

# Eco**motor**.es

elEconomista OCTUBRE 2016 Nº86



AUDI R8 SPYDER  
MISIL AL DESCUBIERTO  
BENTLEY FLYING SPUR V8 S  
VIAJAR EN GRAN CLASE

PORSCHE 718 CAYMAN  
**EL INSTINTO  
DE SUPERACIÓN**



Consumo mixto 4,3-4,6 (l/100 km) y emisiones de CO<sub>2</sub> 109-121 (g/km).

## Clase C 220 d Berlina. Emociona automáticamente.

Cuando veas su diseño deportivo, su tecnología, sus acabados y pises el acelerador... sentirás como la adrenalina crece automáticamente. Porque a su sistema de conducción DYNAMIC SELECT y sus faros LED High Performance se le suma el cambio automático y el Paquete SPORTIVE AVANTGARDE por sólo 1.500€\*. Y ahora con Servicio Fidelity por 40€/mes, 3 años de garantía y 5 años de mantenimiento integral hasta 100.000 km (incluido piezas de desgaste, excepto neumáticos).

\*Precio promoción del cambio automático y paquete SPORTIVE AVANTGARDE (con 21% IVA y 0% impuesto matriculación). Oferta válida para vehículos en stock y entregas hasta el 31/12/16. Modelo visualizado puede no corresponder con modelo ofertado.

Ahora CAMBIO AUTOMÁTICO y Paquete SPORTIVE AVANTGARDE por sólo 1.500€\*:

- Paquete retrovisores
- TEMPOMAT
- Ayuda activa para aparcar con PARKTRONIC
- Navegador Garmin® MAP PILOT

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](http://www.grupoitra.com)

# 6

**EN PORTADA**  
**Porsche**  
**718 Cayman**

# 8

**ENTREVISTA**  
**Iván Segal**  
**Renault Iberia**

# 12

**A LA ÚLTIMA**  
**Peugeot**  
**3008**

# 16

**A LA ÚLTIMA**  
**Infiniti**  
**QX30**



3  
OCT  
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 ESTADO RESCATARÁ A LAS AUTOPISTAS



El Ministerio de Fomento invertirá en las radiales públicas unos 4.500 millones de euros para sanear sus infraestructuras.

### LOS COCHES VIEJOS VAN MENOS AL TALLER



Según un informe de Audatex, los automóviles de más de 10 años reducen a la mitad su necesario mantenimiento.

### 40 ANIVERSARIO DEL 'FIESTA' ESPAÑOL



Durante cuatro décadas se han producido cinco millones de unidades del Ford Fiesta en Almussafes, Valencia.

## Tecnología y lujo para el siglo XXI

**E**n 1919, W.O. Bentley sentó la base de una nueva marca de automóviles que llevaría su nombre, cuando afirmó que sería un coche rápido, un coche excepcional, el mejor coche de su categoría. Y a buen seguro que lo consiguió. En la década siguiente, Bentley inscribió su nombre en el palmarés de una incipiente y poco tiempo después mítica carrera, las 24 horas de Le Mans. Y no lo hizo una, sino cinco veces consecutivas. Pese a este primitivo éxito y otras notables aventuras protagonizadas por los pilotos de la marca, los *Bentley's Boys*, la crisis del 29 afectó tanto a la joven compañía, que en 1931 fue comprada por Rolls Royce (RR).

Se inició entonces un matrimonio que duraría siete décadas, hasta la separación y compra de RR por parte de BMW y de Bentley por parte del grupo VW. Durante esos años, los roles estuvieron bien resueltos y mientras RR apostó por el producto de lujo y confort, Bentley se centró siempre en el lujo deportivo. Ciertamente que compartieron chasis y motores, pero la puesta a punto y sutiles detalles

fueron suficientes para que cada modelo tuviera su personalidad propia.

A finales de los noventa fue el punto de inflexión que definitivamente marcó la separación de rumbos de ambas marcas. Bentley, que se quedó en la histórica factoría de Crewe, sorprendió con el lanzamiento del *Continental GT*, referencia obligada a uno de los modelos míticos de la marca de los años cincuenta. Un cupé 2+2, al que más tarde se sumaría un cabrio, con poderosas líneas curvas y un motor de 12 cilindros. La belleza de la carrocería no dejó indiferente a nadie y sus excepcionales prestaciones, de auténtico superdeportivo, dejaron claro que bajo el paraguas de los nuevos dueños, Bentley seguía siendo la marca de siempre. A ello colaboró, sin duda, que sus talleres artesanales seguían garantizando la exclusividad y calidad única de maderas y cueros.

Al *Continental GT* y *GTC*, hoy, auténticos iconos del mundo del automóvil, se sumó la berlina *Flying Spur*, que completa junto con el Mulsanne la actual gama de turismos. Y para seguir evolucionando en un mundo cada día más dinámico y exigente, Bentley volvió a romper las normas

con el lanzamiento del *Bentayga*, su primer SUV. Un coche superlativo que ha entrado en el mundo de los récords gracias a su potencia por encima de los 600 caballos y una velocidad punta que coquetea con los 300 kilómetros por hora. Un coche nuevo para una nueva generación de clientes, disponible con motores de gasolina y diésel, tremendamente eficientes y a los que pronto se sumará un propulsor híbrido.

A punto de cumplir cien años, Bentley ofrece lo mejor de la tecnología del siglo XXI junto con el lujo y el glamour de los coches de siempre, hechos a mano por artesanos que aman su trabajo. El desarrollo futuro de su gama de modelos nos traerá aún más sorpresas y será un placer y un honor estar aquí para poder vivirlas y compartirlas con ustedes.

Javier Arias  
Director general Royal Crown Motors

## Automóvil, tercera revolución

**D**urante el pasado Salón del Automóvil de París, la palabra "revolución" sonaba bastante. Y es que en el sector de la automoción se están viviendo unos grandes y rápidos cambios que vaticinan una realidad muy diferente de la actual. La tercera revolución industrial postulada por Jeremy Rifkin parece haber llegado de lleno al automóvil. Aunque magnificada y acelerada. En primer lugar, la irrupción de los países emergentes ha transformado y globalizado por completo el mercado. Toda las grandes marcas expanden su actividad industrial y arriesgan en escenarios inciertos a medio y largo plazo. Por otro lado, la cuenta atrás para independizarse del petróleo ya no puede pararse y estamos asistiendo a una electrificación progresiva de los automóviles. Nos lo indica el propio Iván Segal, director de Renault en España, en este mismo número de *Ecomotor*. Su propia marca fue la primera en apostar en serio por esta tecnología, que ahora se ha generalizado en los planes presentes y futuros del resto de grandes fabricantes. Otro fenómeno que se nos escapa, por su rapidez, de nuestras previsiones es la irrupción de las tecnologías de conducción automatizada en los vehículos. Apple acaba de renunciar, por caro, a fabricar su propio coche autónomo. Pero creará los sistemas necesarios para otros. ¿Y que decir de la creciente ola de plataformas para compartir cualquier vehículo? Todo parece indicar que en un futuro no hará falta comprarlo, solo pagar cuando se utilice.



Juan Luis Soto  
Director de Ecomotor

¿PARA QUÉ QUIERES  
UN COCHE SI NO ES PARA

VIVIRLO?



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



UN OCTAVIA CON *my Renting*  
por **199 €/mes**

## ŠKODA OCTAVIA

Nuestros coches están pensados para que tú solo pienses en cómo sacarles el máximo partido y beneficio para tu empresa.

