

EN PORTADA
**LOS NUEVOS
CITROËN C4 PICASSO**

PRUEBA
SEAT LEÓN 1.4 TSI
A LA ÚLTIMA
BMW SERIE 3 GT



AUDI R18 Y R8 E-TRON: EN LA PISTA Y EN LA CALLE



A VECES

LO AVANZADO

TOMA FORMAS

INCREIBLES

**Audi A6 Advanced edition por 39.600€*,
o con una cuota de 568€**.**



www.audi.es/a6advancededition

Audi A6 Advanced edition por 39.600€* o 568€/mes.**

*PVP recomendado para Península y Baleares para Audi A6 Advanced edition 2.0 TDI (IVA, impuesto de matriculación, transporte, descuento promocional incluidos) para clientes particulares, empresas y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance SA EFC (según condiciones contractuales) un capital mínimo de 15.000€ con una duración y permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Mantenimiento Audi incluido durante 4 años o 60.000 km. Oferta válida hasta el 31/07/2013.

**Cuota de renting de 568€ + IVA, válida para la versión Audi A6 Advanced edition 2.0 TDI. TIN 5,30%. Contrato de 48 meses o 60.000 km a través Volkswagen Renting SA. Oferta válida para unidades en stock hasta el 31/07/2013.

Audi A6 de 177 a 313 CV (130 a 230 kW). Emisión CO2 (g/km): de 129 a 190. Consumo medio (l/100 km) de 4,9 a 8,2.

EN PORTADA
CITROËN C4 PICASSO

6-8

Innovador. Desde Vigo llegará a todo el mundo la nueva edición del monovolumen C4 Picasso, con dos carrocerías y mucha tecnología.

A LA ÚLTIMA
BMW SERIE 3 GT

10

Espacio funcional. La tercera variante de carrocería del Serie 3 excede en capacidad al Touring (familiar) y muestra un diseño muy personal.

PRUEBA
SEAT LEÓN 1.4 TSI

12-13

Dinamismo compacto. El Seat León de tercera generación luce un diseño muy dinámico y cuenta con un chasis excepcional y un buen motor.

además



AUDI R8 e-tron

16-17

Laboratorio rodante Segunda versión del deportivo eléctrico, con tecnologías aplicables en los futuros Audi de serie.



Alfredo Vila
Director General de Citroën para España y Portugal

UNA ESTRELLA NACE EN VIGO

Que uno de nuestros vehículos estrella, el Citroën C4 Picasso, salga de Vigo, me satisface particularmente. Y no solo porque yo sea gallego, que lo soy, sino por la calidad y fiabilidad que implica que este coche sea fabricado en uno de los centros de producción más reputados del Grupo PSA Peugeot-Citroën en el mundo. El nuevo C4 Picasso tiene todo lo necesario para revalidar el éxito de su predecesor -que trastocó los esquemas del concepto monovolumen- y continuar el liderazgo de la marca en este segmento, en España y en Europa. Con una cuota de mercado similar a la que ha alcanzado el anterior Picasso, esperamos vender en España alrededor de 11.000 unidades al año de este monovolumen.

Al igual que Pablo Picasso en la pintura, nuestro nuevo monovolumen innova, revoluciona y no deja indiferente a nadie. Es un vehículo completamente nuevo construido con la tecnología de fabricación más avanzada y el saber hacer de los profesionales más experimentados. Estéticamente experimenta un cambio radical, abandona las curvas y apuesta por un exterior dominado por las líneas rectas. Por dentro, el habitáculo es amplio, como un loft y en el salpicadero el conductor dispone de dos pantallas, una tablet táctil de 7 pulgadas para manejar, por ejemplo, las funciones de audio, navegación y climatización, y una pantalla de 12 pulgadas HD panorámica. Estas tecnologías las pusimos a prueba, con éxito, con un conductor especialmente exigente en este ámbito: Tony Wang, director general de Twitter para Europa, De hecho, fue la primera persona que lo condujo en nuestro país.

Además de estas tecnologías, el nuevo C4 Picasso equipa los últimos avances en materia de seguridad. Incorpora un sistema de regulación activo de velocidad que detecta si el vehículo que va delante baja su velocidad, y mantiene una distancia constante actuando sobre el acelerador o el freno motor. También cuenta con un sistema que permite cambiar las luces de carretera automáticamente y un sistema de vigilancia de ángulo muerto por ultrasonidos. Además, los cinturones de seguridad son activos y se tensan automáticamente en caso de peligro.

opinión

ELECTRIFICACIÓN DESDE EL DEPORTE

Manuel Doménech
Director

La victoria de Audi en las 24 Horas de Le Mans con el Audi R18 e-tron quattro ha ratificado, un año más, puesto que repite victoria tras la primera de un híbrido el año pasado, pone de manifiesto una vez más que la electrificación del automóvil tiene mucha razón de ser en el deporte... aunque se pierda el ruido tradicional en la competición. Y al mismo tiempo, la posibilidad de conducir el Audi R8 e-tron, un potente deportivo de calle, aunque no se vaya a ser comercializado, nos ha demostrado que la electrificación conjuga mejor con un potente vehículo deportivo que con un coche llamémosle

normal. Del deporte con mayúsculas llega a los vehículos de calle la mejor tecnología, y así, de la experiencia acumulada en el R18 e-tron, ha surgido el R8 e-tron, que si bien parece un deportivo convencional, no lo es en absoluto. La posibilidad de contar con una mecánica 100 por ciento eléctrica (el R18 e-tron de Le Mans es un híbrido), le permite gozar de una aceleración estratosférica, de una capacidad de recuperación inigualable y de unas prestaciones que harían palidecer al mejor deportivo con motor de combustión. Sin la aportación del deporte no se podría haber llegado a un resultado tan asombroso.

SEMÁFORO



FORD, LA DGT Y EL RACE "CONDUCE TU VIDA"

Es un programa de seguridad para combatir la siniestralidad juvenil dotado con 300.000 euros para este año en España.



MARK WEBBER, DE LA FÓRMULA 1 A LE MANS

El simpático piloto australiano deja la Fórmula 1 hartado del trato de Red Bull, pero seguiremos viéndole correr, lo hará en las 24 Horas de Le Mans con Porsche.



LA INCREÍBLE PELÍCULA DE LOS NEUMÁTICOS PIRELLI

Duran muy pocas vueltas, a veces explotan, y desde el inicio de la temporada son polémicos protagonistas en la Fórmula 1.

