









FEEL THE DRIVE.



CITROËN DS4

No es un vehículo más. El Citroën DS4 reúne todas las cualidades de la línea DS: diseño, tecnología e innovación. El resultado, sensaciones de conducción que aún no habías experimentado. Atrévete a vivir la carretera de otra forma. Feel the drive.

ESP, AYUDA A LA SALIDA EN PENDIENTE Y CONTROL DE TRACCIÓN INTELIGENTE | FAROS BI-XENÓN | LUCES LEDS DIURNAS DELANTERAS Y TRASERAS | CLIMATIZADOR AUTOMÁTICO BIZONA | FRENO DE ESTACIONAMIENTO ELÉCTRICO AUTOMÁTICO | SISTEMA DE VIGILANCIA DE ÁNGULO MUERTO | REGULADOR-LIMITADOR VELOCIDAD PROGRAMABLE FAROS ANTINIEBLA CON FUNCIÓN "CORNERING LIGHT" | PARABRISAS PANORÁMICO GRAN ANGULAR | CONNECTING BOX CITROEN eTOUCH | NAVEGADOR eMAYWAY | AYUDA AL ESTACIONAMIENTO | LLANTAS DE HASTA 19°

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO2 (G/KM): CITROËN DS4: 4,2-7,7/110-178



Captura este código y consigue una prueba exclusiva del Citroën DS4





EN PORTADA SKODA OCTAVIA 6-8

Rey del espacio. La tercera generación del coche que constituye el corazón de la marca checa supone un antes y un después por su evolución.

A LA ÚLTIMA HYUNDAI i30 3 PUERTAS

12

Una imagen muy personal. Esta versión del i30 se desmarca del modelo de cinco puertas por el distinto diseño del frontal y por la silueta coupé.

PRUEBA FORD B-MAX 1.0 ECOBOOST

14-15

Innovadora arquitectura. Las puertas del nuevo monovolumen pequeño de Ford marcan la diferencia al igual que su brillante motor EcoBoost.

acemas





Diego Gutiérrez-Colomer Director General de Hyundai Motor España

UNA CUESTIÓN DF CONFIANZA

A pesar del difícil contexto económico, los resultados de Hyundai en España en los últimos tres años han sido francamente buenos: hemos crecido más de un 70% en un mercado que ha caído un 27% e incrementado nuestra cuota de mercado de un 1,8% en 2009 al 4,2% con el que terminamos 2012. Muchas personas, amigos, me preguntan cómo lo hemos logrado. Y es difícil dar una respuesta, pues creo que es el resultado de muchas acciones y, cómo no, de algo de suerte (que nunca viene mal); pero sobre todo, creo que es una cuestión de confianza. El gran soporte de nuestro crecimiento ha sido el producto. Hyundai siempre se ha caracterizado por coches duros y fiables con una buena relación calidad-precio. Pero además, desde 2006 (con la segunda generación del Santa Fe) y, sobre todo, 2007 (con el primer i30), hay que añadirles motores de gran eficiencia, un salto impresionante en calidad percibida con el uso de materiales agradables al tacto y cuidados interiores, y en especial, un nuevo lenguaje de diseño que ha posicionado a Hyundai como un referente mundial en el desarrollo de vehículos que gustan al consumidor.

Sin embargo, la espectacular mejora en diseño y calidad percibida tiene su vertiente negativa, sobre todo en un contexto de contracción económica; el incremento de precios. Esto podría haber contraído nuestras ventas. Hubiera sido lo esperado. Y sin embargo, cada vez más españoles estamos dispuestos a comprar un Hyundai, y quienes ya lo tienen, repiten. ¿Por qué? No hay una fórmula que lo explique. Pero la realidad es que, en un espacio de tiempo relativamente corto, Hyundai ha pasado a ser una Marca reconocida en el mercado, con un posicionamiento claro y valores de Marca (fiabilidad, cercanía, confianza) que han sido entendidos y valorados de forma muy positiva por los consumidores. La gente ha empezado a asociar Hyundai a una serie de atributos, y hoy en día tener un Hyundai dice cosas acerca de su propietario. Conducir un Hyundai ya implica posicionarse, afirmarse, decir "he hecho una buena compra, no me obsesionan las marcas pero sí la calidad y reconozco en Hyundai una marca líder, en crecimiento y en la que puedo confiar".

NOS QUEDAMOS SIN MAESTRO

Manuel Doménech

El pasado 14 de enero falle-

cía en Barcelona Javier del Arco de Izco, periodista, escritor, historiador, ingeniero industrial y fotógrafo, a los 66 años de edad. Era para muchos de los que tuvimos el honor de conocerle y trabajar con él, un maestro de periodistas del motor, que amaba como nadie la competición automovilística y la técnica, que nos hacía vivir como él las vivía desde las páginas de la desparecida revista Fórmula, la mejor revista española de los años 70, solamente superada por Cuatro Tiempos, que fundada y dirigida por el propio Javier del Arco nos hacía vibrar mes a mes con sus crónicas de la

Fórmula 1 y del Mundial de Rallyes y con las biografías de los mejores pilotos de la historia, narradas con la meticulosidad del historiador y con el talento del periodista. Finalizado prematuramente el provecto de la revista, editó durante siete años el Libro del Año del Automovilismo Deportivo, una joya periodística, obra maestra difícil de igualar como La historia de los 40 años del circuito de Montjuïc. No dejó de escribir hasta sus últimos momentos mientras el Parkinson se lo permitía. Estaba centrado en sus memorias, que solo han podido llegar hasta 1972. A su mujer, Josefina, y a sus hijos, mi más sentido pésame.