- Completo equipamiento para tu flota • Diseño elegante • Gran espacio interior •
- Innovaciones tecnológicas de última generación • Eficientes prestaciones •

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

Contáctanos en [skoda.empresas@vw-audi.es](mailto:skoda.empresas@vw-audi.es)

Oferta Volkswagen Renting S.A. válida hasta 30/11/2016 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo, para un OCTAVIA Ambition LIKE 1.6 TDI CR 110 CV. Entrada más 1ª cuota: 3.126 € (sin IVA). Plazo 35 meses. Kilometraje: 10.000/año. Cuota sin IVA: 199 € con seguro a todo riesgo sin franquicia, cambio de neumáticos no incluido. Los modelos visualizados pueden no corresponder con la oferta. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario ŠKODA.

Consumo combinado gama Octavia: [3,5-6,4] l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub> gama Octavia: [90-149] g/km. 

A LA ÚLTIMA

# PORSCHE 718 CAYMAN

**FICHA TÉCNICA:** Motor: de 4 cilindros bóxer, turbo ♦ Combustible: gasolina ♦ Potencia: de 300 a 350 CV ♦ Dimensiones: 4.379 x 1.801 x 1.286 mm ♦ Batalla: 2.475 mm  
♦ Capacidad maletero: 162 + 150 litros ♦ Consumo medio: desde 6,9 l/100 km ♦ CO<sub>2</sub>: desde 158 g/km ♦ Precio: desde 58.148 euros  
Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



6  
OCT  
2016

# LA BÚSQUEDA DE LA PERFECCIÓN

CUANDO PARECÍA QUE YA HABÍA LOGRADO SU OBJETIVO, EN ESE PRECISO INSTANTE EN EL QUE YA NO HABÍA APENAS HUECO PARA LA MEJORA, EL PORSCHE CAYMAN SORPRENDE A TODOS CON SU ÚLTIMA EVOLUCIÓN. NUEVO NOMBRE Y MEJORES CUALIDADES PARA EL DEPORTIVO ALEMÁN. Por Jorge Arenas

**B**iplaza, motor potente ubicado en posición central, tracción trasera... El Cayman es considerado por muchos el Porsche más interesante de la gama actual, con permiso del 911. No olvidemos que el *nueveonce*, sin duda el modelo más mítico de la marca alemana, es un coche que responde a un concepto de desequilibrio que, si bien se ha logrado compensar con los años a base de ingeniería concienzuda, no deja de estar latente. Su motor descolgado por detrás del eje posterior hace que tenga un reparto de pesos desigual y esto se traduce en un comportamiento dinámico, a veces un tanto peculiar, no sólo en el tren trasero sino también en el delantero.



motores turbo de cuatro cilindros del panorama actual. El de la versión que abre la gama es un 2.0 que entrega 300 CV y el del Cayman S es un 2.5 que rinde 350 CV. Ambos pueden tener un cambio manual o el automático de doble embrague PDK y, en cualquiera de los dos casos mejoran las prestaciones frente a los antiguos motores atmosféricos, mientras reducen el consumo de forma significativa, como era de esperar.

En el apartado de chasis la cosa también ha mejorado gracias a ciertos ajustes en suspensión, dirección y frenos, que hacen que este compacto deportivo tenga ahora un paso por curva aún más rápido y satisfactorio que nunca. A este respecto lo único que podemos decir es



En este contexto, el Cayman se plantea como el deportivo ideal por su concepción de centrado de masas. No es tan rápido como el 911, pero ¿qué más da? Se trata de ir en busca de sensaciones, no de establecer récords de ficha técnica. Por si alguien se lo está preguntando, la denominación de este modelo ha cambiado y ahora incluye tres cifras. Se trata de un guiño al pasado, de un viaje en el tiempo a las décadas de los 50 y 60, cuando el mítico Porsche 718 con motor de cuatro cilindros despuntaba en el mundo de la competición. Efectivamente, el nuevo modelo tiene en común con su antepasado esa mecánica bóxer de cuatro cilindros enfrentados, lo que significa que ha dejado de lado los motores de aspiración de seis cilindros. Habrá quien piense que el Cayman ha perdido parte de su esencia por este motivo y, en cierto modo, no le faltará razón, pero hay que ser consecuentes con las exigencias de los tiempos actuales, cuyas normativas anticontaminación dictan sentencia e imponen motores cada vez más eficientes. Y esto sólo se consigue reduciendo la cilindrada e incluyendo sistemas de sobrealimentación para igualar o mejorar las prestaciones. Porsche se ha puesto manos a la obra y ha creado los que, probablemente, sean los mejores



que es uno de los coches más deliciosos de conducir -si no el más- de su segmento. Sólo una marca como ésta sabe integrar la tecnología en sus vehículos para ponerla al servicio de la eficacia, sin que esto suponga perder un ápice de emoción. Porque sí, señores, el 718 Cayman, a pesar de ser Don Perfecto, es puro disfrute sobre ruedas. Un coche del que jamás quiere uno bajarse. La conexión que se establece entre hombre y máquina es tal, que casi parece que formen un todo mientras se enlazan curvas a velocidades de vértigo, siempre con un nivel de adherencia al asfalto que roza lo superlativo.

Más allá de la dinámica, el pequeño Porsche ha afilado sus líneas exteriores e interiores, ha adoptado nuevos y divertidos colores de carrocería, y se ha hecho con lo último en tecnología de conectividad para poder integrar al máximo el teléfono móvil con el coche. Otra curiosidad es que, desde ahora, este modelo es el nuevo escalón de acceso a la gama (antes lo era el Boxster), lo que puede suponer un aliciente extra a la hora de barajar su compra. El precio de partida del Cayman con cambio manual de seis velocidades se sitúa en unos razonables 58.148 euros, lo que supone un ahorro cercano a los 2.200 euros frente al modelo con techo practicable.



# “Todas las marcas van a apostar por los eléctricos”

TRAS LA CRISIS, RENAULT VIVE UNO DE SUS MEJORES MOMENTOS EN ESPAÑA. CON LAS INVERSIONES DEL III PLAN DE COMPETITIVIDAD APROBADAS Y CON SU PRODUCCIÓN ALCANZANDO LAS 570.000 UNIDADES EN NUESTRO PAÍS, LA MARCA FRANCESA BATE TODOS LOS RÉCORD ANTERIORES. HABLAMOS CON SU DIRECTOR. Por Juan Luis Soto. Foto: JLS

**I**ván Segal es director general de la firma francesa en España y Portugal desde el pasado mes de marzo, sustituyendo a Ricardo Gondo. Con 45 años, Segal es diplomado por l'École des Hautes Études Commerciales de Lille (Francia) y acumula una larga experiencia en el sector del automóvil tras haber trabajado en diversos países de Europa y América para PSA, Volkswagen y su actual compañía, Renault.

## Renault acaba de presentar en el Salón de París el 'Trezor'. ¿Qué quiere transmitir la marca con este concept car?

Renault acaba de cerrar una renovación total de la gama, que es por el momento la más joven de Europa. Ahora vamos a entrar en una nueva fase de renovación. *Trezor* es la representación de algunos elementos de estilo que vamos a introducir en los futuros coches. Aparte del diseño, un aspecto difícil de explicar solo con palabras, hay una relación entre el *diseño a la francesa* con los nuevos retos.

El primero son los coches eléctricos pues el *Trezor* es eléctrico. Renault fue la primera marca por apostar por los eléctricos y va a continuar por ese camino. Además está el tema de la conectividad, presente en el interior de este concept car pensando en los futuros conductores. También incluye el campo de los coches autónomos que supondrán una evolución muy importante en el sector del automóvil. El *Trezor* vemos pues que no es solo un ejercicio de diseño, incluye las evoluciones más importantes que va a aportar el automóvil en los próximos años.

