

Eco motor.es

elEconomista DICIEMBRE 2016 Nº88

FORD FIESTA 2017
EL GRADO DE LA VETERANÍA

SKODA KODIAQ
GRANDE Y AFABLE

AUDI Q5

EL SUV QUE VIÑO DE MÉXICO





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

6

EN PORTADA

**Audi
Q5**

8

A LA ÚLTIMA

**Seat
León**

10

A LA ÚLTIMA

**Land Rover
Discovery**

11

A LA ÚLTIMA

**Porsche
Panamera**



3
DIC
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 RACE
DENUNCIA EL
PELIGRO
EN LA RCE



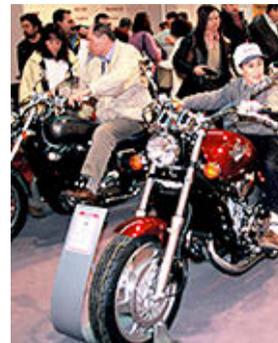
La Red de Carreteras Españolas sigue presentando un 13,2 por ciento de alta peligrosidad según el estudio EuroRAP 2016



GANVAM PIDE
REDUCCIÓN
DE IMPUESTOS
MUNICIPALES

Juan Antonio Sánchez Torres, su presidente, insta a ayuntamientos a reducir carga fiscal en proporción a las restricciones de tráfico

EN MARCHA
MOTOH!
BARCELONA
2017



Fira de Barcelona y Anesdor organizarán en Montjuïc del 30 de marzo al 2 de abril la principal muestra de dos ruedas del año

La Euro 6 define sus exigencias

Los 24 países europeos citados por la Comisión Técnica de Vehículos a Motor -TCMV- ya se han pronunciado sobre el tercer nivel de la norma Euro 6. Salvo la posición en contra de República Checa, Rumanía y Hungría, más la abstención de Eslovaquia, el resto de los votos han sido favorables a la resolución propuesta por la comisión.

Se trataba de fijar en un 50 por ciento el margen entre la cantidad de emisiones y partículas impuestas por la nueva normativa de homologación Euro 6 para vehículos y las producidas por éstos en condiciones reales. Recordemos que el reglamento Euro 6 entrará en vigor el próximo septiembre de 2017 para el desarrollo de nuevos modelos y será obligatoria para todos los coches comercializados a partir de septiembre del año siguiente.

La importante reunión era muy necesaria ante los graves problemas surgidos por las desviaciones entre los valores de homologación y los registrados después fuera de los laboratorios. Esta resolución ha sido satisfactoria para las administraciones y para los fabricantes, que esperaban márgenes aún más restrictivos.

No obstante, plantea un gran desafío tecnológico y unas importantes inversiones en desarrollo. Por ejemplo, va a ser imprescindible que el filtro de partículas que hasta ahora equipaba a los motores diésel, sea también preceptivo para todos los de inyección directa de gasolina. Dichas partículas emitidas a la atmósfera son cada vez más finas, pero no por ello dejan de poseer efectos nocivos para la salud.



Juan Luis Soto
Director de Ecomotor



4
DIC
2016

Un mercado en auge y un parque envejecido

El sector de las dos ruedas en España vive uno de sus mejores momentos desde el inicio de la crisis en 2008. El esfuerzo comercial de las marcas para cumplir con la evolución hacia la cuarta regulación de emisiones de motos -Euro 4- ha animado las ventas de motocicletas en los últimos meses: con más de 130.000 unidades matriculadas en lo que llevamos de año, nuestro país se consolida como el segundo mercado de la Unión Europea con un mayor crecimiento.

El buen comportamiento del mercado no debe, sin embargo, distraernos de nuestros desafíos más inmediatos que no son otros que la antigüedad del parque, la fiscalidad de la moto, la seguridad vial o la movilidad. Desde la entidad, fomentamos la moto como un medio seguro, respetuoso con el medio ambiente y que contribuye a la movilidad sostenible. Pero esta articulación requiere del apoyo de la Administración en medidas concretas que, por ejemplo, faciliten la renovación del parque de motocicletas.

César Rojo
Presidente de Anesdor y director de KTM España

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 un 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



FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L y V6 ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: De 163 a 286 CV ♦ Dimensiones: 4.663 x 1.893 x 1.659 mm ♦ Batalla: 2.819 mm
 ♦ Capacidad maletero: 550/1.550 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 211 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,9 l/100 km ♦ CO2: Desde 129 gr/km ♦ Precio: Desde 46.800 euros
 Más información en www.ecomotor.es



TODO NUEVO CON EL MISMO ESTILO

AL CABO DE 8 AÑOS DE VIDA, EN LA QUE HA MARCADO REFERENCIA ENTRE LOS SUV PREMIUM, EL Q5 DA PASO A SU SEGUNDA GENERACIÓN. LLEGA AHORA A NUESTRO MERCADO CON UNA GAMA QUE SE IRÁ AMPLIANDO CON VERSIONES DE DOS RUEDAS MOTRICES Y UN AVANZADO MOTOR HÍBRIDO. Por Juan Luis Soto

El diseño del Q5 evoluciona poco en esta nueva generación y nos ofrece una carrocería muy parecida a la anterior, pese a que el coche ha sido desarrollado desde cero. Las dimensiones tampoco cambian de forma importante, mide 4,66 m de largo, 3 más que el anterior y, aunque no se vea, esta carrocería dispone de una característica muy favorable en un coche de estas dimensiones: una aerodinámica muy baja de tan solo 0,30 Cx. Otra característica que no se puede apreciar a simple vista es un importante aligeramiento general del coche, de hasta 90 kg según la versión que comparemos y que contribuye a mejorar considerablemente el comportamiento dinámico.

Al analizar su interior comprobamos que las diferencias son más visibles. Sobre todo con la adopción del *virtual cockpit* que plasma digitalmente en una pantalla de 12,3 pulgadas los tradiciona-

les instrumentos de relojes, de muy buena lectura. Por debajo de la consola central del salpicadero descubrimos una práctica bandeja de recarga de móviles por inducción. Por otro lado, el equipamiento referente a la conectividad está asegurado por un completo sistema que puede gestionar a la vez diversos terminales además de una suscripción a un paquete de diversas aplicaciones por tres años.

