

ABRIL 2013 elEconomista Nº50

# Eco motor.es

EN PORTADA  
MERCEDES  
CLASE E

A LA ÚLTIMA  
KIA PRO\_CEE'D  
PRUEBA  
MAZDA6 SKYACTIV-D





Tú también  
puedes ser **SPORTAGE**  
desde **16.300€**



The Power to Surprise

APROVECHA EL  
**PLAN PIVE**

Consumo (l/100km): 5,3-7,2. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): 139-189.

PVPR Kia Sportage 1.6 GDI Concept 4x2 (incluido impuestos, transporte, acciones promocionales y plan PIVE del gobierno). No incluye gastos de gestión y matriculación. Consultar condiciones y requisitos del Plan PIVE. Oferta válida limitada para vehículos en stock hasta fin de mes en concesionarios de Península y Baleares. Modelo visualizado no corresponde con el ofertado. Unidades limitadas. Consultar manual de garantía Kia.

**EN PORTADA**  
MERCEDES CLASE E

6-8

**Canto a la eficiencia.** Mercedes-Benz ha echado el resto en la nueva edición del Clase E al dotarla con más dinamismo y mecánicas muy eficientes.

**A LA ÚLTIMA**  
JEEP WRANGLER MOAB

14

**Una versión muy especial.** Limitada solamente a 75 ejemplares, muestra diferencias estéticas y mejoras en equipamiento, seguridad y mecánica.

**FUTURO**  
GIUGIARO PARCOUR

18-19

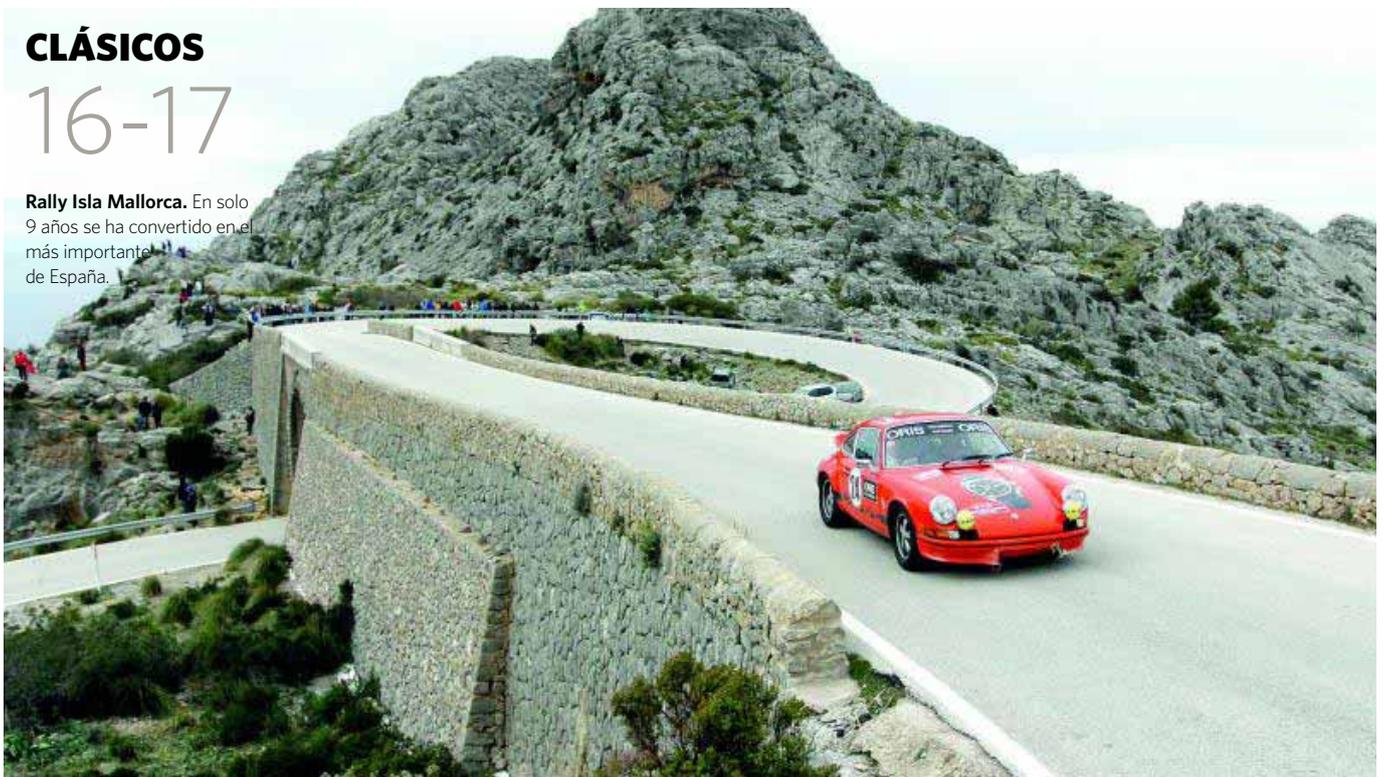
**El todoterreno del mañana.** El genio de Giorgio Giugiaro se plasma una vez más en un concepto que él ha clasificado como un "coche de trial".

# además

## CLÁSICOS

16-17

**Rally Isla Mallorca.** En solo 9 años se ha convertido en el más importante de España.





**Carlos Wang**  
Coordinador de Marketing KYMCO

## LA SALUD DE LA RED, PRIMORDIAL

# opinión

## COMENZÓ EL ESPECTÁCULO

**Manuel Doménech**  
Director

**Nunca había** despertado tal expectación el inicio de una temporada de Fórmula 1 como el de este año. Tras los entrenamientos previos de Jerez y Montmeló nadie estaba seguro de cómo iban a ser las cosas en el Gran Premio de Australia. Unos, los de Red Bull, parecía que habían pasado de puntillas por ellos para no descubrir su juego. Otros, los de Ferrari, fueron tan expresivos sobre lo bueno que era el Ferrari F138 que daba miedo pensar qué podía pasar en Australia. Y mientras tanto Rosberg y Hamilton dejaron claro que este año había que contar con Mercedes. Y llegó el día, y el campeonato se ini-

ció con Vettel y Weber volando con sus Red Bull para copar la primera línea de parrilla a años luz de sus rivales. Ese seguía siendo su juego. Pero en carrera las cosas transcurrieron de otra forma. Mientras tanto, Fernando Alonso tomó la salida de la prueba desde una preocupante quinta posición, aunque su magia, su determinación y, por una vez, un acertado cambio de estrategia de Ferrari, le pusieron en condiciones de ganar el primer Gran Premio del año. Sin embargo, y "a la chita callando", Kimi Raikkonen ganó en buena lid. Para él, nuestro semáforo verde. Para el gran Alonso, no tenemos un semáforo mejor.