## Usted asumió la dirección de Renault en la península ibérica a principios de año. ¿Cómo ha encontrado desde su puesto la situación del mercado español del automóvil y la de Renault en particular?

Yo llegué de Brasil, donde pasé siete años. En los dos últimos el país vivió una caída brutal del mercado, que pasó de unas ventas de 3,4 millones de coches a 1,8 millones viviendo unos momentos muy difíciles que España ya pasó anteriormente. Procuero no hacerme una idea preconcebida cuando llego a un nuevo mercado y para mí España lo es. Cuando empecé a conocerla, pasé el 80 por ciento de mi tiempo dedicado a visitar los concesionarios. Es la mejor forma de visualizar la realidad y de entender mucho mejor las necesidades del mercado y cómo funciona en él la marca Renault.

Aprendí muchas cosas sobre España que no hubiera sabido leyendo informes. Como por ejemplo que es un mercado muy diverso dependiendo de donde estemos, las necesidades de clientes en Andalucía no tienen nada que ver con las de otros lugares, como por ejemplo Galicia o Cataluña.

España es un país con varias necesidades y no con una necesidad única para todo el mercado. También aprendí que tenemos dos marcas y la importancia que tiene Dacia en España para nosotros.

Finalmente, vi una red de concesionarios muy cercana a la marca, lo que ayudó a pasar mejor los tiempos de crisis, y una gran competencia no solo de mi equipo sino también de la red. Mi impresión de Renault y Dacia en España es muy buena y estoy muy feliz de estar aquí.

## ¿Cómo cree que ha afectado la incertidumbre política al mercado español del automóvil?

Es difícil de contestar. Cada uno tendrá una visión particular del asunto. Pero hay varios efectos en poco tiempo. No hemos tenido Gobierno, al mismo tiempo acabamos de terminar el plan Pive en julio, pero con una cartera de pedidos que continúa con las matriculaciones de agosto, mes que no es un buen indicativo de lo que está pasando. Cuando hemos cerrado septiembre vemos que el canal particular ha bajado, creo que por la finalización del Pive, aunque continúa la recuperación respecto al año pasado. Es difícil saber si la falta de Gobierno influye en la situación. Mi opinión es que aunque el mercado haya bajado por el fin de las ayudas a la renovación del parque, va a seguir creciendo.

## “A mi llegada pasé el 80 por ciento de mi tiempo visitando los concesionarios, la mejor forma de conocer la realidad”

Por otro lado nosotros estamos muy implicados en los vehículos eléctricos, que se ven afectados negativamente en la incertidumbre de la aprobación de un nuevo plan Movea por la inexistencia de Gobierno. En cuanto al Pive también va a influir esta situación porque deberíamos saber qué va a pasar para tener ya una visión de futuro a dos o tres años vista. En las empresas necesitamos anticipar para tomar decisiones. Se necesita tener un gobierno porque en esa situación nadie puede anticipar lo que pasará. La



situación de incertidumbre política es siempre muy complicada para nosotros.

## ¿Cuáles son los retos inmediatos para mejorar el resultado de los concesionarios en la red española?

Lo primero decir que la rentabilidad de nuestros concesionarios está evolucionando muy, muy bien. Estamos muy contentos porque la red pasó momentos muy complicados. Tuvimos que ajustar entre nosotros de forma equilibrada los esfuerzos y ahora ha llegado el momento



## “Con Renault y Dacia tenemos en el mercado español dos gamas distintas para públicos diferentes y que se agregan”

de obtener el retorno positivo. Es una buena noticia y vemos mes a mes que nuestra red tiene una rentabilidad a buen nivel. Ahora la cuestión es continuar ese trabajo, nosotros tenemos que garantizar la rentabilidad de la red para que ésta gane confianza e invierta para nuestra marca. Estamos trabajando en varios frentes para consolidar la red a largo plazo, por ejemplo en atención al cliente con sistemas informáticos que faciliten las ventas. Del otro lado esperamos también que la red haga sus inversiones para juntos obtener beneficios y

garantizar el futuro. Una red que no gana suficiente dinero es un peligro para una marca, una red rentable y que invierte para su marca es una garantía. Yo puedo decir después de seis meses que la cercanía entre el Grupo Renault y su red de distribución es muy buena.

**La gama Renault no deja de crecer con nuevos modelos. ¿Cuál es la estrategia de Renault para complementarse con las otras marcas del grupo Dacia y Nissan que también están muy activas en sus lanzamientos?**

Bueno, yo voy a hablar del producto Renault y no puedo comentar nada de Nissan. Sobre Renault y Dacia nosotros tenemos un interés muy importante sobre los riesgos de canibalización entre marcas. Teníamos entonces dudas sobre ello, pero podemos ver que ahora ambas marcas crecen más que el mercado, ya es una buena forma de ver que el modelo de negocio de cada una funciona. Además tenemos una renovación de gama Renault de cuatro años y la renovación integra equipamientos, diseño y contenido, que ayuda a aumentar los precios de los coches de Renault con mayores dotaciones. Eso da un espacio respecto a Dacia en cuanto a escala de precio que ayuda a evitar una canibalización. Mi visión es que tenemos dos gamas totalmente distintas para dos tipos de públicos diferentes y que se agregan en lugar de canibalizarse. Con la renovación de la gama Renault la diferencia es aún mayor en cuanto a la composición de las dos gamas.

### ¿Cuál es a día de hoy la situación y el futuro del mercado de los coches eléctricos?

Hemos podido ver durante el pasado Salón de París que todas las marcas están ofreciendo soluciones diferentes de vehículos eléctricos. Si nosotros volvemos al salón de dos o cuatro años atrás, la única marca que anunció grandes inversiones en el coche eléctrico fue Renault y ahora estamos muy felices de ver que todo el mundo va a apostar por esta tecnología. Significa que es el buen camino y porque somos líderes en ese segmento después de trabajar mucho en ello en este tiempo. Acabamos de presentar el Zoe 40, el único modelo en su segmento con 400 kilómetros de autonomía homologada. Ahora hay dos trabas que dificultan el desarrollo del eléctrico, una es la autonomía que nosotros hemos resuelto con el Zoe 40, la segunda no depende de nosotros y son las infraestructuras que ayuden a sostener el negocio de los coches eléctricos. No estoy hablando tanto de las inversiones en planes Movea o de la participación financiera de ayudas sino del establecimiento de puntos de recarga, muy variable en España dependiendo de las ciudades. Volvemos a la pregunta sobre la falta de gobierno puesto que tendríamos que saber algo de los planes de inversiones a medio plazo para saber que va a pasar.

### ¿Cómo ve usted el futuro de los motores diésel, ahora perseguidos en muchas ciudades europeas?

Nosotros observamos el mercado y hemos visto un cambio en la visión mundial sobre estos motores a raíz del *dieselgate*, que provocó una bajada en la demanda. Nosotros vamos a tener disponibles las tecnologías adecuadas de motores para responder a las necesidades de nuestros clientes, ya sean de gasolina, diésel o eléctricas. No vamos a parar totalmente el diésel, nos adaptaremos a la evolución del mercado, que sigue un proceso muy lento en el tiempo. Aunque sí es cierto que, como el resto de las marcas, hemos visto disminuir la demanda de este tipo de motor.

**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 10 cilindros en V ♦ Combustibles: Gasolina ♦ Potencia: 540 CV ♦ Dimensiones: 4.426 x 1.940 x 1.244 mm ♦ Batalla: 2.650 mm  
♦ Capacidad maletero: 112 litros ♦ Velocidad máxima: 318 km/h ♦ Consumo medio: 11,7 l/100 km ♦ CO2: 277 gr/km ♦ Precio: 209.420 euros

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



**E**stamos hablando de un club muy selecto. Tanto que sus miembros pueden contarse casi con los dedos de una mano. Se trata de los deportivos descapotables más rápidos, con velocidades punta superiores a los 300 km/h y aceleraciones en el 0 a 100 por debajo de los 4 segundos.