El nuevo Q5 es fabricado en la nueva planta de San José Chiapa en Puebla - México- y su plataforma tiene mayor distancia entre ejes, aunque que no se nota en sus cotas interiores. Aun así las plazas traseras siguen disponiendo de mucho espacio, un asiento amplio, con una banqueta de mullido firme, y suficiente sitio para las piernas para que los adultos viajen sin apreturas a condición de que no se ocupe la plaza central, más incómoda, de respaldo duro, sin sujeción lateral y limitada en el piso por el ancho túnel central de la transmisión.

El respaldo puede abatirse en proporción del 40/20/40, propiciando unas posibilidades de carga excepcionales, aunque para disponer de un familiar realmente aprovechable habrá que recurrir a los kits opcionales que incluyen portaobjetos, banqueta deslizante para modular mejor el espacio de carga o las guías y redes de sujeción del equipaje.

El maletero gana respecto al anterior 10 litros de capacidad con 5 plazas, no es mucho pero ofrece un total de 550 litros que se hacen más que suficientes para un uso familiar del Q5 y ampliables hasta 610 litros si se trata de la versión de banqueta deslizante. Los respaldos son muy fáciles de abatir con mandos cercanos al portón, consiguiendo así 1.550 litros de capacidad de carga, y las dos plazas de la tercera fila de asientos también se despliegan sin esfuerzo levantando dos tiradores. La accesibilidad por su parte es excelente gracias al accionamiento eléctrico del portón, la generosa apertura del maletero y la posibilidad en



las versiones de amortiguación neumática de bajar la altura de la carrocería.

Los motores iniciales de la gama son cuatro diésel TDI y un gasolina TFSI, abarca potencias entre 150 y 286 CV. Después de probar las diversas opciones de motorización, la conclusión es clara: bastan cuatro cilindros para disponer de

prestaciones satisfactorias en el Q5. Son todos nuevos motores que han mejorado sus potencias correspondientes a la generación anterior del Q5 en hasta un 10 por ciento de potencia a la vez que se han rebajado los resultados de consumo. Incluso con las versiones menos potentes, el Q5 hace gala de unas respuestas y

una agilidad inusitada en un SUV de estas dimensiones.

Con apreciables mejoras en su transmisión, otra característica que nos ha gustado mucho es la nueva suspensión, de eficacia y comodidad excelentes, sobre todo si se trata de la versión de amortiguación neumática regulable.

FICHA TÉCNICA (versión 5p): Motores: 4L ♦ Combustible: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 90 a 300 CV ♦ Cambio: manual y auto. DSG ♦ Dimensiones : 4.282 x 1.816 x 1.459 mm
 ♦ Capacidad maletero: 380 l ♦ Consumo medio: desde 3,6 l/100 km ♦ CO₂: 96 g/km ♦ Precio: desde 19.080 euros
 Más información en www.ecomotor.es



Con más argumentos para ser superventas

EL NUEVO LEÓN APARECE EN UN MOMENTO DULCE PARA LA MARCA, CUYAS VENTAS CRECEN SOSTENIDAMENTE. EL COMPACTO LLEGA EN ENERO A LOS CONCESIONARIOS CON UN PRECIO DE SALIDA DE 19.080 EUROS. Por J. Arenas



El Seat León, el compacto de la marca española, se acaba de poner al día con un *restyling* que llega a mitad de ciclo de vida de la generación actual. Se trata de un lavado de cara exterior e interior, que además viene acompañado de novedades importantes en el apartado tecnológico. ¿Cómo distinguirlo de su predecesor? Por tres aspectos clave: el diseño, la tecnología y la mecánica.

Si analizamos el primero de ellos, veremos que, aunque no son grandes los cambios que incorpora, sí se ha trabajado sobre determinados apartados que eran susceptibles de actualización y mejora. Lo fundamental en la vista exterior está en los paragolpes, que ahora son más anchos, y en la calandra, que tiene otro marco y lleva impreso un logo de mayor tamaño. También se han rediseñado los faros y se han aumentado sus prestaciones lumínicas.

En el interior, lo más novedoso aparece en la consola central, concretamente en la parte superior, donde se aloja una pantalla de 8 pulgadas que sirve de proyector para el sistema de entretenimiento del renovado León. Asimismo desaparecen las filas de botones que había a ambos lados del *display* anterior para dar paso a un manejo puramente táctil en el nuevo, que se apoya en apenas dos botones de acceso directo al navegador y al dispositivo de Apple Car Play/Android Auto para la integración del móvil en el sistema de entretenimiento.

Nuevos colores de iluminación interior (ocho en total, que van desde el blanco hasta el rojo

intenso) y tres nuevas tonalidades para la carrocería (rojo *Desire* metalizado, púrpura *Bohème* y azul *Mystery*) marcan la personalidad del León 2017, ahora más customizable y llamativo a la vista.

El segundo factor clave, el tecnológico, está marcado por la llegada de nuevos elementos como son: el acceso y arranque sin llave *Kessy*, el cargador inalámbrico para *smartphone*, el conjunto radar-cámara mejorado que sirve para incorporar nuevos asistentes a la conducción -por ejemplo, el reconocimiento de peatones o el asistente de atascos- y también otros relacionados con el chasis como la suspensión DCC adaptativa opcional. Más adelante llegará el cuadro de instrumentos digital que sustituye los relojes tradicionales por una pantalla TFT.



Por último, queda hablar de la oferta mecánica, que está compuesta por una amplia gama de gasolina (de 110 a 180 CV) y diésel (de 90 a 184 CV). Es novedad el motor 1.6 TDI de 115 CV, que está llamado a ser el superventas. En la cúspide, el Cupra con motor TSI de 300 CV.

FICHA TÉCNICA: Versiones: Titanium, ST-Line, Vignale y Active ♦ Motores: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 70 a 140 CV ♦ Par motor: N.D. ♦ Consumo medio: N.D.
 ♦ Tracción: trasera ♦ Transmisión: manual y automática ♦ Velocidad máxima: N.D. ♦ Precio: N.D.
 Más información en www.ecomotor.es

Una Fiesta que dura 40 años y seis generaciones

HAY NOMBRES MÍTICOS EN EL MUNDO DEL MOTOR QUE HAN ESCRITO LA HISTORIA DE LAS CUATRO RUEDAS EN EL ÚLTIMO PORRÓN DE AÑOS. Y HAY NOMBRES MÍTICOS EN EL MUNDO DEL MOTOR QUE LA SIGUEN ESCRIBIENDO. Por M. Á. L.



Uno de estos nombres es el Ford Fiesta, que sigue ahí, en la cresta de las listas de ventas, generación tras generación. Y es justo esto lo que cumple ahora, una nueva generación, la sexta desde su lanzamiento, allá por 1976.