SEMÁFORO



PEDRO MARTÍNEZ DE LA ROSA FICHA POR FERRARI

Tras el cierre de HRT muchos equipos de la Fórmula 1 querían sus servicios. Pero él ha tomado la mejor decisión: ir a Ferrari.



PREOCUPA EL CONSUMO, PERO NO LAS EMISIONES

El consumo es, para un 92% de los potenciales compradores de coches, lo más importante. Las emisiones están en cuarto lugar.



EL CÓDIGO PENAL ELIMINA

La polémica está servida porque esta exclusión supone amnistiar a causantes de accidentes con víctimas, considerados faltas

NUEVA GENERACIÓN RANGE ROVER

Con una profundidad de vadeo de hasta 900 mm, la nueva generación Range Rover es la más refinada y capaz de la historia Land Rover.

landrover.es





EN PORTADA / SKODA OCTAVIA



Ningún coche compacto tiene su capacidad

La tercera generación del vehículo que constituye desde su aparición en 1996 el corazón de la marca checa, llegará al mercado en marzo con unas características que suponen un antes y un después en su evolución. **Por Manuel Doménech**









ás de 3,7 millones de unidades matriculados desde que nació el primer Octavia en 1996 demuestran el éxito de un coche que se ha manifestado siempre como uno de los mejores en lo que a espacio para pasajeros y capacidad para equipajes se refiere. Pues bien, la tercera generación llegará en marzo con unas dimensiones acrecentadas y con un diseño, limpio, preciso y atemporal que hacen que su apariencia externa sea muy diferente a la del anterior modelo. El nuevo Octavia sigue siendo compacto por tamaño, pero muestra características de coche medio, y por su desarrollo, que parte de la plataforma modular transversal MQB, es hasta 110 kilos más ligero que el Octavia anterior.

El dinamismo y la elegancia se unen en una atractiva carrocería que ha crecido en todas sus dimensiones, nueve centímetros en longitud, casi 11 en distancia entre ejes, 4,5 en anchura, y ocho y seis respecti-

vamente en vías delantera y trasera. Solo la altura ha disminuido en un centímetro. Y si observamos su maletero, ha aumentado en volumen cinco litros hasta alcanzar los 590 que, abatiendo el asiento trasero por completo, se pueden convertir en 1.580 litros. Todo un récord.

Teniendo en cuenta estas nuevas dimensiones, la oferta de espacio en el interior es la mejor de su categoría, y curiosamente los técnicos de Skoda han logrado que exista el mismo espacio en la zona delantera y en la trasera del habitáculo, con la misma distancia al techo en ambas zonas, una gran anchura y un enorme espacio para las rodillas de los ocupantes del asiento trasero.

La precisión del diseño del nuevo Octavia se aprecia en todos los rincones de la carrocería: el frontal, presidido por el nuevo logotipo de la marca y la nueva parrilla que caracteriza a los últimos modelos de la marca y con unos faros de imponente y cristalina presencia rematados por luces diurnas con iluminación



EN PORTADA / SKODA OCTAVIA

por led's; la zaga, marcada por un nuevo gran portón apenas apreciable visualmente y por los tradicionales grupos ópticos en forma de "C" y de gran tamaño; y el lateral, cuya silueta reivindica formas de coupé, con puertas de fácil acceso al interior y una línea de cintura muy marcada y definida.

En el interior, el diseño de líneas horizontales y precisas del salpicadero llama la atención, y también la ergonomía de la instrumentación. Es un ejemplo de elegancia, calidad y durabilidad. Bien equipado contiene detalles que hablan de funcionalidad, como el rascador para el hielo adosado a la tapa del depósito de gasolina, el chaleco del conductor situado debaio de su asiento, el soporte para sistemas multimedia. los ocho huecos portavasos disponibles o el suelo del maletero, reversible (moqueta por un lado y material impermeable por otro). Además, lo lleva todo en cuanto a seguridad, con hasta nueve airbags, incluyendo el de rodillas para el conductor y los laterales traseros, control de estabilidad ESC. Pero además cuenta con numerosos y útiles sistemas de asistencia a la conducción: de serie, asistente de aparcamiento automático en paralelo y batería, cambio inteligente de luces, reconocimiento de señales de tráfico,, selector de modos de conducción (Normal, Ecológico, Deportivo y Peresonalizado) y control de crucero adaptativo; y opcionales, asistente de cambio involuntario de carril, frenado automático, freno multicolisión y detección de fatiga. Se comercilizará en marzo, pero la marca aún no ha definido las versiones que formarán la gama por acabado y equipamiento, ni los precios (en línea con los del actual Octavia).