No obstante, Audi no ha querido hacer un coche intimidante, con personalidad más próxima a los circuitos, el nuevo R8 *Spyder* ha recibido especial cuidado en su desarrollo para poder ser utilizado como un vehículo, muy exclusivo eso sí, pero realista en

el día a día. Lejos del espíritu indómito de su *primo* Lamborghini *Huracán* con el que comparte muchos de sus elementos, entre ellos el genuino motor V10.

Dotado de una caja de cambios automática de doble embrague S-tronic de siete relaciones y tracción a las cuatro ruedas, el R8 *Spyder* contiene su consumo medio homologado en 11,7 l/100 km, más que razonable para una bestia del asfalto con más de 500 CV.

Cuando aceleramos el V10, su poder nos parece inagotable. Sube de régimen de una forma lineal hasta las 8.700 revoluciones con un poder que

y un empuje que sólo un gran V10 atmosférico de gran cilindrada puede ofrecer. El cambio de doble embrague, rapidísimo en su actuación, permite cambiar de marcha sin que el 5.2 V10 baje de vueltas en ningún momento. Cuando actuamos sobre su leva izquierda tras el volante, de forma automática ejecuta, además, unas perfectas reducciones con doble embrague, incluido un sonido embriagador. Sobre todo cuando podemos disfrutarlo con las válvulas del escape en modo abierto y descapotados.

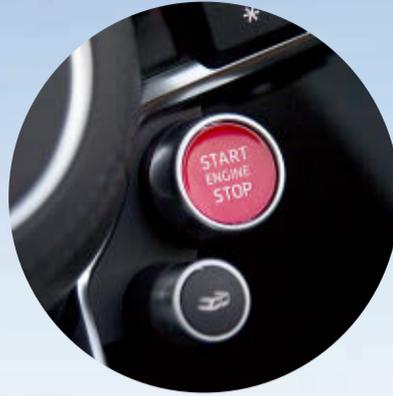
Para conseguir esto último, el *Spyder* solamente tarda 20 segundos en esconder su capota en el compar-

timento trasero. Esta sencilla maniobra nos abre unas posibilidades fascinantes de disfrutar de una increíble potencia a cielo descubierto. Cubrir o descubrir el *Spyder* se realiza de forma automática gracias a un preciso mecanismo electrohidráulico, que se puede accionar en marcha hasta una velocidad de 50 km/h. Muy ligera, pues solamente pesa 44 kg en todo su conjunto, esta cubierta textil y perfectamente hermética contribuye a que el centro de gravedad del *Spyder* sea muy bajo, como corresponde a un deportivo de tan excepcionales prestaciones.

Nada más sentarnos en el nuevo

# ABIERTO A LA DIVERSIÓN

TRAS EL LANZAMIENTO DE LA SEGUNDA GENERACIÓN DEL MODELO R8 COUPÉ, AUDI HA TARDADO UN AÑO EN SU FACTORÍA ARTESANAL DE NECKARSULM EN TENER PREPARADA LA VERSIÓN DESCAPOTABLE SPYDER, QUE YA ESTÁ A LA VENTA. Por Juan Luis Soto



deportivo de Audi, notamos sustanciales diferencias con la generación anterior. Lo primero que nos llama la atención es el espectacular volante multifunción Performance Plus, al estilo de la F1 y parecido al introducido por Ferrari en sus modelos. En el caso de Audi también disponemos de diversos botones esenciales muy cerca de nuestros dedos, como el arranque, el selector de respuesta en seco, mojado y nieve, o el del sonido de escape que con sólo una pulsación libera los atronadores decibelios del motor V10 abriendo unas válvulas de resonancia en el escape.

Una ingente dotación electrónica

de ayudas a la conducción permite preconfigurar todos los elementos mecánicos, y así conseguir la máxima eficacia en cualquier tipo de utilización. La transmisión y suspensión pueden adaptarse a a cuatro diferentes modos de más deportivo a más tranquilo. Gracias al sistema Audi drive select podemos elegir entre cuatro diferentes tarados de suspensión: automática "auto", regulable a nuestro gusto "individual", deportiva "dynamic" o cómoda "confort".

Tras el volante disponemos de toda la información propia del vehículo en el cuadro digital Audi virtual cockpit que nos facilita todo lo necesario me-

diante gráficos en tres dimensiones. Podemos consultar desde los parámetros instantáneos de potencia o par del motor hasta las fuerzas G provocadas por las inercias, temperatura de los neumáticos o los datos de crónometro y cuentavueeltas para circuito. En fin, casi todo lo que un equipo de competición necesitaría saber sobre el coche en cuanto a datos de telemetría.

Aunque el *Spyder* está diseñado no solamente para poder entrar en un circuito y disfrutar a tope de la adrenalina. Para momentos más tranquilos, también tenemos al alcance de la mano el mando MMI touch -que

también se puede activar mediante la voz- para manejar de forma intuitiva el navegador o el sofisticado equipo de sonido Bang & Olufsen que, por primera vez en Audi, integra altavoces en los reposacabezas de los asientos para una perfecta audición incluso desplazándonos a gran velocidad descapotados.

El gran mérito del R8 *Spyder* es ofrecer un soberbio motor deportivo de corte clásico, con unas prestaciones punteras, pero con una comodidad de marcha y una practicidad de uso ausentes por lo general en otros GT con una potencia tan elevada. Incluso se puede viajar en él largas distancias, aunque echaremos en falta un maletero con mayor capacidad.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: gasolina y diesel ♦ Potencias: de 100 a 180 CV ♦ Par motor: de 230 a 400 Nm ♦ Consumo medio: de 4,0 a 5,1 litros/100 km ♦ Tracción: trasera  
 ♦ Transmisión: manual y automática ♦ Velocidad máxima: de 174 a 207 km/h ♦ Aceleración: de 8,9 a 11,6 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: desde 25.150 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# Un 'crossover' al máximo nivel de excelencia

PEUGEOT HA JUNTADO EN LA NUEVA GENERACIÓN DEL 3008 UN DISEÑO ATREVIDO, MUCHA TECNOLOGÍA, PRESTACIONES Y COMODIDAD. Por Miguel Ángel Linares



12  
OCT  
2016



**E**l i-Cockpit, que viene de serie, es la estrella del vehículo. El habitáculo del conductor presenta un volante novedoso y futurista. En Peugeot lo denominan "volante compacto", y así es, al menos en dimensiones. Achatado por arriba y por abajo, tiene una estética muy *Fórmula Uno*, pero sobre todo una comodidad que sentimos tras el primer y lógico minuto de sorpresa y adaptación. Será una cuestión psicológica, pero al ser más pequeño el volante sentimos como que el coche es más ligero, lo manejamos mejor y nos sentimos más que nunca el corazón de la máquina.

Todo ello va unido a una explosión digital en nuestro salpicadero, con un gran lámina frontal -en el lado del conductor- de 12,3 pulgadas, donde podemos programar a nuestro antojo todos los testigos de las funciones del vehículo, navegador, infoentretenimiento, ayudas a la conducción, etc., con unas atractivas animaciones gráficas. Este display se complementa con otro, en la zona central del salpicadero, de ocho pulgadas, para compartir la información.

Detrás de las formas tenemos unos fondos de armario muy completos en lo tecnológico, tanto en las funciones de entretenimiento o de ayuda a la conducción -asistentes de cruce adaptativo con freno automático de emergencia, de salida de carril, de ángulo muerto, etc.-.

