

Eco motor.es

EN PORTADA
VOLKSWAGEN
GOLF VII

PRUEBA
SEAT TOLEDO TSI
A LA ÚLTIMA
MAZDA6



LA PASIÓN YA TENÍA UN
COLOR, AHORA LE HEMOS DADO
FORMA.



Renault España



Renault ESP

www.renault.es / 902 333 500



SIEMPRE RECORDARÁS LA PRIMERA VEZ QUE LO VISTE

NUEVO RENAULT CLIO

- Nuevas motorizaciones Energy -TCe y dCi- 90CV
- 5 estrellas Euro NCAP (Test 2012)
- Pantalla táctil multimedia con navegador

Gama Nuevo Clio: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 5,5. Emisión CO₂ (g/km) desde 93 hasta 127. Renault recomienda 

DRIVE THE CHANGE



EN PORTADA
VOLKSWAGEN GOLF VII

8-10

Se repite sin repetirse. La séptima edición del Golf se reconoce como tal experimentando una importante evolución en calidad y dinamismo.

PRUEBA
SEAT TOLEDO 1.4 TSI

12-13

Completo, pero barato. En su cuarta generación repite con fundamento el formato del primero. El 1.4 TSI destaca por precio, dotación y mecánica.

A LA ÚLTIMA
MAZDA6

14

A contracorriente. Mazda innova con la tecnología SkyActiv en su nueva berlina media sin seguir las tendencias actuales en diseño y en mecánica.

además

PEUGEOT ONYX

16-17

La imagen de mañana.
Deportivo con mecánica híbrida que abre una nueva vía de diseño en la marca.



NUEVO STRALIS HI-WAY



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.

IVECO

WWW.IVECO.ES



José Manuel Machado
Presidente de Ford España

CON EL PIVE TODO EL MUNDO GANA

opinión

LA ENTEREZA DE MARÍA DE VILLOTA

Manuel Doménech
Director

Todos sabíamos como era la guapísima María de Villota, nuestra única piloto de Fórmula 1, cuántas eran sus ganas de luchar en ese hostil mundo de hombres, pero ninguno nos imaginábamos cuánta era de verdad su fuerza y su entereza hasta después del terrible accidente sufrido en Inglaterra a principios de julio. María no solo ha ganado la carrera de la vida, sino que ha demostrado una asombrosa capacidad para asumir su presente y encarar el futuro. María ha demostrado también su gran capacidad de recuperación, y esa enorme capacidad es la que permitirá que su futuro acabe siendo incluso mejor

que su pasado. María ha nacido en la competición y para la competición, como buena heredera de los genes del gran Emilio de Villota, y la competición ha pretendido, sin éxito, darle la espalda. Para María se abren ahora nuevos retos que afrontar y que ella, a buen seguro, afrontará con esa fuerza y esa determinación que ha demostrado hasta ahora, sobre todo en el peor momento de su vida. Y sin lugar a dudas llevará a buen puerto cualquier reto que se proponga, porque María tiene la fuerza de voluntad de los campeones. María, qué hermosa lección de entereza nos has dado a todos los que te queremos.

En los últimos tiempos la actualidad nos da pocas oportunidades para hablar de forma positiva. El entorno económico y los diferentes indicadores alimentan de negros nubarrones el futuro. Sin embargo, la llegada del plan PIVE al sector del automóvil da pie al optimismo y no sólo para los directamente afectados por el plan, sino para toda la actividad económica en general. Aunque apenas han pasado tres semanas desde que se puso en marcha el nuevo plan impulsado por el Ministerio Industria, la reacción de los clientes no se ha hecho esperar: la asistencia a los concesionarios para interesarse por un coche nuevo se ha disparado respecto a meses anteriores, situándose ligeramente por encima de los niveles de hace un año en término medio, con datos excelentes en los modelos populares, en el caso de Ford los Ka, Fiesta y Focus.

Sin duda alguna, estas son muy buenas noticias y una prueba de que los millones de españoles que gozan de una economía saneada, pero que por las incertidumbres del momento se abstienen de consumir, sólo necesitan de un pequeño incentivo para animarse a renovar sus obsoletos vehículos por otros más modernos, seguros y sostenibles. Nunca hasta ahora coches modernos y totalmente equipados han tenido unos precios tan bajos. Si las tendencias que muestran las cifras de estas primeras semanas del plan se mantienen durante éste último trimestre, se puede aventurar que el total de las ventas en España supere las 725.000 unidades a final de año. Una cifra que, si bien se encuentra muy lejos del potencial del mercado, supone un balón de oxígeno para las redes comerciales y un buen pellizco para la Administración en concepto de impuestos.

La esperanzadora respuesta que está obteniendo el plan PIVE, no puede pasar desapercibida a los responsables de la Administración, ya que con esta iniciativa todo el mundo gana; un sector clave como el automóvil se reactiva, el parque automovilístico se renueva con coches más seguros y más eficientes y las administraciones elevan su recaudación por la venta de vehículos.