RENAULT SCÉNIC RENACE EN 2013



LUCES LED Y LLANTAS FLEXWHEEL 16"
CLIMATIZACIÓN AUTOMÁTICA BI-ZONA
BLUETOOTH Y USB

DESDE **15.950€*** PLAN PIVE
INCLUIDO

 Renault España  Renault ESP

Mod. Visualizado: Renault Scénic Bose Edition Energy dCi 130CV eco2 con pintura metalizada por 21.900€.

RENAULT
QUALITY MADE

Gama Scénic: consumo mixto (l/100km) desde 4,1 hasta 8,1. Emisiones CO₂ (g/km) desde 105 hasta 186.
*Oferta y PVP recomendado válido hasta el 31/07/13 o fin del Plan PIVE 2 (a condición que suceda antes) en Pen. y Bal. para Nuevo Renault Scénic Expression dCi 70KW (95CV) eco2. Incluye IVA, Impuesto de matriculación, transporte, y promociones. Aplicable a particulares y autónomos siempre que cumplan las condiciones del Plan PIVE 2 y que financien el vehículo a través de Multistreno con RCI Banque Sucursal en España. Permanencia mínima de 24 meses. Importe mínimo a financiar: 6.000€. Incompatible con otras ofertas financieras. Mod. Visualizado: Nuevo Renault Scénic Bose Edition Energy dCi 130CV eco2 con Pintura Metalizada, PVP con promociones y Plan PIVE 2: 21.900€.

Renault recomienda 

DRIVE THE CHANGE



Diseño y buenas ideas

La segunda generación del monovolumen de Citroën llega con unas características de innovación y de tecnología que vuelven a situarle en posición muy privilegiada en su segmento. Como en la primera se ofrece con dos carrocerías. Por Manuel Doménech





No tiene nada que ver con el C4 Picasso de la primera generación, que ya marcó en su día un hito en el mercado de los monovolúmenes con sus dos carrocerías, la de cinco plazas y la de siete (denominada Grand Picasso). Eso sí, como en aquella ocasión, el C4 Picasso de segunda generación estará disponible con las mismas carrocerías, la normal de cinco asientos, que ya está a la venta, y la Grand Picasso de siete asientos, que se comercializará después del verano.

El nuevo C4 Picasso estrena la plataforma EMP2 del Grupo PSA Peugeot Citroën, una plataforma que será origen de nuevos modelos de las dos mencionadas marcas. Sobre ella el departamento de diseño de Citroën ha creado un diseño innovador para la carrocería, con un estilo muy diferente al del anterior C4 Picasso, un estilo fuerte y sólido, que tiene en la calidad y en la robustez sus mejores cualidades, y en

múltiples detalles, rasgos vanguardistas no exentos de una cierta deportividad. Los faros delanteros y los grupos ópticos traseros son un ejemplo de ello, elementos que son diferentes, por cierto, en las dos carrocerías propuestas; lo que dice mucho del excelente trabajo de diferenciación de modelos llevado a cabo por los hombres de la marca del doble chevron. Así, el diseño del frontal es distinto en el Picasso y en el Grand Picasso, y lo mismo sucede en la zaga. Y el lateral es lógicamente muy diferente en ambos. El nuevo C4 Picasso es curiosamente cuatro centímetros más corto que el modelo anterior mientras que el C4 Grand Picasso mantiene los 4,59 metros de longitud del anterior.

La adopción de la nueva plataforma ha permitido colocar los motores 50 milímetros más bajos, rebajar el nivel del suelo en 20 milímetros, acortar el voladizo delantero en 116 milímetros y ensanchar las vías delantera y trasera en 82 y 32 milímetros respectivamente. Además, gracias a la plataforma EMP2 las

ruedas del coche se han podido colocar en las cuatro esquinas de la carrocería. Por otro lado, la ganancia de 57 milímetros en distancia entre ejes ha permitido obtener un habitáculo más amplio y onforable, y no digamos en el C4 Grand Picasso, mucho mayor.

El diseño de la carroería es, por lo tanto innovador no solo en sus formas, sino también en lo que hace referencia a la aerodinámica, con un coeficiente de penetración CX de 0,27 en el C4 Picasso, que por otra parte es hasta 140 kilos más ligero que el modelo anterior debido a que en la construcción de su estructura se ha empleado aluminio y materiales compuestos.

Destaca en el C4 Picasso el espíritu 'loft' con el que ha sido creado su interior, que es diáfano, luminoso y, ante todo, muy práctico y funcional; con hasta 40 litros de capacidad dentro del habitáculo repartidos en 16 huecos portaobjetos y un enorme y versatil maletero, que en el C4 Grand Picasso puede alcan-



El Citroën C4 Grand Picasso es 16,2 centímetros más largo que el C4 Picasso, y su distancia entre ejes crece 23,2 centímetros. Con un diseño totalmente diferente en el frontal, la zaga y el lateral, su maletero tiene 108 litros más de capacidad.

zar hasta 700 litros de capacidad con la segunda fila de asientos (los tres independientes y de idéntico tamaño desplegada y adelantada al máximo (15 centímetros). Así, el C4 Grand Picasso podrá presumir de contar con el hueco de equipajes más amplio de la categoría y con la mayor distancia disponible entre los asientos de la tercera fila y los de la segunda.

El C4 Picasso es innovador no solamente en diseño, también lo es en la adopción de nuevas tecnología, de nuevos sistemas al servicio del conductor y sus acompañantes. Así, el salpicadero incluye la instrumentación central en dos pantallas, una superior de 12 pulgadas y una inferior, táctil, de siete pulgadas. Los nuevos C4 Picasso y C4 Grand Picasso aportan unos contenidos tecnológicos muy interesantes para quienes accedan a ellos. Entre estas nuevas tecnologías cabe destacar el sistema de visión 360 grados, el freno de estacionamiento eléctrico mediante tecla, el cambio automático de luces de carretera a cruce y viceversa, los asientos con función de masaje, las pantallas integradas en la parte posterior de los reposacabezas de los asientos delanteros, el regulador de velocidad activo, el sistema de vigilancia del ángulo muerto, el sistema de aparcamiento automático Park Assist, la alerta anticolidión y un largo etcétera. Algo nunca visto en los monovolúmenes de su categoría. Y entre todas las tecnologías embarcadas en los C4 Picasso destaca el sistema de conectividad Citroën Multicity Connect, aunque en este caso habrá que esperar un año para poder disponer de él.