El diseño exterior del vehículo, que no desmerece de su filosofía aperturista. Un frontal con una personalidad muy agresiva, especialmente marcada en la rejilla y los faros. Carrocerías de estridentes colores, muy en la moda de la época que vivimos. Una trasera marcada por una gran moldura que integra las luces, en forma de *garra* del león de Peugeot.

Contamos con cuatro motores gasolina y tres diésel, con potencias entre 100 y 180 CV. A pesar de no contar con tracción total, el 3008 incorpora una función muy campera como es el asistente de descenso de pendientes. En cuanto a equipamiento y acabados, cinco son los niveles que presenta: Access -a partir de 25.150 euros-, Active (27.400 euros), Allure (29.350 euros), GT Line (29.350 euros) y GT -a partir de 37.300 euros-.

# DESPREOCÚPESE DE SU VEHÍCULO DE EMPRESA

**295 €/mes\***

Aportación inicial de 3.000 €\*  
-----

Plazo: 48 meses  
-----

Km totales: 60.000 Km  
-----

## **FORD MONDEO**

1.5 TDCi 120cv Trend 5 Puertas  
-----

Pintura Metalizada  
-----

Cilindrada: 1.500 cc  
-----

Potencia: 120 CV  
-----



## **Equipamiento incluido**

Paquete Nav. Trend

Rueda de Repuesto

Sensor de Parking

## **Servicios incluidos**

Mantenimiento y Reparaciones

Asistencia en Carretera 24 horas

Cambio de Neumáticos

Vehículo de Reemplazo Tipo C

Seguro Todo Riesgo

\* IVA no incluido - La fotografía puede no coincidir con versión / accesorios ofertados - Válida para Península y Baleares - 15 unidades disponibles - Ref. 21755551 - Para más información, llame al 902 210 810 o visite [www.aldautomotive.es](http://www.aldautomotive.es)

## **ALD Automotive**

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

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

 902 210 810

LET'S DRIVE TOGETHER

 **ALD**  
Automotive



**FICHA TÉCNICA:** Motor: 4.0 V8 gasolina 98 ♦ Potencia: 528 CV a 6.000 r.p.m. ♦ Par motor: 680 Nm a 1.700 r.p.m. ♦ Consumo medio: 10,9 litros/100 km ♦ Tracción: trasera  
 ♦ Transmisión: automática ♦ Velocidad máxima: 306 km/h ♦ Aceleración: 4,9 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: sobre 250.000 euros, según equipamiento  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



## ¿507 CV SON POCOS? TOMA 528

RIZAR EL RIZO PODRÍA SER UN BUEN LEMA PARA LA MARCA BRITÁNICA DE CREWE. SACARLE TODO EL PARTIDO POSIBLE A SU MOTOR DE OCHO CILINDROS SIN PERDER UN ÁPICE DE NOBLEZA EN SU MODELO 'FLYING SPUR' ES UN NUEVO EJERCICIO DEL ARTESANO SABER HACER DE BENTLEY. Por Miguel Ángel Linares

**P**ara todos los gustos hay... versiones. Si resulta que un *Bentley Flying Spur W12* -el hermano mayor del mítico modelo *Flying Spur*, con 12 cilindros, 625 caballos de potencia y una velocidad máxima de 320 km/h- te resulta demasiado... pero un *Bentley Flying Spur V8* -ocho cilindros, 507 CV y 295 km/h- te parece escaso para tu nivel... la firma británica de lujo, creadora de varios de los modelos más bellos e impresionante del mercado de las últimas décadas, lanza ahora una versión intermedia entre los dos modelos de esta berlina superpremium. Se trata del *Bentley Flying Spur V8 S*, que ofrece un motor V8 biturbo de 528 caballos, un estratosférico par motor de 608 Nm, un consumo de 10,9 litros -muy

comedido para las prestaciones del vehículo-, una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos, una décima menor que la frontera psicológica de los cinco segundos, y una velocidad máxima de 306 km/h. Así, todos contentos.

¿Qué podemos decir? Que se trata de todo un Bentley, poco más se puede añadir. Uno de esos vehículos que ya impresionan desde el momento en que te acercas a él. Un diseño exterior ya conocido, pero no por ello menos espectacular, en el que la principal novedad es la parrilla frontal, en color negro, y que conserva una trasera realmente audaz para los supuestos cánones conservadores de este tipo de vehículos británicos, especialmente en el el diseño de las luces posteriores. El difusor trasero también destaca

por su estética oscura, algo buscado por los diseñadores de la marca, para conseguir un aspecto más decidido y espectacular del vehículo, acorde con su mejorado rendimiento.

En el interior del *Flying Spur V8 S* todo nos huele a palacio -o palacete-, con nuevos materiales en los asientos, en elegante y moderno bitono, sistemas multimedia independientes delante y detrás, posibilidad de incorporar una pequeña nevera -que se come buena parte del maletero-, etc. Al acceder al interior del vehículo nos llega una sensación de hallarnos en el salón de una gran casa con varios ambientes -dos, tampoco hay sitio para más, aunque este sea inmenso-, con una parte delantera orientada al lado del piloto, que se ve rodeado de lujo y tecnología a partes



iguales; y una trasera en la que la comodidad se respira en materiales, asientos, complementos, modularidad, amplitud... Vamos, que casi nos parece más atractiva la parte trasera que la delantera.

Pero estamos en un vehículo, no en el salón de un gran piso o palacete. Cuando arrancamos el potente motor de ocho cilindros y llega la hora de devorar asfaltos, en ningún momento dejaremos de *sentir* que estamos a los mandos de una máquina que cuesta un cuarto de millón de euros. En la presentación internacional del nuevo *Bentley Flying Spur V8 S*, que tuvo lugar en todo tipo de carreteras vascas y riojanas, y por ello con todo tipo de climas otoñales, el vehículo se agarra a cualquier curva o recodo del camino por pequeño o angosto que sea, a pesar de sus impresio-

nantes volumen y masa. La capacidad de empuje de esta *refinada bestia* es infinito -gracias a su tracción total, que llega en su máximo punto de rendimiento a un reparto del 40 por ciento del par en el tren delantero y un 60 por ciento en el tren trasero...- y eso que hablamos de un vehículo de dos toneladas y media de peso. El puesto de conducción, que cuenta con todos los reglajes habidos y por haber, no hace falta decir que eléctricos, nos hace sentirnos unos auténticos reyes de la conducción sentados en nuestro trono de cuero de la máxima calidad.

El motor V8 del modelo, de cuatro litros y doble turbocompresor, ya suficientemente conocido, ha sido *exprimido* para alcanzar nada menos que 21 caballos adicionales, hasta los 528 pero, como ya hemos

dicho, con un consumo comedido que ofrece otra ventaja a la hora de la funcionalidad: su autonomía sin repostar, al menos sobre el papel, es de 837 kilómetros, óptima para viajes largos.

El precio, como ya hemos dicho, sobrepasará los 250.000 euros, si bien es cierto que en este tipo de modelos no hay dos vehículos iguales, pues las posibilidades de configuración son infinitas.

En definitiva, un vehículo de la *gama top of the tops* que justifica todos y cada uno de los muchos euros que vale. Evidentemente, al alcance de muy pocos bolsillos, pero que sin duda tienen que estar satisfechos, pues vale cada euro que cuesta, con una experiencia de conducción tan de primera clase como el vehículo del que hablamos.