La oferta mecánica del nuevo Octavia contempla hasta ocho motores, cuatro de gasolina y cuatro diésel, aunque a nuestro mercado llegarán solamente seis, despreciando los menos potentes. No hay sorpresas en ellos, ya que se tratan de los habituales y reconocidos motores del Grupo Volkswagen, los TSI de gasolina y los TDI de gasóleo, todos dotados con inyección directa y turbocompresor. En gasolina, el 1,2 TSI de 105 CV, el 1.4 TSI de 140 CV y el 1.8 TSI de 180 CV. Y en diésel, el 1.6 TDI de 105 CV, el 2.0 TDI de 150 CV y el 1.6 TDI GreenLine, que mercec capítulo aparte porque acredita un consumo de 3,4 litros y unas emisiones de CO2 de 89 g/km.

Como es habitual también, las transmisiones a las que se asocian estos motores son manuales de cinco y







UN AMPLIO PORTÓN PERMITE ACCEDER A UN MALETERO CON UNA CAPACIDAD DE 590 A 1.580 LITROS

Ficha técnica

Motores: De 4 cilindros en línea **Combustibles:** Gasolina y diésel **Potencias:** Desde 105 hasta 180 CV **Dimensiones:** 4.659 x1.814 x 1.461 mm

Batalla: 2.686 mm

Capacidad maletero: 590 litros

Velocidad máxima: Desde 194 hasta 231 km/h **Consumo medio:** Desde 3,4 hasta 6,1 l/100 km **Emisiones CO2:** Desde 89 hasta 141 g/km

Precios: No comunicados

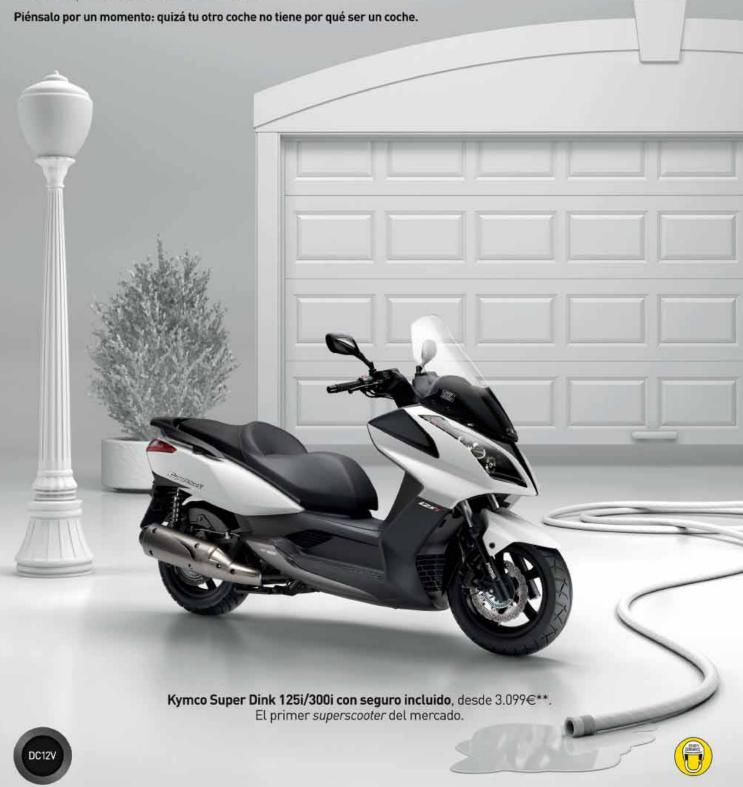
seis marchas y manuales automatizados de doble embrague DSG de seis o siete relaciones según motor.

La principal cualidad del comportamiento del nuevo Octavia es el confort de marcha que procuran sus suspensiones, independiente MacPherson en el eje delantero y por eje de torsión en el trasero. Pero no por ello deja de tener una estabilidad convincente, e incluso una cierta deportividad en la versión de gasolina más potente, cuyo motor de 180 Cv muestra una elasticidad excelente. No obstante, en variantes futuras con motores más potentes (el Octavia Rs que llegará en junio) y en las de tracción a las cuatro ruedas (el Scout que se lanzará al mercado en 2014), el eje trasero será multibrazo. Como viene siendo habitual en el Octavia, también habrá una versión con carrocería familiar.

UN BIPLAZA DESCAPOTABLE CON ABS, MOTOR DE INYECCIÓN MULTIVÁLVULAS, ÓPTICA TRIPLE CON LUZ DAYLIGHT DE LED, TOMA DE CORRIENTE PARA RECARGAR DISPOSITIVOS MÓVILES...



...y maletero para dos cascos integrales. Te presentamos el Kymco Super Dink. Un verdadero biplaza para conducir al aire libre por la ciudad y fuera de ella. Más fácil de aparcar, más ágil, más cómodo, más económico y además, puedes conducirlo con carné de coche*. Y todo ello con la garantía de una marca que lleva 50 años fabricando motores.



Los modelos Super Dink 125i, Super Dink 125i ABS, Super Dink 300i, Super Dink 300i, Super Dink 300i ABS, Grand Dink 125, People GTi 125 y Xciting 500 ABS incorporan toma de corriente de 12V para cargar dispositivos móviles.

