAN ROGUE EDICIÓN ESPECIAL “STAR WARS”

La versión americana del Nissan X-Trail, denominada “Rogue”, presentó en el salón californiano, en un decorado presidido por “naves imperiales”, una edición especial inspirada en la saga de “La Guerra de las Galaxias” ante el inminente estreno estas Navidades de “Rogue One”, un “spin-off” de la saga.

LAND ROVER DISCOVERY

La quinta generación del Land Rover Discovery causó auténtica sensación en el Convention Center del *downtown* de Los Ángeles por su espectacular línea de diseño y su potente carga de tecnología, entre la que destaca el nuevo asistente de aparcamiento para remolques y caravanas, que maneja el volante sin manos, a golpe de “joystick” con el dial del “Terrain Response”.

FORD ECOSPORT 2017

El SUV compacto de Ford presenta un *restyling* para el Model Year 2017 con unos faros más finos, pero que afecta sobre todo al interior, con un nuevo salpicadero con un toque mucho más clásico que la actual versión, pero que aún así, como no puede ser de otra forma, incorpora las últimas tecnologías.



El Nissan X-Trail (conocido en América como ‘Rogue’), edición ‘Star Wars’

Jaguar y Alfa se ‘comen’ a los americanos

LOS ‘POCO AMERICANOS’ JAGUAR I-PACE Y EL ALFA ROMEO STELVIO FUERON LAS GRANDES ESTRELLAS DEL SALÓN DE LOS ÁNGELES. Por Miguel Ángel Linares



Modelo ‘abierto’ de la 5ª generación del muy tecnológico Land Rover Discovery



Unos faros más estilizados, principal toque de diseño del Ford Ecosport 2017



El primer descapotable Mercedes-Maybach fue otra de las sensación del Salón



El Mini Countryman contará en su 2ª generación con un híbrido enchufable



Prototipo de una versión del Honda Civic, el SI, que no llegará a Europa



El Hyundai Ioniq Concept Autónomo da un paso más hacia el futuro

MERCEDES-MAYBACH 650 S CABRIOLET

Otra de las principales sensaciones del salón angelino era la presentación mundial del primer descapotable firmado por Mercedes-Maybach, que llega en esta edición especial limitada a 300 unidades, con un precio de 300.000 euros, un motor 6.0 V12 de 630 CV, con aceleración en 4,1 segundos y un diseño denominado "Sensual Purity".

MINI COUNTRYMAN

Pudimos disfrutar también de la segunda generación del Mini Countryman, que gana habitabilidad por sus mayores dimensiones, además de presentar la novedad de una versión híbrida enchufable, que se unirá a las dos motorizaciones diésel y las dos gasolina.

HONDA CIVIC SI PROTOTYPE

La firma japonesa presentó en L.A. un prototipo que dotará de la máxima deportividad a su modelo de referencia, el Civic, si bien parece que aquí en la vieja Europa nos quedaremos con las ganas, pues este SI no cruzará el charco.

HYUNDAI IONIQ CONCEPT AUTÓNOMO

La firma coreana presentó un prototipo del Ioniq equipado con el sistema LiDAR, que simplifica la conducción autónoma gracias a dispositivos integrados en su parachoques delantero como un radar frontal, tres cámaras y una antena GPS que detectan vehículos, objetos, personas y la posición y gestionan los datos para que el Ioniq tenga toda la información posible al segundo para tomar sus "propias" decisiones.

MASERATI QUATTROPOTE GRANSPORT

Tras la reciente presentación de una nueva generación del Maserati Quattroporte, llega ahora la versión GranSport, que acentúa la mezcla entre refinamiento y deportividad de la versión más "racing" del modelo. Unas líneas más agresivas, tanto en el exterior como en el interior del vehículo, con llantas de 20 pulgadas, spoiler trasero negro, pinzas de freno rojas, volante deportivo...

MAZDA CX-5 2017

El modelo más vendido de Mazda en Europa llegará muy renovado, con un frontal más afilado y con faros más reducidos. En el interior cambian la consola central, el salpicadero, los asientos, la pantalla, de 4,6 pulgadas y se incorpora el *head-up display*.

JAGUAR I-PACE

La mayor sorpresa del Salón fue el I-PACE, el prototipo del que será en 2018 el primer cien por cien eléctrico de Jaguar. Con un diseño y tamaño tan futurista como compacto, ofrece como principal cualidad una autonomía de más de 500 km (con carga rápida del 80 por ciento en hora y media), con 400 CV de potencia y 700 Nm de par entregados desde el arranque gracias a sus dos motores eléctricos.

SUBARU VIZIV-7 CONCEPT

La firma japonesa presentó el VIZIV-7 Concept, el anticipo del que será el vehículo de mayor tamaño (5,2 m) producido por Subaru, un SUV de siete plazas, y del que tendremos que esperar para saber en qué se traducirá en prestaciones a la hora de pasar a la serie.



El Gransport, versión más deportiva del renovado Maserati Quattroporte



El modelo más vendedor de Mazda, el CX-5, se renueva para 2017



Lo mejor del Salón fue sin duda la presentación del Jaguar I-PACE



Otro prototipo presentado en L.A. fue el Subaru VIZIV-7 Concept

FICHA TÉCNICA: Motor: híbrido, gasolina + eléctrico ♦ Combustible: gasolina ♦ Potencia: 122 CV ♦ Cambio: automático, CVT
 ♦ Dimensiones (largo x ancho x alto): 4.360 x 1.795 x 1.555 mm ♦ Capacidad maletero: 377 l ♦ Consumo medio: 3,8 l/100 km ♦ CO₂: 86 g/km ♦ Precio: desde 24.250 euros
 Más información en www.ecomotor.es



La apuesta valiente del segmento C-SUV

VALIENTE POR SU DISEÑO NADA CONVENCIONAL, PORQUE CONFÍA CIEGAMENTE EN LA HIBRIDACIÓN Y PORQUE DA UNA PATADA AL GASÓLEO. EL NUEVO TOYOTA C-HR ES UNA APUESTA SÓLIDA Y TRANSGRESORA. Por Jorge Arenas

El segmento C-SUV continúa creciendo de forma imparable. Año tras año, las cifras de ventas se elevan de forma sostenida y no hay fabricante que se resista a esta suculenta porción de negocio. Toyota es uno de ellos, no cabe duda. Sin embargo, esta vez ha decidido dar un puñetazo en la mesa y lanzar un modelo que poco tiene que ver con los de la competencia. Para quien se esté preguntando de dónde viene eso de C-HR, cuentan los responsables de la firma nipona que las tres siglas responden a *Cool Hybrid Revolution*. Lo de *Cool* está claro, ya que su diseño rompedor se aleja de las líneas más convencionales; lo de *Hybrid* se lo debe a su motor híbrido, herencia

del nuevo Prius, que lo sitúa en una liga bastante selecta; y aquello de *Revolution* podríamos decir que es una mezcla de todo, ya que, de alguna manera, la configuración del coche es pionera en su segmento.

Similar en tamaño a un Nissan Qashqai o un Kia Niro -también híbrido-, el nuevo Toyota se asienta sobre una espina dorsal llamada TNGA, que no es otra cosa que la nueva plataforma global desarrollada por la marca. De momento la utilizan el protagonista de esta página y el Prius de la generación actual, pero también será la base de futuros modelos que están por venir. Lo que aporta esta estructura es un elevado nivel de rigidez y un bajo centro de gravedad, que hacen que el todocamino compacto

se sienta ágil en recta y en curva, con una pisada aplomada y de calidad.