**Todo el mundo** es consciente de la caída sufrida por el sector del automóvil en España durante estos últimos años. Sin embargo, no ha tenido el mismo eco el enorme retroceso experimentado por el mercado de las motocicletas, que ha perdido un 70 por ciento de su volumen desde el inicio de la crisis.

El sector de las dos ruedas se situó el pasado año al nivel más bajo desde 1960. Fue sin duda un año "trágico", máxime si atendemos a segmentos como el del ciclomotor -sustento del tejido industrial y comercial del sector durante más de 30 años-, que ha perdido un 85 por ciento de su volumen y se sitúa en el mínimo histórico desde 1957.

Pero estas cifras, además de ser alarmantes, son especialmente llamativas desde un punto de vista socioeconómico, cuando hablamos de una forma de movilidad que presenta importantes ventajas en estos tiempos de crisis.

Hablar de motos es hablar de la movilidad inteligente. A su reducido precio de adquisición, utilización y mantenimiento, se suma la disminución de los tiempos de viaje, una solución sin igual a los problemas del tráfico y aparcamiento, y unos reducidos niveles de emisiones contaminantes.

Pero a pesar de estar ante el vehículo anticrisis, la atonía del mercado de las motos sigue siendo la nota predominante. La debilidad de la economía española, la elevada tasa de desempleo y las restricciones crediticias han puesto contra las cuerdas al sector de las dos ruedas y en grave riesgo la viabilidad de su red comercial, muy debilitada tras tantos años de crisis.

En KYMCO hemos apostado por varias vías para afrontar un 2013 que se presenta muy duro. Por un lado, una importante ofensiva de producto orientada a los segmentos más estables del mercado y, por otro, una batería de acciones basadas en la eficiencia del concesionario, con planes activos de apoyo global a sus necesidades. Y es que para nosotros la salud de nuestra red es primordial ya que sólo una red sana puede ofrecer la mejor atención a nuestros clientes.

## SEMÁFORO



### UN FANTÁSTICO TRIUNFO PARA KIMI RAIKKONEN

El finlandés no podía haber empezado mejor la temporada de Fórmula 1. Ganó en Australia y ya mete miedo a sus rivales.



### VETTEL EMPEZÓ MUY BIEN Y ACABÓ BASTANTE MAL

Tras su dominio insultante en los entrenamientos, no se ponía duda su victoria australiana, pero en carrera no convenció.



### SE ESPERABA BASTANTE MÁS DE "CHECO PÉREZ"

Fichaje estrella de McLaren, no estuvo a la altura de lo que se esperaba de él. No brilló ni en entrenamientos ni en carrera.

# RENAULT MÉGANE

## RECONDUCE TU VIDA. CONDUCE UN RENAULT.



CLIMATIZADOR AUTOMÁTICO BI-ZONA  
SEGURO A TODO RIESGO GRATUITO\*  
4 AÑOS DE GARANTÍA\*

POR **12.500€\*** PLAN PIVE  
INCLUIDO  
MÉGANE BERLINA EXPRESSION ENERGY TCe 115CV STOP&START



Renault España



Renault ESP

Modelo visualizado: Mégane Berlina Dynamique Energy TCe 85kW (115CV) S&amp;S con pintura metalizada. PVPR: 14.650€.

RENAULT  
QUALITY MADE

## FABRICADO EN ESPAÑA.

## DRIVE THE CHANGE

Gama Renault Mégane Berlina: consumo mixto (l/100km) desde 3,5 hasta 7,9.  
Emisión CO<sub>2</sub> (g/km) desde 90 hasta 181.



\*Oferta y PVP recomendado válido hasta el 31/03/13 en Pen. y Bal. para Renault Mégane Berlina Expression Energy TCe 85kW (115CV) Stop&Start. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte, y promociones. Aplicable a particulares y autónomos siempre que cumplan las condiciones del Plan PIVE2 y que financien la adquisición del vehículo a 36, 48 ó 60 meses a través de Renault Multiestreno con RCI Banque Sucursal en España. Permanencia mínima de 24 meses. Importe mínimo a financiar: 6.000€. Incompatible con otras ofertas financieras. Seguro a todo riesgo gratuito durante el primer año con franquicia de 300€ para mayores de 30 años y 600€ para clientes de 30 años o menores, con Mapfre. 4 Años de garantía consistente en los 2 primeros años sin límite de kms, transcurrido el 2º año, la extensión de la garantía concluirá cuando se supere alguna de las dos condiciones: 2 años adicionales o 60.000 kms totales (ver condiciones de aplicación de la garantía). Seguro Auto y garantía regalados por RECSA financiando con RCI Banque a través de Multiestreno. Mod. visualizado: Mégane Berlina Dynamique Energy TCe 85kW (115CV) S&S con pintura metalizada. PVP recomendado: 14.650€ (incluye PIVE2 y financiación Multiestreno).