^{*}Modelo de 125cc con Convellidación B-A1
**PVP recomendado en la versión 125cc sin ABS, con seguro incluido válido para conductores de 24 años, compañía aseguradora Allianz. Versión 300cc seguro incluido válido para conductores mayores de 24 años, compañía aseguradora Allianz.



on la aparición de la nueva generación del Civic se esperaba que llegase un motor diésel de menor cilindrada y potencia que el 2.2 i-DTEC de 150 CV con el que se comercializó, pero no llegó. Honda dejó pasar la ocasión, pero ahora cuenta con él, y el Civic ha sido el encargado de estrenarlo. Con el motor 1.6 iDTEC el coche apenas cambia de imagen, aunque la aerodinámica de su carrocería se ha optimizado al adoptando una parrilla móvil en el frontal, aletas aumentadas en tamaño y ángulos y nuevos deflectores y spoiler en la zaga.

Protagonista de esta variante del Civic es, no cabe la menor duda, el motor 1.6 i-DTEC; que es el segundo diésel desarrollado por la marca japonesa. Honda, que es una de las referencias mundiales en tecnología, no ha puesto en el mercado este nuevo motor hasta no estar convencida al cien por cien de que cumplía con todas las exigencias que se había marcado en su desarrollo. Y el resultado no podía haber sido mejor. Con cuatro cilindros y 1,6 litros es 47 kilos más ligero que el motor de 2,2 litros y está asociado a un nuevo cambio manual de seis marchas que también es siete kilos más ligero que el anterior. De esta forma, el conjunto motor/cambio de este Civic es 54 kilos más liviano que el del modelo 2.2 i-DTEC, lo que se agradece en su comportamiento dinámico. Y no solamente es más ligero y rígido, sino que además emite menos ruido.

Interior amplio

modulable y de

calidad. Motor

litros, una joya.

diésel de 1.6

Ficha técnica

Motor: De 4 cilindros en línea con 1.6 litros

Combustible: Gasóleo Potencia: 120 CV

Dimensiones: 4.300 x1.770 x 1.470 mm

Batalla: 2.595 mm

Capacidad maletero: 401 litros Velocidad máxima: 203 km/h Consumo medio: 3,6 l/100 kms Emisiones CO2: 94 g/km

Precio: Desde 21.300 hasta 25.200 euros

Es un motor que convence por su potencia, pero que brilla especialmente por la enorme cifra de par motor disponible, de nada menos que 300 Nm en un amplio rengo de vueltas. El Civic consigue, gracias a él unas recuperaciones asombrosas tanto en las marchas cortas como en las más largas de su excelente caja de cambios. Este motor, que es el primero que incorpora la nueva tecnología Earth Dreams Technology de Honda, ofrece un rendimiento excelente, con unas prestaciones asombrosas para la potencia que acredita y con una eficiencia dinámica espectacular. El Civic 1.6 iDTEC se

pondrá a la venta en febrero con acabados Comfort, Sport y Lifestyle, muy bien equipados, y precios respectivos de 21.300, 23.200 y 25.200 euros.

ENCUÉNTRALO TODO.



Ficha técnica

1.470 mm Batalla: 2.650 mm

Motores: De 4 cilindros en línea Combustibles: Gasolina y diésel **Potencias:** 100, 110 y 128 CV

Dimensiones: 4.300 x1.780 x

Evolución de estilo

La llegada de la versión con carrocería de tres puertas del Hyundai i30 al mercado completa la gama europea del compacto coreano, una versión con personalidad propia. Por M. Doménech

i bien mantiene las dimensiones exteriores y la amplitud interior del i30 de cinco puertas, esta versión de dos puertas laterales supone una interesante evolución de estilo que la dota de personalidad propia y de una imagen tan atractiva como dinámica gracias a las modificaciones efectuadas en su frontal y en su lateral.





Desarrollado y diseñado en y para Europa y de venta exclusiva en los mercados europeos, el i30 de tres puertas muestra un frontal muy diferente al del i30 de cinco puertas al estar dotado con un parachoques más bajo, con la rejilla de la calandra acabada en negro y con unos faros antiniebla circulares de los que nacen las luces de día con iluminación por led's.

En el lateral se aprecia con nitidez la silueta coupé, con nuevas ventanillas traseras y unas puertas 160 milímetros más anchas que las del i30 de cinco puertas. La visión exterior se completa con una zaga en la que se aprecian nuevos grupos ópticos y con unas llantas de aleación de dobles radios de diseño muy atractivo con medidas de 15 a 17 pulgadas de diámetro.

No se aprecian cambios, sin embargo, en el interior, en el que solo son diferentes los pedales y el reposapiés izquierdo, con acabados de aluminio para crear un ambiente más deportivo. Conserva, pese a la inexistencia de puertas traseras, la misma anchura para los ocupantes del asiento trasero, y la misma capacidad de maletero, unos buenos 378 litros que se pueden ampliar hasta los 1.316 litros.