Lo más característico de este nuevo Fiesta, que no se renovaba integralmente desde 2008, con un *restyling* en 2013, es su desdoblamiento en cuatro versiones muy diferenciadas: el Fiesta Titanium, que representa la elegancia; el Fiesta ST-Line, con la deportividad como bandera; el Fiesta Vignale, para los que adoran el mundo del lujo; y el Fiesta Active, que mira al segmento de moda, los *crossover*. Eso sí, tendremos que esperar todavía al ve-

rano de 2017 para poder ponernos a su volante.

En cuanto a su diseño, el pequeño Fiesta crece siete centímetros en longitud para superar los cuatro metros (4,04 m) y presenta un frontal bastante comedido, con unas líneas elegantes y refinadas, y unos grupos ópticos poderosos.

En un principio, la gama del Fiesta montará siete motorizaciones, cinco de ellos de gasolina: 1.1 de 70 CV (cambio manual de cinco velocidades); 1.1 de 85 CV (manual, cinco); 1.0 EcoBoost 100 CV (cambio manual o automático, ambos de seis velocidades); 1.0 EcoBoost 125 CV (manual, seis); 1.0 EcoBoost 140 CV (manual, seis). Y dos motorizaciones diésel: 1.5 85 CV (manual, seis) y 1.5 120 CV (manual, seis).

Como ya hemos dicho, la fuerza de la oferta del nuevo Fiesta son sus cuatro versiones, cada una de ellas con sus propias características de equipamiento de serie. Por ejemplo, en el deportivo Fiesta ST-Line podremos contar con asientos envolventes y pedales metálicos. El Vignale contará con tapizados de aspecto lujoso en su interior, además de llantas de 18 pulgadas. Y el Active cuenta con una altura libre al suelo 18 milímetros superior al resto de la gama.

El interior del vehículo, que también cambia, cuenta como principal atracción con un display que puede ser de 6,5 o de 8 pulgadas, y la posibilidad de elegir como opción un sistema de sonido firmado nada menos que por Bangs & Olufsen con diez altavoces.



FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 180 a 340 CV ♦ Par motor: de 430 a 600 Nm ♦ Consumo medio: de 6 a 10,9 litros/100 km ♦ Tracción: total
 ♦ Transmisión: automática ♦ Velocidad máxima: de 189 a 215 km/h ♦ Aceleración: de 7,1 a 10,9 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: desde 56.150 euros
 Más información en www.ecomotor.es



El quinto Discovery llega con siete plazas

AHORA QUE VIVIMOS EN PLENA 'ERA SUV' ES GRATIFICANTE ASISTIR A LA PRESENTACIÓN DE UN TODOTERRENO 'DE VERDAD'. HABLAMOS DE LA QUINTA GENERACIÓN DEL LAND ROVER DISCOVERY. Por Miguel Ángel Linares

Los responsables de Land Rover han gastado mucha saliva en desmentir un rumor-bulo que ha circulado desde la presentación oficial del vehículo en el Salón de París: este quinto Discovery es *menos TT* que el anterior. Y para ello utilizan como concluyente argumento las geometrías *off-road* del nuevo Discovery, que en cuatro de las cinco funcionalidades (altura libre, 283 mm del nuevo frente a 240 del antiguo; articulación de los ejes, 600 mm en el nuevo y 560 en el antiguo; ángulo de salida, 30 grados en el nuevo, igual que en el antiguo; ángulo ventral, 28 grados en el nuevo, uno más

que en el antiguo; y ángulo de ataque, 34 grados, dos menos que en la cuarta generación), tan solo en esta última es menos efectivo que la generación anterior en lo que a *off-road* se refiere. Y es que no hace falta llegar a esta comparación para darnos cuenta de la filosofía 4x4 del nuevo Discovery, no en vano, en serie o en opción, cuenta con suspensión neumática, reductora, bloqueo de diferencial trasero activo y salida de baja tracción.

La primera ojeada que echamos al nuevo Discovery nos devuelve una primera impresión centrada en... ¿dónde están las líneas rectas? La quinta generación del Discovery se ha re-

dondeado tanto a lo ancho como a lo largo como a lo alto, confiriéndole una estética muy agresiva, muy afilada... muy SUV en suma. A pesar de ello, ha ganado 36 milímetros en altura y 121 en longitud, además de perder 450 kilos con respecto a la generación anterior.

De este nuevo Discovery también es destacable su versatilidad, su interior flexible (siete asientos *First Class*, segunda fila deslizante y reclinable, ambiente espacioso, múltiples huecos portaobjetos y su gran capacidad de maletero, su diseño icónico y su refinamiento.

En cuanto a motores, cuatro podrá montar el nuevo Discovery: un gasolina (3.0 de 340 CV), y tres diésel (2.0 de 180 CV; 2.0 de 240 CV; y un 3.0 de 258 CV).

Otro punto a destacar es sin duda la capacidad del maletero (por algo ha crecido 121 milímetros en longitud). En condiciones normales de uso, esto es, con cinco asientos disponibles, la capacidad de carga se acerca al metro cúbico con sus 926 litros largos. Con los cinco asientos traseros abatidos, la capacidad crece más del doble, hasta los 2.038 litros. Y con los siete asientos disponibles levantados aún queda sitio para tres maletas tamaño cabina.



FICHA TÉCNICA: Motores: V6, V8 e híbrido ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: De 330 a 549 CV ♦ Dimensiones: 5.049 x 1.937 x 1.423 mm ♦ Batalla: 2.950 mm
♦ Capacidad maletero: 495 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 264 km/h ♦ Consumo medio: Desde 2,5 l/100 km ♦ CO2: Desde 56 gr/km ♦ Precio: De 99.674 a 191.859 euros
Más información en www.ecomotor.es

Mejora genética de segunda generación

PORSCHE HA ESCUCHADO A SUS CLIENTES Y, PARA EL NUEVO PANAMERA, HA RECUPERADO LAS LÍNEAS MÁS PURISTAS DE LA MARCA. POR LO DEMÁS, LA BERLINA RECURRE A LO MÁS AVANZADO EN TECNOLOGÍA Y EQUIPAMIENTOS. Por Juan Luis Soto



En el diseño de la carrocería, los estilistas de Stuttgart han retomado la línea maestra del 911 de toda la vida y la han seguido fielmente, lo que ha provocado que el techo cupé haya rebajado su altura en 2 cm respecto al anterior Panamera. En cuanto al chasis, necesitaba ser alargado por motivos de habitabilidad y adaptación a otros modelos más grandes de las marcas del grupo Volkswagen, como por ejemplo, Bentley. Lo que ha hecho Porsche ha sido adelantar 3 cm el eje anterior de la nueva plataforma sin alterar las proporciones del resto del coche y con la única consecuencia de acortar el voladizo del morro.