Renault recomienda **elf**



# El dinamismo no está reñido con la eficiencia

Aunque no se trate de una nueva generación, supone una minuciosa remodelación del modelo existente. Mercedes-Benz ha optado por potenciar el dinamismo de su imagen sin olvidar que era prioritario que fuera más eficiente. **Por Manuel Doménech**

**P**ara Mercedes-Benz había un reto prioritario al establecer el cuaderno de carga de la renovación del modelo medio de su gama. Era obligatorio que su imagen externa evolucionase para poder competir con mejores armas con lo que actualmente ofrece el mercado en su segmento, sobre todo sus rivales alemanes Audi y BMW. Pero no obstante ha sabido mantener con acierto ciertos rasgos característicos del Clase E. Un ejemplo es la estructura de “cuatro ojos” de sus faros principales, aunque en este caso se muestran bajo una sola cubierta. Su iluminación se realiza por medio por diodos luminiscentes (led’s) tanto para las luces de día como para las de carretera.

Por otro lado, la marca de Stuttgart ha querido aprovechar la ocasión para ampliar la oferta del Clase E en sus dos carrocerías habituales: berlina y familiar. De ahí que ambas dispongan ahora, y por vez primera en el Clase E, de dos frontales distintos. Uno mantiene el carácter tradicional y su calandra está compuesta por tres lamas horizontales. Se utilizará para las versiones Básica y Elegance. El otro es más moderno, más emocional y llamativo, y está reservado para el acabado Avantgarde. es característica de esta variante la gran estrella de tres puntas presidiendo la parrilla.

Para Mercedes-Benz el nuevo Clase E tenía que ser eficiente, emocional e inteligente al mismo tiempo, y lo ha conseguido plenamente. Por la cantidad de tecnología embarcada en él, con sistemas de seguridad y asistencia a la conducción hasta ahora no presentes en la Clase E es más inteligente que nunca. Por el dinamismo que se logró en el diseño gene-



ral de su carrocería, independientemente de la forma del frontal, resulta muy emocional. No pasa lo mismo en el interior, que muestra una refinada elegancia salpicada con detalles clásicos, un completo equipamiento y una sensación muy gratificante de calidad. Y por los motores con que ha sido equipado es el Clase E más eficiente de la historia del modelo.

Al respecto, se ofrece con un total de 12 motores (de cuatro, seis y ocho cilindros), de los que seis son de gasolina: E 200, de cuatro cilindros y 184 CV; E 220, de cuatro cilindros y 211 CV; E 300, de seis cilindros y 252 CV; E 400, de seis cilindros y 333 CV; y E 500, de ocho cilindros y 408 CV. Pero además de estos cinco motores para el Clase E "normal" habrá un motor de ocho cilindros y 557 CV (también en versión de 585 CV) para el Mercedes E 63 AMG, un capítulo aparte dentro de la gama de asombrosas características deportivas. Todos estos propulsores están asociados al cambio automático 7G-Tronic Plus, aunque el E200 de 184 CV puede estarlo también al cambio manual de seis marchas.

Los motores diésel son también seis, incluido el E 300 Bluetec Hybrid, que compuesto por un motor

## Ficha técnica

**Motores:** De 4, 6 y 8 cilindros  
**Combustibles:** Gasolina y gasóleo  
**Potencias:** De 136 a 408 CV  
**Tracción:** Trasera o a las cuatro ruedas 4Matic  
**Dimensiones:** 4.879 x 1.854 x 1.474 mm  
**Distancia entre ejes:** 2.874 mm  
**Capacidad maletero:** 540 litros  
**Velocidad máxima:** De 210 a 250 km/h  
**Consumo medio:** De 4,1 a 10,3 l/100 kms  
**Emisiones CO2:** De 107 a 242 g/km  
**Precios:** De 42.500 a 90.000 euros

diésel más un eléctrico, tiene una potencia de 204 CV y acredita un consumo mixto de 4,1 litros con unas emisiones de 107 g/km de CO2. La oferta diésel se inicia con el E 200 CDI, de cuatro cilindros y 136 CV, al que se suman el E 220 CDI de cuatro cilindros y 170 CV; el E 250 CDI, de cuatro cilindros y 204 CV; el E 300 Bluetec, de seis cilindros y 231 CV; y el E 350 Bluetec, de seis cilindros y 252 CV. Los tres motores de cuatro cilindros pueden disponer de los cambios manuales de seis marchas además de la transmisión automática 7G-tronic Plus, que es común a todos los motores diésel.

La nueva gama del Mercedes Clase E incluirá también versiones equipadas con el sistema de tracción total 4Matic, en concreto dos diésel y cuatro de gasolina. El nuevo Clase E se podrá adquirir a partir del 12 de abril, y sus precios van desde los 42.500 euros del E 200 CDI a los 90.000 euros del E 500 4Matic familiar. Por supuesto los precios de los E 63 AMG se disparan hasta un máximo de 139.000 euros en la variante AMG S con la tracción total 4Matic, por primera vez utilizada en un coche desarrollado por la división de coches de altas prestaciones AMG.





KYMCO

DONDE QUIERA QUE VAYAS

Tocar,  
agarrar,  
sostener...  
Puedo hacer  
mucho más  
por ti.



Kymco Super Dink ABS 125i/300i. Siéntela sin compromiso. Solicita un *test drive* en concesionarios oficiales Kymco.\*

\*Según disponibilidad.

# Una imagen bien distinta

Tercer modelo de la nueva gama cee'd, la versión de tres puertas supone mucho más que eso por mostrar una imagen deportiva y dinámica. Por M. Doménech



**C**on la aparición de la variante de tres puertas del compacto cee'd no se completa su gama, ya que en verano se comercializará la versión deportiva GT con un motor de 204 CV de potencia y una estética muy personal.

El nuevo pro-cee'd mantiene las dimensiones del cee'd de cinco puertas salvo la altura de la carrocería, que se reduce en cuatro centímetros. Comparte diseño en su parte delantera, pero la forma del techo y el desplazamiento en 22 centímetros hacia atrás del montante B mancan la

diferencia y dan lugar a una neta apariencia deportiva, en la que una zaga completamente distinta también influye decisivamente.

En el interior de mantiene el diseño del cee'd, con idénticas presentación y dotación de elementos de serie e incluso con las mismas cotas de habitabilidad y de capacidad del maletero.