SEMÁFORO



GRAN CRUZ DE ISABEL LA CATÓLICA PARA GHOSN

La trayectoria de Carlos Ghosn al frente de la Alianza Renault-Nissan le ha hecho merecedor de esta alta condecoración.



EL SIETE VECES CAMPEÓN DEL MUNDO SE RETIRA

Schumacher deja otra vez la Fórmula 1, parece que de forma definitiva, tras una segunda oportunidad poco afortunada.



MAVERICK VIÑALES DA LA ESPANTADA EN SEPANG

No conforme con las prestaciones de su moto y con su equipo, abandonó el circuito malayo sin previo aviso y regresó a España.



HÍBRIDO & DIÉSEL

ENTRA EN UNA NUEVA ERA

Captura este código y consigue
una prueba exclusiva del Citroën DS5.



CITROËN DS5 HYBRID4

El Citroën DS5, con un diseño fuera de lo común, aporta prestaciones tecnológicas únicas. Su sistema Full Hybrid diésel de 200 CV (147Kw) con 4 modos de conducción: AUTO, SPORT, ZEV y 4WD, hace posible un consumo de sólo 3,8 litros. Su interior, inspirado en el universo aeronáutico, está provisto de dos consolas centrales, una inferior clásica y otra superior con techo Cockpit, que se complementan con el Head Up Display. Para llevar tu seguridad y confort a un nivel superior, dispone de sistemas innovadores como los faros inteligentes SmartBeam, la Alerta de cambio involuntario de carril, Citroën eTouch, navegador eMyWay y sonido Hi-Fi Denon. Todo, a bordo de una silueta irrepetible que marca una sola dirección: el futuro. Sube al Citroën DS5 y entra en una nueva era.

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN DS5: 3,8 - 7,3 / 99 - 169

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



La marca de Wolfsburg no duda en calificar a esta séptima generación de su Golf como "el perfecto ejemplo de nuestro amor por el detalle", debido a la utilización de la plataforma MQB, sistema modular que ha permitido 'jugar' con su diseño, a pesar de que en apariencia su imagen externa ha cambiado poco, y dotarlo de unas cualidades dinámicas jamás alcanzadas por otro Golf. Calidad, prestaciones, ligereza (pesa 100 kilos menos que el Golf VI) y adecuación al medio ambiente lo definen.

Ahora es 59 milímetros más largo, 20 milímetros más ancho y 28 milímetros más bajo. Tiene 59 milímetros más de distancia entre ejes, unos voladizos más cortos delante y detrás y las ruedas delanteras adelantadas en 43 milímetros, por lo que resulta mucho más dinámico que el Golf VI y más amplio por dentro.

El director de diseño del Grupo Volkswagen, Walter de Silva, que confiesa que "diseñar un nuevo Golf supone entrar en una problemática sin solución fácil, ya que reside en crear no un Golf, sino el Golf evitando repetirse", ha mantenido premeditadamente el frontal de diseño horizontal, la larga línea del techo, la forma de las ventanillas y el ancho montante C (por cierto, prácticamente igual que el del Golf original de 1974), unos elementos que conforman el



La séptima edición se repite sin repetirse

Con más de 29 millones de ejemplares vendidos en todo el mundo desde 1974, cuando nació el primer Golf diseñado por Giorgio Giugiaro, era algo necesario que el nuevo Golf tenía que ser un Golf, porque la filosofía de la marca respecto a su

modelo de referencia es que "debe repetirse sin repetirse". Esa es la razón por la que en esta nueva edición, la séptima, Volkswagen ha puesto el acento en la calidad, el dinamismo y las prestaciones de su diseño. Por **Manuel Doménech**



ADN de todo Golf, pero el cambio de proporciones hace que sea muy diferente del Golf anterior y que muestre unas líneas más marcadas, unas superficies tersas y limpias y una aerodinámica más depurada (con un coeficiente CX de 0,27).

Tan coherente como el diseño de la carrocería es el del interior, con un salpicadero de líneas horizontales que contiene un cuadro de instrumentos limpio, preciso y claro y con información completísima y muy fácil de leer. Muy funcional, el habitáculo tiene en la calidad y en un altísimo nivel de ergonomía las claves de su presentación. La zona delantera dispone de unos asientos muy bien diseñados y con una buena sujeción. Hay más espacio gracias a la distancia extra lograda al adelantar las ruedas delanteras, lo que se traduce en unas buenas plazas traseras; aunque resultan algo agobiantes al estar el asiento en una posición muy baja. También el maletero ha crecido, 30 litros para alcanzar los 380 litros, que llegan a ser 1.270 litros con el asiento trasero abatido.