La oferta del nuevo monovolumen de Citroën incluye cuatro acabados (Attraction, Seduction, Intensive y Exclusive) y hasta seis motores y dos transmisiones, la manual normal y la manual pilotada ETG6 de seis velocidades. En gasolina cuenta con



Ficha técnica

Motores: De 4 cilindros en línea
Combustibles: Gasolina y diésel
Potencias: Desde 90 hasta 150 CV
Dimensiones: 4.428 (4.590) x 1.790 x 1.490 mm
Batalla: 2.608 (2.840) mm
Capacidad maletero: 537 (645) litros
Velocidad máxima: Desde 187 hasta 209 km/h
Consumo medio: Desde 3,8 hasta 6,3 l/100 kms
Emissiones CO2: Desde 98 hasta 145 g/km
Precios: Desde 18.500 hasta 28.050 euros (precios C4 Grand Picasso no comunicados)

los motores 1.6 VTi de 120 CV y 1.6 THP de 156 CV, éste con inyección directa de combustible y turbocompresor. Y en diésel dispone de tres eficientes propulsores de 1,6 litros, dos de 92 CV, uno de ellos con la tecnología e-HDi y el cambio ETG6, que solo consume 3,8 litros de gasóleo y emite 98 g/km de CO2. El tercer diésel tiene una potencia de 115 CV, y un cuarto motor, denominado BlueHDi, y con nada menos que 150 CV de potencia, emitirá solamente 110 g/km de CO2. Los motores e-HDi incorporan el sistema Start/Stop de parada y arranque automáticos del motor.

En definitiva, Citroën vuela; ve a dar en el clavo con los nuevos C4 Picasso en aspectos cruciales como el diseño, el ahorro de peso, la funcionalidad, la eficiencia energética y las tecnologías embarcadas.

KYMCO
EASY
DAYS

Del 1
de junio
al 30 de
septiembre.



VUELVEN LOS KYMCO EASY DAYS.

Seguimos trabajando para poner a tu alcance la mejor movilidad. No solo ofreciéndote scooters, motos y quads de altas prestaciones y máxima fiabilidad. También seguimos proponiéndote fórmulas para que acceder a ellas te sea siempre de lo más fácil.

Por eso, vuelven los KYMCO Easy Days: solo hasta el 30 de septiembre llévate cualquier motocicleta de la gama KYMCO con seguro incluido¹, y págala en 12 meses sin intereses (TIN 0% TAE 0%)².

Toda la gama
de motocicletas KYMCO
con seguro incluido en
12 meses
sin intereses

TIN 0% TAE 0%



Agility City 125
1.849€
154,08€/mes



Grand Dink 125
2.359€
196,58€/mes



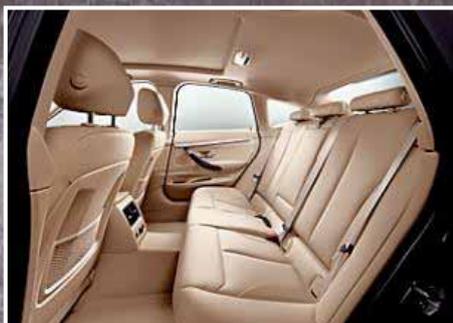
Super Dink 125
3.099€
258,25€/mes



K-XCT 125
3.199€
266,58€/mes

Encuentra tu concesionario KYMCO más cercano en kymco.es

1. Seguro incluido por un año, válido para modelos de 125cc (conductores autorizados de Convalecencia B-A1) y 300cc (conductores mayores de 24 años). Compañía aseguradora Allianz. Consultar en www.kymco.es las coberturas del seguro. 2. Promoción válida para motocicletas >50cc) y quads KYMCO. Importe máximo a financiar limitado al PVP recomendado con IVA incluido sin matriculación. Ejemplo de financiación para 1.849 euros en 12 meses: sin comisión de formalización o estudio, mensualidad 154,08 euros, importe total adeudado 1.849,00 euros. TIN 0% TAE 0%. Interés subvencionado por KYMCO MOTO ESPAÑA S.A. Oferta sujeta a la previa autorización de Banco Cetelem, S.A. tras el estudio de la documentación y firma del contrato. Fecha de validez de la campaña del 01 de junio al 30 de septiembre de 2013.



Espacio y funcionalidad

Tercera variante de carrocería del BMW Serie 3 exceptuando el coupé y el cabrio. Presentado en el Salón de Ginebra, ya está disponible en el mercado. De diseño invidual y personal es, ante todo, espacioso y funcional. Por Manuel Doménech

Dinámico, deportivo y funcional, los diseñadores del Serie 3 GT (Gran Turismo) han buscado crear una carrocería con una silueta de coupé, a pesar de lo cual tiene en la habitabilidad de las plazas traseras y en la capacidad del maletero sus puntos fuertes.

Respecto al serie 3 Touring (familiar) ha crecido en longitud 20 centímetros, tiene una distancia entre ejes 11 centímetros mayor, es ocho centímetros más ancho y dos centímetros más alto. Las plazas traseras tienen 7,2 centímetros

más de espacio para las piernas y una superior altura respecto al techo. Y el maletero, que dispone de ralles, tiene 25 litros más de capacidad que el Touring. Los respaldos del asiento trasero son reclinables, lo que permite aumentar la capacidad en 33 litros más. Al maletero se accede mediante un portón de apertura inteligente.

Para aumentar su apariencia deportiva y optimizar su aerodinámica (CX de 0,28) y su comportamiento, el Serie 3 GT dispone de un alerón trasero de accionamiento automático. Se despliega a partir de los 110 km/h y se retrae por debajo de los 70 km/h.

Se ofrece con acabados Sport Line, Modern y Luxury, muy bien equipados y con llantas de 17 pulgadas de serie en todos ellos, y con cinco motores, tres de gasolina (de 184, 245 y 306 CV) y dos diésel (de 143 y 184 CV). Todos pueden estar asociados a un cambio manual de seis velocidades o a un automático de ocho.

La eficiencia ha sido la gran preocupación de BMW en estos motores, por lo que todos llevan sistemas Auto Start/Stop y de recuperación de energía, además de ruedas de baja resistencia y sistema Eco Pro. Con una distribución de peso 50/50, su comportamiento es muy deportivo.



Ficha técnica

Motores: De 4 y 6 cilindros en línea
Combustibles: Gasolina y diésel
Potencias: 143, 184, 184, 245 y 306 CV
Dimensiones: 4.824 x 1.828 x 1.508 mm
Batalla: 2.920 mm
Capacidad maletero: 520/1.600 litros
Velocidad máxima: De 210 a 250 km/h
Consumo medio: De 4,5 a 8,1 l/100 kms
Emisiones CO2: De 119 a 188 g/km
Precios: De 36.900 a 55.153 euros





REPSOL

De viaje con Lola: la Ruta del Sur



11:00 La Guía nos descubre una playa perfecta.