Bajo el capó sólo existe una opción: el motor híbrido que combina un propulsor de combustión con otro eléctrico, cuya potencia conjunta es de 122 CV. A favor tiene un consumo medio muy contenido de 3,9 l/100 km y una suavidad de marcha elevada; en contra figura su cambio de variador continuo CVT que, en ocasiones, resta agrado de conducción. En líneas generales es un motor muy válido y apropiado para este coche. Incluso nos parece valiente la idea de haber borrado de un plumazo el diésel de la gama. Pero, ¿por qué se ha descartado en España y no en otros mercados el motor de gasolina 1.2 turbo de 116 CV? ¿Tan bajas son las estimaciones de ventas para este propulsor? Nos cuesta creerlo, teniendo en cuenta el cambio de tendencia en el mix gasolina/diésel que está habiendo últimamente. A nuestro modo de ver, esta mecánica hubiera sido un buen complemento a la híbrida. En fin, sus motivos tendrán.

Por todo lo demás, el Toyota C-HR es un coche con un interior moderno y funcional, en el que predomina el manejo táctil y la conectividad. Un SUV moderno, para gente joven e interesada en la tecnología, cuyo precio de salida es de 24.250 euros.



GRACIAS A TODOS POR ELEGIRNOS SERVICIO AL CLIENTE DEL AÑO



*200 contactos de Mystery Shopper mediante canales a distancia y 2.000 entrevistas online.
Trabajo de campo realizado entre Mayo y Agosto de 2016. Más información en: www.lideresenservicio.com/metodologia/

ALD Automotive

TODO EL EQUIPO DE ALD AUTOMOTIVE DAMOS LAS GRACIAS A NUESTROS CLIENTES Y CONDUCTORES POR HABERNOS DISTINGUIDO CON EL PREMIO AL SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE DEL AÑO. ESTE PREMIO NOS ANIMA A CONTINUAR TRABAJANDO PARA HACERLO CADA DÍA AÚN MEJOR.

www.aldautomotive.es

 902 210 810

LET'S DRIVE TOGETHER



“Nuestros coches son para ser utilizados a diario”

AUDI SPORT, EL NOMBRE UTILIZADO POR LA MARCA PARA SUS COCHES DE COMPETICIÓN, HA SUSTITUIDO A LA QUATTRO GMBH DE PREPARACIONES DEPORTIVAS. Por Juan Luis Soto Foto: Jorge Arenas

Stephan Winkelmann tiene 51 años y es licenciado en Ciencias Políticas. Ex teniente de paracaidistas del ejército alemán, inició su relación profesional con el mundo de la automoción trabajando inicialmente para Mercedes-Benz y posteriormente como presidente de Fiat para Austria, Suiza y Alemania. En 2005 fue nombrado CEO de Lamborghini y en 2014 recibió de manos del presidente de Italia, Giorgio Napolitano, el título de Caballero de la Gran Cruz al Mérito de la República por su labor en la marca transalpina, perteneciente al grupo Audi-VW.

Este mismo año ha sido designado para suceder a Heinz Hollerwerger, el anterior director de Quattro GmbH. La filial ahora pasará a llamarse Audi Sport y seguirá dedicada a desarrollar las versiones R y RS de altas prestaciones y los competición cliente derivados de la serie. Llega en plena reestructuración de la división deportiva y hace unos días se acaba de anunciar que Audi abandona el Campeonato del Mundo de Resistencia y las 24 Horas de Le Mans, al tiempo que la marca entra de lleno en la Fórmula E, el nuevo campeonato de monoplazas eléctricos que ha implicado ya a importantes fabricantes mundiales como Renault, DS o Mahindra.

¿Cuáles son los nuevos retos para usted tras pasar de dirigir la marca Lamborghini a hacerlo en la nueva división de Audi Sport?

Para mí es una nueva oportunidad el volver por segunda vez a dirigir una gran marca de orientación claramente deportiva. Al llegar a

“Nuestro cliente tipo suele ser hombre, de gustos deportivos y generalmente empresario”

Audi Sport también me he encontrado con un equipo muy entusiasta. El mayor desafío que tengo ahora en comparación con mi trabajo en Lamborghini es igualmente darnos a conocer pero con una gama mucho mayor de productos, que antes no teníamos. Ahí es donde radica la gran diferencia entre ambas marcas.

¿Cuáles son los principales mercados y a qué tipo de clientes van dirigidas las nuevas versiones deportivas RS de Audi?

En Europa los mercados más importantes son Inglaterra, Alemania y Suiza. Luego tenemos





un gran mercado en Norteamérica, Canadá y Estados Unidos, pero también estamos muy presentes en Sudáfrica, Japón y Australia. Estos son nuestros mercados más importantes. Nuestros clientes de RS son normalmente hombres, con gustos deportivos y la mayoría de ellos empresarios. Son coches que utilizan a diario, no son caprichos para guardarlos en el garaje y sacarlos de vez en cuando.

Audi acaba de comunicar que abandona las carreras de resistencia y las 24 Horas de Le Mans, aunque continuará disputando el campeonato alemán de turismos DTM. A la vez, acaba de entrar por la puerta grande en la recién creada Fórmula E de monoplazas eléctricos. ¿Qué piensa usted de esta nueva especialidad deportiva? ¿Se convertirá con el tiempo en la categoría reina del automovilismo?

Yo creo que a día de hoy nadie puede anticipar eso. La industria del automóvil y la tecnología de motores están experimentando un gran cambio y son categorías que todavía tienen que probarse en la calle. Lo que sí le puedo decir es que en el automovilismo deportivo de competición para clientes sí que vamos a entrar en nuevas categorías. Por ejemplo, el R8 GT3, que ya ha tenido mucho éxito, o el RS3 LMS que acabamos de presentar en París, un excelente coche de carreras para que se inicien los jóvenes pilotos. Y además son modelos de serie que se venderán en todo el mundo, lo que establecerá las condiciones de que podamos estar presentes en las carreras de todo el mundo.

Audi acaba de cesar la producción del R8 e-tron. ¿Cuándo cree que Audi Sport ofrecerá versiones deportivas basadas en modelos eléctricos de calle?

“En los próximos 18 meses planeamos presentar 8 nuevas versiones Audi Sport”

Todavía es muy temprano para decir con exactitud algo al respecto. Pero tiene usted toda la razón cuando dice que Audi Sport tiene que desarrollarse en ese sentido, porque tenemos la obligación de convertirnos en una marca sostenible y, al mismo tiempo, seguir siendo deportiva. Yo creo que en realidad la deportividad y la sostenibilidad son dos elementos que tienen que cumplirse en el futuro, y nosotros tenemos que definir cómo logramos esa sostenibilidad deportiva. Por ejemplo, en la aceleración de 0 a 100 km/h, tendremos que definir en qué tiempos y cuántas veces podrá realizarla un coche

electrificado, o la velocidad máxima, o la autonomía, o qué clase de carrocerías serán las adecuadas, o el peso... Son cosas que todavía tenemos que solucionar antes de lanzar este tipo de modelos deportivos eléctricos.

Desde su punto de vista en Audi Sport, ¿piensa que la conducción autónoma podría acabar con los modelos deportivos?

Yo creo que la conducción autónoma es algo que para marcas deportivas no es una gran prioridad a medio plazo. Es más bien una prioridad secundaria, y nosotros nos centraremos en desarrollar los sistemas de asistencia y perfeccionándolos para que apoyen al conductor en situaciones puntuales. Por lo tanto, la conducción totalmente autónoma para las marcas deportivas es hoy y será mañana una segunda prioridad porque para el comprador de este tipo de automóviles lo más importante es conducirlos él mismo.

Acabamos de probar el sorprendente TT RS y el exclusivo R8 Spyder. Además, ya vimos en el Salón de París el RS 3 Sedán que llegará a España durante el próximo verano. ¿Cuál va a ser el próximo modelo en el que trabaja Audi Sport?

Todavía no puedo desvelarle ningún modelo sobre el que estemos trabajando en concreto. Pero lo que sí puedo decirle es que en los próximos 18 meses planeamos presentar ocho nuevas versiones Audi Sport. En realidad somos una empresa pequeña que vivimos de las novedades y es por ello que sólo anunciamos lo que estamos seguros de que vamos a lanzar al mercado.