La gama del i30 tres puertas está formada por cuatro acabados combinados con tres motores dotados con un completo equipamiento. Así, el acabado Base dispone de climatizador manual,

mientras que el City S lleva llantas de aleación, el Tecno S incluye climatizador automático v el Sport, solo disponible con el motor 1.6 CRDI de 128 CV, cuenta con navegador. Además de este motor está disponible con un diésel 1.6 CRDI de 110 CV y un 1.4 MPi de gasolina de 100 CV. Todos los motores están asociados a cambios manuales de seis marchas. Y en seguridad, cuenta con hasta nueve airbags, reposacabezas activos y control de estabilidad.



WINNING ON THE HI-WAY

Nuevo Stralis Hi-Way: Truck of the Year 2013.

Tecnología punta que reduce al máximo los costes de mantenimiento.

Nuevos motores que ofrecen más prestaciones estableciendo un récord en el mundo de la carretera. Nuevo interior que cuenta con un inimitable estilo y confort mejorando la vida a bordo.

Nuevo Stralis Hi-Way: Camión del año 2013 - Truck of the Year 2013.



Arquitectura innovadora y

Ford ha completado por abajo su familia de monovolúmenes creando un pequeño vehículo de estructura innovadora, y tan práctico como ágil. Por M. Doménech

lama la atención a su paso por la originalidad de su diseño, y aún más cuando, en parado, se abren sus puertas, de una forma inédita que dice mucho de lo práctico que es este pequeño monovolumen. Ford ha creado para él una arquitectura innovadora, una estructura segura a pesar de que con las puertas abiertas uno se da cuenta de que no tiene montante central. Pero esa seguridad lateral que aparentemente no existe, está asegurada porque la parte exterior de ambas puertas, realizada con acero de muy alta resistencia, oficia como tal montante cuando esas puertas están cerradas.

Esa caracterísrica tan especial del B-Max nos da pie al primer comentario de cómo es el coche. La apertura contrapuesta de las puertas, la trasera corrediza hacia atrás y la ausencia de montante central, crea un umbral de acceso al interior de una amplitud nunca vista. No cabe duda de que este hecho lo convierte en el monovolumen pequeño más práctico y accesible del mercado. Pero cuidado, tiene sus pros, como hemos indicado, pero también sus contras. Entrar en las zonas delantera y trasera del habitáculo al mismo tiempo se convierte en un ejercicio imposible. Y más importante aún. Abrir la pesada y grande puerta trasera desde fuera es muy fácil, pero abrirla desde dentro es muy difícil por el peso que mencionamos y por la situación de la manilla de apertura, que obliga a realizar una contorsión realmente imposible para niños o personas mayores. Un mecanismo eléctrico lo solucionaría, pero aumentaría el precio de un coche que no es barato.







formato original



Ficha técnica

Motor: De 3 cilindros en línea y 999 cc

Combustible: Gasolina **Potencia:** 120 CV a 6.000 rpm

Dimensiones: 4.077 x1.751 x 1.604 mm

Batalla: 2.489 mm

Capacidad maletero: 318 litros Velocidad máxima: 189 km/h Consumo medio: 4,9 l/100 kms Emisiones CO2: 114 g/km

Precio: 19.050 euros

Una vez ubicado en el interior del B-Max se constata una amplitud extraordinaria para un coche de solo cuatro metros de longitud, una luminosidad que atrae v una visibilidad hacia todos los lados excelente. El diseño del habitáculo cautiva y la presentación, como es normal en Ford, muestra una calidad que satisface plenamente. A esto se une una modularidad de asientos muy conveniente y un maletero que, con todos los asientos desplegados ya convence, pero con ellos plegados reculta enorme.

A todo ello hay que añadir que esta unidad del B-Max, con un acabado Titanium que supone un equipamiento muy completo en elementos de confort y de seguridad, estaba equipada con el motor más moderno y eficiente de gasolina que hoy hay en el mercado, el tres cilindros de un litro de capacidad de la familia EcoBoost, un motor asombroso. Tiene una potencia muy elevada para su pequeña cilindrada y además esas potencia se pone de manifiesto desde las más bajas vueltas, dando lugar a un amplio margen de utilización de esa potencia y a una capacidad de recuperación sorprendente en lo que el cambio manual de cinco marchas al que está asociado tiene mucho que decir, ya que es muy rápido y preciso. Y funciona con una sonoridad muy atemperada que además resulta sugerente. De su excelente rendimiento nacen unas prestaciones muy satisfactorias con unos consumos ridículos gracias a la acción del sistema Auto Start/Stop.

Y para rematar la buena nota que merece el coche, su comportamiento es ágil, confortable y seguro y su conducción resulta tan fácil como divertida.