14:00 Alto en el camino, ¿qué restaurante nos recomienda la Guía?



21:30 ¿Qué plan buscamos esta noche para nuestra amiga Lola?

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



Guía Repsol 2013

Diseño y dinamismo con la nueva plataforma

La utilización de la plataforma modular transversal MQB en la tercera generación del compacto de Seat, al igual que en los nuevos Audi A3 y Volkswagen Golf, ha permitido a su diñedor, Alejandro Mesonero Romanos una mayor libertad a la hora de definir la línea general del coche. Es más dinámico que nunca y tiene en el comportamiento su mejor cualidad. **Por Manuel Doménech**

El coche compacto más vendido de Seat en toda su historia y que desde el de primera generación ha liderado las ventas de los modelos de cinco puertas del segmento C alcanza la excelencia en su tercera edición, tanto por diseño como por cualidades dinámicas.

Atractivo por el diseño juvenil y dinámico que se ha sabido dar a su carrocería, dispone de un interior de diseño tranquilo y sencillo, pero con una buena ergonomía, en el que la calidad se observa en cada uno de sus rincones, lo mismo que su equipamiento (el acabado del coche probado es el Style), de serie muy completo en ele-

mentos de confort (incluye climatizador bizona y pantalla táctil, entre otros) y de seguridad con un completo elenco de sistemas de ayuda a la conducción. El habitáculo de este nuevo Seat León es, además, más espacioso que el del anterior modelo. a pesar de que el coche es algo más corto en longitud, tanto en las plazas delanteras como en las traseras, en las que los tres posibles ocupantes se pueden desenvolver con soltura.

Hay que destacar también que el maletero alcanza ahora una capacidad de 380 litros, ampliables hasta 1.200 litros abatiendo el asiento trasero. A este excelente maletero se accede a través de un amplio portón, pero sin embargo el umbral de carga es más





Ficha técnica

Motor: TSI de 4 cilindros en línea
Combustible: Gasolina
Potencia: 122 CV a 6.000 rpm
Par: 200 Nm desde 1.400 rpm
Medidas: 4.263 x 1.816 x 1.459 mm
Distancia entre ejes: 2.636 mm

Tracción: Delantera
Capacidad maletero: 380 litros
Velocidad máxima: 202 km/h
Consumo medio: 5,2 l/100 kms
Emisiones CO2: 120 g/km
Precio: 20.330 euros

alto de lo normal, lo que impide una cómoda colocación de los equipajes.

La versión probada supone el corazón de la gama en gasolina. Se trata del motor TSI de cuatro cilindros y 1,4 litros, dotado con inyección directa y turbocompresor, que desarrolla una potencia de 122 CV y un par motor de 200 Nm. Es un motor de un funcionamiento excelente por suavidad y ausencia de ruidos y vibraciones y de un rendimiento muy bueno desde muy bajas revoluciones gracias a que el par motor disponible lo está desde las 1.400 vueltas.

Equipado con el sistema Start/Stop de parada y arranque automáticos del motor, y asociado a un eficaz y preciso cambio manual de seis marchas consigue destacar en prestaciones, tanto en aceleración como en recuperación, y en consumo, ya que acredita una cifra de tan solo 5,2 litros en ciclo mixto ciudad/carretera, lo que supone unas emisiones de CO2 de 120 gramos por kilómetro. Con estas cifras el coche está exento de pagar el impuesto de circulación.

Pero si la mecánica convence en el León de cinco puertas -hay que recordar que por primera vez hay una variante con carrocería de tres puertas

(SC) y habrá otra familiar (ST)- más aún lo hace su comportamiento, en el que tiene mucho que ver la plataforma MQB, tanto que incluso supera en cualidades dinámicas al Volkswagen Golf, con el que comparte plataforma.

Lo primero que nos gusta de este coche una vez en carretera es el tacto de conducción que tiene, el agrado y la facilidad con que se maneja, y por otro lado cabe destacar que se aprecia en un aplomo excelente en carretera.

En este comportamiento tan ponderable hay que subrayar en primer lugar la adopción de una dirección electromecánica mejorada en cuanto a rapidez y precisión, una dirección que transmite mucho al conductor y que, por otra parte, filtra muy bien las irregularidades de la carretera. También destaca un sistema frenante consistente y potente. Si a eso unimos una suspensión perfectamente equilibrada en la rigidez de sus elementos para lograr el mejor equilibrio entre estabilidad y confort, concluiremos diciendo que una vez más los ingenieros del Centro Técnico de Martorell han dado en el clavo con la puesta a punto del chasis para que las cualidades de este León superen con mucho las ya reconocidas en el anterior modelo.

Distinguido italiano

El nuevo modelo del fabricante de Módena, que retoma el histórico nombre Ghibli, marca dos hitos de enorme trascendencia en la trayectoria de la marca del tridente: su primer motor diésel y su primera berlina dentro del segmento E. Por María López



BMW Serie 5, Mercedes Clase E, Audi A6 o Jaguar XF tienen un nuevo y duro competidor, pues bajo el capó de la versión de gasolina del Ghibli late un corazón Ferrari. Este motor V6 turbo de tres litros y 409 CV ha sido diseñado por Paolo Martinelli, jefe de ingenieros de Ferrari Fórmula 1

durante la gloriosa época de Michael Schumacher, y saldrá de la fábrica de Marengo. Su deportividad no se limita al diseño en el nuevo Ghibli, ya que las altas prestaciones están garantizadas. Este motor se ofrece en versiones con tracción en las ruedas traseras o en las cuatro ruedas (Q4), además dispone de otro motor de gasolina, también de tres litros, pero con solo 330 CV de potencia.

