

Motor

El nuevo Mazda CX-7 equipado con motor de gasóil se configura como el vehículo más competitivo del segmento por su buena relación calidad/precio, su consumo y el confort de marcha.

Texto: RAFA CID

El primero de la serie CX-7 apareció en el mercado en 2007 provisto de un único motor de gasolina de 260 CV; después en 2009 hubo un pequeño restyling de exteriores que coincidió con la aparición del nuevo motor diésel de 173 CV. Esta versión está a la venta desde 30.800 euro en su versión más económica, y puede alcanzar los 36.450 en su versión más equipada Luxury, que incorpora tapicería de cuero, navegador, cámara de visión trasera, airbags delanteros y traseros, clima, y un largo etcétera. Es por tanto el vehículo SUV más competitivo del segmento, sobre todo por su relación calidad/precio. Entre estas dos versiones existe una intermedia (Active+) que está muy bien equipada.

Con una longitud de 4,68 metros y un peso de 1.800 kilos, el CX-7 logra unos consumos excelentes (7,5 litros/100 kms), y aún a velocidades superiores mantenidas en viaje largo no pasa de los 8,5 litros/100 kms.

Por su tamaño (4,68 metros de longitud), podría tener un maletero más amplio (455 litros), pero el fabricante ha preferido dejar más espacio para los ocupantes. Por su parte la calidad de materiales y el acabado interior son muy buenos, así como la insonorización que ha mejorado respecto al modelo anterior, y que apenas deja sentir el motor diésel. Este motor de cuatro cilindros, tiene una cilindrada de 2.184 cc y está derivado del que incorpora el Mazda6, pero subido de 163 a 173 CV. Con él hay prestaciones suficientes, salvo que el destino del vehículo sea siempre a tope de carga (5 personas más equipaje), en cuyo caso habría que recurrir al motor de gasolina de 260 CV.

El confort de marcha y los asientos también son un punto fuerte de este vehículo, que únicamente se aprecia tras un viaje largo.



MAZDA CX-7 DIÉSEL



En las imágenes del Mazda CX-7 puede comprobarse la renovación estética.

Los asientos posteriores, aunque pueden albergar a 3 pasajeros, están mejor adaptados a que los ocupantes sean dos.



Los buenos acabados interiores y el abundante equipamiento logran que con la gama de precios el vehículo tenga un atractivo indudable y resulte muy competitivo.



Financiación hasta 60 meses con el 25% de entrada. Ahora, con un 0% TAE.

MAZDA2
PON TU MUNDO
EN FORMA

SERVICIO OFICIAL EXPOSICIÓN Y VENTA: **Augasa** - Gregorio Espino, 5. Vigo. Tel: 986 26 53 38 - Gandarón, 28. Vigo. Tel: 986 26 23 00

MOTOR

Hace al menos 15 años nos invitó una marca a probar sus primeros coches eléctricos a La Rochelle (norte de Francia), donde tenían situadas 25 unidades que posteriormente iban a ser entregadas a particulares seleccionados para someterlos a una prueba de larga duración y valorar la experiencia de cada uno de ellos.

Más o menos por aquella época, GM también nos permitió una pequeña toma de contacto con su Saturn. Pero desde entonces, nunca más se supo, o mejor dicho nada positivo, porque el Saturn fue aparcado como proyecto del coche eléctrico de GM y retiradas todas las unidades, y de la marca francesa tampoco se conocieron ni los resultados.

Quiero decir con este prólogo, que hace tres lustros ya se trabajaba en la tecnología de los coches eléctricos, puesta en "stand by" hasta ahora, que a todos los fabricantes les entró de repente el apretón.

Ahora, hasta Ferrari ha anunciado un híbrido en el Salón de Ginebra, nada menos que sobre su 599 Fiorano, al que han añadido un motor eléctrico de 100 CV, pintando la carrocería de verde por si quedaban dudas.