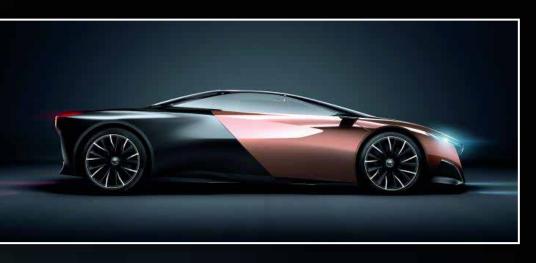


FUTURO / PEUGEOT ONYX









Tres proyectos con un mismo signo

Un coche, una moto y una bicicleta son lo último en cuanto a diseño de Peugeot. Tres proyectos que nacen unidos por el mismo signo, el de utilizar los materiales y las estructuras más innovadores que uno pueda imaginar. Por María López







oncept Onyx es el coche, Concept Scooter Onyx es la moto y Concept Bike Onyx es la bicicleta. Tres ejemplos de lo que la capacidad de diseño de Peugeot es capaz de crear. El nombre los une, pero también el estilo y los materiales que les han dado forma. Tres ejemplos de la pasión por la innovación que ha sido una constante durante los 202 años de historia de Peugeot en todo tipo de objetos.

El Concept Onyx es un supedeportivo que por sus formas parece esculpido en la materia, un vehículo singular inspirado en el mundo de la competición en el que, más allá de su impactante estética, se experimenta con nuevos materiales en bruto. Ha sido modelado a mano por un maestro artesano, y sus aletas y sus puertas se han realizado a partir de una hoja de cobre puro pulido a espejo. De esta forma no necesita protección va que su aspecto evolucionará con el paso del tiempo al cubrirse con una pátina de un modo natural. El resto de los paneles que conforman su carrocería es de carbono pintado en negro mate. Llama la atención la forma de su frontal, estrecho y con una parrilla vertical que sugiere un nuevo estilo aplicable en el futuro a los Peugeot de calle.

Su estructura es una pieza monolítica de carbono, formada por solo 12 piezas, sobre la que se atornilla una mecánica híbrida de hasta 680 CV de potencia compuesta por un motor V8 diésel de 3,7 litros y un eléctrico. Y su interior sugiere innovación v belleza gracias al empleo de materiales naturales: aluminio, carbono, cristal, cobre, fieltro y papel. Por ejemplo, el habitáculo se modeló en una sola pieza de fieltro comprimido y estirado, sin costuras ni pegados, bajo la estructura de carbono, en parte vista. Y al salpicadero se le dio forma a base de periódicos usados y convenientemente compactados.

Los Concept Scooter y Bike Onyx comparten la pintura negra mate con toques puntuales de color cobre para que se asemejen al Concept Onyx. En el caso del Concept Bike Onyx, las líneas tensas del cuadro de carbono optimizan su aerodinámica. Ruedas y sillín son del mismo material. Cables, frenos y la batería que alimenta el puesto de pilotaje, por ejemplo, para cambiar de marcha, están perfectamente integrados. Por su parte, el Concept Scooter Onyx propone una original alternativa de tres ruedas capaz de transformarse en moto o en scooter según se desee. Lo mueve una motorización híbrida enchufable de 61 CV formada por un motor térmico de 400 cc y un eléctrico.

Urbano, rápido, ecológico

El scooter Peugeot Citystar 200i es la última novedad comercializada en España por la marca francesa en la categoría scooter GT. Se presenta como una interesante opción para aquellos usuarios del permiso de conducción A2 que busquen un vehículo para destinarlo preferentemente al uso urbano, con más prestaciones y desahogo que un 125, pero al mismo nivel de precio que éste.

a aportación del Citystar 200i sobre el ya conocido, modelo de 125 cc. es, sin duda, el motor. Este nuevo propulsor de 190 cc, desarrollado por los ingenieros de Peugeot, ofrece 19 CV de potencia y una velocidad punta que ronda los 120 km/h, suficiente para circular en zonas de extrarradio con

ware que han bautizado como GT Power. El resultado son unas emisiones de CO2 de 68 g/km, equivalentes a un consumo medio de 3,4 litros a los 100 kilómetros que permiten una autonomía de 260 kilómetros gracias a los nueve litros de capacidad de su depósito de combustible.

Además de la novedad mecánica Peugeot posiciona este nuevo scooter GT como un modelo más asequible que el Satelis, al fijar un precio de 3.299 euros que lo convierten en el más barato del mercado en esta cilindrada.

Más allá de los argumentos técnicos. el Citystar 200i es un scooter amplio, con una cómoda posición de conducción y gran capacidad de carga gracias a su suelo plano y sobre todo al generoso cofre situado debajo del asiento, capaz de albergar hasta dos cascos. En cuanto a la parte ciclo, hay que destacar que monta llantas intermedias de 13 pulgadas y freno de disco delantero de 240 milímetros de diámetro que procuran buena estabilidad y frenada.







Farrés logró terminar pese a todo.



Laia Sanz, la mejor mujer del Dakar.



El buggy de Sainz se rompió pronto.

Prácticamente se repite el podio de la anterior edición: Cyril Despres en motos, Marcos Patronelli en cuadriciclos y Stephane Peterhansel en coches. En camiones, los rusos se mostraron imbatibles con Nikolaev a la cabeza. Pero ¿qué ha sido de los representantes españoles? En un rallye de dureza extrema, no brillaron salvo excepciones. Por **María López**

espués de recorrer 8.000 kilómetros divididos en 14 etapas y de padecer diversos accidentes, fallos de navegación, eléctricos, mecánicos y agotamiento físico, de los 449 inscritos en la parrilla de salida del Dakar 2013, lograron terminar 299. Por decirlo de otra forma, un 33 por ciento menos.