Al conducirlo, el tren delantero, con una asistencia variable eléctrica, es incisivo y a la vez preciso. Las inercias en las curvas, propias de un coche tan grande como el Panamera, están perfectamente compensadas por el sistema de chasis dinámico (PDCCS), que ahora funciona mediante asistencia eléctrica, más rápida, en lugar de hidráulica como en el anterior.

Y mientras el chasis hace su trabajo de forma impecable en cualquier situación y sobre cualquier firme, la transmisión garantiza de forma constante una motricidad perfecta, sin desperdiciar un ápice de la potencia. Como resultado de esta enorme eficacia, pasamos sin darnos cuenta de conducir a pilotar sin desconfiar de un comportamiento que se nos revela infalible a lo largo de los kilómetros.

Gracias a la nueva suspensión neumática con tres cámaras de aire comprimido, adaptable y de serie en la versión Turbo, el Panamera absorbe cualquier irregularidad sin dejar notar apenas una pequeña vibración en el interior mientras que la horizontalidad del chasis se mantiene constante sin que los ocupantes noten ningún molesto balanceo en las curvas.

El diésel V6 de 300 CV de la anterior generación ha sido sustituido por un contundente V8 Bi-Turbo de 422 CV, 285 km/h y un gigantesco par motor de 850 Nm, disponible desde



tan solo 1.000 r.p.m. Para decirlo de otra manera, el Panamera diésel es la berlina de su clase más rápida del mundo.

Los bloques de gasolina son también nuevos y, como el diésel, recurren a la doble sobrealimentación. Son un V6 de 440 CV y 550 Nm y el destinado a la versión Turbo, un V8 con 550 CV y 770 Nm. Para los tres motores Porsche recurre a su nueva caja de cambios PDK de doble embrague y 8 relaciones, la transmisión integral a las cuatro ruedas y, según versión, ruedas posteriores direccionales que mejoran aún más la manejabilidad y seguridad del coche.

En el interior cambia la instrumentación y en la consola solo el cuentarevoluciones es analógico, el resto de la información se reparte entre dos pantallas digitales de 7 pulgadas que podremos configurar a nuestro gusto.

FICHA TÉCNICA: Motores: 4L ♦ Combustible: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 100 a 165 CV ♦ Cambio: manual y auto., 6 velocidades ♦ Dimensiones (largo x ancho x alto): 4.470 (4.580 versión sedán) x 1.795 x 1.450 mm ♦ Capacidad maletero: 364 (419 versión sedán) ♦ Consumo medio: desde 3,8 l/100 km ♦ CO₂: desde 99 g/km ♦ Precio: desde 16.050 euros
Más información en www.ecomotor.es



Puesta al día en diseño, seguridad y tecnología

APENAS UNOS RETOQUES SIRVEN PARA DEJAR COMO NUEVO AL ACTUAL MAZDA3. DISPONIBLE CON CARROCERÍA SEDÁN Y 5P, SU PRECIO PARTE DE 16.050 EUROS. Por Jorge Arenas



12
DIC
2016



El diseño del Mazda3 cambia gracias a ciertos elementos como la parrilla, que ahora ofrece una apariencia más potente, los embellecedores de las luces antiniebla, la iluminación -ahora de LED en algunos acabados-, los retrovisores con intermitentes integrados y los paragolpes, que son diferentes en la versión de cinco puertas. También son nuevas las llantas de 18 pulgadas con acabado plateado para el nivel de equipamiento Luxury, así como los colores de carrocería *Eternal Blue Mica*, *Sonic Silver* y *Machine Grey Premium Metallic*.

Esos retoques sutiles que definen al compacto japonés en su parte exterior continúan en el interior, con actualizaciones que incluyen botoneras y tiradores en las puertas de calidad mejorada, una moldura del salpicadero rediseñada, un nuevo freno de mano eléctrico (disponible en los niveles Style y Luxury), un volante de nueva factura, tres trapicerías inéditas y un Head Up Display que ahora proyecta la información a color y con una mayor legibilidad.

La oferta mecánica permanece inalterada con sus cinco opciones Skyactiv, dos de ellas diésel y tres gasolina, aunque los de gasóleo cuentan con una serie de nuevas tecnologías que contribuyen a mejorar la respuesta del motor y reducir los niveles de ruido y vibraciones que llegan al interior del coche. Los del primer grupo son los Skyactiv-D, un 1.5 de 105 CV y un

2.2 de 150 CV, que firman unas cifras de consumo medio homologado de 3,8 y 4,1 l/100 km; el segundo grupo lo integran los Skyactiv-G, que son un 1.5 de 100 CV y sendos 2.0, de 120 y 165 CV. Sus consumos: 5,1 l/100 km para los dos primeros y 5,8 l/100 km para el más potente. Los cinco propulsores cumplen la normativa Euro 6 de emisiones y pueden ir asociados a una caja de cambios manual o automática, ambas de seis velocidades.

En el apartado de chasis, el nuevo Mazda3 cuenta con unas suspensiones revisadas que ofrecen una mayor comodidad sobre el asfalto y reducen las vibraciones de cara a ofrecer un comportamiento dinámico más suave. Entre sus novedades tecnológicas figura el G-Vectoring Control (GVC), encargado de ajustar el par motor que llega a cada rueda de una manera apenas perceptible. Por otra parte, el silencio a bordo se ha convertido en una de las grandes preocupaciones de los ingenieros, que han añadido un nuevo material aislante en diferentes zonas, entre ellas el túnel de transmisión. También se ha mejorado el sellado de las puertas y se ha añadido una nueva capa que elimina ruidos entre los largueros traseros.

En el apartado de la seguridad cabe citar que la tecnología i-Activesense ha sido ampliada en sus capacidades gracias a elementos como el sistema de asistencia a la frenada en ciudad o los faros LED adaptativos.