Siempre pensé que llegaría el

El apretón de los eléctricos

momento de los híbridos y eléctricos, pero al ver que pasaban los años y nadie se movía, llegué a interpretar que se había abandonado por otra fuente de energía más moderna.

A la vista de los hechos hay que pensar que no era el momento (?), y que de repente sonó la trompeta y todos como un rebaño de cabras locas, corriendo a poner un eléctrico en su vida. Hasta los indios de Tata presentan su Nano eléctrico y otros modelos provistos de esta tecnología. O sea, que no es cosa de dos o tres fabricantes, son todos.

El Talón de Aquiles del coche eléctrico sigue siendo su capacidad de autonomía. Los más avanzados hablan de 200 kilómetros, y eso, aún cuando es suficiente para el 80% de los mortales en su vida diaria, es lo que hace desconfiar al público de una posible adquisición a partir del

año que viene. Vamos, que no va a ser como el iPhone, que había colado antes de que saliese.

Quizás por eso y en paralelo, los fabricantes están hablando de vehículos híbridos como tecnología de transferencia mientras se asienta la idea de un eléctrico puro y enchufable a la red doméstica con una autonomía superior a los 300 kilómetros.

En los próximos 15 años va a haber tal cambio en la tecnología eléctrica que estas primeras unidades que ahora se anuncian para antes de un año nos parecerán auténticos troncomóviles a su lado. Se espera además que la pila de combustible, sea el relevo que conviva más adelante con los eléctricos, y finalmente la energía solar acabará haciendo su aparición en una tercera fase.

También en una marca japonesa



RAFA CID

En los próximos 15 años va a haber tal cambio en la tecnología eléctrica que estas primeras unidades que ahora se anuncian nos parecerán auténticos troncomóviles

anunciaban recientemente que la siguiente tecnología de los híbridos (tercera generación), estará constituida por vehículos capaces de recargar sus baterías durante el día, para descargarla en la red doméstica al regresar al domicilio, y ahorrar energía eléctrica contratada a nuestro suministrador. Es decir, que a partir de un cierto momento, podremos cargar las baterías de un eléctrico en nuestra casa o plaza de garaje, y podremos descargar electricidad de un híbrido.

Pero no se crean que se van a librar de pagar importantes impuestos como el 80% que tienen los combustibles derivados del petróleo, porque en este momento, mientras la ciencia estudia cómo mejorar toda esta moderna tecnología, ya hay otro grupo de estudiosos que provistos de calculadora y estadísticas, preparan la estrategia de cobro de la manera más cómoda para ellos.

¿Por qué se creen sino que existe tanta economía sumergida?, porque hay que trabajar para localizarla, y es más fácil apretar a los que ya tienen en la lista que buscar nuevos contribuyentes.

rafacid@yahoo.es

XX ANIVERSARIO DEL MAZDA MX-5

Texto: REDACCIÓN

Entre finales de los años setenta y ochenta, el segmento de los deportivos descapotables era prácticamente inexistente. Hasta ese momento, la mayoría de descapotables que se comercializaban tenían un precio prohibitivo para la mayor parte del público. Fue en este contexto en el que Mazda, una marca atrevida, ingeniosa y divertida, se propuso resucitar este segmento, pero aportando un nuevo elemento: la accesibilidad. El objetivo era diseñar un descapotable biplaza que, sin perder ni un ápice de la exclusividad o deportividad de los descapotables tradicionales, fuera también asequible.

Tras varios años de bocetos de diseño e innovadoras soluciones tecnológicas, el equipo de diseñadores e ingenieros de Mazda logró plasmar estas ideas para conseguir lo que nadie hasta el momento se había atrevido a hacer: el Mazda MX-5 había nacido.