En el inicio de su comercialización, que se producirá en la primera mitad de noviembre con carrocerías de tres y cinco puertas y precios entre los 18.320 y los 28.145 euros, contará con

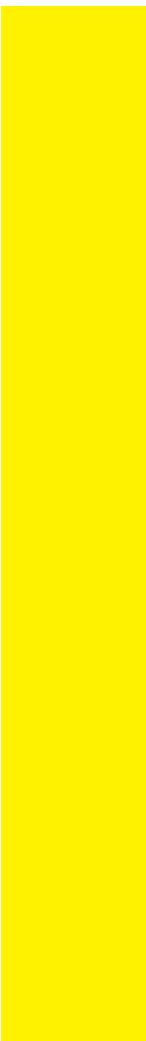


Ficha técnica

- Motores:** De 4 cilindros en línea
- Combustibles:** Gasolina y diésel
- Potencias:** De 105 a 150 CV
- Dimensiones:** 4.255 x 1.799 x 1.452 mm
- Batalla:** 2.637 mm
- Capacidad maletero:** 380 litros
- Velocidad máxima:** De 192 a 216 km/h
- Consumo medio:** De 4,2 a 5,2 l/100 kms
- Emisiones CO2:** De 99 a 119 g/km
- Precios:** De 18.320 a 28.145 euros

tres acabados muy bien equipados (Edition, Advance y Sport) y con cinco motores turbo de inyección directa. Tres son de gasolina TSI –un 1.2 de 105 CV y dos 1.4 de 122 y 140 CV– y dos son diésel TDI –un 1.6 de 105 CV y un 2.0 de 150 CV–, asociados a cambios manuales de cinco o seis velocidades o manuales automatizados DSG de doble embrague de seis o siete velocidades dependiendo del motor. Todos acreditan unas excelentes cifras de potencia y par, y todos muestran una eficiencia dinámica ejemplar (consumos de combustible reducidos en un 23% según versiones y emisiones de CO2 inferiores en una media del 13,9%). Un ejemplo de la eficiencia energética del nuevo Golf es el motor 1.6 TDI de 105 CV con cambio manual, que consume 3,8 litros cada 100 kilómetros en ciclo mixto (en carretera gasta 3,3 litros y en ciudad, 4,6 litros) y emite 99 gramos/kilómetro de CO2.

La revisión efectuada en la suspensión delantera y la adopción de una suspensión trasera nueva y más ligera (11 kilos), y el hecho de contar con dos configuraciones “ligera” y ‘performance’ según versiones, ha hecho posible que el nuevo Golf manifieste un sobresaliente compromiso entre confort, placer y diversión de conducción y deportividad. Muy preciso y ágil en curva debido a las nuevas características de la dirección (más rápida que antes y de excelente tacto), manifiesta una estabilidad excepcional gracias a una rigidez de los elementos de la suspensión perfectamente ajustada, a unos buenos frenos (el Golf VII lleva discos en todas sus versiones) y, gracias al diferencial electrónico delantero XDS, a una enorme capacidad de tracción.



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



KYMCO

DONDE QUIERA QUE VAYAS

...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.

Piénsalo por un momento: quizá tu otro coche no tiene por qué ser un coche.



Kymco Super Dink 125i/300i con seguro incluido, desde 3.099€.**
El primer *superscooter* del mercado.



Los modelos Super Dink 125i, Super Dink 125i ABS, 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 Convalidación B-A1

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



Ficha técnica

Motor: De 4 cilindros en línea
Combustible: Gasolina
Potencia: 122 CV
Dimensiones: 4.482 x 1.706 x 1.461 mm
Batallas: 2.602 mm
Capacidad maletero: 550 litros
Velocidad máxima: 206 km/h
Consumo medio: 6,2 l/100 kms
Emissiones CO2: 146 g/km
Precio: 22.150 euros

sus marcas. Tiene una cilindrada de 1.4 litros, está dotado con un sistema de alimentación por inyección directa y turbocompresor y desarrolla una potencia de 122 CV a 6.000 revoluciones por minuto. Pero lo más importante, lo que hace que tenga un rendimiento muy satisfactorio es el valor de par motor de 200 Nm, disponibles desde las 1.500 a las 4.000 revoluciones, que dota al motor de un amplio margen de utilización y de mucha fuerza a bajas revoluciones. De ahí la elasticidad y la progresividad con que funciona, con suavidad y sin ruidos.

Para completar el excelente panorama mecánico de esta versión del Toledo, el motor está asociado a la transmisión manual automatizada DSG de doble embrague y con siete velocidades. Es un prodigio de rapidez y de suavidad, y con su función totalmente automática procura una proverbial comodidad de utilización en ciudad y en autopista.

En lo que hace referencia al comportamiento de esta versión, y al contrario de otros modelos de la gama, sus suspensiones, independientemente delante y de ruedas tiradas con elemento torsional detrás, han sido modificadas en cuanto a la firmeza de sus elementos elásticos. De este modo, el Toledo TSI manifiesta una estabilidad magnífica, aunque eso suponga una cierta pérdida de confort para sus pasajeros, sobre todo en carreteras deterioradas, en las que el eje trasero no tiene el mismo comportamiento que cuando se circula por asfalto uniforme.

En todo caso, se trata de un coche muy fácil y agradable de conducir, con una dirección que transmite y con la que se obtienen unas trayectorias muy limpias y con unos frenos, de disco en las cuatro ruedas, de buen tacto y con suficientes potencia y resistencia a la fatiga. Y el control de estabilidad, de serie, también ayuda.

Es, en resumen, una buena alternativa de compra con un precio más que justificado por lo que ofrece.