Usted, señor Winkelmann, está acostumbrado desde que inició su etapa en Lamborghini a trabajar con motores deportivos clásicos, grandes, atmosféricos, de muchos cilindros y

elevados cubicajes. Ahora la tendencia general es a recurrir al *downsizing*, es decir, motores más pequeños sobrealimentados. ¿Se van a tener que adaptar los grandes deportivos a esta nueva clase de motor?

Yo creo que antes de pensar en otras alternativas debemos intentar sacar el máximo rendimiento posible de los motores convencionales que utilizamos actualmente, sean de aspiración o turbocomprimidos. El *downsizing* lógicamente se podrá utilizar cuando se conserve la misma potencia y prestaciones. En esos valores esenciales no podemos volver atrás.

FICHA TÉCNICA: Motores: de 4 cilindros en L ♦ Combustibles: gasolina y diésel ♦ Potencias: desde 90 hasta 205 CV ♦ Dimensiones: 4.626 x 1.814 x 1.449mm ♦ Batalla: 2.712 mm ♦ Capacidad maletero: 521/1.504 litros ♦ Velocidad máxima: desde 174 km/h ♦ Consumo medio: desde 3,7 l/100 km ♦ CO₂: desde 95 gr/km ♦ Precio: desde 17.334 euros
 Más información en www.ecomotor.es

Familiar compacto y de última tecnología

GENUINAMENTE ESPAÑOLA POR ESTAR FABRICADA CASI EN SU TOTALIDAD EN NUESTRO PAÍS, LA VERSIÓN FAMILIAR DEL MÉGANE INCORPORA AVANZADOS EQUIPOS DE SEGMENTOS SUPERIORES. Por Juan Luis Soto



16
NOV
2016

A primera vista del Mégane Sport Tourer apreciamos un coche muy elegante y proporcionado, lejos de las primeras versiones familiares del Mégane. El trabajo del afamado jefe de diseño de Renault, Laurens van den Acker y su equipo muestra un coche con aspecto de categoría superior. Integra el frontal común al modelo Mégane con las luces de posición en forma de C y los característicos pilotos traseros que diferencian a los Renault de nueva generación. La superficie acristalada lateral se ha puesto de relieve mediante un perfil cromado que realza una silueta muy dinámica, estilizada y casi deportiva, para tratarse de un familiar.

Es una sensación potenciada porque el Sport Tourer es 27 cm más largo que la berlina de tres volúmenes mientras que su batalla ha crecido en otros 4 cm, ganando sólo un centímetro en altura. Estas nuevas dimensiones apor-

tan unas cotas interiores mejoradas, sobre todo en las plazas traseras, que ahora disponen de una distancia de 216 mm para las piernas de los pasajeros, la mejor del segmento. La comodidad posterior también ha mejorado al inclinar un poco más el respaldo hacia el maletero.

En este último nos encontramos con un espacio de carga con capacidad para 580 litros, una cifra dentro de la media del segmento. Respecto a sus más directos rivales comerciales, está por debajo del Volkswagen Golf Variant y Peugeot 308 SW, que disponen de mayor espacio, aunque superando por algunos litros al Opel Astra Sports Tourer. En el suelo del maletero encontramos dos bandejas practicables que suman 75 litros de capacidad, siendo la posterior desplegable para servir de separación y modular así el espacio disponible. Y si necesitamos ampliar el espacio los asientos se abaten muy fácilmente gracias a un botón, ganando hasta 1.695 litros disponibles. En el caso de objetos alargados, el asiento derecho delantero puede plegarse hacia delante, permitiendo un fondo máximo de hasta 2,70 m.

En cuanto a los motores, la versión familiar del Mégane incorpora las mismas opciones de gasolina y diésel que la berlina. En un mes se incorporará además un potente diésel dCi biturbo de 165 CV y en el primer semestre de 2017 se sumará el dCi de 110 CV Hybrid Assist, un revolucionario sistema híbrido que mejora las prestaciones y respuestas mediante un pequeño motor asistente eléctrico.



FICHA TÉCNICA: Motor: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 116 a 190 CV ♦ Par motor: de 250 a 400 Nm ♦ Consumo medio: de 4,6 a 5,6 litros a los 100 km
♦ Tracción: delantera y total ♦ Transmisión: manual y automática ♦ Velocidad máxima: de 197 a 218 km/h ♦ Aceleración: de 7,3 a 10,3 segundos ♦ Precio: desde 27.450 euros
Más información en www.ecomotor.es

Apuesta por espacio, espacio y espacio...

AUDI ECHA UN ÓRDAGO PARA 'MORDER' UN SEGMENTO VACÍO DE VEHÍCULOS PREMIUM, LOS SUV COMPACTOS PEQUEÑOS, PERO QUE TENDRÁ UNA 'CONGESTIÓN' IMPORTANTE EN UNOS MESES. Por Miguel Ángel Linares

A primera vista nos encontramos con un "crossover" en el que destacan unas formas poligonales muy acentuadas, especialmente en los laterales del coche, lo que le da una apariencia muy moderna y poderosa. Además, el diseño del techo va cayendo de una forma pronunciada y sinuosa al más puro estilo coupé, con una superficie acristalada más reducida que en otros vehículos del mismo segmento, y que se combina con unos paneles laterales traseros personalizables con cuatro colores diferentes al de la carrocería.

En cuanto al diseño frontal, recordemos que esto es un SUV, con lo cual la "cara" del vehículo debe ser muy seria, incluso "enfadada", para

dar sensación de poderío, lo que se logra con una "poderosa" rejilla frontal octogonal, que combinada con las potentes entradas de aire dan al vehículo esa estética "puedocontodo" que tanto gusta en estos tiempos.

En el interior el piloto es el rey, con los instrumentos girados en su dirección. Destacaba sobremanera la pantalla de infotainment en la consola central, que puede ser de 7 o de 8,3 pulgadas, según elección, y ambas combinadas con la consola del piloto, que en opción puede ser también digital, denominada "Virtual cockpit", que añade nada menos que otras 12,3 pulgadas para obtener una superficie digital realmente amplia para mostrar todos los datos y mandos de ayuda a la conducción y entrete-

nimiento del Q2. En cuanto a las ayudas tecnológicas a la conducción, el Audi Q2 incorpora funciones de segmentos superiores, como el Audi Pre Sense Front, de serie en todas las versiones, y que activa alarmas, e incluso frena el vehículo a velocidades bajas, cuando su radar detecta movimientos "sospechosos" en el frontal, como peatones u otros vehículos parados.

En cuanto a motores, tres y tres. En gasolina disponemos de un 1.0 TFSI de 116 CV, un 1.4 TFSI de 150 CV y un 2.0 TFSI de 190 CV. En cuanto a gasóleo, tenemos un 1.6 de 116 CV y dos 2.0 TDI con 150 y 190 CV. Con todos estos motores están disponibles una transmisión manual de seis velocidades y una nueva S tronic de doble embrague. Los dos motores más potentes con cada combustible se benefician de serie del sistema de tracción permanente Quattro, que también puede elegirse como opción con el 1.4 TFSI y con el 2.0 TDI de 150 CV.

Dos son los niveles de equipamiento: Design y Sport, a los que se puede añadir el paquete S Line. Y como tope de gama, tenemos una versión denominada "#untaggable", realmente completa y equipada con todo.

El lanzamiento, previsto para este mismo otoño, vendrá con una horquilla de precios que oscila entre los 27.450 y los 46.180 euros.



FICHA TÉCNICA: Motor: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 68 a 110 CV ♦ Par motor: de 95 a 254 Nm ♦ Consumo medio: de 3,5 a 4,7 litros a los 100 km
♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: automática ♦ Velocidad máxima: de 164 a 188 km/h ♦ Aceleración: de 9,3 a 14,2 segundos ♦ Precio: desde 11.750 euros
Más información en www.ecomotor.es

Todo es de color (o mejor de bicolor)

LA FIRMA FRANCESA CALIFICA LA CAMPAÑA DEL NUEVO C3 COMO "LA NUEVA OFENSIVA DE CITROËN". Y NO ES PARA MENOS, PUES SE TRATA DE UNA NUEVA GENERACIÓN DE SU COCHE MÁS VENDIDO, EL C3. Por Miguel Ángel Linares

Diseño por un tubo, tecnología por dos y comodidad por tres. Ya sabemos que en el mercado de hoy en día los coches nos seducen más por los ojos y por las sensaciones, que por las prestaciones.