La gama del pro-cee'd se formará en base a tres acabados (Concept, Drive y Emotion) y cuatro motores de inyección directa, dos atmosféricos de gasolina y dos turbodiésel. Los motores de gasolina son muy distintos entre sí. Un 1.4 con inyección indirecta y una potencia de 100

CV solo se ofrece con el acabado Concept y con cambio manual de seis velocidades. Y un 1.6 GDI de inyección directa y 135 CV, en el acabado Drive y con posibilidad de cambio manual o automático, ambos con seis relaciones.

En diésel dispone de dos motores de 1,6 litros, con potencias respectivas de 110 CV, disponible con los acabados Concept y Drive, y de 128 CV, para acabado Emotion. En ambos casos pueden estar asociados a las transmisiones manual o automática de seis velocidades. El motor diésel más potente está exento de ruidos y vibraciones y tiene un amplio margen de utilización.

## Ficha técnica

**Motores:** De 4 cilindros en línea

**Combustibles:** Gasolina y gasóleo

**Potencias:** De 100 a 135 CV

**Dimensiones:** 4.310 x 1.780 x 1.430 mm

**Distancia entre ejes:** 2.650 mm

**Capacidad maletero:** 380 litros

**Velocidad máxima:** De 165 a 197 km/h

**Consumo medio:** De 4,0 a 6,0 l/100 kms

**Emisiones CO2:** De 104 a 139 g/km

**Precios:** Desde 10.900 euros



# El camino de las cigüeñas



9:30 ¡Busco en la Guía una ruta en bici para hacer con los niños!



16:00 Sergio observa el vuelo de las cigüeñas.



20:00 Se acerca la noche, ¡con la Guía encontramos el camino más rápido al hotel!



Guía Repsol 2013

Todavía te queda mucho por conocer del lugar que ya conoces.



# Lo bueno de sentirse diferente

El fabricante japonés siempre se ha caracterizado por ir a contracorriente de los demás. El nuevo Mazda6 es un claro ejemplo que justifica ese modo de hacer. Por M. Doménech



**L**a verdad es que cualquiera de los cuatro motores con tecnología SkyActiv disponibles en este nuevo Mazda6 merece una prueba a fondo. Pero nos hemos decidido por el que, a buen seguro, será el que constituya el 'corazón de la gama', el que más se venderá. Y al analizarlo en detalle nos hemos dado cuenta de que basta y sobra para mover el coche; sin desmerecer a los demás.

Está claro que es el motor el que marca la diferencia con los otros Mazda6, porque en cuanto a diseño exterior, a presentación y calidad interior, y a chasis es igual a los

demás. Ya en diseño muestra un camino diferente a lo que es característico en su segmento. Es clásico por su formato de tres volúmenes, pero moderno en cuanto a las líneas y formas que dan vida a una carrocería muy dinámica y con un mucho de deportividad.

Más clásico es el interior, refinado y con una calidad innegable. En él la amplitud y la comodidad es norma, y el conductor puede presumir de contar con un 'puesto de mando' bien dotado y con todo lo necesario para una conducción relajada y segura a mano. Y sus acompañantes no se podrán quejar de elementos de confort y de seguridad, además de encontrarse sumidos en una atmós-





### Ficha técnica

**Motor:** 4 cilindros en línea  
**Combustible:** Gasóleo  
**Potencia:** 150 CV  
**Par motor:** 380 Nm  
**Tracción:** Delantera  
**Dimensiones:** 4.865 x 1.840 x 1.450 mm  
**Batalla:** 2.830 mm  
**Maletero:** 489 litros  
**Velocidad máxima:** 211 km/h  
**Aceleración 0 a 100 km/h:** 9,0 segundos  
**Consumo medio:** 4,2 litros cada 100 kms  
**Emisiones CO2:** 108 g/km  
**Precios:** Desde 29430 euros



fera de quietud total, ya que ni siquiera la sonoridad del motor diésel les perturba.

Una de las ventajas de la tecnología SkyActiv aplicada al chasis y a la carrocería es que nada se transmite al habitáculo del coche. Con ella se ha logrado una rigidez extraordinaria y un aislamiento acústico total. Es decir, que nada de ruidos molestos y de vibraciones inoportunas.

Y en cuanto al chasis, los ingenieros de la marca han dado con el punto exacto de firmeza para que el coche se comporte en carreteras con curvas con toda seguridad y con una estabilidad sorprendente, lo que también consigue que el confort de marcha del coche resulte excepcio-

nal. Todo ayuda a que viajar con el nuevo Mazda6 signifique placer. La dirección tiene la desmultiplicación justa para ser rápida y precisa, y los frenos tampoco nos han defraudado. Al contrario, son resistentes al uso y con la potencia necesaria para sacarnos de cualquier apuro.

Para seguir comprobando que Mazda es una marca 'a la contra' de las demás, los motores son el ejemplo perfecto. En este caso el diésel de nuevo cuño, que en contra de lo que se estila tiene una cilindrada alta, nada menos que 2,2 litros cuando todos van camino hacia cilindradas de 1,6 o incluso menos litros. Pero no importa. Bien al contrario, los ingenieros de Mazda, que se han

impuesto como deber sagrado seguir desarrollando motores de combustión interna, diésel o de gasolina, han dado un paso de gigante con el diésel que nos ocupa. Es cierto que se ofrece con dos potencias, 150 y 175 CV, pero tras la prueba pensamos que el de 175 CV no es en absoluto necesario a no ser que se quiera asociado al cambio automático. De otro modo, el de 150 CV no solo es progresivo y elástico, sino que con una relación de compresión tan baja (14 a 1) tiene tacto de motor de gasolina y prestaciones análogas o mejores que las del motor SkyActiv-G de 145 CV. Es, sin duda, el motor ideal para el Mazda6, porque a todo ello añade unos consumos ridículos, lo que

supone unas emisiones igualmente contenidas. La marca acredita un consumo medio ponderado de 4,2 litros, lo cual no está muy lejano a lo que se consigue en el día a día sin tener las condiciones idóneas para conseguir esa cifra. Es cierto que lo normal es que se consumo suba incluso de los cinco litros, pero podemos asegurar que haciendo una conducción cuidadosa es posible incluso bajar de los cuatro litros.