Entre los pilotos que culminaron el periplo que ha supuesto esta última edición del rallye más duro del mundo, al menos, 20 de los 26 representantes españoles, consiguieron cruzar la línea de meta. Ni los buggys de Carlos Sainz y de Lucas Cruz, copiloto de Al-Attiyah, ni Viladoms con su moto Husqvarna, por nombrar algunos, pudieron llegar a ver la bandera a cuadros en Santiago de Chile. Otro año será.

Desde luego, esta edición 2013 no pasará a la historia como una de las mejores para nuestros deportistas del motor. Pocos son los que aparecen en las listas entre los 10 mejores clasificados. Cabe destacar la actuación de Pedrero, quinto en la general en motos, que a pesar de acabar en el puesto 70 en la octava etapa y en el 48 en la última, supo reponerse de la fatalidad y remontar hasta casi pisar un cajón del podio. El Mini pilotado por Nani Roma al dictado de Perín, salió victorioso en cuatro etapas, logró posicionarse tercero en coches al término de la jornada 12. v nos hizo soñar, aunque finalmente terminó cuarto. Y de los pesos pesados poco podemos presumir este año, tan solo Torrallardona formando equipo con Kuipers y Vanerd a los mandos de un camión Iveco lograron un honroso noveno puesto de 70. Pero Juvanteny logró vencer entre los 6x6.

Pero lo mejor lo dejamos para el final. Laia Sanz, campeona en casi todo lo que hace, conseguió traerse, una vez más, el mayor trofeo en categoría femenina. No solo ganó, si no que fue una de las dos mujeres que consiguieron terminar en Santiago. Ni las caídas de su moto, ni las dunas, ni los barrancos, ni la falta de oxígeno en un rallye dantesco pudieron aplacar el tesón de la 12 veces campeona mundial de Trial.



Nani Roma no pudo acceder al podio.



Juvanteny se impuso en la clase 6x6.



Siempre muy espectacular Laia Sanz.

Bastante más que una tracción integral

Conducir en pistas con poca aherencia implica siempre un riesgo. Reducir ese riesgo depende de la perfecta unión de tres factores: neumáticos específicos, un sistema de tracción inteligente como el 4Matic que ofrece Mercedes-Benz en sus coches y, sobre todo, sentido común. Lo hemos podido comprobar en la nevada Andorra. Por María López









a lluvia, el hielo, la nieve... hacen que el entorno se vuelva hostil para la mayoría de los conductores en nuestro país. Son factores climáticos capaces de disuadir a muchos de ponerse al volante, y los que lo hacen suelen aventurar se con vehículos incapaces de ampliar las leyes físicas de la conducción. Si le añadimos factores huma nos como el bloqueo que nos impide reaccionar ante una inminente "patinazo", la lentitud y precisión de los movimientos o, simplemente, no saber que hacer, puede que el viaje termine en ese momento.

Todavía hoy en día nos sorprende ver como en el norte de Europa, acostumbrados a inviernos duros que mantienen el hielo en las carreteras durante casi toda la estación, los conductores se trasladan sin mayores dificultades, mientras que aquí un pequeño temporal de nieve supone el caos circulatorio. Como si fuera asunto de instancias mayores, solemos decir "es que no estamos preparados".

Equipar el vehículo con dispositivos que ayuden a recuperar la tracción, y en consecuencia la trayectoria, y saber como tenemos que comportarnos agilizará el viaje eliminando muchos riesgos. El sistema 4Matic de tracción integral de Mercedes-Benz incorpora un conjunto de dispositivos, de los deno-

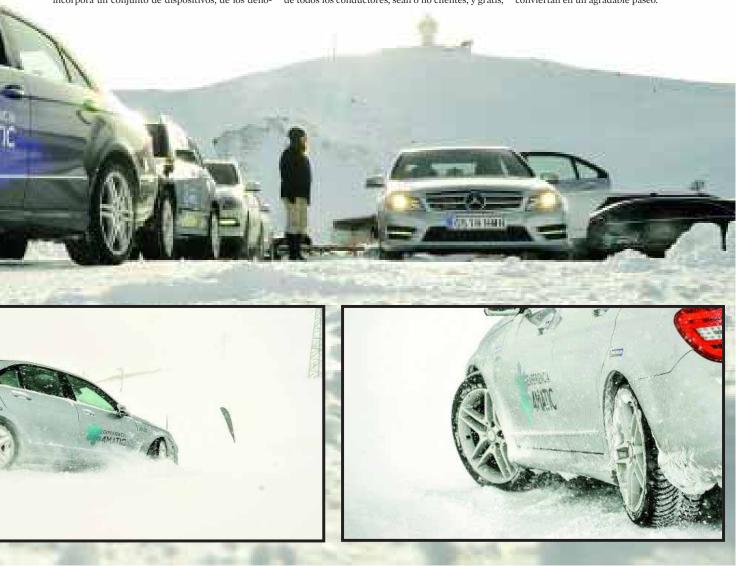
EQUIPAR EL COCHE CON DISPOSITIVOS PARA RECUPERAR LA TRACCIÓN ELIMINA MUCHOS RIESGOS

minados inteligentes, que han sido ideados para ponérselo difícil a las leyes físicas de la conducción, aunque si insistimos en sobrepasarlas de nada sirven. La suavidad, prudencia, anticipación, alargar la distancia de seguridad y una velocidad adecuada son factores que el conductor debe añadir al conjunto de dispositivos. Con la suma de todos estos ingredientes, trasladarse de un punto a otro por una pista helada o cubierta de nieve es una tarea más que sencilla.