El Citroën C3 es un compendio de todo ello. Lo primero que salta a su vista es la estética moderna, joven y "very cool", con un diseño que aúna las líneas vistas en los últimos tiempos en la firma francesa principalmente en el C4 Picasso y, sobre todo, en el Cactus, con la presencia (ahora voluntaria) de los exitosos "airbump", esas franjas laterales de plástico cuya función es tanto estética como para prevenir pequeños golpes y arañazos en las puertas al abrirlas en espacios pequeños. Los airbump son ahora más estrechos, más estilizados, y con un pequeño toque de color, que los hace mucho más atractivos.

El color es seguramente la gran apuesta del nuevo C3. Dispone de hasta 36 opciones de personalización gracias a sus 12 atrevidos colores, sus tres tonalidades de techo y pilares y sus cuatro ambientes interiores. Una vez subidos al vehículo observamos que, a pesar de tratarse de un compacto de gran serie, los materiales se han cuidado, con tela en los paneles laterales de las puertas, una buena pantalla de siete pulgadas y un puesto de conducción cómodo y eficaz.

En cuestión de tecnología, además de las funciones de infoentretenimiento que empiezan a ser casi obligatorias en cualquier vehículo nuevo, Citroën presenta como novedad mundial la "ConnectedCAM", una pequeña cámara HD montada detrás del retrovisor interior, que nos sirve para tomar fotos o vídeos de la vista frontal del C3, las cuales pasan de forma automática a nuestro smartphone vía Wi-Fi interna. Esto tiene utilidades tanto para el ocio como para la seguridad, pues la cámara dispone de una función "emergencia" que en caso de incidente nos permitirá tener un vídeo de lo ocurrido en la parte delantera del C3 desde 30 segundos antes hasta un minuto después del incidente.

El nuevo C3 llegará antes de finales de año con cuatro motores gasolina (68, 82, 75 y 110 CV) y dos diésel (75 y 100 CV), tres niveles de equipamiento (Live, Feel y Shine), y precios que varían entre los 11.750 y los 16.750 euros.



FICHA TÉCNICA: Motor: 4L ♦ Combustible: gasolina ♦ Potencia: de 70 a 85 CV ♦ Cambio: manual, 5 velocidades ♦ Dimensiones (largo x ancho x alto): 3.929 x 1.695 x 1.524 mm
♦ Capacidad maletero: 280 l ♦ Consumo medio: 5,0 l/100 km ♦ CO₂: 114 g/km ♦ Precio: desde 9.900 euros
Más información en www.ecomotor.es



Urbano, económico y con amplias miras

FORD LANZA AL MERCADO UNA NUEVA APUESTA GLOBAL PARA SATISFACER A AQUELLOS CLIENTES QUE BUSCAN MUCHO POR MUY POCO. EL KA+ ES UN COCHE HUMILDE, PERO CON GRANDES ASPIRACIONES. Por Jorge Arenas

Con el Ka fuera de combate, Ford debía cubrir el hueco con una opción similar, es decir, un arranque de gama con carácter urbanita y precio ajustado, para captar a una clientela nada desdeñable en cifras. Y lo ha hecho, pero a lo grande. El sucesor se denomina Ka+ (léase Plus) y es más amplio por fuera y por dentro. Además, se asienta sobre una nueva plataforma global y se fabrica en Asia para todo el mundo. Corren nuevos tiempos y nuevas estrategias en la firma del óvalo.

El precio es, sin duda, su mayor reclamo, ya que por menos de 10.000 euros es posible comprar una unidad con cierto nivel de equipamiento. Pero mucho ojo, porque el hecho de que sea un coche modesto y asequible no quiere decir que sea malo o poco interesante. Nada más lejos de la realidad. Para empezar destaca por su espacio. Pocos coches de

su segmento ofrecen tanta holgura en las dos filas de asientos y un volumen tan generoso de maletero (270 litros). Por otra parte, su diseño es muy actual, en línea con los modelos de última hornada de la marca. En este sentido adelanta al antiguo Ka y se sitúa a un nivel similar al del Fiesta, salvando las distancias. Otro apartado interesante es el de la seguridad, donde no escatima con sus

seis airbags, su limitador de velocidad o su asistente de arranque en pendiente, todo ello de serie. Y si hablamos de elementos tecnológicos, los protagonistas son el sistema de conectividad SYNC con control por voz, la llave programable My Key y otros dispositivos -opcionales, eso sí- como los sensores de aparcamiento trasero, el climatizador automático, los elevalunas eléctricos traseros o el

control de crucero. Una dotación muy por encima de lo que uno espera en un coche de corte ahorrador.

El problema de este modelo quizá esté en su oferta mecánica, que es reducida y algo obsoleta. Bajo el capó del Ka+ no hay *downsizing* que valga, ni sistemas de sobrealimentación, cosa que sí encontramos en varios competidores, algunos también pertenecientes a estrategias globales dentro de sus marcas. La única opción disponible es un motor atmosférico de cuatro cilindros y 1,2 litros, que se ofrece en dos niveles de potencia: 70 y 85 CV. Se asocia siempre a un cambio manual de cinco velocidades y su consumo medio, da igual la potencia, es siempre de cinco litros a los 100. Un *Ecoboost* le sentaría de cine, no lo dudamos, pero la factura se encarecería y entonces ya perdería sentido este coche dentro de la gama. Ya disponible, el Ka+ tiene un precio de partida de 9.900 euros.



MEDIA VIDA DEL RENTING

EL ALQUILER DE LARGO PLAZO ENTRÓ EN ESPAÑA EN 1996. LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS HAN SUPUESTO LA MADUREZ DE UNA ACTIVIDAD CON POTENCIAL DE CRECIMIENTO EN PYMES Y PARTICULARES. Por Juan Ferrari

El último decenio ha estado marcado por una doble cara para el renting, con un envés positivo y un revés no tanto.

Empezando por la parte más oscura, la crisis ha dejado una dura huella en una actividad muy cíclica apegada a los vaivenes de la economía. La desaparición de cerca de 225.000 empresas entre 2008 y 2016, según los datos del Consejo Económico y Social (CES), ha generado un derrumbe de la flota gestionada mediante renting.

El año 1996, cuando entran en España las primeras operadoras de renting, se cerró con algo más de 50.000 vehículos gestionados y en los diez años siguientes la flota se multiplicó por diez, con un pico de 571.100 unidades en 2008. A partir de ese ejercicio, la crisis destruyó cerca del 14 por ciento de las empresas del país, pero además rebajó la actividad del tejido empresarial a cerca de la mitad en ciertas actividades.

Como consecuencia de la recesión, la flota empresarial se derrumbó afectando tanto a los vehículos de propiedad directa de las compañías como a los gestionados mediante renting. En 2013 se habían perdido cerca de 170.000 vehículos de renting, reduciendo la flota a 401.000. Los plazos se alargaron, pasando de los 48 meses de media en los contratos antes de la crisis a 60 o incluso más, y por extensión se degradó el valor residual ante la caída de la demanda de vehículos de ocasión, con un efecto demolidor sobre el balance de las operadoras de renting. Igualmente, la competencia dio como resultado una dura pelea de precios rebajando las cuotas a límites que han puesto en peligro la rentabilidad del sector.

En 2014 se inició la reversión, y aquel año finalizó con un ligero aumento de 7.000 unidades gestionadas. Este ejercicio 2016 puede finalizar alrededor de las 480.000-490.000, niveles similares a los de 2006, aunque casi 100.000 vehículos por debajo del máximo registrado.