Y si hablamos del cambio manual asociado a este brillante motor, más parece el de un coche deportivo por sus cortos recorridos y por la rapidez y precisión que muestra en su accionamiento; no en vano se deriva del que lleva el Mazda MX-5.



**S**erán solo 75 los ejemplares a disposición de un público que sigue acogiendo bien al Jeep Wrangler, como se demuestra por el éxito alcanzado por las versiones especiales anteriores al Moab, que se vendieron en muy poco tiempo.

Con el Moab Jeep ha puesto el acento en la diferenciación externa y en dotarlo con un equipamiento que lo convierte en el más civilizado de los Wrangler. Pero no hay que engañarse, sigue siendo un Jeep, con todas sus características de todoterreno puro y duro; el más bruto de los todoterrenos, el más especializado.

Como es habitual en los Wrangler, el Moab se ofrece con las carrocerías de dos y cuatro puertas, solicitadas en el mercado al 50 por ciento. Y en ellas se han introducido modificaciones estéticas empezando por los colores. Solo dos, Negro Sólido y Rojo Lobster. El capó delantero presenta una joroba no existente en los otros Wrangler y las protecciones laterales también son específicas. El Moab lleva los pasos de

## Bruto sí, pero ya civilizado

Seguindo con su política de versiones especiales de difusión limitada, Jeep ha puesto a la venta el Moab, con modificaciones estéticas y un equipamiento mejorado. **Por Manuel Doménech**

rueda pintados de negro, como también lo están las llantas de aleación ligera de 17 pulgadas de diámetro y con neumáticos 245/75 R 17. La identificación Moab en los laterales del capó delantero delatan que se trata de una versión especial que mantiene, eso sí, el techo duro desmontable habitual en los Wrangler.

Pero eso no es todo, porque en el interior del Moab también se han producido novedades en lo que atañe al equipamiento. Lleva ahora una pantalla táctil de 6,5 pulgadas para un nave-

gador con un disco duro de 30 Gb. También cuenta con control de cruce-ro y Bluetooth además de cuatro airbags y aire acondicionado.

En la mecánica no se han experimentado cambios, ya que continua impulsado por el motor 2.8 CRD de cuatro cilindros y 16 válvulas con turbo inyección directa mediante inyectores piezoeléctricos. La potencia también se mantiene: 200 CV. Este motor está asociado a un cambio manual, y en ese caso cuenta con la ayuda de un sistema Start/Stop que le permite ahorros en consumos y emisiones. También puede estarlo a un automático que encarece el precio del Moab en 1.500 euros.

La suspensión sigue siendo por eje rígido tanto delante como detrás, y para su utilización fuera del asfalto cuenta con reductora en el cambio, diferencial trasero antideslizamiento Trac-Lok, tracción a las cuatro ruedas Command Trac, control de descenso de pendientes y asistencia al arranque en cuesta. Los controles de estabilidad, tracción y mitigación de vuelco también son de serie.

### Ficha técnica

**Motor:** De 4 cilindros en línea  
**Combustible:** Gasóleo  
**Potencia:** 200 CV  
**Dimensiones:** 4.223 x 1.873 x 1.800 mm  
**Distancia entre ejes:** 2.424 mm  
**Maletero:** 141 litros  
**Velocidad máxima:** 172 km/h  
**Consumo medio:** 71 l/100 kms  
**Emisiones CO2:** 187 g/km  
**Precio:** Desde 35.500 euros

# Con ABS son más eficaces

Las MV Agusta Brutale 1090, Brutale 1090 R y Brutale 1090 RR en versiones 2013, ya están disponibles con un ABS incorporado de sorprendente eficacia.

**E**l sistema de ABS, denominado ABS Race Mode, que Bosch ha desarrollado para toda la gama de la MV Agusta Brutale de cuatro cilindros se diferencia de la mayoría de los ABS de los competidores porque incorpora dos modos de conducción: Normal y Deportivo.

La unidad antibloqueo de frenos empleada es el ABS 9MP de Bosch, ofrece el máximo rendimiento en el conjunto más ligero y pequeño, lo que la convierte en la unidad perfecta para integrarse sin problemas en el escaso espacio disponible en las "compactas" Brutale. La unidad de ABS de Bosch incorpora unos sensores de presión interna que trabajan de forma conjunta con otros sensores independientes para la velocidad de sus ruedas. De esta manera mejora de

forma exponencial la toma de todos los datos que actúan en el sistema de control de la motocicleta.

El ABS ha sido desarrollado por Bosch con el objetivo preciso de ofrecer la más segura y eficaz deceleración, sean cuales sean las condiciones de conducción, y sin merma alguna de una poderosa potencia de frenado, así como de esa gran progresividad que es la consabida en todas las MV Agusta Brutale.

Pero el sistema de ABS Race Mode con que están equipadas las Brutale ofrece todavía más. Con el fin de procurar la máxima libertad, según el tipo de conducción que realice cada usuario, en las tres versiones de la MV Agusta Brutale, el sistema ABS puede ser desactivado de forma voluntaria por el conductor por medio del software de control del vehículo, que puede ser seleccionado a través de un menú que está visible en la instrumentación de la moto.

Adicionalmente, en la Brutale 1090 RR el nuevo sistema ABS de Bosch dispone del modo Deportivo. De esta manera, puede ser utilizado específicamente para pista o, simplemente, para poder llevar a cabo una conducción más deportiva en carretera.

La adopción del sistema ABS Race Mode por las tres versiones de la MV Agusta Brutale no se refleja de manera decisiva en el precio de adquisición de las mismas, ya que en sus versiones 2013 se ofrecen con unos interesantes descuentos.