Ofrece mucho pero cuesta muy poco

No es un coche 'low cost', pero su precio, para lo que ofrece, es muy bueno. La versión probada es la más potente, la mejor equipada y la de mejor comportamiento mecánico y dinámico. Por **Manuel Doménech**

Antes de analizar esta versión concreta del nuevo Toledo hay que subrayar el acierto de Seat al crear un Toledo a la imagen y semejanza del primero, con una carrocería de tres volúmenes bien diseñada y elegante que oculta ese portón trasero que da razón de ser al coche, al permitir un comodísimo acceso a un maletero que, por cierto, es

de lo mejor que hay en el mercado en coches de menos de 4,50 metros de longitud con sus 550 litros de capacidad perfectamente aprovechables.

El nuevo Toledo es un coche que puede presumir, además, de tener diseño y calidad de realización, un habitáculo espacioso, fiabilidad mecánica, comportamiento dinámico y eficiencia energética en sus motores. Y la versión probada, con el motor de gasolina TSI de 122 CV, no es ajena a esa contención de

consumos y de emisiones del resto de los Toledo con motores menos potentes.

El nuevo Toledo tiene vocación familiar, y eso se comprueba al acceder a su interior, que goza de una presentación sencilla y funcional, muy coherente con la manera de hacer del Grupo Volkswagen, con un salpicadero con todos sus elementos bien posicionados, lo que facilita una buena ergonomía de utilización de todos los mandos. El acabado Style

del Toledo probado, cuenta, por otra parte, con un equipamiento en el que no falta el climatizador, los seis airbags para proteger a los pasajeros, el cierre centralizado, los elevavanas eléctricos en las cuatro puertas, etcétera. Dispone de unos buenos asientos delanteros, amplios y con fácil regulación aunque con poca sujeción lateral, y en la zona trasera del habitáculo de un asiento capaz para tres ocupantes, aunque la que ocupe la plaza central no viajará con

demasiada comodidad por culpa de la forma plana de esa zona del respaldo y por la existencia de un túnel de transmisión demasiado abultado. Es un asiento pensado más para dos ocupantes, que encontrarán un apoyabrazos central molesto porque los posavassos se clavan en los brazos.

El motor de gasolina con que está equipada esta versión es de lo mejor que ofrece el Grupo Volkswagen para los modelos compactos de todas



Desarrollado a contracorriente

Es la expresión más clara de que el fabricante japonés no entiende de tendencias, pero sí de diseño, ingeniería e innovación aunque a veces choque con lo habitual. Y el resultado de esa filosofía sorprende de forma positiva. Por Manuel Doménech

La tecnología SkyActiv tiene la culpa de ese desarrollo a contracorriente que emplean los técnicos de Mazda para crear sus vehículos, una tecnología que ya ha demostrado con creces su valor en el todocamino CX-5 y que, sin duda alguna, también lo demostrará en este nuevo Mazda6.

Se trata de una berlina poco convencional, de imagen transgresora aunque con cuatro puertas y tres volúmenes, fruto de la filosofía Kodo Design. Un frontal bajo y expresivo culmina las líneas de la silueta que parece precipitarse hacia adelante. Esas líneas dan idea de dinamismo y crean una cierta



sensación coupé, y la zaga es alta, fuerte y deportiva al estar rematada por un alerón en el borde exterior de la tapa del maletero y por dos escapes en los extremos inferiores del parachoques.

No se corresponde con ese exterior un interior demasiado tranquilo, incluso antiguo aunque elegante. Eso sí, es ergonómico y funcional, con unos excelentes asientos y espacio más que suficiente tanto delante como detrás. Lo tiene todo en cuanto a elementos de confort y de seguridad en el acabado Luxury, y de casi todo en el Style. Su estructura es un 30% más rígida que la del anterior Mazda6 por el empleo de aceros de ultra alta resistencia.

El SkyActiv rompe la tendencia actual de crear motores turbo cada vez más pequeños. Mazda ha elegido el camino opuesto: motores de gasolina de alta cilindrada atmosféricos con inyección directa y una alta relación de compresión. El resultado es una eficiencia cercana a la de los diésel de potencias similares. Son dos, un dos litros de 150 CV, con relación de compresión de 14:1, y un 2,5 litros de 192 CV con relación de compresión de 13:1. También los diésel son ejemplo de refinamiento e innovación mecánica. Ambos tienen una capacidad de 2,2 litros, con 150 y 175 CV y con relaciones de compresión de 14:1, lo que supone un rendimiento muy cercano al de los motores de gasolina. Los cuatro motores incluyen el sistema i-STOP de parada y arranque del motor y la posibilidad de asociarse a cambios manual o automático. Y algunas versiones, el innovador freno regenerativo i-ELOOP.