No obstante, la gran novedad mecánica de Maserati se estrena en el Ghibli. Se trata de un motor diésel de 275 CV de potencia, que si bien no cuenta con el pedigrí de las mecánicas de gasolina no deja de ser muy interesante. Este motor da lugar a la versión más económica del nuevo Maserati en todos los aspectos: precio,

Ficha técnica

Motores: De 6 cilindros en V
Combustibles: Gasolina y diésel
Potencias: 330 y 409 (g) y 275 (d) CV

Dimensiones: 4.971 x 1.945 x 1.461 mm

Batalla: 2.998 mm

Capacidad maletero: 500 litros

Velocidad: Desde 250 km/h

Consumo medio: Desde 6,0 hasta 10,5 l/100 kms

Emisiones CO2: Desde 158 g/km

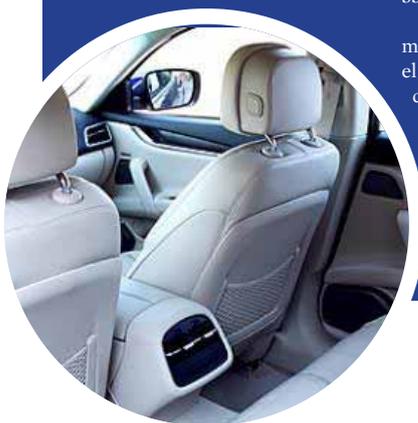
Precios: Desde 71.429 hasta 97.010 euros

consumo, emisiones, etcétera. Incorpora el sistema de parada y arranque automáticos del motor Start/Stop, con lo que obtiene un promedio de consumo de solo seis litros a los 100 kilómetros.

El nuevo Maserati Ghibli, como buena berlina de lujo que es, ha sido construido con los más altos estándares de calidad, materiales nobles

y tecnología punta, y contiene un excelente equipamiento básico.

La carrocería del nuevo Ghibli comparte su arquitectura con el Quattroporte, las suspensiones derivan del mundo de la competición, los frenos disponen de un sistema con pinzas fijas, la dirección garantiza precisión y confort en todas las situaciones, el cambio es secuencial de 8 velocidades y puede incluir tracción integral. Todo esto y más para el Maserati más barato y pequeño de la gama, el Ghibli.





Reciclando sobre ruedas

Con la crisis, muchos sectores emergen no ya solo para ofrecer productos más económicos, también para hacer ver lo importante que es el cuidado del medio ambiente. Los neumáticos reciclados, o “renovados”, son un buen ejemplo. **Por Miguel Ángel Linares**

Empecemos sin más por los números: mil años tarda en degradarse y desaparecer por completo un neumático abandonado a su suerte.

Los neumáticos que ha recogido y reciclado en sus 20 años de vida una de las mayores empresas del sector a nivel mundial, Insa Turbo, radicada en Elche (Alicante) y perteneciente al grupo Neumáticos Soledad, han supuesto evitar la emisión de siete millones de toneladas de CO₂ a la atmósfera (el mismo ahorro que si se hubieran plantado medio millón de hectáreas de pinos), además del ahorro de 18 millones de barriles Brent (casi tres billones de litros de petróleo). Pues manos a la obra.

Una empresa de renovación de neumáticos como Insa Turbo centra su actividad en reducir el consumo de materias primas, reutilizar los neumáticos usados que reúnan las condiciones mínimas de seguridad y calidad y reciclar las gomas que ya no son válidas. ¿Y cómo es el proceso?

Una vez que el neumático usado llega a las instalaciones de Insa Turbo, se

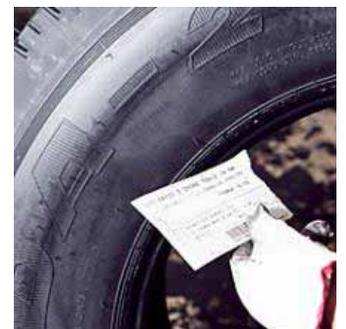


do un neumático “en crudo”. En realidad, lo que se recicla es la estructura de la carcasa, pues la banda de rodadura, que se añade a continuación, en la fase denominada de imprimación, se hace con goma completamente nueva, que se añade de forma uniforme a toda la superficie del neumático. Y ya solo queda la fase fundamental del proceso, el vulcanizado, en la cual el neumático es introducido en unas cámaras con unos moldes con el dibujo que se va a imprimir en la nueva banda de rodadura del neumático, y de los que existen más de 200 referencias entre turismos, todoterrenos y camiones. Allí, y a una temperatura de entre 150 y 170 grados, y en tiempos que van entre una y 17 horas, el neumático renovado vuelve a ver la luz en lo que será su segunda vida, con todas las de la ley en cuanto a seguridad, calidad y rendimiento y, por supuesto, a un precio mucho más bajo.

En 2013, Insa Turbo prevé renovar un total de 400.000 neumáticos, de los que 175.000 serán para turismos, otros 175.000 para furgonetas, y 50.000 para camiones. Se espera que en el año 2015, el 15 por ciento de todos los neumáticos que rueden en España sean renovados.

MIL AÑOS TARDA UN NEUMÁTICO EN “MORIR”

se somete a una lógica y obligada fase de inspección para ver si reúne las condiciones para poder ser renovado. Una vez pasado este duro examen, el neumático se somete a la fase de raspado, que iguala y elimina toda la capa superficial, la más castigada por el uso, dejan-



Los distintos procesos de renovación de un neumático dan empleo a más de 300 personas en Insa Turbo.