# Un rally para los cinco sentidos

El Oris Rally Clásico Isla de Mallorca se ha consolidado, en tan solo nueve ediciones, en la prueba más importante de este tipo en España y una de las mejores en toda Europa. Y para averiguar por qué, solo hay que sacar a pasear los cinco sentidos... Por Miguel Ángel Linares

**Q**ué sentido “disfrutar” más en un rally clásico? ¿La vista? Impresionantes líneas de diseño de coches con más de medio siglo y que, sin embargo, les dan mil vueltas a diseños megalomaniáticos y superaburridos del siglo XXI. ¿El tacto? Para los que hemos tenido la suerte de participar en este Rally, no existe terciopelo más sedoso que la madera bruñida de un enorme volante con el que manejar una de estas joyas de la corona. ¿El olfato? Ni qué decir tiene. Las exhalaciones de 98 octanos de estos mitos vivos embriagan a cualquiera. ¿El gusto? El compendio de todos estos sentidos llega a convertirse en sentimiento.

Pero sin duda, el órgano sensorial que más disfruta en una cita como el IX Oris Rally Clásico Isla de Mallorca es sin discusión el del oído. Vayas cómodamente (o no, ¡qué más da!) sentado dentro del coche, o disfrutes como espectador del paso de esta histórica caravana, el sonido de esos escapes, la mayoría de las veces una sinfonía de interminables petardos, te hace darte cuenta de que estás viviendo, en vivo y en directo, una manifestación de la historia del automóvil, no solo a la hora de rememorar algunos de los coches más bellos y duraderos de la historia, sino de la historia de una de las industrias

que más trabajo han dado a millones de personas, y que tanto han contribuido al auge o caída de distintas economías nacionales.

El que esto suscribe ha tenido la suerte de participar como copiloto en el IX Oris Rally Clásico Isla de Mallorca a bordo de un espectacular Austin Healey 3000 de 1966. Un deportivo de 115 caballos (de los de antes), habitáculo estrecho pero suficiente para dos adultos más bien lar-

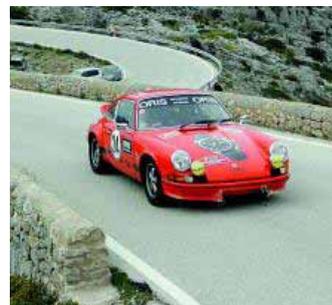
guiruchos, ese cuadro de mandos que da tanto miedo tocar como hacerlos con un diamante de muchos quilates, ese cuero impoluto, ese aroma a rancio, pero de rancio aboengado, ese... Todo esto está muy bien, pero nada comparable a las sensaciones que a mi piloto, Juanjo Domínguez, y a un servidor, nos embriagaron a las primeras exigencias en forma de pisada de pedal: ¡cómo corre este cacharro! Ayudado sin duda por el perenne rugido

que le salía al Austin Healey de las tripas a la mínima exigencia del acelerador, este “veterano” devoraba cuánto asfalto se pusiera en su camino, ya fuera hacia arriba, hacia abajo, en forma de “paella” (curvas de hasta 270 grados) o rectas inmensas. Qué libertad y satisfacción da comprobar que, lo que está bien hecho, sigue comportándose de forma superior nada menos que medio siglo después.

Y esto solo si nos concentramos en nuestro vehículo porque, a menos que levantarás un poco la vista (en mi caso del libro de ruta), los placeres visuales te embargaban: por un lado, la belleza sin igual de un rally que atraviesa, en tres jornadas, las bellas y cambiantes tierras mallorquinas, con saltos del mar a la montaña, del salitre a la nieve, con tan solo subir o bajar quince o veinte “paellas”. Qué decir, por ejemplo, de la etapa reina de este rally, la mítica Sa Calobra, esa subida desde una cala escondida hasta



EL SONIDO A  
PETARDO DE  
SUS CLÁSICOS  
ESCAPES SE  
HACE NOTAR



## 80 CLÁSICOS SE CONVIERTEN EN LOS REYES DEL ASFALTO MALLORQUÍN



Lo alto de uno de los muchos montes que jalonan la orografía isleña, con los clásicos retorciéndose de placer a cada giro, y rugiendo orgullosos al paso por la curva más famosa de la isla, el “nudo de corbata”, una curva de ¡270 grados! en subida, que atraviesa la misma trazada de la curva, y en la que sientes cómo todas tus vísceras se quieren escapar por tu oído derecho.

Eso por un lado, porque el otro placer visual es el disfrutar de los “locos cacharros” de los “chalados” de tus “enemigos”. El Oris Rally Isla de Mallorca es, a pesar de no pertenecer a ningún calendario oficial de rallies, una de las citas más importantes en lo que respecta a competiciones de clásicos hoy en día. En esta novena edición, hasta 80 impresionantes vehículos han tomado la salida en el incomparable marco de Puerto Portals, uno de los amarres más deseados del puerto de Palma de Mallorca. La variedad reinaba a sus anchas, si bien el verdadero “rey” era, cómo no, el Porsche 911, en todas sus versiones, todos sus colores y todos sus variopintos dueños (con profusión de alemanes, como no podía ser de otra forma). Pero también podíamos deleitarnos con el Stratos, el 124 Sport del médico de la carrera (y principal animador de la misma), una espectacular réplica de un Jaguar C-Type (el vehículo sin duda más fotografiado del rally), y varios ejemplos de que vehículos míticos de las firmas Triumph, Alfa Romeo, Volkswagen, Fiat, BMW... ¡no han muerto!, por mucho que sus fichas en Wikipedia indiquen que han pasado incluso décadas desde que su última unidad saliera de la cadena de montaje.

Oris, la firma relojera suiza que se ha “tirado a la arena” en esta IX edición del Rally Isla de Mallorca como principal patrocinador, no podía haberse gastado el dinero en un evento mejor. Y esperamos que Toni Dezcallar, el crónico coleccionista de clásicos y máximo “culpable” de esta prueba, no desfallezca y siga “pariendo” esta prueba a su imagen y semejanza.