Ficha técnica

Motores:	De 4 cilindros en línea
Combustibles:	Gasolina (g) y diésel (d)
Potencias:	145 y 192 (g) y 150 y 175 (d)
Dimensiones:	4.870 x 1.840 x 1.450 mm
Batalla:	2.830 mm
Capacidad maletero:	408 litros
Velocidad máxima:	De 208 a 223 km/h
Consumo medio:	De 4,1 a 6,3 l/100 kms
Emisiones CO2:	De 108 a 148 g/km
Precios:	De 27.180 a 37.630 euros



Más por menos

Acaba de ponerse a la venta la última generación del SUV japonés Outlander, que vuelve a integrarse en el segmento de moda del sector del automóvil con importantes mejoras tanto en calidad y diseño como en eficiencia energética y equipamiento. Además llega acompañado por unos precios de venta más ajustados para resultar más competitivo. Por **María López**



La nueva generación del Mitsubishi Outlander se caracteriza por un imponente y moderno aspecto exterior, por un interior de calidad y por dispone de más dispositivos de seguridad. En líneas generales, en todos y cada uno sus aspectos se aprecia una importante mejora con respecto a su predecesor.

Que su diseño sea más aerodinámico no solamente se debe a una cuestión de imagen. Con verlo por fuera, uno ya se hace a la idea de las consecuencias que tiene, a priori, una menor resistencia al viento: reducción de consumo y de emisiones y menos ruidos en el habitáculo. Un peso aligerado y una adecuada actualización de las suspensiones ayudan a que manifieste un comportamiento más estable y dinámico.

Siendo del mismo tamaño por fuera, el todoterreno del fabricante japonés crece en su interior, en el que se refleja un mayor espacio para los ocupantes de la segunda y tercera filas de asientos y para los equipajes en una zona de carga de hasta 986 litros con todos los asientos plegados y de 550 litros con cinco pasajeros. La tercera fila cuenta con dos asientos mullidos y confortables que una vez abatidos convierten el suelo del maletero en un espacio totalmente plano.



Ficha técnica

Motor: De 4 cilindros en línea
Combustible: Diésel
Potencia: 150 CV
Dimensiones: 4.655 x 1.800 x 1.680 mm
Batalla: 2.670 mm
Capacidad maletero: 550 litros
Velocidad máxima: 200 km/h
Consumo medio: 4,8 l/100 kms
Emisiones CO2: 126 g/km
Precios: Desde 28.710 hasta 38.390 euros

El nuevo Outlander está equipado con un eficiente motor diésel de 2,2 litros de capacidad y 150 CV de potencia que apuesta por las elevadas prestaciones de un modo silencioso. De serie está asociado a un cambio manual, aunque como opción se puede pedir con transmisión automática.

Los usuarios más 'urbanitas' disponen de una variante con tracción delantera, mientras que para los clientes más camperos Mitsubishi innova con el nuevo sistema de tracción a las cuatro ruedas Multi-Select, que mejora la estabilidad y la tracción y que permite seleccionar entre tres modos de conducción: tracción delantera, tracción total y tracción total con bloqueo de diferencial.



La imagen de mañana

El Salón de París fue el marco elegido por Peugeot para mostrar su último 'concepto', un poderoso y aerodinámico deportivo con mecánica híbrida que sugiere por su diseño como será la imagen externa de sus futuros modelos. Por **Manuel Doménech**

La marca francesa ha puesto en funcionamiento toda su imaginación para crear el Onyx, un vehículo que es algo más que un simple ejercicio de estilo, aunque el que hace su frontal prefigura como será la imagen exterior que unirá a todos los futuros modelos de Peugeot.

No se trata simplemente de un ejercicio de estilo, de un 'show car', sino que es un vehículo rodante que atesora en su desarrollo mucha tecnología y la aplicación de elementos innovadores en su construcción que podrían emplearse con posterioridad en los Peugeot de serie.

Tiene una longitud media, de 4,65 metros, pero es muy ancho (2,20 metros) y muy bajo (1,13 metros). Es, por el formato de su carrocería, un deportivo,

pero no lo es solo por esto, sino que también acredita su gran deportividad por la potente mecánica híbrida con que ha sido equipado.

La fibra de carbono pintada de negro ha sido el material elegido para crear todos los paneles de su carrocería. Bueno, en realidad no todos, porque tanto las aletas como la parte exterior de las puertas se han revestido con una fina hoja de cobre hecha a mano.

La aerodinámica es la norma de esa carrocería, que sin embargo solo tiene un apéndice aerodinámico evidente, un alerón trasero móvil que tiene como misión aumentar el apoyo en el eje posterior en fases de frenado. Es, por el contrario, el fondo plano de la carrocería el que, al producir un efecto suelo, optimiza esa excelente aerodinámica a la que

nos referimos (coeficiente aerodinámico CX de 0,30). Su techo, con dos abultamientos posteriores como los vistos en el deportivo de serie RCZ, es

transparente y está realizado con polimetacrilato de metilo, y la estructura del coche, formada por un total de 12 piezas, es de fibra de carbono y pesa 100 kilos. El interior está recubierto por una pieza integral de fieltro, y el salpicadero está hecho con hojas de periódico prensadas y compactadas.

La mecánica híbrida, colocada detrás del habitáculo y por delante del eje trasero, que lo mueve está compuesta por un motor diésel de ocho cilindros en V, de 3,7 litros de capacidad y con una potencia de 600 CV, apoyado por un motor eléctrico que aporta 80 CV suplementarios y que está alimentado por una batería de iones de litio.