Su gran estreno mundial tuvo lugar en el Salón del Automóvil de Chicago, en 1989. Su propuesta como deportivo descapotable, ágil y accesible tuvo una excepcional acogida por parte de la prensa especializada. También despertó un gran interés entre el público, que muy pronto logró convertir al Mazda MX-5 en líder de ventas y, con el paso de los años, lo consideró como un auténtico coche de culto. No en vano, figura en el Libro Guinness de los Récords por ser el roadster biplaza más vendido de todos los tiempos, con más de 870.000 unidades matriculadas, y ha recibido 184 premios en toda su trayectoria.

Veinte años después, el modelo actual conserva la frescura y los atributos que han hecho de este coche un auténtico icono de la marca: un comportamiento ágil y dinámico, una distribución ideal del peso al 50% entre ejes y un di-



El equipo que defendió los colores de España se clasificaría en 6ª posición

seño intemporal. El Mazda MX-5 Roadster Coupe, variante de techo duro de este modelo, destaca por incorporar una innovadora capota eléctrica que no merma la capacidad del maletero y que, además, es una de las más rápidas del mercado (12 segundos). Recientemente, ha incorporado una caja automática de seis velocidades con cambio de levas en el volante para el motor 2.0 litros. El Mazda MX-5 actual, más potente, más seguro, mejor equipado y más divertido que nunca, continúa siendo fiel a su espíritu original.

En el 20º aniversario de su lanzamiento, Mazda ha decidido celebrarlo por todo lo alto. Y para ello ha organizado la Mazda MX-5 Open Race, una competición de resistencia que se ha disputado el pasado jueves 12 de febrero en el Circuito de Adria (Venecia) y en la que se han dado cita periodistas especializados de toda Europa para homenajear a este legendario modelo.

Esta competición de resistencia, de cuatro horas de duración, ha dado a pilotos de la mayoría de países europeos la oportunidad de disfrutar al volante del Mazda MX-5. Para ello, se han elegido 30 uni-

dades de este modelo en su variante soft top con motor 2.0 litros de transmisión manual, que han sido convenientemente modificadas y equipadas para esta singular carrera: jaula de seguridad FIA, baquets de fibra de carbono, cinturones de seis puntos, frenos delanteros de mayores dimensiones, suspensiones reajustadas, neumáticos de competición... En definitiva, todo lo necesario para asegurar la mayor diversión al volante con los máximos niveles de seguridad.

HISTORIA DEL MAZDA MX-5
1989 El Mazda MX-5 se presenta por primera vez a la prensa en el Salón del Automóvil de Chicago.

1990 El Mazda MX-5 se empieza a comercializar en Europa.

1993 Se producen las primeras 300.000 unidades de este modelo.

1994 El Mazda MX-5 se somete a su primera renovación de diseño.

1997 La 2ª generación del Mazda MX-5 se presenta en el Salón de Tokio.

1999 En su 10º aniversario, el Mazda MX-5 alcanza las 500.000 unidades fabricadas.

2000 El Mazda MX-5 entra en el Libro Guinness de los Récords por ser el descapotable biplaza más

vendido de todos los tiempos.

2001 El Mazda MX-5 de 2ª generación se renueva.

2005 Comienza la comercialización de la 3ª generación de este modelo. Por primera vez, Mazda aplica la "Estrategia del gramo": a pesar de ser más grande, más potente, más seguro y estar más equipado, el modelo pesa sólo 10 kg. más que el primer MX-5.

2006 Se presenta la variante Roadster Coupe, que cuenta uno de los sistemas de capota dura eléctrica más rápidos del mercado (12 segundos).

2009 En su 20º aniversario, se lanza la versión renovada del MX-5. Como novedad, incorpora un cambio automático de 6 velocidades con levas en el volante.

2010 Mazda celebra la Mazda MX-5 Open Race como evento conmemorativo del 20º aniversario de este modelo.

Hoy Más de 870.000 unidades vendidas.

184 premios recibidos desde su lanzamiento.

Más de 200 clubes de aficionados en todo el mundo.