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

 **ALD**
Automotive



FICHA TÉCNICA: Motores: 4L ♦ Combustible: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 125 a 190 CV ♦ Cambio: manual y auto. DSG ♦ Dimensiones (largo x ancho x alto): 4.697 x 1.882 x 1.655 mm ♦ Capacidad maletero: 650 l ♦ Consumo medio: desde 5,0 l/100 km ♦ CO₂: desde 131 g/km ♦ Precio: desde 22.000 euros

Más información en www.ecomotor.es

Skoda juega al SUV: una apuesta segura

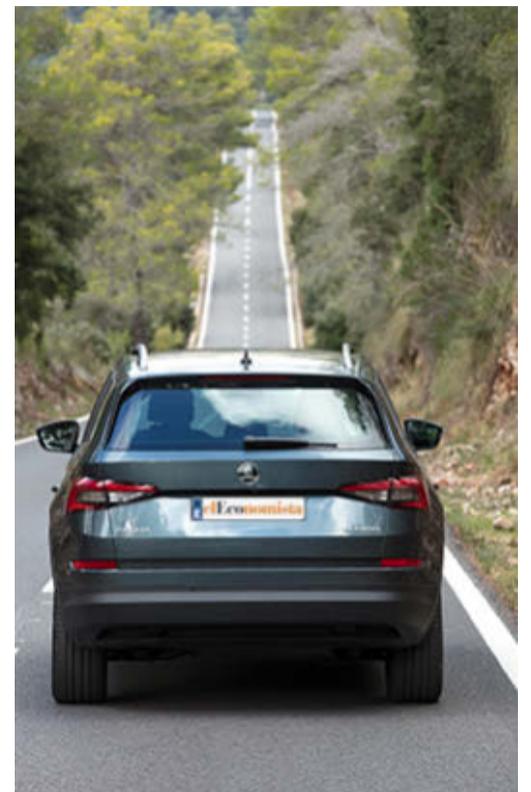
YA ESTÁ AQUÍ EL ESPERADÍSIMO SUV DE LA FIRMA CHECA. UN MODELO QUE ASPIRA A SER CLAVE EN LA ESTRATEGIA DE SKODA Y CUYAS VENTAS COMIENZAN EN FEBRERO DE 2017. EL PRECIO PARTE DE 22.000 EUROS. Por Jorge Arenas

A Skoda no le ha quedado más remedio que salir de su zona de confort, aquella en la que campaban a sus anchas modelos de tamaño compacto y berlinas de diversas tallas. Segmentos todos muy tradicionales, en los que la firma checa del grupo Volkswagen se había hecho un hueco y se encontraba a gusto. Pero las tendencias mandan y hoy, si no tienes un buen SUV en la gama, no eres nadie. Así que se han puesto manos a la obra hasta dar con un producto que, a decir verdad, no les ha quedado nada mal.

¿Por qué Kodíaq? La versión oficial: es el nombre del oso más grande del mundo y de alguna manera enlaza con la filosofía de este coche de gran tamaño; nuestra versión la decimos en voz baja, aunque apostamos por ella: gramaticalmente se asemeja a Qashqai, el SUV de Nissan que lleva tiempo siendo la referencia de este nutrido segmento. Sea como sea, lo cierto es que este Skoda es muy generoso en tamaño. Tras sus 4,69 metros se esconde un habitáculo muy amplio con hasta tres filas de asientos (7 plazas). El maletero va de los 650 a los 2.065 litros en función de la configuración.

En el apartado estético emplea el lenguaje de diseño de los modelos de última hornada de la marca y hereda del nuevo Octavia esos grupos ópticos *partidos* en dos secciones, aunque integrados en un frontal bastante más prominente. Una vez en marcha lo que encontramos son altas dosis de comodidad, aplomo y agilidad. Esto es lo que transmite el Kodíaq, que logra disimular su peso de entre 1.500 y 1.800 kilogramos -según versiones- con una dinámica bastante certera. La puesta a punto de chasis es buena, como también lo es la insonorización, ya que dentro de este Skoda reina el silencio, muy al estilo de un todocamino de corte premium más que generalista.

La oferta mecánica la componen tres propulsores de gasolina y dos diésel. En el primer grupo aparecen los TSI de 125, 150 y 160 CV, mientras el segundo lo forman los TDI de 150 y 190 CV. La tracción delantera y total, así como el cambio manual y automático DSG están presentes en ambos bandos. En el apartado tecnológico, el nuevo SUV checo destaca por sus numerosos asistentes a la conducción y su alto grado de conectividad.



FICHA TÉCNICA: Motores: 3L (TSI) y 4L (TDI) ♦ Combustible: gasolina y diésel ♦ Potencia: 115 CV ♦ Cambio: manual, 6 vel. ♦ Dimensiones (largo x ancho x alto): 4.363 x 1.841 x 1.601 mm ♦ Capacidad maletero: 510 l ♦ Consumo medio: 5,2 (TSI) - 4,3 (TDI) l/100 km ♦ CO₂: 119 (TSI) - 113 (TDI) g/km ♦ Precio: desde 18.800 euros

Más información en www.ecomotor.es



Nuevos motores para el todocamino de Seat

LA FIRMA ESPAÑOLA COMPLETA LA OFERTA MECÁNICA DEL ATECA CON DOS NUEVOS MOTORES DE ACCESO DE 115 CV, UNO GASOLINA Y EL OTRO DIÉSEL, TAN SOLVENTES COMO AUSTEROS. DESDE 18.800 EUROS. Por Jorge Arenas

Las dos novedades a las que hoy nos enfrentamos son el motor tricilíndrico 1.0 TSI de 115 CV y el tetracilíndrico 1.6 TDI de 115 CV. El primero de ellos es un gasolina turbo que destaca por su buena respuesta a medio régimen, sus bajos niveles de sonoridad y vibraciones -gracias, en parte, al buen aislamiento del habitáculo- y su reducido consumo teórico de 5,2 litros /100 km, que corresponde a unas emisiones de CO₂ de 119 g/km que eximen al comprador del pago del impuesto de matriculación. Un propulsor muy ahorrador sobre el papel, aunque no exento de peros: el primero tiene que ver con sus prestaciones que, aunque muy correctas y probablemente suficientes para la mayoría de conductores, quizá se puedan quedar algo cortas para quien demande un empuje notable, sobre todo con el coche cargado y en determinadas situaciones como la subida de un puerto; el segundo es que su consumo es muy sensible al uso del acelerador, más que en otros otros motores. Esto quiere decir que llaneando a punta de gas logra un gasto contenido, pero si se pisa con cierta contundencia el pedal derecho la cosa cambia y es fácil ver en el ordenador de viaje cifras cercanas a los 7,5 litros a los cien.