El mejor piloto de la historia

El pasado 7 de octubre, Sebastien Loeb se proclamaba por novena vez consecutiva campeón del mundo de Rallyes en su última temporada en el Mundial. Por **Miguel Ángel Linares**

Pelé ganó tres veces el Mundial de Fútbol. Michael Jordan se puso seis anillos de la NBA. Y ya entrando en el mundo del motor, qué no decir de Michael Scumacher, que aunque se esté arrastrando por los circuitos en sus últimas carreras, ganó nada menos que siete Mundiales de Fórmula 1. Si estos son los grandes mitos del deporte de todos los tiempos, ¿qué lugar ocupa entonces Sebastien Loeb?

El pasado 7 de octubre, el piloto francés Sebastien Loeb se proclamó campeón del mundo de Rallyes por novena vez consecutiva. Ya lleva años siendo el mejor de la historia en esta especialidad, pero esta novena victoria será quizá la más espectacular porque será la última (el año que



viene correrá solo unas cuantas pruebas seleccionadas) y porque tuvo lugar no solo en el Rallye de Francia, sino que lo consiguió nada menos que en Haguenau, la localidad de Alsacia donde nació hace 38 años. Desde luego, Loeb no se ha despedido del Mundial "a la francesa".

Pocos dominios tan espectaculares se han dado en el mundo del deporte como el del francés en esta última década. Ya dio muestras de ello en el primer Mundial que disputó en su totalidad, el de 2003, a bordo de un Citroën Xsara, donde fue capaz de batir a sus compañeros de equipo, unos "tales" Carlos Sainz y Colin McRae, si bien el título se le escapó en la última carrera.

Sin embargo, a partir de 2004 comenzó la dictadura del de Alsacia. El noruego Petter Solberg (dos veces) y los finlandeses Marcus Grönholm (otras dos), Mikko Hirvonen (en cuatro ocasiones) y Jari-Matti Latvala tuvieron el honor o la penitencia de secundar al gran Loeb siempre desde el segundo escalón del podio del Mundial. Siempre con el monegasco Daniel Elena como copiloto, y siempre corriendo para Citroën, Loeb ha ganado tres Mundiales con el Xsara, cuatro con el C4 y dos con el DS3.

¿El futuro? En 2013 disputará cinco carreras del Mundial de Rallyes para, a posteriori dar el gran salto, también con Citroën, al Mundial de Turismos.

De la mano de Carlos Sainz, con quien coincidió en sus dos primeros años en Citroën, Sebastien Loeb es ya el mejor piloto de cualquier competición del mundo del motor de todos los tiempos, con sus nueve entorchados en el Mundial de Rallyes, donde también ha conseguido la friolera de 75 victorias. Ya es un mito.

El Scoopy vuelve con mejores argumentos

El Honda SH 125i, popularmente conocido como Scoopy, es uno de los modelos de mayor éxito de la marca del Ala Dorada. Después de muchas renovaciones, que siempre lo han mejorado, quizá nos encontremos ahora ante la versión definitiva que eleva a este 'scooter' a unas cotas muy superiores respecto a sus predecesores.



Es innegable que en los últimos tiempos sus competidores habían sometido a gran presión a Honda con modelos muy similares al Scoopy que siempre han tratado de quedarse con parte de la cuota de ventas y éxito de éste, pero como era de esperar la reacción de la marca nipona vuelve a marcar un hito y abre de nuevo una gran brecha con sus pretendidos rivales.

Los argumentos presentados en esta nueva versión son, además de los esperados, una gran cantidad de avances tecnológicos inéditos hasta ahora en su categoría. Lo primero que se ha hecho es confeccionarle un traje a medida con una carrocería de diseño espectacular y muy elegante que le

otorga una imagen compacta, esbelta y atractiva, y con un nivel de acabados altísima calidad. Se ha mejorado el diseño del cuadro de instrumentos, con la incorporación de una nueva pantalla digital, los grupos ópticos delantero y trasero también incrementan sus prestaciones, se ha incorporado una nueva guantera y las estribas para el pasajero ofrecen mejor agarre.

Una nueva y más ligera estructura de chasis en doble cuna de acero tubular (pesa 1 kilo menos que el anterior chasis) dotan al conjunto de una manejabilidad y maniobrabilidad que convierten al nuevo Scoopy en un scooter cien por cien urbanita. Además este nuevo chasis permite agrandar el hueco debajo del asiento para albergar, ahora sí, un cofre con

INCORPORA UN MOTOR ESP CON UN CONSUMO REDUCIDO

capacidad para un caso integral.

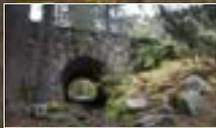
Pero el verdadero as en la manga de Honda para este renovado Scoopy es sin duda la incorporación del nuevo motor eSP que supone grandes ventajas para los nuevos SH, entre las más importantes sus bajas emisiones y sus

reducidos consumos que se sitúan ahora muy poco por encima de los 2 litros a los 100 kilómetros, lo que supone una reducción en combustible del 25 por ciento respecto al modelo anterior. Otro de los grandes argumentos del nuevo SH 125i es la adopción del sistema de paro al ralentí Idle Stop, visto por primera vez en el PCX 125.