PORSCHE 918 SPYDER



Texto: REDACCIÓN

Hace dos días abrió sus puertas oficialmente el 80º Salón de Ginebra, del que en la semana próxima les ofreceremos las fotos de las principales novedades. Digamos que ha sido una sorpresa bien guardada por Porsche la aparición a última hora del 918 Spyder, sin duda un "revival" de su antecesor de mediados del siglo pasado, el Porsche 718 RS Spyder.

Esta nueva versión incorpora un motor V8 de 3.4 litros con 500 CV y un añadido de tres motores eléctricos (217 CV) con los que se consiguen unas emisiones de 70 gramos de CO2 y un consumo medio de 3 litros/100 kms.

El Porsche 918 Spyder tiene 4 modos de funcionamiento, uno eléctrico puro con el que puede recorrer 25 kilómetros, dos modos híbridos (normal y sport), y el modo prestacional con el que consigue acelerar de 0-100 en 3.2 segundos y alcanzar los 320 km/h de punta.

Con este vehículo Porsche pretende, en el escaparate del Salón de Ginebra, demostrar adónde puede llegar, pero sin duda será para modelos que todavía tardarán en llegar a la fabricación normal.

MICHELIN PILOT SPORT 3

Texto: RAFA CID

La estrategia de la marca francesa de neumáticos es: no sacrificar una prestación por otra. De manera que si un neumático resulta muy bueno en agua, no se quede corto en seco o viceversa.

Con el nuevo Michelin Pilot Sport 3, está asegurada una excepcional adherencia en agua, habiendo logrado que en distancia de frenado sobre este tipo de situación, se acorten 3 metros respecto a la versión anterior. Otra cualidad importante a destacar es la precisión que proporciona al volante, acompañando otras como la longevidad kilométrica y la economía

de carburante.

Los vehículos a los que se destina son automóviles deportivos o berlinas de alto rendimiento y está disponible en llantas de 16, 17, 18 y 19 pulgadas.



Detalle de los canales de rayado que permiten al neumático un excepcional comportamiento sobre piso mojado.

das. Marcas como Audi o Mercedes han optado por este equipamiento homologándolo en sus modelos Audi A5 y Mercedes Clase E 63 AMG.

En días pasados hemos podido constatar estas cualidades del nuevo Pilot Sport 3 en la pista de pruebas del INTA, donde se daban diferentes configuraciones de aspersores.

La carrera comercial del nuevo neumático alcanzará a todos los continentes (América, Asia, África y Oceanía), y será por tanto un neumático mundializado.



Nuevo neumático Michelin Pilot Sport 3 con el que la marca francesa supera las prestaciones de su antecesor.

DAIHATSU TERIOS

Texto: JOSÉ A. PORTELA

La marca japonesa Daihatsu lleva fabricando desde 1907 automóviles compactos, por ello cuenta con experiencia suficiente para poder ofrecer a sus clientes vehículos de calidad exterior, confort interior y emisiones reducidas, como es el caso del TERIOS, un SUV con la agresividad de la tracción 4WD y una maniobrabilidad extraordinaria tanto por espacios abiertos como en ciudad.

A PRIMEIRA VISTA, se aprecian en el Terios unas líneas fuertes y sofisticadas, conjugando la elegancia, un frontal agresivo y laterales esbeltos con un diseño personalísimo y actual que expresa fuerza y control.

EN EL INTERIOR se aprecian inmediatamente las formas agresivas y redondeadas del cuadro de mandos insertado en el diseño deportivo del salpicadero. Por otra parte, la fuerte personalidad del Terios se ve reflejada en cada detalle, desde la inmejorable calidad de los materiales utilizados hasta cada elemento añadido para mejorar la confortabilidad de los ocupantes. Otro detalle que define el interior de este SUV de Daihatsu, es su amplio interior, contando con espacio abundante y que se puede modificar como más guste al propietario: se pueden abatir los respaldos de

los asientos posteriores de manera asimétrica, o crear una superficie completamente plana para los objetos más largos obteniéndose una óptima capacidad de carga.