Esto último no pasa con el 1,6 TDI 115, cuyas cifras oficiales de consumo se adecuan en mayor medida a lo que el conductor se encuentra en la vida real. Con 4,3 l/100 km y 113 g/km ofrece, además, un mayor par (250 Nm frente a 200), que queda patente a la hora de acelerar y realizar adelantamientos. Por estos dos motivos, si tenemos que elegir entre uno y otro, probablemente nos quedemos con el diésel, que parece una mecánica más redonda en general.

Ambos motores se asocian en el Seat Ateca al cambio manual de seis velocidades y la tracción delantera, debido a sus caracteres ahorradores y a que pretenden establecer un precio de partida lo más contenido posible. Así que quien busque cuatro ruedas motrices o la comodidad de un cambio automático de doble embrague debe dirigir su mirada hacia otras versiones más potentes de la gama.

En materia de equipamiento, los motores de 115 caballos del Ateca parten de nivel intermedio Style, que ofrece una dotación de serie en materia de seguridad y confort elevada. El arranque se sitúa en los 18.800 euros del 1.0 TSI y los 22.468 euros del 1.6 TDI. Precios que incluyen todos los descuentos posibles y a los que acompañan cuatro años de garantía y faros Full LED de regalo.



FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y diésel ♦ Potencia: 170 CV ♦ Par motor: 360 Nm ♦ Consumo medio: de 4,1 litros/100 km ♦ Tracción: delantera
 ♦ Transmisión: manual y automática ♦ Velocidad máxima: 225 km/h ♦ Aceleración: de 7,4 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: desde 31.277 euros
 Más información en www.ecomotor.es

Edición especial del MINI, a la venta 'online'

NO HAY DUDA DE QUE MINI ES UNA MARCA HISTÓRICAMENTE INNOVADORA. AHORA, CON SU EDICIÓN LIMITADA ESPECIAL SEVEN APUESTA POR LA REVOLUCIONARIA COMERCIALIZACION 'ONLINE'. Por Miguel Ángel Linares

Estamos en *temporada alta* de nuevos lanzamientos, de SUV, de... , de cualquier producto dentro del mundo del motor que seduzca a un comprador que decididamente está dejando atrás la crisis y por fin se lanza a renovar o ampliar su *parque automovilístico*. Y dentro de este abanico de tentaciones disponemos de un amplio repertorio de *ediciones especiales*, que dan una vuelta de tuerca a ese componente *caprichoso* que todos tenemos dentro, y más a la hora de comprar un vehículo.

Pues ahora nos llega la primera edición especial inspirada en la recién estrenada generación de MINI. Se trata del Seven, del cual solo podrán disfrutar 150 afortunados, que en cálculos

de los responsables de la firma es el 0,0007 por ciento del mercado. Esta edición especial MINI Seven (modelo que retoma la denominación del Austin Seven con el que comenzó la producción de MINI allá por 1959) cuenta con cuatro motores (de 116 a 192 CV), consumos que van de los 3,5 a los 5,9 litros, y carrocerías de tres y cinco puertas. Se pueden elegir tres colores (Yours Lapisluxury Blue, British Racing Green o Midnight Black), cuenta con llantas de aleación de 17 pulgadas en dos tonos, embellecedores en los umbrales de las puertas con el distintivo de MINI Seven y franjas de color sobre el capó de color, así como una placa numerada de esta edición especial.

En el interior, los asientos están tapizados en combinación de tela y piel y

las superficies interiores van en negro. En cuanto al equipamiento de serie, cuenta con faros y antiniebla LED, climatizador bizona, ordenador de a bordo, volante MINI multifunción, sensor de lluvia y luces, *bluetooth* ampliado, sensor de aparcamiento trasero, etc.

Pero lo *especial* de esta *edición* no es el coche en sí, sino su método de comercialización, exclusivamente *online* a través de la web www.miniseven.es, si bien estará disponible en un buen número de concesionarios. Esta edición especial se puso a la venta el 30 de noviembre y estará disponible... hasta que se acaben las 150 unidades destinadas al mercado español. Un experimento, sin duda, interesante, y que anticipa lo que será una parte del mercado en un futuro... que ya está aquí.



FICHA TÉCNICA: Motores: diésel ♦ Potencia: de 116 a 177 CV ♦ Par motor: de 300 a 400 Nm ♦ Consumo medio: de 5,2 a 5,7 litros/100 km ♦ Tracción trasera ♦ Transmisión: manual y automática ♦ Velocidad máxima: de 160 a 170 km/h ♦ Aceleración: de 11 a 13,4 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: desde 28.740 euros

Más información en www.ecomotor.es



Nueve plazas al ritmo de una gran berlina

DENTRO DEL REDIMENSIONAMIENTO QUE ESTÁN VIVIENDO LA MAYOR PARTE DE GAMAS Y SEGMENTOS, SE VUELVE A REACTIVAR EL SUBSEGMENTO DE LAS 'FURGONETAS' DESTINADAS AL TRANSPORTE DE PERSONAS. Por M. Á. Linares

El declive que vive el segmento de los monovolúmenes, devorado de alguna forma por el espectacular crecimiento de los SUV o todocamino, deja libre esta necesidad de vehículos de buen tamaño que puedan transportar un buen número de personas, habitualmente con un máximo de siete plazas, pero extendiéndose hasta las nueve. Y este es el caso de la nueva Citroën SpaceTourer, un vehículo dinámico, ágil y manejable a pesar de su tamaño, y que puede transportar hasta un total de nueve pasajeros.

El SpaceTourer ya nos indica cuál es su filosofía con una primera mirada al diseño de su fron-

tal, en el que destaca un capó muy corto, con lo que sus tres longitudes (4,60 m, novedad en el mercado, 4,95 y 5,30 metros) está aprovechado al máximo para el confort interior de marcha de los pasajeros. Otra medida a destacar es sin duda la de la altura del vehículo, 1,90 metros, lo que le permite entrar en cualquier aparcamiento homologado en ciudad. Estas tres longitudes (denominadas, XS, M y XL) se distribuyen en dos batallas y en cuatro modelos (Business, Business Lounge, Feel y Shine).

Con todo ello, la Citroën SpaceTourer, a pesar de su lógico tamaño, es mucho más un coche que una furgoneta. Sus funcionalidades y características (ya sean de serie o como opción), ta-

les como puertas laterales eléctricas con apertura sin manos al deslizar un pie por debajo de cada lateral de la trasera del vehículo, luneta trasera abatible, pantalla táctil de 7 pulgadas, *head-up display* como elemento principal de ayuda a la conducción, cámara visión de 180 grados, regulador de velocidad activa, asistente de frenado automático o de ángulo muerto, reconocimiento de señales y límites de velocidad, indicador de atención del conductor, asistente de cambio de carril, etc., le dan a este pequeño gigante total categoría de *turismo*.