El tirón de las pymes ha provocado una mayor penetración del sector en la economía nacional

El lado más positivo de este último decenio ha sido la profunda transformación que ha sufrido el renting, otorgando madurez y flexibilidad con la aparición de nuevas tecnologías, principalmente ligadas a la localización por GPS e Internet, que han permitido aportar a los clientes nuevos productos y servicios. Desde el sector resumen este proceso como la transformación de una actividad ligada a la gestión del coche a un servicio de movilidad integral.

La cara más visible de esta evolución es la recuperación de la pyme como cliente. En 2006, las pequeñas y media-

nas empresas copaban el 34 por ciento de los vehículos que circulaban en España bajo contratos de renting, una cifra que descendió hasta el 25 por ciento con la crisis. Sin embargo, la divulgación realizada durante este último lustro ha extendido el conocimiento del renting a las pymes, lo que ha permitido que este año posiblemente supongan ya el 36 por ciento de la flota. En realidad, el crecimiento del sector se ha sustentado en gran medida en estas empresas, pues las grandes flotas son un mercado maduro que ha tenido un crecimiento de su parque más moderado en los últimos años.



El tirón de la pymes ha provocado una mayor penetración del sector en la economía nacional. En 2006, el renting fue responsable de la compra del 9,48 por ciento del total de los vehículos -turismos más comerciales- que se matricularon ese año, que en valores absolutos supuso una compra de 185.150 dado que el mercado global estaba cerca de los 2 millones. En los nueve primeros meses de 2016, el renting matriculó el 18,68 por ciento del total del mercado, aunque en valores absolutos supone unos 156.000, con un mercado que puede representar el 60 por ciento del de diez años atrás.

Uno de los cambios más profundos que ha practicado el sector es la flexibilidad. De hecho, el Renting Flexible que permite contratos de seis meses con la posibilidad de devolver el vehículo en cualquier momento ha encajado perfectamente en las necesidades de muchas pymes. Pero no han sido las únicas. Las grandes flotas están optando por tener un porcentaje de sus vehículos bajo la modalidad flexible para cubrir picos de actividad o contratos de duración limitada.

Una flexibilidad que se ha extendido con otros servicios como el *carsharing* corporativo, que permite poner a dispo-

sición de la plantilla un número de vehículos que se utilizan mancomunadamente según las necesidades concretas.

El siguiente paso, que aunque incipiente es una realidad, es ganar la confianza de los clientes particulares para que en vez de tener coche en propiedad, acudan al renting. Algunas empresas de automóviles, como las marcas de PSA, han lanzado al mercado este servicio y aspiran a colocar hasta el 10 por ciento de sus ventas mediante renting. Se suman así a compañías de renting tradicionales que también se han lanzado a por el cliente particular.

22
NOV
2016

Una celebración con edición limitada

EN 1990 LA EMPRESA IVECO ADQUIRIÓ ENASA. NO SOLAMENTE COMPRÓ UNA IMPORTANTE ESTRUCTURA INDUSTRIAL, SINO TAMBIÉN UNA HISTORIA EMBLEMÁTICA PARA EL MUNDO DE LA AUTOMOCIÓN LLAMADA PEGASO. Por Juan Luis Soto

El líder de vehículos industriales, Iveco, ha lanzado estos días a la venta una edición especial de su camión Stralis XP. Numerada y limitada a 70 unidades, conmemora siete décadas de existencia de la marca Pegaso, nombre mítico para la automoción española y mundial.

El origen de Pegaso hay que buscarlo en otra marca que hizo historia durante

el primer tercio del Siglo XX. Se trataba de Hispano Suiza, adquirida en 1946 por la Empresa Nacional de Autocamiones ENASA, una compañía creada por el Instituto Nacional de Industria (INI) con el objeto de fabricar los imprescindibles vehículos de transporte que se habían sido drásticamente reducidos durante la Guerra Civil.

Hispano Suiza fabricaba por entonces motores para aviación y camiones. Y fue

precisamente el último camión de los que diseñó, el 66-G, el que fuera rebautizado como el primer Pegaso. Aquí se iniciaría una andadura industrial que contribuyó de manera determinante a que la España de posguerra prosperara de forma notable.

La reindustrialización de una España devastada encontró en Pegaso uno de sus principales apoyos. La firma española, que contaba con directivos e ingenie-

ros de la talla de Wilfredo Ricart, comenzó a proyectar coches y camiones muy avanzados para su época, como el asombroso deportivo Z-102 V8, que puso en evidencia a la propia Ferrari, o el camión Z-207 Barajas, primero fabricado en la planta de Madrid y que se adelantaba a la época por su motor V6 y suspensión delantera independiente.

Pero no serían las únicas sorpresas que daría Pegaso desde aquellos fructíferos años. Desde camiones eléctricos y mejoras tecnológicas reconocidas mundialmente hasta llegar al Solo 500, primer *Concept Truck* que se presentó en el Salón de Barcelona de 1989, y que ya anticipaba equipos como GPS, cámaras de retrovisión, radar y ayudas a la conducción. Pegaso diseñó el primer autobús urbano con motor transversal trasero, una arquitectura que se ha impuesto con el tiempo en todos los vehículos de este tipo.



Disfrute de las
REVISTAS DIGITALES
de
elEconomista.es



Descárgatelas en
www.eleconomista.es/kiosco



Disponibles en todos
los dispositivos electrónicos

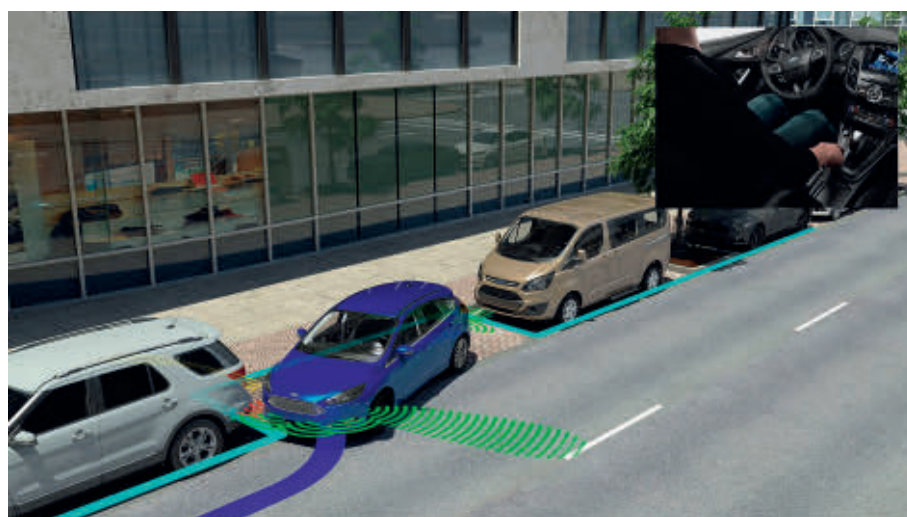
elEconomista.es

“LLÉVAME A LA OFICINA...”