EL EQUIPAMIENTO. Destacamos el climatizador de control electrónico que extiende el confort a todas las estaciones, los mandos al volante para el radio con lector CD y entrada AUX para conectar dispositivos audio portátiles, así como ordenador de a bordo.

Además, gracias a las 4 ruedas motrices de tracción directa y permanente, y a la posibilidad de bloquear el diferencial central, Terios tiene un soberbio agarre al suelo sobre todos los terrenos, acelera rápidamente al arrancar, y tiene una estabilidad excepcional a las altas velocidades. El sistema VSC (Vehicle Stability Control) controla los movimientos del vehículo en todas las direcciones adaptándose a las diversas condiciones del camino y mejorando la seguridad durante los bruscos cambios de dirección, o al conducir sobre nieve, o por caminos abruptos. VSC se ofrece en opción sobre los modelos SX, junto con el TRC (Traction Control) que evita el patinaje de las ruedas en aceleración y el ASC (Anti-Skid Control), que previene el derrape lateral en curva. La acción combinada de estos dispositivos



y del ABS con EBD le ayuda al conductor en las condiciones más difíciles y a mantener una conducción firme del vehículo. En los modelos con cambio automático, el VSC comprende también los sistemas DAC (Downhill Assist Control) y HAC (Hill-start Assist Control). Por otra parte, las suspensiones han sido diseñadas para garantizar una estabilidad excepcional hasta sobre los terrenos más difíciles; y los frenos de disco de 15" aseguran frenados cortos y seguros. El EBD y el ABS distribuyen la potencia frenante a las 4 ruedas de forma ideal.

El Terios se presenta con dos motores: el 1.5 de 105 CV y el 1.3 (Dynamic Variable Valve Timing)

con válvulas de fase variable, contando con una centralita electrónica que regula los tiempos de apertura de las válvulas de aspiración en relación con el número de revoluciones del motor y la presión sobre el pedal del acelerador. Las prestaciones de este último motor se catalogan de "maxi", pero consumos y emisiones "mini" (Euro 4): 6,5 litros en el ciclo extraurbano.

Para Daihatsu la SEGURIDAD es uno de los objetivos prioritarios. Además de los airbags SRS frontales, estándar para los ocupantes de los asientos anteriores, las versiones de serie SX montan los laterales que están alojados en los respaldos de los asientos

anteriores, y que protegen el cuerpo del conductor y del pasajero en caso de impactos laterales. Para proteger a los ocupantes en caso de choque, la célula del habitáculo incluye zonas de deformación controlada para absorber el impacto.

Con el TERIOS, Daihatsu deja constancia de su profesionalidad y experiencia en la fabricación de vehículos en el segmento de los SUV, que oscilan, según la versión, desde los 19.760 a los 24.670 euros. La marca cuenta con un nuevo concesionario en Vigo en la Avda. de Madrid.

>> Con este precio, el nombre es lo de menos.

Llévate un smart muy equipado por tan sólo 8.990€
Equipamiento: aire acondicionado, radio CD y cambio manual automatizado softip.
Máxima seguridad: célula de seguridad tridion, esp * y airbags frontales.

smart center Vigo. Eje Atlántico de Automóviles, S.A. Ctra. de Bayona, 106. 36213 Vigo. Tel.: 986 21 35 00

*PVP smart 45 micro hybrid drive pure 45 kw (61cv). IVA, impuesto de matriculación y transportes incluidos. smart cons. (l/100km) mín. 4,4 máx 4,5 / CO₂ (g/km) mín. 103 máx 104. Oferta válida hasta el 30 de junio 2010.

>> Nueva Edición Especial "....."
 por **8.990€***



smart
 open your mind.