# FUTURO / GIUGIARO PARCOUR

**F**ue una de las grandes sorpresas del recientemente celebrado Salón de Ginebra. Una muestra más de la capacidad de creación del mago Giorgio Giugiaro y su equipo, que para festejar el 45 aniversario de su empresa se inventó un tipo de vehículo GT que hasta hoy no existía. Es algo así como un superdeportivo disfrazado de SUV y de coupé al mismo tiempo, y también de roadster (descapotable) porque Giugiaro ha creado al mismo tiempo una versión abierta con las mismas características que el Parcour coupé.

Amante de la práctica del trial, Giugiaro ha querido hacer un guiño a esa especialidad motociclistica clasificando al Parcour como un "coche de trial", y las características de su chasis confirman que la clasificación hecha por Giugiaro es plenamente acertada. Nos explicamos. El Parcour se asienta en unos descomunales neumáticos de 22 pulgadas, y la altura de la carrocería con respecto al suelo varía entre los 21 y los 33 centímetros dependiendo del modo de conducción que se elija. En este sentido hay cuatro modos que modifican el trabajo de los ocho amortiguadores, dos por rueda, que lleva el coche. Cada modo se refleja en el cuadro de instrumentos por medio de colores: blanco para el Comfort, rojo para el Sport, naranja para el Off-road y azul para el Ice. De esa forma el coche puede moverse por cualquier terreno como si de una verdadera moto de trial se tratase.

La fibra de carbono y el aluminio han sido los materiales empleados para la construcción del bas-



tidor y de la carrocería del Giugiaro Parcour, por lo que su peso es bastante ligero: tan solo 1.550 kilos. Simple, veloz y seguro son los términos que mejor definen al Parcour.

Es simple no solo por cómo se ha diseñado la carrocería, que en cierto modo recuerda a deportivos italianos de otras épocas, como el De Tomaso Pantera, por ejemplo. También lo es por como se ha concebido el interior, con formas minimalistas y un salpicadero de fibra de carbono que se extiende por el centro del habitáculo para separar las plazas delanteras. Es un coche configurado para cuatro plazas, con dos asientos traseros independientes y muy separadas entre sí por la ubicación del motor en posición central trasera.

Es veloz por la mecánica que se ha elegido para moverlo. Se trata, ni más ni menos, que del motor V10 de 5,2 litros del Lamborghini Gallardo asociado a un cambio manual automatizado de doble

embrague y con siete velocidades. Desarrolla una potencia de 550 CV y es capaz de impulsar al Parcour a una velocidad de 320 kilómetros por hora y de permitir que acelere hasta alcanzar los 100 km/h desde parado en 3,6 segundos.

Y es seguro porque dispone, naturalmente, de un sistema de tracción total y de todas las ayudas electrónicas que se puedan imaginar. La electrónica se ha empleado incluso para hacer desaparecer los retrovisores de la carrocería, sustituidos por unas pequeñas cámaras cuyas imágenes se visualizan en las pantallas dispuestas en el salpicadero.

Tampoco es un coche normal por sus dimensiones, ya que si su longitud de 4,53 metros lo es, una anchura de 2,07 metros es tan poco común como su altura de 1,34 metros, a pesar de lo cual, y debido a una gran distancia entre ejes (2,71 metros) permite contar con un interior bastante amplio. ¿serán como el Parcour los SUV del mañana?

# Un bonito regalo de cumpleaños

La firma italiana de diseño Italdesign ha festejado sus 45 años de actividad con un concepto de coche completamente nuevo, a la vez eficiente, veloz y adaptado a todo tipo de terrenos. **Por María López**



# David Rivas, primer europeo

David no tiene brazos, pero posee más habilidad que cualquiera a pesar de su discapacidad. De ahí que eso no le haya impedido cumplir con uno de sus sueños, conducir un coche, su propio coche, convenientemente adaptado para tal fin. **Por María López**

**D**e repente saltaba la noticia en todos los medios de comunicación. Un madrileño, David Rivas, discapacitado por carecer desde su nacimiento de las extremidades superiores, se ha convertido en el primer conductor europeo sin brazos. Ford España, el grupo DKV y, por encima de todo, el tesón y las habilidades físicas que David ha venido desarrollando desde niño para reducir al mínimo las limitaciones que le produce su minusvalía, han permitido hacer realidad que su sueño de poder llegar a conducir su propio coche se cumpla.

Si para cualquier persona en la actualidad es un hito en su biografía obtener el permiso de conducir, imaginen lo que tuvo que suponer para David Rivas aquel mes de julio de 2011. Aquella fue la fecha en la que el examinador le cualificaba como apto para conducir... para tener una movilidad totalmente autónoma.

## FORD ESPAÑA, EL GRUPO DKV Y EL TESÓN DE DAVID LO HAN CONSEGUIDO

Si encontrar una autoescuela que dispusiera de los medios adecuados para el aprendizaje no fue en absoluto fácil –al respecto hay que darle las gracias a la Fundación DKV Integralia– el siguiente reto, conseguir un vehículo adaptado a sus necesidades, no parecía menos complicado.

Pero casualmente Ford España lleva desde los años 90 con su proyecto social de apoyo a los discapacitados. Para lograr los objetivos de un proyecto tan importante no solo desarrolla y aplica sistemas en sus vehículos que facilitan su manejo y elevan los estándares de seguridad, como por ejemplo el “control por voz” o la detención automática en ciudad ante un obstáculo, sino que varios centenares de empleados con algún tipo de discapacidad acuden cada día a realizar su tra-



# en hacerlo con los pies



bajo en la fábrica que la compañía tiene en la localidad valenciana de Almassafes.

Y así, gracias a la sensibilidad o responsabilidad social de Ford España, a David no le resultó muy complicado encontrar ese apoyo fundamental que le faltaba para conseguir un vehículo convenientemente adaptado a sus necesidades. La tecnología del siglo XXI ha hecho el resto.