Con todo esto Honda ha vuelto a dar lo mejor de sí para crear una maravillosa moto urbana de rueda alta, de la que además la primera versión en llegar a las tiendas montará de serie un sistema de frenada antibloqueo ABS que se venderá a un precio de 3.499 euros, más adelante ya en 2013 estará disponible la versión básica con sistema de frenada combinada CBS a un precio inferior pero todavía no conocido.

Herencia de Roma

Más de dos mil años han pasado desde que los romanos llegaron al centro de nuestra península ibérica para quedarse. Tras muchos años de feroces luchas, los moradores de las pequeñas aldeas de la región aceptaron a unos conquistadores que, con sus avances, les hicieron la vida más cómoda. Hoy merece la pena 'escaparse' a esa zona para comprobar cómo se vivía entonces. Por **María López**



Visita obligada es el puente del Descalzo, que aunque es de origen romano debe su nombre a los peregrinos que llegaban para beber de las milagrosas aguas que corren bajo él.



Refinado interior con lo último en tecnología. Una pantalla de 12,3 pulgadas, la más grande del mercado y como fondo, nuestra imagen favorita.



Circulando en paralelo a la vía romana número 24, de Segovia a Toledo, en pleno valle de La Fuenfria.

En los años previos al nacimiento de Cristo, pequeñas aldeas carpetanas a la vera de los ríos Henares, Jarama y Manzanares formaban los únicos núcleos urbanos de la que en la actualidad es la Comunidad de Madrid. Continuando su expansión por occidente, el imperio romano en su camino hacia el sur de la península y encontrando un pueblo pastoril, vio en el centro de la península una oportunidad donde establecerse. La situación geográfica, como cruce de caminos y la riqueza de la región contribuyeron al crecimiento de aquellos pequeños pueblos, que pronto se convertirían en ciudades de costumbres romanas. Modernas, con calles pavimentadas, red de alcantarillado y distribución de agua potable... y todas las innovaciones urbanísticas del momento; algunas ideadas por los extranjeros del Tíber y otras arrebatadas a los pueblos conquistados. Ya se han catalogado más de cinco mil restos arqueológicos de aquella civilización en Madrid. Desde majestuosas villas hasta pequeños objetos de uso doméstico o decorativo. Pero su herencia va mucho más allá, sus leyes, su lengua, su cultura y en muchos aspectos, su forma de vivir, han sobrevivido durante siglos manteniéndose vigentes hoy en día.



La antigua ciudad romana de Complutum, hoy Alcalá de Henares, es una de las visitas obligadas para conocer nuestros orígenes romanos.

Algunos ya habrán observado en algunos mosaicos dibujos de mujeres cuyo único atuendo son unas prendas ocultando sus partes más íntimas. Éstas no se volvieron a usar hasta mediados del siglo XX, desde entonces se las conoce como bikini. Otro ejemplo es el semáforo, una idea bi-milanesa que facilitaba el cruce en las vías al mantener éste iluminado. Con el nuevo Lexus GS hacemos un recorrido en busca de algunas muestras legadas por el pueblo romano en la Comunidad de Madrid. Era una civilización amante de la belleza, proteccionista con los habitantes de sus metrópolis, innovadora y desarrolladora de sistemas que facilitarían o hicieron más cómoda la vida de la ciudadanía. Características que concuerdan con la filosofía del fabricante nipón de vehículos de lujo. Son muchos estudiosos los que creen que los límites de la Comunidad de Madrid fueron creados por los romanos. Aún se conservan restos de calzadas usadas como trazados de paso de legiones, comerciantes y visitantes de otras poblaciones. Éstas convergían en la Matrice de aquellos tiempos y simplificaban en tiempo y forma los viajes, sobre todo al abrirse nuevos caminos que sortearan los desniveles en el accidentado paisaje de la sierra norte.

Para todos aquellos que deseen conocer en profundidad el proceso de romanización en el centro de la península, su evolución y extinción ya en el siglo V con la llegada de los visigodos, existen dos visitas obligadas. Una es Complutum, la base sobre la que es hoy en día la ciudad de Alcalá de Henares, una urbe romana de la que se conservan villas, termas, calles, mosaicos, monumentos... que gracias a los esfuerzos de restauración de los arqueólogos nos permiten hacernos sentir un poco más romanos. Y otra es la vía 24. Aunque en principio las calzadas se construyeron solo para uso castrense, poco a poco se fue generalizando su uso. La número 24 atraviesa la sierra de Guadarrama. Durante un tramo circula con el Lexus GS en paralelo a la milenaria calzada. Rodeados de bosques, apenas si se nota nuestra presencia. El motor eléctrico del Lexus GS avanza en silencio, sin contaminar, es el más eficiente en su segmento y en su interior se respira un aire casi puro gracias al sistema de climatización Nanoe. Andando sobre las piedras de la calzada romana, en el valle de La Fuenfria, rodeados de vegetación, uno evoca los parajes naturales que disfrutaban en épocas pasadas sin tener que estar protegidos por ley. Un paseo que nos lleva hasta los puentes, en origen romanos, del Descalzo y de En media.