**FICHA TÉCNICA:** Motor: 2.2 V4 diesel ♦ Potencia: 170 CV ♦ Par motor: 350 Nm ♦ Consumo medio: 4,9 litros/100 km ♦ Tracción: total  
 ♦ Transmisión: automática de 7 velocidades ♦ Velocidad máxima: 215 km/h ♦ Aceleración: 8,5 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: desde 39.990 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



## El Q30 también tiene su 'crossover'

EL GRUPO NISSAN LANZA EL QX30, EL 'CROSSOVER' DEL MODELO INFINITI Q30, Y QUE ESTÁ ENCUADRADO EN EL SEGMENTO SIN DUDA DE MODA EN NUESTROS MERCADOS: EL 'C SUV PREMIUM'. Por Miguel Ángel Linares

**A** la evidente belleza del diseño del Infiniti Q30 se le añaden ahora una serie de elementos para reforzar su acentuado carácter campero, especialmente la altura libre al suelo, que llega ahora a los 20,2 centímetros, y que le sitúa por encima -nunca mejor dicho- de sus principales competidores, el *Mercedes GLA Off Road* (16,4 cm), el *Audi Q3* (17 cm) y el *BMW X1* (18,3 cm). A su hermano *tirillas*, el Q30, le saca 30 milímetros en este apartado (45 si hablamos de la versión *Sport*).

Además, el QX30 incorpora otra funcionalidad que ya son "religión" en este subsegmento, como es la

tracción total, que puede transmitir hasta el 50 por ciento del par al tren trasero en condiciones de baja adherencia. Junto a ella, el nuevo miembro de la gama Infiniti monta una única transmisión automática de doble embrague y siete velocidades. En el momento de su lanzamiento, el Infiniti QX30 cuenta con un único motor turbodiésel de 2.2 litros que ofrece 170 CV y rinde 350 Nm de par, para alcanzar una aceleración de 0 a 100 km/h de 8,5 segundos, y todo ello con un consumo de 4,9 litros a los 100 km y unas emisiones de 129 gramos de CO2 por kilómetro recorrido.

En el interior destaca el navegador, de serie en los dos versiones del modelo -que sólo se diferencian

en el equipamiento-, que se muestra en una pantalla táctil de siete pulgadas que preside el salpicadero. El interior del QX30 es tan discreto como elegante, con un puesto de conducción muy eficaz, con todos los mandos a mano. Entre las ayudas a la conducción destacan el monitor de visión periférica con detección de objetos en movimiento, la asistencia automática al aparcamiento o el control de crucero inteligente, que puede mantener la distancia de seguridad respecto al vehículo que nos precede.

El nuevo Infiniti QX30 se ofrece con dos niveles de equipamiento, el *Premium* -a partir de 39.990 euros- y el *Premium Tech* -a partir de 44.500 euros-.



**FICHA TÉCNICA:** Motor: 4L, turbo ♦ Combustible: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 85 a 184 CV ♦ Carrocerías: 3 puertas (SC), 5 puertas y familiar (ST) ♦ Longitud: 4.228 (SC), 4.263 (5p), 4.535 (ST) mm ♦ Capacidad maletero: 380 (SC y 5p), 587 (ST) l ♦ Consumo medio: desde 4,1 l/100 km ♦ CO<sub>2</sub>: desde 109 g/km ♦ Precio: N.D.  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# El superventas de Seat se pone al día

DESDE QUE HA LOGRADO DESBANCAR AL IBIZA EN CIFRAS DE VENTAS, EL LEÓN ESTÁ IMPARABLE. TRAS EL 'RE-STYLING' MEJORA EN DISEÑO Y TECNOLOGÍA SIN SUBIR DE PRECIO. A LA VENTA EN ENERO DE 2017. Por Jorge Arenas

**E**l León es uno de los tres pilares que sostienen a Seat, junto al Ibiza y al Ateca. Es un coche importante que, según dicen ciertos estudios, la clientela lo elige fundamentalmente por su diseño. La mayoría de los usuarios que se decantan por este coche lo hacen porque les entra bien por la vista, así que hay que cuidar este apartado de manera especial. Hoy, con cuatro años a sus espaldas, el León de la generación actual se pone al día a mitad de su ciclo de vida. Y, claro está, lo primero es el rediseño. Respetando la idea de que "si algo funciona, mejor no tocarlo", Seat ha decidido hacer unos retoques mínimos, sólo los justos y

necesarios, para darle un punto más moderno a su vehículo compacto, pero sin llegar a alterar las líneas maestras. ¿Y dónde están esos cambios? En la parrilla, que ahora es más grande y tridimensional, en los faros de LED, que incluyen una nueva firma lumínica -heredada del Ateca-, en los paragolpes, las llantas y los colores de carrocería.

Pero el nuevo León es más que una cara bonita. De hecho, nos atreveríamos a decir que las novedades más suculentas están en el interior y poco tienen que ver con el diseño. Elementos tecnológicos como el cuadro de instrumentos digital, que llegará unos meses después del lanzamiento al mercado, elevan el

nivel de este Seat, que se pone a la altura de ciertos modelos de enfoque premium pertenecientes al grupo Volkswagen. También suben el listón los asistentes a la conducción de última hornada o el sistema de recarga de móvil por inducción, libre de cables.

En el apartado mecánico, como ya es habitual, la oferta es amplia, tanto en gasolina como en diésel. Todos los motores son turbo, y sus niveles de potencia van de los 85 a los 180 CV en los TSI y de los 90 a los 184 CV en TDI. Hay versiones con tracción integral y la transmisión automática DSG se plantea como alternativa a la caja de cambios manual en determinados modelos. Por cierto, que en este nuevo León también habrá variante X-PERIENCE de enfoque campero. Pero eso llegará más adelante. Lo primero que veremos serán todos estos cambios aplicados a las carrocerías de tres puertas SC, de cinco puertas y familiar ST. El nuevo León estará disponible en los concesionarios en enero de 2017 con un precio similar al del modelo aún vigente. ¿Qué vendrá después? El nuevo Ibiza y su derivado SUV, que se llamará Arona. A partir de 2020 llegará "una etapa disruptiva acompañada de nuevos conceptos", dicen en Seat. Estaremos atentos.



**JEEP GRAND CHEROKEE 2017:** Motores: gasolina y diesel ♦ Potencias: de 347 a 624 CV ♦ Par motor: de 347 a 624 Nm ♦ Consumo medio: de 7,5 a 13 litros/100 km  
 ♦ Tracción: TOTAL ♦ Transmisión: automática ♦ Velocidad máxima: de 190 a 257 km/h ♦ Aceleración: de 5 a 10,2 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: desde 53.069 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# Bodas de platino de un mito

LA MÍTICA MARCA  
 JEEP LANZA VERSIONES  
 ESPECIALES DE SUS CUATRO  
 MODELOS POR SUS 75 AÑOS.  
 Por Miguel Ángel Linares

La marca Jeep celebra el 75º aniversario de su nacimiento -desde aquel mítico Willys-Overland MA/MB de 1941, en plena II Guerra Mundial, que acumuló unas ventas en todo el mundo de 18 millones de vehículos-, con una edición especial en los cuatro modelos de su gama: Wrangler, Renegade, Cherokee y Grand Cherokee.

La gama conmemorativa del 75º Aniversario de Jeep estará compuesta de 8.000 unidades, de las que 500 están destinadas al mercado español. En ellas, cada uno de los modelos de la actual gama de Jeep -que se verá ampliada en 2017 con el nuevo Compass- lucirá un emblema exclusivo con la celebración, con el logo de Jeep en color naranja, además de contar con un interior especializado, además de llantas y acabados exclusivos de esta tirada limitada.