...O A CASA, O AL RESTAURANTE, O DE VACACIONES. DENTRO DE POCO LOS COCHES TENDRÁN LA CAPACIDAD DE GESTIONAR ÓRDENES DE ESTE TIPO Y TRANSPORTARNOS DE FORMA TOTALMENTE AUTÓNOMA. LAS BASES YA EMPIEZAN A ESTAR SENTADAS. Por Jorge Arenas



Nos guste o no, el futuro parece tener reservado un escenario en el que los conductores pintarán más bien poco en sus vehículos. O, mejor dicho, en todo lo relativo al guiado de los mismos, porque a bordo podrán hacer un sinfín de cosas: trabajar, descansar, leer, contemplar la vida pasar a través de las ventanillas... Todo, menos conducir. La conducción, como tantas otras cosas, tiende a la automatización. De hecho, son varios los fabricantes que ya han puesto sobre la mesa una tecnología suficientemente desarrollada como para hacer que un coche se mueva solo de un punto a otro, sin intervención humana de ningún tipo. Pero, ¿quiere esto decir que la conducción autónoma es algo inminente? ¿Acaso un día de estos nos veremos inmersos en una red viaria repleta de vehículos interconectados que se mueven por sí mismos gracias a cerebros que, en lugar de neuronas, están hechos de microprocesadores? No, todo parece indicar que esto no sucederá de la noche a la mañana. Son muchos los factores que entran en juego en este complejo proceso y aún tienen



todas las direcciones -con giro de volante incluido- para aparcar o desahapar cuando sea necesario. ¿Quién no se ha visto alguna vez en la situación de tener que acceder a un coche cuyas puertas están bloqueadas por paredes u otros vehículos estacionados a escasos centímetros? Para casos como estos -y para fardar ante el vecinadario, todo sea dicho- sirve este asistente.

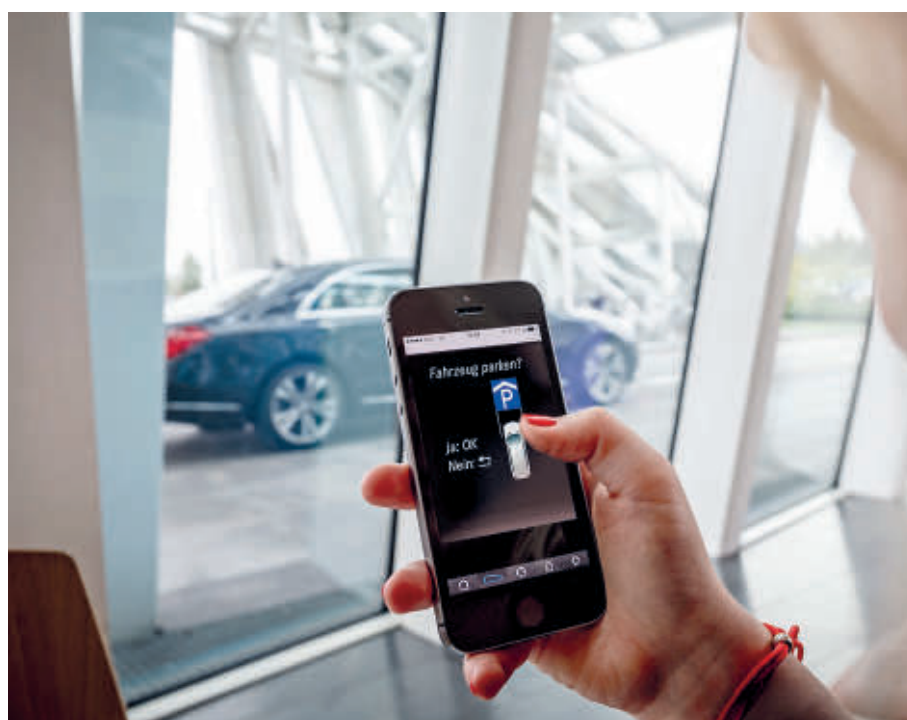
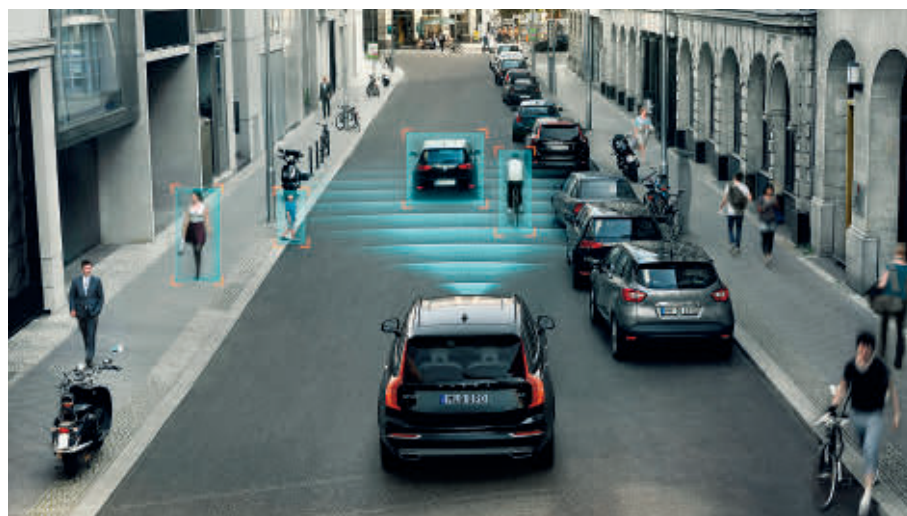
Pero los alemanes de Mercedes no son los únicos que se han puesto manos a la obra. También otros fabricantes como el grupo PSA, Ford, Honda, Renault, Nissan, Audi, BMW o Volvo, por citar algunos, ya han puesto su granito de arena en esto de la conducción autónoma. Incluso fuera de las propias marcas de automóviles existe un interés creciente en darle un empujón a este apartado tecnológico. Sin ir más lejos, el gigante americano Intel, que fabrica microprocesadores, acaba de anunciar en el Salón del Automóvil de Los Ángeles que va a realizar una inversión de 233 millones de euros destinada a la conducción autónoma. Otro ejemplo es la multinacional española Indra, que en estos momentos lidera el proyecto Autocitis, que tiene impli-

En un futuro cercano, dentro del coche se hará cualquier cosa menos conducir

“La conducción automatizada de puerta a puerta será una realidad en 2030”

que cambiar, entre ellos la propia legislación. Pero llegará.

Mientras tanto, todos los que no formamos parte de este entramado tecnológico asistimos a una vertiginosa sucesión de acontecimientos que, día tras día, nos dejan con la boca abierta. Basta con darse un paseo por las últimas novedades del sector para ver que marcas como Mercedes-Benz están dando pasos de gigante en la automatización. Desde luego, hasta hace bien poco nadie podía pensar que un coche sería capaz de rodar por la autopista sin ayuda de nadie, respetando las distancias con el resto de coches, acelerando, frenando, cambiando de carril o girando cuando es necesario. Pues bien, esto es precisamente lo que es capaz de hacer el nuevo Clase E, que desde ahora es la punta de lanza de la tecnología de la firma alemana. Estas habilidades que citamos forman parte de un paquete denominado *Drive Pilot*, que además incluye otras funciones no menos interesantes. Por ejemplo, la de frenar de forma autónoma a cualquier velocidad para evitar colisiones con otros vehículos o atropellar a personas; también es capaz de tomar las riendas cuando el conductor inicia una maniobra evasiva con el fin de estabilizar la trayectoria del coche lo más rápido posible; y más allá de la seguridad en sentido estricto, nos topamos con otras chucherías como el aparcamiento asistido que permite, mediante un smartphone y desde fuera del coche, moverlo en-



cados a España, Francia y Portugal con un objetivo común que no es otro que ayudar a mejorar la conducción en las áreas metropolitanas.

Queda claro, entonces, el esfuerzo que muchos están llevando a cabo y el alto nivel de desarrollo que ha alcanzado a estas alturas la conducción pilotada. Sin embargo, no son pocos los que se preguntan cuándo será una realidad. Es decir, en qué momento el automóvil será gobernado -en masa- por ordenadores y no por las manos de los usuarios. A este respecto, algunas empresas como Bosch han hecho su apuesta y aseguran que en 2025 la automatización será total; por su parte, Continental ha manifestado a través de su presidente que “la conducción automatizada de puerta a puerta será posible en 2030”.

De entre todos los países interesados en que esta historia salga adelante España es uno de ellos. No sólo gracias a empresas implicadas en el desarrollo tecnológico, sino a organismos como la Dirección General de Tráfico (DGT) que desde el año pasado regula las pruebas de vehículos autónomos en carreteras abiertas al tráfico. Fabricantes, laboratorios, proveedores y demás actores implicados pueden solicitar pruebas a desarrollar en el ámbito nacional, en vías urbanas e interurbanas, mediante permisos que se conceden por un periodo de dos años prorrogable. A partir de ahí, el camino ya está a medio recorrer. El futuro está a la vuelta de la esquina.