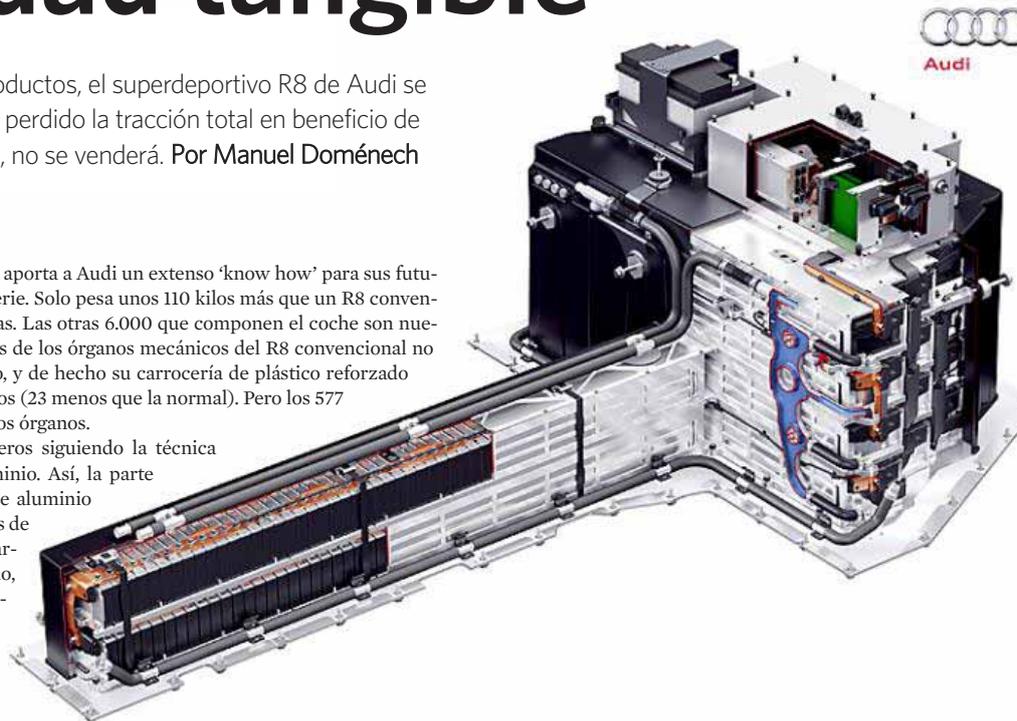


Una realidad tangible

En el afán de la marca por electrificar sus productos, el superdeportivo R8 de Audi se convirtió en eléctrico. Ahora su evolución ha perdido la tracción total en beneficio de la trasera. Una realidad que, aunque tangible, no se venderá. Por Manuel Doménech

El R8 e-tron es un laboratorio rodante que aporta a Audi un extenso 'know how' para sus futuros coches eléctricos de fabricación en serie. Solo pesa unos 110 kilos más que un R8 convencional, del que solo conserva nueve piezas. Las otras 6.000 que componen el coche son nuevas. Al ser un deportivo eléctrico muchos de los órganos mecánicos del R8 convencional no existen, lo que supondría un menor peso, y de hecho su carrocería de plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP) pesa 199 kilos (23 menos que la normal). Pero los 577 kilos de la batería compensan en peso la ausencia de esos órganos.

Su construcción se ha realizado con materiales ligeros siguiendo la técnica Multimaterial Space Frame de construcción con aluminio. Así, la parte frontal de su estructura está compuesta por perfiles de aluminio con nódulos de fundición de aluminio, la parte central es de CFRP, y la parte trasera, mixta de aluminio y fibra de carbono. En la carrocería solo las puertas son de aluminio, mientras el resto es de CFRP y el capó delantero está formado por siete capas de fibra de carbono. En suma, la





estructura del R8 e-tron tiene un 23% de CFRP y un 75% de piezas metálicas. El resto corresponde a plásticos, cableados (el sistema eléctrico pesa 100 kilos), etcétera.

Se trata de un coche de dimensiones exteriores muy proporcionadas entre la longitud (4,43 metros), la distancia entre ejes (2,65 metros) y la altura (1,25 metros), en el que se ha cuidado mucho la aerodinámica. El diseño de su interior es sencillo y con una presentación de gran calidad como es habitual en Audi. El cuadro de instrumentos, en apariencia simple, contiene gran cantidad de información, mostrando en todo momento cómo funciona el coche. Es un interior amplio en que se ubican dos amplios asientos deportivos.

La tracción a las ruedas traseras, con bujes de titanio, se realiza mediante dos motores síncronos de imán permanente, ambos con 190 CV de potencia y 410 Nm de par. Cada uno gira de forma independiente del otro, de modo que permiten una vectorización electrónica del par (torque vectoring). De esta manera, frenado y aceleración de las diferentes ruedas se pueden repartir al trazar curvas a gran velocidad con el par motor de cada motor. Este R8 obtiene unas prestaciones impresionantes: 4,2 segundos de 0 a 100 km/h y 200 km/h de velocidad (limitada electrónicamente). Y pese a ello, con una carga de batería puede recorrer 215 kilómetros.

Concebida y fabricada por Audi la batería de iones de litio que alimenta los motores del R8 es una muestra de su capacidad de desarrollo. Mide 2,35 metros de largo, 1,35 metros de ancho, 0,71 metros de alto y pesa 577 kilos. Montada entre los dos ejes para reducir el centro de gravedad del coche, permite que el reparto de masas sea de 42% delante y del 58% detrás. Está formada por 530 células planas individuales y tiene una capacidad de 48,6 kW/hora. Se puede cargar con la corriente continua de la red doméstica, a 230 voltios (unas 12 horas para una carga completa) o con corriente alterna (en función de la potencia de conexión el tiempo de carga se reduce a menos de una hora).

El Audi R8 e-tron presenta nuevas soluciones en su chasis. Los muelles helicoidales son de material plástico reforzado con fibra de vidrio (GFRP) y pesan un 40% menos que los de acero. Los cubos de rueda en el eje trasero son de titanio y ahorran 0,6 kilos de peso. Y el tubo de la barra estabilizadora delantera está compuesto por capas enrolladas de CFRP, y las patas de la barra son de aluminio. Lleva unos neumáticos de baja resistencia a la rodadura. Las llantas de 19 pulgadas llevan unas cubiertas regulables que cierran sus orificios a partir de los 50 km/h, y al reducir la velocidad los reabren. Estas "aero ruedas" activas reducen el coeficiente de resistencia aerodinámica en 0,02 puntos. El sistema de frenos cuenta con frenos delanteros mecánicos y traseros electromecánicos. Los discos son cerámicos reforzados con fibra de carbono.



Solamente el problema de alternador del Audi número 1 evitó un podio todo Audi. Marc Gené, tercero con el Audi número 3 pudo incluso haber ganado la prueba.

La duodécima victoria Audi

Audi es imparable en Le Mans. En el 90 aniversario de las 24 Horas su dominio fue casi total, lo que permitió que sumara la victoria número 12 en su palmarés. Y con Audi volvió a ganar Kristensen, ya con nueve victorias en su casillero. Por Manuel Doménech

Con Audi presente en el trazado de Le Mans no hay quien pueda hacer nada más que seguirle. En la edición número 81 de las 24 Horas, que conmemoraba el 90 aniversario de su creación en 1923, su dominio fue casi total desde los primeros entrenamientos libres, en ellos destacó un debutante en el equipo alemán, el francés Loïc Duval, el hombre más rápido en entrenamientos, lo que permitió que su coche ocupara el mejor puesto en la parrilla de salida. Los Toyota, con cinco ex pilotos de Fórmula 1 de los seis que formaban el equipo de dos coches con el que acudieron a Francia en pos de una victoria que llevan buscando desde hace muchos años, se tuvieron que conformar con las migajas de ser los más rápidos en el 'warm up'.