PISAR SIN MIEDO AL BARRO Y LA LLUVIA

Las botas unisex Festival proporcionan una protección elegante contra el barro y la lluvia. Las botas de goma extravagantes tienen un patrón de altavoz en la parte exterior y un contraste de impresión dentro. CPV



UN AROMA PARA HOMBRES TRIUNFADORES

La elegancia y la deportividad del Polo se unen a la pasión del Tridente para crear esta nueva línea exclusiva de cosméticos. CPV



EL CASCO MAX BIAGGI WORLD CHAMPION

Suomy utiliza la prestigiosa pluma de Bargy, que siempre crea los cascos de Max Biaggi, para hacer una réplica conmemorativa de su título mundial SBK. 469 euros



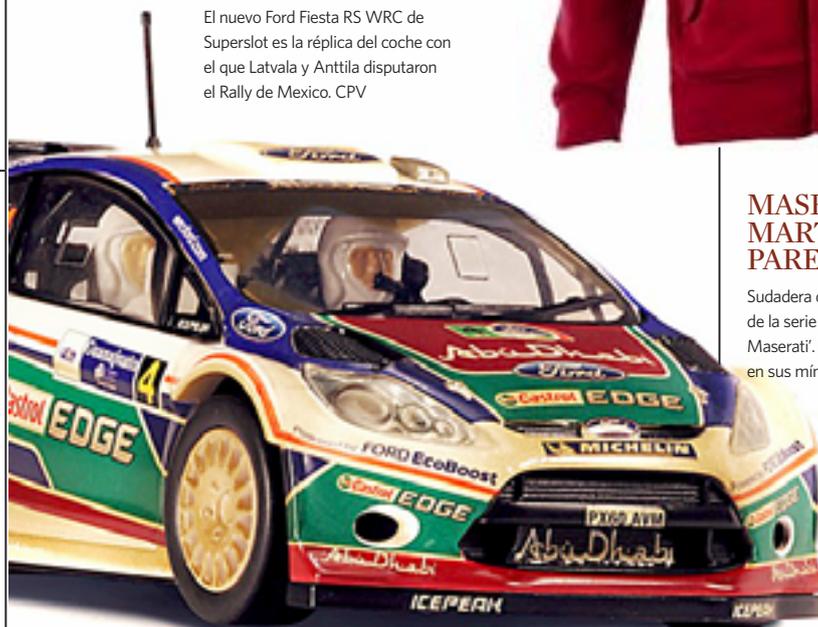
PARA DISFRUTAR EN LAS PISTAS DE ESQUÍ

Este invierno Arnette será la revolución en todas las pistas de esquí. Estilo, innovación y los mejores materiales han ido a parar al nuevo modelo en máscaras: Skylight. Desde 129 euros.



HOMENAJE A LATVALA Y ANTILA

El nuevo Ford Fiesta RS WRC de Superslot es la réplica del coche con el que Latvala y Anttila disputaron el Rally de Mexico. CPV



MASERATI Y LA MARTINA, UNA PAREJA DE MODA

Sudadera de la nueva colección de la serie limitada 'La Martina for Maserati'. Está personalizada hasta en sus mínimos detalles. 207 euros

GORRA DE MINI PARA LOS DÍAS CALUROSOS

La gorra unisex de la colección 'Sonido desde 1959' con su gran formato de impresión Glam Jack en el frente es sólo para los días calurosos. CPV



Repsol apoya a emprendedores que contribuyen a construir un futuro energético mejor para todos.

**Fondo de emprendedores
1ª iniciativa en España
que impulsa proyectos de
eficiencia energética.**

REPSOL



David Suriol, Raúl Martín, David Yáñez, Raúl Ramírez, Alberto Querejeta, José Manuel Grases, Javier Párraga, Luis Miller, Juan Sidro, Carolina Grases, Manuel Grases y Fernando Márquez.

Ganadores de la 1ª convocatoria del Fondo de Emprendedores de Fundación Repsol.

Si tienes un proyecto empresarial en el campo de la eficiencia energética,
participa y entra en fundacionrepsol.com



NUEVO FORD B-MAX



Este es el nuevo Ford B-MAX. Míralo bien. ¿Ves algo distinto? El Ford B-MAX es un coche diseñado para ofrecer una apertura lateral diáfana de 1,5 metros. Una proeza de la ingeniería que marca un cambio de paradigma en la industria del automóvil. Además, incluye un avanzado paquete de tecnologías, como el sistema de conectividad integrada Ford SYNC o el revolucionario motor EcoBoost, premiado mejor motor del año. No encontrarás nada parecido en ningún otro coche, independientemente de su categoría o tamaño. Bienvenido al primer CrossOpen de la historia.

Bienvenido a OpenWorld

fordopenworld.com
902 442 442



Gama B-MAX consumo medio combinado de 4,0 a 6,4 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 104 a 149 g/km



Go Further

ford.es