El Jeep Renegade dispone en esta edición 75º Aniversario de los sistemas 4x4 Active Drive y Active Drive Low, un color verde Jungle exclusivo, llantas de color bronce de 18 pulgadas, el mismo color que las barras del techo, techo solar con paneles extraíbles y tapicería de tela con costuras en color perla mandarina...

El Wrangler, el vehículo de la marca heredero directo del Willys original, ofrece en esta edición un capó con tomas de aires funcionales, parrilla con inserciones en bronce, doble techo del color de la carrocería -techo rígido más capota de lona negra-, navegador en pantalla de 6,5 pulgadas, color exclusivo verde Sarge, etc...

El tercero en tamaño de la gama Jeep, el Cherokee, ofrece el sistema 4x4 Jeep Active Drive I, llantas de aluminio de 18 pulgadas en bronce, faros delanteros bi-xenón, paragolpes con inserciones en bronce o tapicería de cuero



Nappa con logo en relieve y costuras en color perla y mandarina, entre otras cosas...

Y finalmente, el *hermano mayor*, el Grand Cherokee, viene provisto en su edición aniversario de la tracción 4x4 Quadra-Tac II, llantas de aleación de 20 pulgadas en bronce, techo

solar panorámico, navegador de 8,4 pulgadas, una nueva palanca de cambios, etc.

Todos estos vehículos que celebran las Bodas de Platino de Jeep se fabricarán en las ocho fábricas que Jeep tiene en Estados Unidos (3), México, Brasil, Italia y China (2).



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 6 cilindros en L ♦ Combustibles: biometano ♦ Potencia: 460 CV ♦ Dimensiones: n.d. ♦ Batalla: n.d.  
 ♦ Autonomía: 1.500 km ♦ Consumo medio: n.d. ♦ CO2: n.d. ♦ Precio: n.d.  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# Así serán los futuros camiones pesados

PRESENTADO EN EL RECIENTE SALÓN ESPECIALIZADO 'IAA 2016' DE HANNOVER, EL IVECO Z TRUCK ES UN 'CONCEPT' QUE ADELANTA UNA TRACTORA CON MOTOR DE GAS PARA LARGO RECORRIDO. Por Juan Luis Soto



**S**e trata de un espectacular y aerodinámico prototipo que ha sido concebido mediante una colaboración entre el Centro de Diseño de Iveco y el departamento de Innovación de CNH Industrial. Si lo que se puede ver resulta espectacular, sus interioridades no lo son menos, conteniendo su desarrollo nada menos que 29 nuevas patentes aplicadas al sector del transporte de mercancías de largo recorrido.

Entre lo más destacable que aporta el Z Truck al mundo del camión, sin duda destaca su propulsión que utiliza biogás y le confiere una autonomía de nada menos que hasta 2.200 kilómetros, gracias a sus dos depósitos de gas natural licuado que disponen de una capacidad total de 1.200 litros. Este importante incremento de distancia entre los repostajes supone un gran avance, ya que actualmente el modelo más avanzado del Iveco Stralis con motor de gas natural licuado dispone de 1.500 kilómetros de autonomía.

El motor del revolucionario Z Truck funciona con biometano y rinde una potencia de 460 CV con un par motor de 2.000 Nm. Dispone de una avanzada caja de cambios de gestión electrónica con 16 relaciones. Una de las principales ventajas de esta motorización es que, según avanza Iveco, sus emisiones de CO2 son prácticamente nulas. Además, los neumáticos especiales de baja fricción Michelin -con sensores de presión, desgaste y temperatura- y la estudiada aerodinámica de la tractora ayudan a obtener una eficiencia máxima.

El interior de la futurista cabina puede modularse gracias a una separación que se desliza hasta 50 cm y el conductor dispone de una gran visión periférica, con toda la información necesaria gracias a un parabrisas inteligente que la refleja mediante una interfaz HMI. Todo en él ha sido diseñado para afrontar grandes distancias en el transporte profesional y dispone de todo lo necesario para grandes recorridos: cama, cocina, fregadero, ducha, frigorífico y una avanzada pantalla multimedia de entretenimiento.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 2 cilindros en L ♦ Cilindrada: 937 cc ♦ Potencia: 113 CV a 9.000 rpm ♦ Par: 96,7 Nm a 6.500 rpm ♦ Distancia entre ejes: 1.478 mm  
 ♦ Altura asiento: 810 mm ♦ Peso declarado: 184 kg ♦ Capacidad depósito combustible: 16 l ♦ Normativa anticontaminación: Euro 4 ♦ Precio: 13.290 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



## El mito SuperSport vuelve a la carretera

COLONIA HA SIDO LA CIUDAD ELEGIDA PARA MOSTRAR AL MUNDO LO ÚLTIMO DE DUCATI. UNA MOTO QUE CONJUGA DEPORTIVIDAD Y PRACTICIDAD, CON UN DISEÑO ITALIANO QUE ENAMORA. DEMOS LA BIENVENIDA A LA NUEVA SUPERSPORT.

Por Jorge Arenas



**E**l salón InterMot de Colonia (Alemania) nos ha dejado este año novedades tan suculentas como la Ducati SuperSport, una inteligente mezcla de deportiva y sport-turismo, tan llamativa que se hace irresistible a ojos de cualquier amante de las motos que se precie. Sin duda, ha nacido para despertar los sentidos de los ducatistas más apasionados.

Su diseño casi hace soñar con una Panigale, de la que hereda ciertos elementos estilísticos. Pero si miramos más allá nos topamos con detalles como la posición del manillar y la del asiento, que dejan a la vista unas intenciones algo distintas a lo que en un principio cabía imaginar. Y es que esta Ducati, aunque pueda llegar a engañar al primer golpe de vista, no pretende ser una deportiva radical sino más bien un modelo equilibrado, con lo mejor de varios mundos. No en vano, la propia marca dice de ella que es "ágil en ciudad, cómoda en autopista y eficaz en carreteras de curvas".

Queda claro que con la SuperSport -nombre, por cierto, ya conocido en modelos de antaño-, la firma italiana pretende atraer a un público que se deja llevar por las emociones pero que, una vez a los mandos, no quiere complicaciones. Es por ello que esta moto viene de serie con una puesta a punto de la parte ciclo firme pero no radical, con un equipo de frenos firmado por Brembo con doble disco delantero de 320 milímetros y con el paquete de seguridad DSP, que incluye ABS, control de tracción ajustable en ocho etapas y tres modos de conduc-

ción (Sport, Touring y Urban), pensados para sacar el máximo partido a cualquier situación que se presente sobre el asfalto.

Mientras tanto, en las entrañas de esa obra de arte que es el bastidor tubular, se esconde un motor bicilíndrico *testastretta* que, no contento con mover a la Ducati, cumple una función portante junto al chasis. Tiene una cilindrada de 937 cc, rinde una potencia de 113 CV a 9.000 rpm y ofrece una curva de par casi plana que lo hace muy utilizable a cualquier régimen. ¿Y qué pasa con todos aquellos clientes buscan sensaciones fuertes? Para ellos está la versión S, que aporta suspensión Öhlins, cambio de marchas *Quickshift* y una cubierta para el asiento del pasajero. Nada queda al azar en esta bella italiana.

20  
OCT  
2016



# Adiós a Massa, el 'Poulidor' de la F1

EL PILOTO BRASILEÑO FELIPE MASSA ESTÁ VIVIENDO SUS ÚLTIMAS CARRERAS EN EL 'GRAN CIRCO' DE LA F1, TRAS UNA CARRERA PROFESIONAL QUE SE QUEDÓ 'A MEDIAS' DE LO QUE PUDO HABER SIDO. Por Miguel Ángel Linares



**P**ara aquellos que no estén puestos en historia deportiva, Raymond Poulidor fue un ciclista francés de los años sesenta del pasado siglo que ha pasado a la historia como prototipo del *segundón*, pues terminó tres veces segundo y dos tercero en el Tour de Francia. Pues algo parecido podemos decir de Felipe Massa (Sao Paulo, Brasil, 1981), el eterno escudero y segundón de los últimos años de la Fórmula 1.