Un año más se dieron cita en la prueba francesa tres pilotos españoles, Marc Gené encuadrado en el equipo Audi con la intención de repetir victoria; Lucas Ordóñez en el equipo Zitek Nissan, también con opciones de victoria en la categoría LMP2; y Antonio García, tres veces campeón en su categoría en Le Mans, con su habitual Chevrolet Corvette C6 ZR1 para intentar el podio frente a los novísimos Aston Martin y Porsche. Salvo Gené, que en entrenamientos se clasificó tercero, donde le correspon-



Los tres pilotos españoles presentes en Le Mans, Marc Gené, Lucas Ordóñez y Antonio García.



Otro podio Audi, con la victoria número nueve del danés Kristensen y nuevo podio para Marc Gené.

día, ni Ordóñez ni García brillaron a la altura de lo que se esperaba de ellos.

La salida, con amenaza de lluvia, sirvió para que los tres Audi, 1, 2 y 3, encabezasen la prueba a un ritmo infernal, seguidos en principio por el Toyota de Davidson. Pero no hubo nada que hacer contra los coches alemanes, ya que seguían encabezando la prueba por orden jerárquico hasta que el coche número 1, el de los ganadores del año pasado, tuvo un problema con el alternador, lo que supuso caer a posición 24 ya sin opciones de victoria.

Su privilegiada posición la heredó el Audi de Kristensen, Duval y McNish, que ya no la abandonaron hasta el banderazo final al día siguiente. Ni el más mínimo problema, no como Gené, cuyo compañero Di Grassi pinchó una rueda, lo que supuso perder dos vueltas. Sin ese pinchazo hubiera optado a la victoria. Y mientras los Toyota lograron interlarse entre los Audi, para terminar segundos y cuartos con el consuelo de la vuelta rápida lograda por Davidson.

Lucas Ordóñez y Antonio García fueron de menos a más en la carrera, finalizando tercero Ordóñez en la categoría LMP2 y cuarto García en la categoría LMGT Pro. Fue una edición apasionante que, no obstante, se vistió de luto por el accidente mortal de Allan Simonsen al estrellar su Aston Martin contra las barreras poco después del inicio de la prueba.



Segundo clasificado, el Toyota TS030 Hybrid conducido por los ex pilotos de Fórmula 1, Davidson, Buemi y Sarrazin no pudo terminar con la hegemonía de Audi.

La amplia experiencia de Peugeot tanto en la fabricación de coches como en la evolución y concepción de ciclomotores y motocicletas urbanas, y, sobre todo, el trabajo conjunto de las dos divisiones de la marca ha dado como resultado un ciclo scooter de tres ruedas (dos en el tren delantero), de un resultado excepcional y que mejora mucho a sus antecesores del grupo Piaggio.

Este interesante scooter, que estará a la venta durante el próximo mes de septiembre pondrá a disposición de los conductores con permiso B unas sensaciones de conducción y una potencia realmente extraordinarias, además de un gran nivel de equipamiento tecnológico y un nivel de seguridad en marcha superior.

La elegancia del conjunto y sus formas proporcionadas, así como la calidad de los acabados y materiales, destacan la personalidad dinámica e inconfundible del nuevo Metrópolis. El diseño de su calandra descollada bajo el escudo sigue el código estético de la marca en su línea de automóviles, y armoniza con el conjunto de luces frontales halógenas que integran leds. Además en el bano central del tren delantero hay una gran luz vertical que permite que los demás conductores adviertan mejor su presencia.

La capacidad de carga es sobresaliente, puesto el hueco existente bajo el asiento alberga sin problemas dos cascos, uno abierto y uno integral, pero además su plataforma plana, que primicia en este segmento, y un gancho tras el escudo posibilitan una carga adicional.

Cabe destacar en el plano tecnológico, y hay que decir que nos sorprendió en la toma de contacto con este Metrópolis, su tren delantero con una arquitectura tecnológicamente nueva que se ha denominado Dual Titling Wheels (DTW). El esquema del tren es el de un paralelogramo deformable de doble triangulación que permite bajar el centro de gravedad y centrar los pesos, actuando de manera independiente en cada rueda en función de la marcha, pudiendo bloquearlas eléctricamente a baja velocidad.

Otro detalle tecnológico, en este caso heredado del automóvil, es la llave electrónica denominada Smart Key, que reconoce al conductor cuando éste se encuentra en un radio de metro y medio de la moto y que acciona todos los sistemas para que, girando un botón de contacto y accionando un botón al tiempo que presionamos el

Movilidad scooter con ADN automovilístico

El nuevo Peugeot Metrópolis surge de la interpretación del concepto "movilidad" que los 100 años de experiencia de la marca del León aportan en un producto que hibrida perfectamente lo mejor de un scooter con la comodidad de un coche.



freno, se produzca el arranque del motor sin llave.

Otra de las señas de identidad del Metrópolis con el mundo del automóvil es su cuadro de instrumentos, muy completo y con dos grandes esferas analógicas para el velocímetro y cuentarrevoluciones y un display digital en el centro con información detallada sobre consumo de combustible, autonomía e incluso aviso del nivel de presión de los neumáticos.

El alma indiscutible del vehículo es su nuevo propulsor de 400 cc denominado LFE que la marca estrena en el Metrópolis y que es todo un portento en su categoría. Ofrece una potencia de hasta 37,2 CV, y a pesar de la cilin-

drada con unos niveles de consumo muy contenidos. En la conducción de contacto nos sorprendió gratamente la baja rumorosidad y la contundente suavidad en la entrega de potencia desde bajo régimen. No pudimos expresar su punta de velocidad, que la marca declara alcanza los 150 Km/h y

que ya está bien para un vehículo de estas características.

Para aquellos que prefieran un perfil más deportivo Peugeot ha preparado una versión RS con acabados estéticos exclusivos. En cualquiera de las dos versiones el precio de salida para este Súper Scooter de tres ruedas será de 8.490 euros.

Piedra negra y vehículo verde

Diseño, respeto al medio ambiente, prestaciones... Una visita a la "capital" de la Sierra Norte de Madrid, Patones de Arriba, solo podía ser hecha a "lomos" del nuevo Lexus IS 300h. **Por Miguel Ángel Linares**

España, país de sempiternos contrastes. Madrid, no iba a ser menos. La Sierra de la capital, una de las más bellas de Europa, también tiene su dicotomía, esa injusta separación que va más allá de lo geográfico para adentrarse en peligrosos vericuetos sociopolíticos: la "Sierra" como tal, sucesión de valles y picos tan conocidos como Navacerrada o Cotos, con la brújula apuntando hacia Galicia; y la Sierra "pobre", dirección Burgos, donde el verde de las lomas va tornándose al negro de las paredes de casas tan modestas como orgullosas de estar construidas en pizarra, piedra serrana que tan bien aísla de la "rasca" fría.