En cuanto a las motorizaciones, hablamos siempre de diésel, y disponemos de cuatro propulsores que entregan potencias de 95, 115, 150 y 180 caballos, con transmisiones manuales y automáticas. Ya desde el más bajo de gama las respuestas son directas y suficientes, llegando al 180, un motor que empuja con fuerza desde abajo y que convierte en muy positiva la experiencia de conducción.

Dentro de las cuatro configuraciones de la SpaceTourer destaca la versión Business Lounge, en el que los dos asientos de la segunda plaza son reversibles lo que, unido al montaje de una mesa abatible, convierten al SpaceTourer en una *sala de juntas* móvil a todos los efectos.

Mochila vespa en ecopiel con dos compartimentos.

Precio: 88 €



Soundbar Porsche 911 con 200 vatios de potencia. **Precio: 2.948,74 €**



Regalos para estas fechas 'señalizadas'

EL MUNDO DEL MOTOR NO SOLO VIVE DE CENTÍMETROS CÚBICOS Y KILÓMETROS POR HORA. ALREDEDOR DE LAS MARCAS EXISTE TODO UN MUNDO DE 'MERCHANDISING' REALMENTE TENTADOR PARA ESTAS FECHAS. SUGERIMOS EN ESTE BAZAR UNAS ORIGINALES PROPUESTAS PARA REGALAR A QUIENES SIENTAN PASIÓN O SIMPLEMENTE AFICIÓN POR EL AUTOMÓVIL. LOS ACCESORIOS, COMPLEMENTOS, LIBROS O RECUERDOS EVOCADORES DEL MUNDO MOTORIZADO SERÁN PARA ELLOS UNOS OBSEQUIOS MUY ESPECIALES. Por Miguel Ángel Linares



Gafas *vintage* Citroën de inspiración alpina. De su colección Cápsula.

Precio: 120 €



STILE DUCATI

Una storia per immagini
A VISUAL HISTORY
OF DUCATI DESIGN



Libro sobre 90 años de Ducati, profusamente ilustrado y con 336 páginas.

Precio: 80 €



Auriculares Scuderia Ferrari, el sonido más pasional de la fábrica de Maranello.

Precio: 67 €



Maleta trolley de niño Lamborghini, para volar soñando.
Precio: 80 €



Gemelos Mercedes-Benz imitando el pomo de la palanca de cambios.
Precio: 67, 20 €



Bolso Tesla, tecnología manual para los más vanguardistas.
Precio: 300 €



Reloj BMW Motorsport Ice Watch Steel. **Precio: 280 €**



Chaqueta Bentley, edición limitada a diez unidades, a medida. **Precio: 5.000 €**

Casco McLaren del inolvidable James Hunt, objeto mítico de la Fórmula 1.
Precio: 175 €



FICHA TÉCNICA: Motor: de 2 cilindros ♦ Cilindrada: 744 cc ♦ Potencia: 52 CV a 6.200 rpm ♦ Par: 60 Nm a 4.900 rpm ♦ Distancia entre ejes: 1.449 mm
 ♦ Altura asiento: 770 mm ♦ Peso declarado: 189 kg ♦ Capacidad depósito combustible: 21 litros ♦ Normativa anticontaminación: Euro 4 ♦ Precio: desde 9.134 euros
 Más información en www.ecomotor.es



Así celebra la V7 sus cinco décadas de vida

LA SAGA V7 DE MOTO GUZZI CONTINÚA CON UNA TERCERA GENERACIÓN QUE RECOGE LAS TENDENCIAS CLÁSICAS MÁS DESTACADAS Y LAS CONJUGA CON ELEMENTOS PURAMENTE ACTUALES. TODA UNA 'NEO RETRO'. Por Jorge Arenas

20
DIC
2016



Lleva nada menos que cincuenta años en el mercado y no sólo es el modelo de acceso sino también el más vendido de la gama. ¿Cómo no iba a querer Moto Guzzi celebrar semejante historia de éxito? Efectivamente, la firma italiana de motocicletas ha decidido hacerlo lanzando ahora al mercado la tercera generación de la V7 que, como su propia gente define, "es el resultado de la pasión de la marca por renovar nuestro *best seller*, pero dejando intacto su carácter y autenticidad".

A las tres variantes (Stone, Special y Racer), cada una de ellas marcada por un carácter bien diferenciado, se une una cuarta bajo la denominación *Aniversario*, que pretende recoger en sus líneas y en su espíritu los cincuenta años de tradición que lleva tras de sí. Se trata de una edición limitada a 750

unidades que destaca por una serie de detalles propios como los cubreinyectores de nuevo diseño, los laterales rematados de una forma más esbelta, el asiento para dos pasajeros tapizado en piel marrón o los intermitentes, instrumentación y retrovisores específicos.

La nueva Moto Guzzi V7 III pretende acercarse a ese público con gusto por la estética *vintage*, que al mismo tiempo no quiere renunciar a la tecnología moderna. Por ello, la interacción con la instrumentación es ahora posible gracias a un nuevo pulsador situado en la piña derecha, mientras la conectividad queda en manos de una plataforma multimedia -opcional-, que permite enlazar el móvil con la moto siempre que se quiera.

El motor que la mueve es el conocido *small block* bicilíndrico *V-Twin* de 744 cc, que en este caso sube de potencia un 10 por ciento hasta alcanzar

los 52 CV. El par que entrega es de 60 Nm. Dicen los responsables de la marca que el objetivo fundamental de este aumento de caballos no era tanto mejorar las prestaciones, como seguir ofreciendo una moto fácil de conducir y apropiada para ese escalón de acceso que ocupa. Este propulsor, por cierto, se puede limitar para cumplir las exigencias del carné A2.

En el apartado de chasis se mantiene la misma estructura pero con una parte frontal rediseñada, una geometría de dirección nueva, otros amortiguadores, estribos reposicionados y una menor altura de asiento. Y si hablamos de seguridad, la electrónica se encarga de mantener cualquier tipo de situación a raya gracias al antibloqueo de frenos ABS y al control de tracción MGTC. Ya disponible, la nueva Moto Guzzi V7 III tiene un precio de partida de 9.134 euros.