MOTOR

NUEVO FIAT DOBLO

Texto: RAFA CID

La marca italiana ha renovado su vehículo multifunción Dobló (con versiones de pasajeros y de carga), dotándolo de una nueva plataforma y una nueva estética que casa mejor con sus funciones como vehículo de carga que en el destino de pasajeros, cuando curiosamente Fiat ha querido destacar más la presencia del nuevo modelo como turismo. Entiendo que la estética podría haber mejorado como turismo y es perfectamente válida como furgón.

La nueva plataforma a la que hacía mención será utilizada por el grupo en algún otro modelo futuro, ya que de otra forma no sería rentable. Ofrece una batalla (distancia entre ejes) con 20 centímetros más que la anterior, que mejora la habitabilidad y la capacidad de carga, alcanzándolos 790 litros de maletero extensibles a 3.400 si se abaten los asientos. Existe una versión

de carga con batalla alargada que llega hasta los 4.200 litros de capacidad.

La nueva Dobló se ofrece con una gama de cuatro motores: uno de gasolina de 95 CV y tres diésel Multijet de 90, 105 y 135 CV.

Los equipamientos también han mejorado, ya que contará con ABS, ESP y EBD, sistema Hill-Holder de arranque en cuesta y doble airbag de serie. Opcionalmente se podrán añadir el climatizador automático, control de velocidad de cruce, sensores de aparcamiento, navegador y manos libres Blue&Me.

El nuevo Dobló tiene una conducción muy agradable y ofrece sensación de seguridad al conductor. El motor más equilibrado de todos es el diésel de 105 CV que sin duda ocupará la mayoría de los pedidos. Sólo se justifica el de 135 CV si se va a utilizar con frecuencia cargado de pasajeros ó como furgón para mucha carga.



El nuevo Fiat Dobló, utiliza una nueva plataforma que le permite ofrecer más disponibilidad de carga y espacio, bien para pasajeros (7), bien para carga.

FIAT PUNTO EVO

Texto: RAFA CID

“La evolución del Fiat Grande Punto, salió al mercado cinco años después de éste, para aportar un ligero aumento de la longitud, mejor equipamiento y nuevos motores Multiair de gasolina de consumos muy reducidos. Algo más de lo que suele ser normal en un restyling, y que mereció el cambio de nombre de Grande Punto a Punto EVO.

Una de las diferencias de este vehículo con el resto de la competencia, es su lograda suspensión, algo que se hace patente cuando abordamos esos incómodos obstáculos en la carretera en forma de badenes o de bandas. En la mayoría de los utilitarios, si las pasamos con algo más de velocidad de la normal, se nota un ruido seco y desagradable, pero en el Punto EVO la amortiguación trabaja absorbiendo perfectamente el obstáculo como si de un coche grande se tratase.

Los motores (cuatro de gasolina y tres diésel) se mueven en potencias entre 65 y 135 CV del

más potente Multiair Turbo, que curiosamente no es el que más gasta. Los dos motores de gasolina digamos “pequeños” 1.2 y 1.4 de 65 y 77 CV gastan 5.7 y 5.9 litros/100 kms, mientras que sus hermanos 1.3 Multiair (105 CV) y 1.4 Multiair Turbo (135 CV) están en 5.7 y 5.6 litros/100 kms. Los diésel tienen dos variantes de 1.3 litros de 75 y 90 CV y el 1.6 litros de 120 CV, todos con un consumo igual de 4.5 litros/100 kms.

Además de la suspensión y la dirección con sistema City, es de destacar el equipamiento de serie que incluye 7 airbags y luces diurnas para la versión más económica Dynamic, añadiéndose el climatizador, el ESP, llantas de 15 pulgadas, faros antiniebla y sensor de aparcamiento en el acabado Emotion. Existe un tercer acabado Sport que incluye elementos como llantas de 17 pulgadas o asientos deportivos.

Los precios van desde los 10.800 euro del modelo básico hasta los 16.500 euro del 1.6 Multijet de 120 CV y del 1.4 Multiair Turbo.

A la derecha interior del Fiat Punto EVO, y foto de la versión de 5 puertas.