Massa colgará el mono con el desagradable honor de ser el piloto de Ferrari... que más carreras consecutivas disputó sin lograr la victoria. Desde aquella agri dulce victoria del G.P. de Brasil en 2008, cuando fue campeón del mundo durante ¡15 segundos! -el tiempo que tardó Lewis Hamilton en adelantar al alemán Timo Glock en la última curva de Interlagos, terminar quinto y ganarle el Mundial a Massa por tan solo un punto-, hasta su salida de la escuadra de Maranello en 2013, pasaron 88 carreras sin victoria para Massa, récord histórico. Se confirmaba así que iba a pasar a la historia como eterno segundón, tras rendir *pleitesía* a Michael Schumacher, Kimi Raikkonen y Fernando Alonso, casi siempre por detrás de ellos en clasificaciones y carreras. De hecho, en 2007 Felipe tuvo que soportar la humillación de dejar



pasar a Raikkonen, en su casa, en Sao Paulo, para permitir con ello que el finlandés lograra su único título mundial.

Y eso que sus inicios en las competiciones inferiores habían sido muy esperanzadores allá en los primeros años del siglo XXI, lo que le valió un volante en Sauber en dos etapas (2002 y 2004-2005), y después el ansiado salto a Ferrari, donde acompañó a Schumacher en su última temporada (2006), con triunfo por cierto de Fernando Alonso en el Mundial. Y a partir de ahí, el "quiero y no puedo" fue el lema de su escudo, junto a un *cavallino* que no se veía tan rampante en el monoplaza del brasileño, que en sus ocho años en Maranello tan solo fue capaz de conseguir 11 victorias, ni siquiera una y media por año de promedio.

Tras casi lograr el Mundial en 2008, y partir como uno de los favoritos en 2009, sufrió el famoso accidente de la tuerca que volaba libre por el circuito de Hungaroring, y que impactó contra su casco, dejándole inconsciente y *out* para el resto de la temporada. Tras salir por la puerta de atrás de Ferrari, recaló en 2014 en Williams, donde cumple ahora su tercera temporada, con la absoluta discreción en su palmarés. Adiós por tanto a un entrañable pero insulso piloto, al que no echaremos demasiado de menos en las posiciones emocionantes.



El lujo británico de los años 50 alcanzó su máxima expresión en este Flying Spur, que escondía bajo el capó un seis cilindros de 4,9 litros y 180 caballos de potencia.

22  
OCT  
2016

## Seis décadas viajando a cuerpo de rey

**A** sí es como se sienten los escasos y afortunados poseedores del Bentley Continental Flying Spur original, que hoy sopla sesenta velas en su tarta de cumpleaños. Fue precisamente en los años 50 cuando se puso sobre la mesa la idea de lanzar al mercado una berlina de cuatro puertas derivada del Continental, para dar respuesta a una pequeña, pero importante, clientela que parecía mostrar cierto interés en este nicho. Y esa mesa estaba en las oficinas de Mulliner, un preparador británico que ya en el siglo XVIII hacía los más finos carruajes de caballos y que, en aquella primera mitad del XX, se había especializado en llevar a cabo modificaciones sobre modelos de la gama Bentley.

El coche que estaba en proyecto debía ser elegante y equilibrado, pero con cuatro puertas y espacio sobrado para igual número de ocupantes. Ingenieros y diseñadores se pusieron manos a la obra hasta que completaron un proceso totalmente artesanal que dio como resultado el S1 Continental Flying Spur. Tanto se involucró la empresa Mulliner, que su director general, Arthur Talbot Johnstone, no sólo le puso nombre al coche sino que el escudo heráldico de su familia lucía en la calandra de las primeras unidades que salieron de fábrica.

Bajo el capó se escondía un motor de seis cilindros en línea, con 4,9 litros y 180 CV de potencia, que era capaz de mover al vehículo inglés a velocidades superiores a

los 160 km/h a pesar del elevado peso del conjunto, que era superior a las 2,5 toneladas. Su confort en carretera era referencia en sus días y su precio, inalcanzable para la mayoría, ya que para adquirir un Flying Spur había que pagar unas 8.000 libras, es decir, diez veces el sueldo medio anual de un trabajador de la época -hay cosas que no cambian con el paso del tiempo-.

Desde luego, no podemos negar que este Bentley ha llegado a su madurez en un estado de forma envidiable. Es más, su suavidad sobre el asfalto, seguro podría dar lecciones a más de un coche actual. Sin embargo, el cambio generacional era necesario. Por ello, también es momento de sacar a la palestra al Flying Spur contemporáneo, que mantiene intacta esa mezcla de lujo, diseño y potencia, acorde a las exigencias de hoy. Incluso tiene el honor de haberse convertido en el primer Bentley de cuatro puertas capaz de superar las 200 millas por hora (325 kilómetros por hora) gracias a su motor W12 que entrega 635 CV y 820 Nm y le permite cubrir el cero a cien en 4,5 segundos ¿Con qué nos sorprenderá la marca dentro de otros sesenta años?





**NUEVOS**

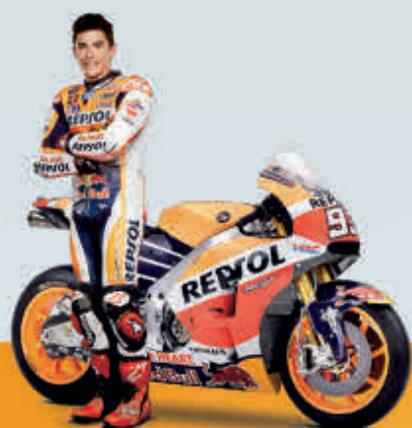
## **LUBRICANTES REPSOL ELITE** Formulados para los motores más exigentes

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



**REPSOL**

*Inventemos el futuro*



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

Marc Márquez,  
Bicampeón del Mundo de MotoGP

# NUEVO SEAT ATECA

## CAMBIA TU PUNTO DE VISTA CON EL NUEVO SUV DE SEAT



### TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

El nuevo SEAT Ateca incorpora la tecnología perfecta para que te mantengas conectado en todo momento, gracias al cargador inalámbrico y el sistema de conectividad Full Link, y también la mejor tecnología para mejorar tu comodidad al volante gracias a la cámara 360°. Además puedes equiparlo con el Pedal virtual, la Luz de bienvenida, el Asistente de aparcamiento automático, el Asistente de Atascos y el Detector de ángulo muerto. Todo para cambiar tu punto de vista sobre lo que significa disfrutar de la conducción más tecnológica y segura.



#### CARGADOR INALÁMBRICO

Menos cables es sinónimo de menos complicaciones. Disfruta de la comodidad de cargar tu móvil de forma inalámbrica en tus desplazamientos.

#### FULL LINK

Conéctate a los tuyos con la pantalla táctil del Nuevo SEAT Ateca y disfruta de todo el potencial de tu Smartphone en el coche: navegador, música, redes sociales, etc.

#### CÁMARA DE VISIÓN 360°

Te ofrece una visión de 360 grados alrededor de tu coche para que te resulte más fácil desenvolverte en situaciones complicadas.

### SEAT FOR BUSINESS

Un gran evento hípico global en torno al deporte, la cultura, la educación y la salud.

**BARCELONA  
EQUESTRIAN  
CHALLENGE** 