Nos consta que hay quien espera el invierno como agua de mayo. Para muchos, la fría estación es la mejor época del año, especialmente para los amantes de la montaña y el esquí. Vacaciones, nieve, aire puro... España es un país plagado de estaciones para practicar el deporte alpino, pero de entre todas ellas la de Baqueira-Beret está entre las preferidas. Desde luego, no parece haber mejor plan que ir a las cimas del Pirineo catalán a deslizarse una y otra vez por sus pistas. ¿O sí?

Pues sí, sí lo hay. O, por lo menos, hay una buena manera de complementarlo. ¿Qué tal si en la agenda de divertimentos para esos días de placer y relax incluimos la prueba de un Maserati? No suena nada, pero que nada mal. Esto, que a muchos les parecerá un sueño, es posible. La firma del tridente ha establecido en Baqueira -por tercer año consecutivo- su sede para el Maserati Winter Tour. El punto de partida, una vez más, es el hotel La Pleta by Rafael Hoteles. La idea es que quien quiera, bien sean invitados de la marca, clientes de la estación o, simplemente, alguien que pase por allí, pueda experimentar lo que se siente a bordo de un modelo de la marca italiana. Y no de cualquiera, sino de la gama que ofrece tracción integral. Hablamos del Maserati Levante S y de los Maserati Ghibli y Quattroporte S Q4, que estarán disponibles durante los próximos meses para ofrecer una experiencia de conducción al más puro estilo "made in Italy", combinando elegancia, diseño y deportividad, señas inequívocas de la marca.

El Levante es el primer SUV con el que se atreven en la marca, y también su modelo más reciente. Una suerte de todocamino con el que Maserati ha decidido adentrarse en un segmento imprescindible a día de hoy. La versión disponible en Baqueira es la S, que va dotada de un motor V6 Twin Turbo de 3 litros, que entrega 430 CV y 580 Nm, y se asocia a un cambio automático de 8 velocidades. El resultado de esta mecánica tan pasional es una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos y unas sensaciones realmente fuertes a sus mandos.

Ghibli y Quattroporte son las otras dos opciones. El primero es la berlina "media", que a pesar de sus casi cinco metros de longitud se queda pequeña al lado del segundo, que llega hasta los 5,26 metros. Ambos están disponibles para el Maserati Winter Tour en sus variantes S Q4, dotadas del mismo motor V6 Twin

LA ILUSIÓN DE PROBAR UN MASERATI

POR TERCER AÑO CONSECUTIVO, MASERATI LLEVA A BAQUEIRA SU GAMA DE MODELOS CON TRACCIÓN INTEGRAL PARA DELEITE DE LA CLIENTELA QUE QUIERA DARSE UNA VUELTA POR LAS CARRETERAS DE LOS PIRINEOS. Por Jorge Arenas

26
NOV
2016





La Pleta by Rafael Hoteles permite disfrutar del 'apres-ski' antes de la prueba de conducción



Turbo de 3 litros, que en este caso entrega 410 caballos de potencia, aunque rebaja las cifras de aceleración de su hermano todocamino gracias a su menor peso y mejor aerodinámica. Los tres coches respetan la normativa anti-contaminación Euro6 y reducen sus emisiones hasta un 12 por ciento.

Los asistentes al evento serán recibidos en el exclusivo Maserati Lounge del hotel La Pleta, donde podrán configurar su propio vehículo mientras disfrutan de un agradable momento de *apres-ski*, para posteriormente realizar una prueba de conducción personalizada. En el momento del test podrán elegir entre los tres modelos disponibles -todos ellos van equipados con neumáticos de invierno firmados por Pirelli-, a bordo de los cuales irán siempre acompañados de pilotos profesionales de la academia de conducción Maserati que les enseñarán todos los secretos de la conducción

dinámica y segura en un entorno tremendamente llamativo como son las reviradas carreteras de las zonas más elevadas del Pirineo.

Para apuntarse y disfrutar de una prueba de conducción personalizada en Baqueira-Beret basta con enviar un correo electrónico a la siguiente dirección: maseratitour.esp@maserati.com o llamar al número de teléfono +34 634 652 253. También es posible apuntarse directamente, según disponibilidad, en la zona lounge del hotel La Pleta, donde tiene lugar el evento. Además de poder reservar y realizar pruebas de conducción, el lounge del hotel ofrecerá a los clientes un rincón dedicado al Maserati Store, que es un espacio efímero dedicado a la venta de complementos, modelos y ropa de la histórica casa automovilística italiana, que permanecerá abierto todos los días, desde el 3 de diciembre, entre las 12 y las 20 horas.



28
NOV
2016

Muerto 2016... ¿será 2017 'año McLaren'?

SE HA MEJORADO, SÍ, PERO MCLAREN SIGUE SIENDO UN EQUIPO 'DEL MONTÓN', MUY ALEJADO DE SU PUESTO EN LA HISTORIA DE LA FÓRMULA UNO. ¿SERÁ 2017 POR FIN EL AÑO DE LA RESURRECCIÓN? Por Miguel Ángel Linares

Dieciséis de marzo de 2014. Kevin Magnussen y Jenson Button terminan el Gran Premio de Australia en segunda y tercera posición, tras Nico Rosberg (Mercedes). Aunque este resultado era ciertamente esperanzador, pues se daba en la primera carrera del Mundial 2014 de Fórmula Uno, resultó ser un espejismo al comienzo de la larga travesía del desierto que le esperaba a McLaren, pues desde entonces ninguno piloto de la escudería de Woking ha vuelto a pisar el podio en una carrera del "Gran Circo".

La última victoria de McLaren en un G.P. de Fórmula Uno tuvo lugar en la última carrera de 2012, en Brasil, con Jenson Button como protagonista en la despedida del equipo de Lewis Hamilton, que se marchaba a Mercedes. Y hay que retrotraerse aún más para recordar la última victoria de un piloto McLaren en el Mundial de pilotos, en aquel G.P. de Brasil en la que el

controvertido piloto inglés logró superar por un solo punto a Felipe Massa (Ferrari), tras adelantar al alemán Timo Glock en la última vuelta de aquella lluviosa y caótica carrera.

Y si hablamos del Mundial de Constructores, hay que poner la máquina del tiempo rumbo a ¡1993!, cuando Tomi Hakkinen lograba el primero de sus dos Mundiales frente al emporio que formaban Ferrari y Michael Schumacher.

Mucha tela. Muchos años de sinsabores para la escudería subcampeona en victorias en Fórmula Uno (182), de podios (483) y de Mundiales de Constructores (8), en los tres casos siempre detrás de la sempiterna Ferrari.

La unión entre los motores de Honda y la escudería McLaren dio lugar a uno de los equipos más míticos y recordados de la historia de la Fórmula Uno, aquel que a finales de los 80 y principio de los 90 encumbró a un tal Ayrton Senna (ganó sus tres Mundiales con los de Woking) y dio lugar a la rivalidad "casera" más

famosa de la historia del Gran Circo, la que tuvieron el propio Senna y el francés Alain Prost.

En plena dicha travesía del desierto por ambos lados, en 2015 los viejos amantes Honda y McLaren volvieron a "arreguntarse", y para ello ficharon al que sigue siendo considerado mejor piloto de la parrilla, a pesar de sus últimos erráticos años, Fernando Alonso. En los dos primeros años, ya hemos visto los resultados: una primera temporada, 2015, lamentable, con un monoplaza casi nulo al que el español, aún así, logró llevar dos veces a un quinto puesto; y una segunda, 2016, en la que la mejora ha sido evidente, con varias carreras entrando en la Q3 en clasificación, aunque tan solo se haya conseguido otro quinto puesto, en Mónaco. Pero, a pesar de todo, no es suficiente. Las expectativas del equipo en general y del asturiano en particular eran demasiado optimistas al principio del año para los resultados que después se han dado.