Ya conocemos la teoría, pero para aprender se necesita práctica y conssguirla a base de malas experiencias no es lo más recomendable. Para ello, desde hace siete años Mercedes-Benz pone a disposición de todos los conductores, sean o no clientes, y gratis, dos circuitos cerrados en Andorra, en plena temporada invernal. En sus instalaciones se da a conocer la gama 4Matic. que incorpora más de 60 versiones de sus modelo, y un curso básico sobre conducción con pérdida de adherencia, sobre como salir de dificultades, y ante todo, sobre lo que no tenemos que hacer.

Berlina, furgón o todoterreno, un Mercedes equipado con sistema 4Matic dispone de los controles electrónicos ESP, 4ETS y ARS. El control de estabilidad ESP ha evolucionado hasta incidir en el sistema de frenos y ser capaz de imprimir más fuerza en la rueda que lo necesite para ayudar en los giros. El control de tracción 4ETS aporta la mayor aceleración posible con un deslizamiento mínimo de la rueda procurando, al mismo tiempo, la estabilidad direccional. Y por último, asociado a éste se incorpora el ASR, sistema anti-patinaje que controla el par motor del vehículo y es capaz de "cortar el gas" cuando las ruedas patinan. Su misión es reducir el par que llega a las ruedas del exterior del viraje para que no superen el bajo coeficiente de fricción y los neumáticos aprovechen la necesaria fuerza lateral.

Y ya solo falta añadir la sensatez y unos buenos neumáticos de invierno, para que los traslados por carretera en condiciones climatológicas adversas se conviertan en un agradable paseo.



TIENDA



ECOLÓGICAS Y RECICABLES

18 ecocamisetas componen la nueva colección ecológica Graphic Line de la casa Oxbow. Son las primeras prendas reciclables que tienen como objetivo reducir el impacto medioambiental. 30€

CELEBRA SAN VALENTÍN POR TODO LO ALTO

Avis reivindica los planes de San Valentín que se gestan con ingredientes sencillos: un coche, la mejor de las compañías y un enclave mágico. Así, propone huir con la pareja a la eterna primavera canaria y disfrutar de un picnic en un todoterreno que os llevará hasta la orilla. CPV

primavera canaria y disfrutar de un picnic en un todoterreno que os llevará hasta la orilla. CPV

DISFRUTAR CON SEGURIDAD Diseñada para los pilotos que no

Disenada para los pilotos que no necesitan una rodillera ortopédica pero que al mismo tiempo quieren una protección superior a la de una rodillera convencional. Disponible en color negro y talla única. 139, 95 €





UN CASCO MUY PROVOCATIVO

El casco 3D Must Masque de Helmets es una propuesta femenina inspirada en la portada del libro 'Cincuenta sombras más oscuras' de E.L. James, donde predominan fotografías de máscaras. 134 €



LA CHAQUETA MEJOR PARA HACER 'TRAIL'

Lafuma ha creado la Heart Jacket, que con sólo 100 gramos de peso y excelentes prestaciones técnicas, se convierte en el aliado perfecto para cortas, medias y largas caminatas. 100 €

PARA EL 'FREESTYLE' MÁS SALVAJE

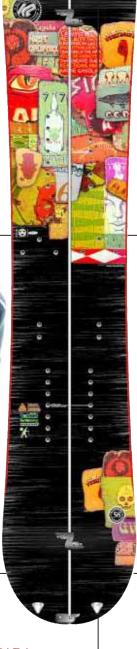


ZZ FEBRERO 2013

EL COCHE DE LAS SERIES AMERICANAS

El Dodge Charger es uno de los deportivos americaanos más populares. Esta versión del 1969 se hizo muy cercana al público por sus innumerables apariciones en series televisivas. 39,90 €





PARA 'SNOWBOARD' Y ESQUÍ

La compañía K2 marca un antes y un después en el escenario mundial al hacer realidad el sueño de muchos: crear la primera tabla de snowboard convertible en esquí. Cuesta 999,99 € La superación es nuestro camino, ser más grandes nuestro reto.











The Power to Surprise

Consumo (l/100 km): 3,8-6,5, Emisiones de CO₂ (gr/ km): 109-149,

PVPR Ka cee' d 1.4 CVVT Concept 5p (Incluido impuestos, transporte, acciones promocionales y plan PVF bel coaberno). No incluue gastos de gestoria y matrituiación. Consultar condiciones y requisitos del Plan PVF. Offerta válida limitada para vehicuios en situados un corresponde con el ofertado. Unidades limitadas "Consultar manual de garantia Kla.