El sistema elaborado por los técnicos de Fors es tan sencillo como poco común. Se trata en esencia de un curioso ingenio alemán similar a un "joystick" que, situado en el pedal derecho, hace las veces de volante. junto a él, se sitúa la caja de cambios, mientras que para el pedal izquierdo se han reservado las funciones de ace-

leración y frenada así como los controles de las luces, el cláxon, los elevavanas, el limpiaparabrisas, etcétera. Todos estos dispositivos han sido colocados en el Ford C-Max 2.0 TDCi Titanium Poweshift de color rojo propiedad de David para garantizarle la movilidad solamente con la ayuda de sus pies.

Tan solo en la adaptación del coche se han invertido más de 40.000 euros. Se trata de una cifra que casi duplica el coste del vehículo en concesionario y que, podríamos decir, ha salido más barato gracias al equipamiento tanto de serie como opcional con el que ya cuenta este modelo.

Hace apenas un par de meses que David es el dueño del Ford C-Max y ya ha recorrido más de 8.300 kilómetros. Presume del viaje que realizó a Cádiz y de poder acudir a trabajar todos los días en su propio vehículo. Se siente "normal" aunque no lo es en absoluto, ya que su habilidad "al volante" con tan solo la ayuda de los pies le convierten en un ser excepcional.

Ver a David manejar un vehículo con todo lo que conllevan las maniobras fáciles y complejas, es sencillamente impresionante. Quien tiene la suerte de conocerle no puede por menos que someterle a un interrogatorio: ¿y el cinturón de seguridad?, ¿el parasol?, ¿cómo abrir y cerrar el portón trasero?... david contesta sin pensarlo, lo tiene todo perfectamente controlado. Así, nos cuenta que el cinturón lo lleva siempre sujeto al anclaje, por lo que para ponérselo primero mete la cabeza y luego va el resto del cuerpo. El parasol está siempre bajado, por lo que no tiene que preocuparse del sol, y en lo que se refiere al accionamiento del maletero, la apertura la realiza con el pie y el cierre resulta, para él, de lo más simple gracias a un sistema que es parecido al de una polea tradicional y que acciona con el pie.

Ser testigo de cómo David se introduce en su Ford C-Max resulta impresionante. Lo primero que hace es quitarse los zapatos y guardarlos para que no le molesten en la conducción. Acto seguido coloca los dedos de sus pies en la posición requerida por el sistema. Así de fácil, y sin la ayuda de nadie pone en marcha el coche y se va. David. Y lo mejor del caso es que toda esta aparentemente difícil acción para cualquiera la lleva a cabo en apenas cinco segundos.



**En la imagen de la izquierda, David cierra el portón trasero de su Ford C-Max. En las de la derecha, de arriba a abajo, el complejo sistema que ha desarrollado Ford para que se pueda conducir con los pies el coche. David iniciando la marcha y el detalle de cómo conduce con sus pies.**



## UN 'LOOK' INGLÉS PARA LA CABEZA

El Activy de NZI 3-D Helmets, decorado con fotografías e ilustraciones con efectos 3D, es un casco integral, sencillo pero muy versátil, fabricado en resina termoplástica. 109 €

## UN AMPLIO ABANICO DE TONALIDADES

La primavera no sólo llega a El Corte Inglés. Todos los modelos de Vespa (S, PX, GTS, LX...) han recibido la nueva estación con una amplia paleta de colores para sus carrocerías. CPV



## MANOS PROTEGIDAS SIN CALOR NI SUDOR

Ligereza y protección son las características que definen los guantes de Dainise. Aunque apriete el calor, apenas se nota con estos guantes elaborados en piel de primera calidad. CPV

## COMPLEMENTO IDEAL PARA LAS MOTOS

SHAD presenta las nuevas alforjas SB44, bolsas laterales que añan seguridad y ligereza, con un diseño innovador y un estilo vanguardista. 88 € + IVA



## CONTROL PRECISO PARA LOS MOTORES

Polini ECU Unidad Control Motor es la avanzadísima centralita programable realizada por la fábrica de Bérgamo para todos los motores de inyección electrónica 4T. 114 €



## ELEGANCIA Y CONFORT SOBRE RUEDAS

Todas las chaquetas de la casa italiana Dainise se caracterizan por aunar un look deportivo, agresivo y distintivo con la mayor protección para los motoristas. CPV

## PARA LAS LLUVIAS PRIMAVERALES

Diseñados para su uso en cualquier tipo de condiciones atmosféricas, cómodos y muy ligeros, los pantalones cargo GT de Scott están confeccionados en poliamida y nylon y son impermeables y transpirables. 199 €



## CÓCTEL DE LIGEREZA Y SUMA PROTECCIÓN

Edición limitada de 200 ejemplares del 'speedtrail' de Lafuma, el conjunto unisex, específico para 'trail running', más ligero del mercado y ejemplo de equilibrio entre ligereza y protección. 160 €

La superación es nuestro camino,  
ser más grandes nuestro reto.



PATROCINADOR OFICIAL



# NUEVA GENERACIÓN FORD KUGA.

¿Un coche que coge tus llamadas, te lee tus mensajes, reproduce tu música y te guía por GPS? ¿Con un portón trasero que se abre automáticamente con un simple movimiento de pie? La nueva generación Ford Kuga: el todoterreno inteligente. Ahora con el revolucionario motor EcoBoost.

EL VEHÍCULO  
TODOINTELIGENTE

NUEVO FORD KUGA ECOBOOST 150CV

por **19.995€**



Gama Ford Kuga EcoBoost consumo medio combinado 6,6 a 7,7 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub> de 154 a 179 g/km. Motor EcoBoost mejora hasta un 20% los consumos y emisiones frente a un motor gasolina convencional. Nuevo Ford Kuga Trend 4x2 1.6 EcoBoost Auto-Start-Stop 150CV (110 kw) + Llantas 17", barras de techo cromadas, cristales privadidad, Radio CD MP3, SYNC y USB. La oferta incluye IVA, transpt., Imp.Matric, dto promocional, aportación del concesionario, dto por financiar con FCE Bank plc S.E. con una permanencia mín. de 24 meses y Plan PVE del Gobierno (siempre que cumplan los requisitos y hasta que duren los fondos del Gobierno). Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.



Go Further

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