Pero borrón y cuenta nueva. El Mundial 2017 trae un nuevo cambio de reglamentación (motores más económicos para fomentar la igualdad entre los equipos, y también más sonoros; chasis, alerones y neumáticos más anchos, con lo que se aumenta la carga aerodinámica de los monoplazas, etc.) que siempre conlleva una expectativa entre los equipos menos potentes, como es el caso de McLaren. Por tanto, ¿será por fin 2017 el "año McLaren"? Alonso y los de Woking así lo esperan. De no ser así, el asturiano no se pensaría mucho su futuro en la F1.

FICHA TÉCNICA: Motor: de 2 cilindros ♦ Cilindrada: 550 cc ♦ Potencia: 53,5 CV a 7.500 rpm ♦ Par: 55,6 Nm a 5.500 rpm ♦ Distancia entre ejes: 1.580 mm
 ♦ Altura asiento: 785 mm ♦ Peso declarado: 226 kg ♦ Capacidad depósito combustible: 15 litros ♦ Normativa anticontaminación: Euro 4 ♦ Precio: N.D.
 Más información en www.ecomotor.es



La conectividad llega al mundo del scooter

MOVERSE A DOS RUEDAS POR LA CIUDAD SE VA A CONVERTIR EN UNA EXPERIENCIA CONECTADA PARA EL USUARIO. EL KYMCO AK 550 ES UNO DE LOS MODELOS QUE FORMAN PARTE DEL 'SMART SCOOTER REVOLUTION'. Por J. Arenas



Quién decía que la conectividad era cosa sólo de coches? Nada más lejos de la realidad. El hecho de ir enfundado en guantes y casco no quiere decir que el usuario de las dos ruedas tenga que renunciar a los últimos avances tecnológicos en este campo. En Kymco tienen esto bien claro, por ello han presentado en el reciente Salón de Milán una innovación pionera que integra en sus vehículos la revolución digital. La propia marca lo ha denominado *Smart Scooter Revolution* y podríamos definirlo como la primera experiencia inteligente para la movilidad en dos ruedas. Su funcionamiento es muy sencillo: basta con vincular un teléfono móvil al scooter, para después disfrutar de una serie de *pantallazos* más que interesantes en el tablero de instrumentos. Desde la imagen de bienvenida que el propio usuario puede personalizar, hasta la previsión del tiempo de las próximas horas, pasando por una "brújula inteligente" de navegación, un sistema de búsqueda de gasolineras y una función que da detalles acerca del contenido del teléfono (llamadas, mensajes, actualizaciones de redes sociales y noticias), todo está enfocado a establecer una amplia conectividad del usuario cuando va a los mandos en sus desplazamientos cotidianos.

Esta tecnología, que el mismo presidente de la compañía taiwanesa, Allen Ko, ha presentado en Milán ante los medios, se irá implementando poco a poco en los nuevos scooter de la gama. Uno de ellos es el Kymco AK 550. Este modelo llegará a nuestro mercado en 2017 y se verá las caras con rivales de la talla del Yamaha T-Max. Sus credenciales son un motor potente de 550 cc y 53,5 CV, un chasis afinado con esmero, una gran capacidad de almacenaje y mucha tecnología aplicada a la conducción. Que tiemblen los fabricantes europeos.





Modelos de las siete generaciones del Volkswagen Golf GTI desfilan orgullosos por el mojado asfalto del circuito del Jarama

30
NOV
2016

El mítico GTI ya es todo un cuarentón

El pasado 5 de noviembre el remozado circuito del Jarama madrileño vivió una auténtica “fiesta GTI” para celebrar el 40º aniversario de una de las “joyas de la corona” de la firma Volkswagen en las últimas décadas: el Golf GTI. Más de 6.500 aficionados desafiaron a la lluvia para disfrutar de las cerca de 1.500 unidades de las siete generaciones del vehículo que se exhibieron orgullosas sobre el asfalto del mítico trazado.

La aparición del Volkswagen Golf GTI supuso un antes y un después para muchos aficionados a las emociones fuertes con un volante entre manos, pues significó la posibilidad de conducir, por fin, un modelo deportivo. Hoy, cuatro décadas después de aquel magno acontecimiento, y en palabras de Laura Ros, directora de Volkswagen, “hoy las siglas GTI son sinónimo de deportividad, de éxito y de vanguardia, pero también de emoción, y esto es algo que debemos agradecer a los miles de fans que cada día hacen más grande esta leyenda”.

Como no podía ser de otra forma, una de las actividades estrella de la jornada fueron las pruebas de conducción en circuito. Fueron cientos los aficionados que tuvieron ocasión, muchos de ellos por primera vez en circuito, de ponerse a los mandos del Golf GTI Clubsport, Golf GTI, Golf GTI Performance o Golf GTE. Además, los propietarios de cuarentones, treintañeros, veintea-

ñeros o “jóvenes” GTI exhibieron orgullosos sus “juguetes” en un gran desfile multitudinario.

En el paddock había expuestos un buen número de versiones de cada una de las siete generaciones históricas del vehículo, así como curiosas rarezas de ediciones especiales o incluso prototipos.

Y como ellos son el futuro, los niños, muchos de ellos futuros poseedores de un GTI, participaron en multitud de talleres y actividades, como la creación de un gran mural del GTI a base de distintos materiales y colores.

Todo ello estuvo amenizado con una banda sonora en directo, que enmudeció el incesante sonido de la lluvia, y que convirtió la jornada en una gran fiesta. Cuarenta años, aunque algunos digan que no son nada, sí son mucho, y la música ha cambiado de la misma forma que el Golf GTI a través de sus siete generaciones. Por ello, se ha vivido un auténtico viaje sonoro en el tiempo a través de los grandes éxitos que sonaban en 1976, 1977, 1978... y todos y cada uno de los últimos 40 años.

En definitiva, que estos eventos dejan claro que muchos vehículos son leyenda casi desde su nacimiento.





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,
Tricampeón del Mundo de MotoGP**



BENTLEY



TODAS LAS PRESTACIONES. NINGUNA PREOCUPACIÓN.

Porque ahora puede disfrutar de un Bentley Continental GT 4.0 V8 por 2.651,86 euros al mes. Con tres años de garantía y mantenimiento incluido*.

Para que se olvide de las preocupaciones y disfrute del mejor cupé GT de lujo del mundo. Visite Madrid.BentleyMotors.com o llame al +34 91 458 5559.

*Una revisión estándar anual o cada 15.000 kilómetros. Límite máximo de 45.000 kilómetros.

Consumo de combustible Continental GT 4.0 V8 – Ciclo UE en l/100km:
Ciudad 15,5; Carretera 7,7; Mixto 10,6. Emisiones de CO₂ 246g/km.

Ejemplo de Leasing a tipo de Interés Fijo para vehículo marca BENTLEY modelo CONTINENTAL GT 4.0 V8. Precio al contado 205.000,00 €. Entrada 61.482,64 €. Plazo 61 meses, 60 cuotas de 2.651,86 € y 1 cuota final de 2.651,86 €. Tipo deudor Fijo 4,90%, T.A.E. 5,68%. Comisión de apertura 1,50% 2.152,76 €, al contado. Siendo el día de contratación 05/11/2016 y el primer pago el 05/11/2016. Importe Total del Crédito 143.517,36 €, Coste Total del Crédito 20.398,86 €, Importe Total Adeudado 163.916,22 €, Precio Total a Plazos 225.398,86 €. Oferta válida hasta el 31/12/2016. Leasing ofrecido, sujeto a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, E.F.C., S.A. Todos los importes reflejados son sin IVA.

El nombre 'Bentley' y la 'B' alada son marcas comerciales registradas de Bentley Motors Limited. © 2016 Bentley Motors Limited. Modelo mostrado: Continental GT 4.0 V8