Y si en la zona "noble" nos topamos con poblaciones míticas como San Lorenzo de El Escorial o Cercedilla, la entrada a la "parte de atrás" de la Comunidad de Madrid, en su salida hacia el norte, está presidida por uno de los pueblos más bellos de España, una sucesión de bellas callejuelas, con pizarra esparcida en el horizontal del piso como en la vertical de paredes quintocentenarias, venidas a menos a finales del siglo XIX, y recuperadas para el placer del ojo humano a mediados del pasado, cuando la recuperación de los sesenta permitió a muchos madrileños hacerse con su propia segunda vivienda en las empinadas sendas de Patones de Arriba, antigua alquería del siglo XVI, y que llegó incluso a tener, fruto de su aislamiento, su propio "Rey de Patones", allá por el siglo XVII.

Dos recomendaciones. Una, visitar Patones de lunes a jueves, en primavera-verano-otoño-invierno, pues podremos disfrutar de todos los sentidos que despierta de una forma sosegada, silenciosa y placentera. Los fines de semana es un reducto de domingueros a la caza de una mesa libre en los numerosos restaurantes que alberga (el mayor índice de establecimientos hosteleros por habitante de toda España). Y dos, acercarse hasta allí con el mayor de los respetos por su arquitectura integrada en la naturaleza a "lomos" de un vehículo extremadamente respetuoso con el medio ambiente (99 gramos de CO₂ y 4,3 litros a los 100 kms), como es el nuevo Lexus IS 300h, una nueva vuelta de tuerca a la tecnología híbrida del fabricante japonés (segunda generación), con motor térmico de cuatro cilindros en línea, de 2,5 litros y 181 CV, unido a





uno eléctrico de 143 CV (223 caballos de potencia en conjunto). Para que los escasos 62 kilómetros que separan Madrid de Patones de Arriba (existe un Patones de Abajo, más moderno, mejor comunicado y equipado... y mucho menos romántico) tengan su correspondiente dosis de “placer” en el conjunto de la jornada, la dinámica de conducción del IS 300h va a superar con nota la prueba de pasar de autopista a carretera regional, y de ahí, ya todo para “arriba”, por un estrecho canal de asfalto plagado de pequeñas “revueltas” que hacen retorcerse al híbrido con una agilidad que ya quisieran para sí vehículos con menos milímetros de longitud que sus 4.665.

Una vez ya en Patones de Arriba, y aunque la entrada en sus estrechos callejones está vetada a vehículos, pedimos permiso para inmortalizar a golpe de clic el interesante contraste entre la “arquitectura negra” de esta parte tan desconocida de Castilla con las líneas rompedoras del diseño del IS 300h, con pliegues casi imposibles en su carrocería, una atractiva parrilla en doble punta de flecha, todo ello alumbrado por luces diurnas que refuerzan la imagen frontal de un vehículo que destaca, una vez abiertas sus puertas, por un interior de líneas tan limpias como definidas y con una calidad de materiales imposible de pasar por alto.

LAS CALLES DE PATONES, VEDADAS AL TRÁFICO, HOY ABIERTAS AL IS 300H



Y allí, tras aparcar el Lexus en su “gueto”, toca combatir los rugidos del estómago a base de migas castellanas con uvas, huevos fritos con morcilla, pimientos y chorizo, o también, por qué no, chuletas de lechal o solomillo de ternera en alguna de las terrazas o patios de los restaurantes de Patones. Eso sí, cuidadito con los “caldos” castellanos, el único elemento de seguridad, el “humano”, que el Lexus IS 300h no podrá “controlar” en el viaje de vuelta, pues ya bastante “ocupado” está de darnos tantas sensaciones como seguridad con su capó activo, sistema de precolisión, detector de ángulo muerto, detección de tráfico posterior, aviso de cambio involuntario de carril...



APTA PARA ALTAS TEMPERATURAS

La chaqueta Stripe combina la funcionalidad de la prenda y el estilo deportivo característico de Suomy con unos detalles de piel que otorgan a la prenda algo diferente. 125 €



PROTECCIÓN CON DISEÑO

Un peto cómodo y ligero, diseñado para pilotos de altura entre 160 y 185 cm. Protege la parte delantera y posterior del busto, tórax y espalda, y dispone de amplias aireaciones. 65 €



POPEYE, LA SEXY NOVIA OLIVIA Y BETTY BOOP

NZI presenta una divertida y entrañable colección de cascos urbanos muy originales, con el diseño de los míticos personajes de dibujos animados: Popeye el Marino, su novia Olivia y la sexy Betty Boop. Estas colecciones se presentan sobre los modelos 3D Vintage II, 3D Helix IV y 3D Activy de NZI. Desde 119 €



NOS VAMOS DE EXCURSIÓN

La Escape 22 de Lafuma es una mochila innovadora y multiusos gracias a la membrana Air Shell que proporciona un contacto más cómodo y transpirable. 90 €



PERFECTA PARA EL VERANO

Para ellas... una camiseta fresca y cómoda, de manga corta, confeccionada en algodón 100 por cien y personalizada con el logo Scott. Tallas de la XS a la XL. 20 €



UN CLÁSICO EN MINIATURA

Superslot propone el Lotus Evora GT4 que el Team Lotus Sport UK utilizó en el British GT del 2012 en el circuito de Rockingham. El coche con el dorsal 49, iba decorado con los característicos colores de Lotus, negro y oro. CPV



SÓLO PARA SUS OJOS

Las gafas de sol Scuderia Ferrari se reconocen por su diseño abusado y envolvente. Son muy ponibles y están dotadas con protección contra los rayos solares. 50 €





FORD S-MAX LIMITED EDITION

La deportividad, queda en familia.

Equipado con todo para los tuyos.



- Navegador multimedia con pantalla táctil de 7"
- Climatizador automático bizona con control por voz
- Interfaz Hombre – Máquina HMI con pantalla Convers+
- Sistema auxiliar de asistencia al aparcamiento
- Bluetooth con control por voz V2C y USB
- Portable Car Cinema
- Sistema diurno de iluminación LED
- Llantas de aleación de 17"
- Tercera fila de asientos Invisible Tech
- Sensores de luces y de lluvia



Gama Ford S-MAX consumo medio combinado de 5,4 a 8,1 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 114 a 189 g/km.
El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.



Go Further

ford.es

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