Hamilton, ante el Mundial más difícil

A MUNDIAL MUERTO... MUNDIAL PUESTO. Y DE NUEVO, CON TODA LA EMOCIÓN. Y DE NUEVO, CON LEWIS HAMILTON COMO MÁXIMO FAVORITO PARA HACERSE CON EL CAMPEONATO. Por Miguel Ángel Linares



Lewis Hamilton es favorito para 2017, pero correrá muy presionado.

Conste que estas líneas se escriben un 26 de diciembre en el que todavía no se conoce el sustituto de Nico Rosberg en la escudería Mercedes. Sin embargo, ocupe quien ocupe el que ya será segundo monopla de la escudería alemana, está claro que Lewis Hamilton parte en la *pole* de principales favoritos para el título mundial de F1 2017.

El piloto inglés ha tenido un 2016 muy difícil. Como demostró en el *rush* final de la temporada, el perder un Mundial para el que -también- era el máximo favorito, supuso un golpe muy duro a las aspiraciones de un piloto que ya es tres veces campeón del mundo y, como ha demostrado en la década que lleva compitiendo, aspira a todo, a superar si es posible los siete títulos de Schumacher. Este *frenazo* en su progresión, tras los dos títulos logrados en sus dos primeras temporadas en Mercedes (2014 y 2015) hará sin duda que la *bestia* salga a machacar desde la primera carrera del Mundial 2017, el 26 de marzo en Melbourne (GP de Australia).

Porque una cosa sigue estando clara: el inglés sigue siendo el mejor piloto de la parrilla... junto a Fernando Alonso. Año tras año, las distintas votaciones que se realizan al final de la temporada entre expertos, periodistas y seguidores de la F1 coinciden en que el inglés y el español siguen siendo los mejores pilotos, al menos en sus preferencias. Con la salvedad, lógicamente, de que el inglés, encima, dispone del mejor coche de los últimos tres años, mientras el español sigue ahí, luchando por llevar arriba esa *joint venture* entre McLaren y Honda que tanta gloria dio en tiempos pasados a Ayrton Senna.

Muchos son los seguidores de la F1 que hubieran deseado que Alonso ocupara el puesto vacante del vigente campeón del mundo, Nico Rosberg, tras su sorprendente *espantada*. La presencia de los dos mayores gallos en el *gallinero number one* del Mundial hubiera añadido enormes dosis de competitividad, emoción, pilotaje y, por qué no, *guerra* a una competición que ya de por sí se presenta apasionante con los nuevos y esperados cambios de reglamenta-

ción, amén de otras *urgencias históricas* como son Ferrari -con un Vettel cuestionado en su tercera temporada en Maranello-, Red Bull -con un Verstappen, revelación de 2016, que seguro que ya piensa que 18 años son perfectos para ganar su primer Mundial-, etc. Sin embargo, y a riesgo de sorpresa que tenga lugar con este *EcoMotor* en máquinas o en la calle, Lewis Hamilton serán el gran *capo* no sólo de Mercedes -llegue quien llegue a la escudería alemana, si no es Alonso-, sino del Mundial. Y además, el orgullo del piloto inglés, herido tras no superar a Rosberg en 2016, le *obligará* a ganar cada carrera. Y por ello precisamente se le presenta una temporada muy dura al antiguo pupilo de Ron Dennis, pues todas las miradas estarán centradas en su amarillo casco, se verá obligado a ocupar cada *pole*, a llevarse cada vuelta rápida, a ganar cada carrera... siempre y cuando Mercedes siga estando en el *candelabro* tecnológico y siga siendo la escudería de cabecera a pesar de los cambios de reglamentación, especialmente en lo que a aerodinámica se refiere.



Una de las versiones más deportivas del AX fue el GT. Su motor de 95 CV y su reducido peso de 720 kilos le permitían alcanzar una velocidad de 186 km/h.

22
DIC
2016

En los 80 ya se hablaba de eficiencia

Curiosa es la historia del Citroën AX, que nació fruto de la crisis del petróleo de 1979. Resulta que en aquellos días en los que el precio del barril se había encarecido un 270 por ciento, la firma francesa andaba reflexionando sobre el futuro de la movilidad y las posibles soluciones para reducir al mínimo el consumo de combustible. Se estudiaron todos los factores que podían contribuir a gastar menos, manteniendo las mismas prestaciones o incluso mejorándolas. Desde el peso hasta la aerodinámica, pasando por el rendimiento de los motores, todo se sometió a estudio.

El resultado de esta investigación fue un *concept car* que se presentó en el Salón de París de 1984 llamado Citroën ECO 2000. Aquel vehículo lograba unas cifras bastante llamativas en cuestión de eficiencia: a 90 km/h gastaba una media de 2 litros de carburante cada 100 km. Además, alcanzaba una punta de 140 km/h y su peso no llegaba a media tonelada. Había quedado claro que los ingenieros de la marca de los chevrões sabían por dónde ir si pretendían hacer un utilitario de aspiraciones urbanas poco sediento. Sin embargo, había que llevar la teoría del *concept* a la práctica que impone un modelo de producción en serie. La respuesta no se hizo esperar demasiado.

Nuevamente en el Salón de París, pero un par de años más tarde, en 1986, se presentó en sociedad el Citroën

AX. La marca apostó por una estética rompedora, una aerodinámica récord (con un Cx de 0,31) y pesos de entre 640 y 695 kilos para conquistar el segmento B. La optimización del espacio interior, con un maletero de 273 litros, el elevado nivel de confort y los bajos costes de mantenimiento fueron sus otras grandes bazas.

En el AX todo era nuevo, desde la plataforma hasta los motores. La vocación innovadora de este modelo y su obsesión por lograr consumos mínimos le llevaron a ser pionero en el desarrollo del vehículo eléctrico, con la comercialización de versiones con batería de níquel-cadmio en 1993. Eficiente, económico y muy resuelto, el pequeño francés fue un actor protagonista en la historia de la automoción española, ya que durante sus 22 años de producción salieron de la planta de PSA en Vigo 812.951 unidades, de un total de casi 2,5 millones fabricadas en todo el mundo. ¿Y quién recoge su testigo en este momento? Sin duda, el nuevo Citroën C3, un modelo que rompe moldes por su diseño tipo C4 Cactus, por su alto grado de conectividad y también por sus motores poco sedientos. **Por Jorge Arenas**





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**

Disfrute de las
REVISTAS DIGITALES
de
elEconomista.es



Descárgatelas en
www.eleconomista.es/kiosco



Disponibles en todos
los dispositivos electrónicos

elEconomista.es