

MARZO 2014 elEconomista Nº60

Eco motor.es

AUDI A8

EL KÁISER DEL ASFALTO



ESCAPADA
RANGE ROVER

A LA ÚLTIMA
BMW SERIE 2 COUPÉ



Ven a conocer los Nuevos Clase C y GLA.

Estás viendo sólo la punta del iceberg.

Si te gustan las deportivas y provocadoras líneas de los nuevos Mercedes espera a ver el sorprendente diseño de sus interiores, su innovadora tecnología y sus completos equipamientos de serie. Ven a descubrir el GLA, el nuevo todoterreno compacto de Mercedes, y el nuevo Clase C, totalmente renovado y con un diseño deportivo impresionante. Te volverán a sorprender.

Descúbrelos en Santogal

Gama Clase C: consumo medio 4,0 - 5,8 (l/100 km) y emisiones de CO₂ 103-135 (g/km) Gama GLA: consumo medio 4,3 - 6,6 (l/100 km) y emisiones de CO₂ 114 - 154 (g/km)



Mercedes-Benz

SANTOGAL MOTOR

Concesionario Oficial Mercedes-Benz C/ Francisco Aritio, 142, 19004 GUADALAJARA, www.mercedes-benz.es

EN PORTADA
AUDI A8

6-8

El Káiser del asfalto. La berlina de representación de la firma alemana sigue siendo el máximo exponente en la conducción de auténtico lujo.

A LA ÚLTIMA
NOVEDADES

12-15

De todo un poco. Este mes traemos a estas páginas el rediseñado Mini, el radical Peugeot RCZ R y el urbano y cómodo Nissan Note.

ESCAPADA
RANGE ROVER

20-21

El Escorial. Hoy juntamos dos estructuras impresionantes, cada una dentro de su estilo: el Monasterio de El Escorial y el Range Rover.

además

BMW SERIE 2 COUPÉ

10-11

Un coupé para todos. La firma alemana presenta su dos puertas más pequeño, pleno de deportividad.





Juan Carlos Andrés Presidente de Anesdor
(Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas)

URGE UN PIVE PARA LA MOTO

El sector de las dos ruedas, con gran tradición y arraigo en España, ha sido hasta hace pocos años una referencia empresarial en Europa. En el año 2008, las más de 4.300 empresas españolas de fabricación y distribución, tanto de vehículos como de componentes, representaban el 11 por ciento del total de las europeas. Los aproximadamente 37.000 puestos de trabajo y una facturación superior a los 3.500 millones de pesetas eran cifras que avalaban la pujanza del sector. Hoy día la situación es muy distinta, a pesar de las grandes ventajas que ofrecen motocicletas y ciclomotores en términos de movilidad sostenible. Desde 2007, las matriculaciones de ciclomotores han caído un 82 por ciento y las de motocicletas un 62 por ciento. Hay que remontarse hasta 1960 para encontrar cifras de matriculaciones como las de 2013. En este periodo se han destruido más del 40 por ciento de los puestos de trabajo. En este contexto es necesario adoptar medidas urgentes. Es importantísimo proteger a la merma industria española de la moto, su tejido social y empresarial. Las ventas en 2008 generaron un aporte a la Hacienda Pública de 480 millones de euros en tasas e impuestos; en el año 2013, apenas llegó a 100 millones de euros. Estos últimos años han propiciado que el parque de motocicletas y ciclomotores esté muy envejecido. Según datos de la DGT, la antigüedad media del parque de motocicletas supera ya los 14 años, con un 65 por ciento del parque total con más de siete años. Por eso no es posible comprender por qué los ciclomotores y las motocicletas están discriminados en los planes de renovación del parque, como el Plan PIVE. Con menos de un 3 por ciento del presupuesto dedicado a los turismos se podría hacer un plan completo para la moto. Un plan que no sólo dinamizaría el mercado, ayudando a mantener y recuperar empleo, sino que también resultaría en un aumento de la recaudación del Estado, fruto de la demanda añadida que generaría. Además, recordemos que los vehículos más modernos están equipados con tecnología y materiales más avanzados, que mejoran, por ejemplo, la frenada del vehículo, en beneficio de la seguridad activa; que permiten una reducción significativa de los niveles de ruido, en beneficio de la calidad ambiental; o que reducen el consumo de combustible, en beneficio de la economía y de la reducción de emisiones. En definitiva, no hay duda que la discriminación de la moto en los planes de ayudas a la automoción española es un grave error. Urge aplicar un plan PIVE para la moto.

opinión

COCHES CADA VEZ MÁS INTELIGENTES

Juan Luis Soto
Director

Puede que el proceso de fabricación de vehículos se haya ralentizado a causa de la crisis. Sin embargo, la ingeniería y el potencial tecnológico de la industria prosigue con imparable inercia para prepararnos los coches que conoceremos en breve. Los avances científicos, ya sean sobre la especialidad de la telemática o de los nuevos materiales, encuentran una de sus primeras aplicaciones en automoción. Hoy ya conducimos automóviles que automatizan multitud de funciones y son capaces de una conducción autónoma. O buscan por sí solos ayuda en caso de emergencia.

Pero ya se están investigando nuevos avances. Volvo, por ejemplo, está desarrollando un sistema que “habla” entre coches para avisarse de posibles peligros en la calzada, como hielo o zonas deslizantes. ¿Y se imaginan unos neumáticos que se regeneran? Pues Michelin comercializará en breve los EverGrip, que disponen de unas laminillas que se van dilatando para recuperar el material perdido por la fricción y rodarán 100.000 km. Incluso habrá coches que velen por nuestras constantes, como nos desveló Ford con su concept S-Max, cuyos asientos monitorizan la frecuencia cardíaca y los índices de glucosa.

SEMÁFORO



PLAN ADAPTA DE FORD Y LA FUNDACIÓN ONCE

En una acción sin precedentes, recorre 15 ciudades para que personas discapacitadas conozcan sus vehículos adaptados.



MADRID INSTALA LA PRIMERA METROLINERA

Aprovecha el frenado de los trenes para recargar baterías. Buena iniciativa pero aún escasa para promover eléctricos.



PARÍS RESTRINGE TRÁFICO POR LA CONTAMINACIÓN

Turnando matrículas pares e impares, la capital ha limitado la circulación de automóviles ante la elevada contaminación.



NUEVO KIA SPORTAGE

desde **15.200€**
No pasarás desapercibido



APROVECHA EL
PLAN PIVE



The Power to Surprise

Consumo (l/100km): 5,3-7,2. Emisiones de CO₂ (g/km): 139-189.

PVPR Kia Sportage 1.6 GDi Basic 4x2 (incluido impuestos, transporte, acciones promocionales y aportación del gobierno al Plan PIVE). No incluye gastos de gestión y matriculación. Consultar condiciones y requisitos del Plan Pive. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con Santander Consumer EFC S.A. un importe mínimo de 9.000€ a través de la campaña Flexible Range Finance, con una permanencia mínima de 48 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 31/03/2014 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. Consulta condiciones en www.kia.com. Modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. *Consultar manual de garantía Kia.



El Káiser del asfalto

El Audi A8 se impone entre las berlinas más premium con su ligera estructura de aluminio, una elevada dotación tecnológica y nuevos sistemas de seguridad como la iluminación Matrix LED, tan potente como respetuosa con los demás usuarios de la vía. Bienvenidos al lujo sobre ruedas: tomen asiento, relájense y disfruten de la excelencia más elevada. Por Jorge Arenas

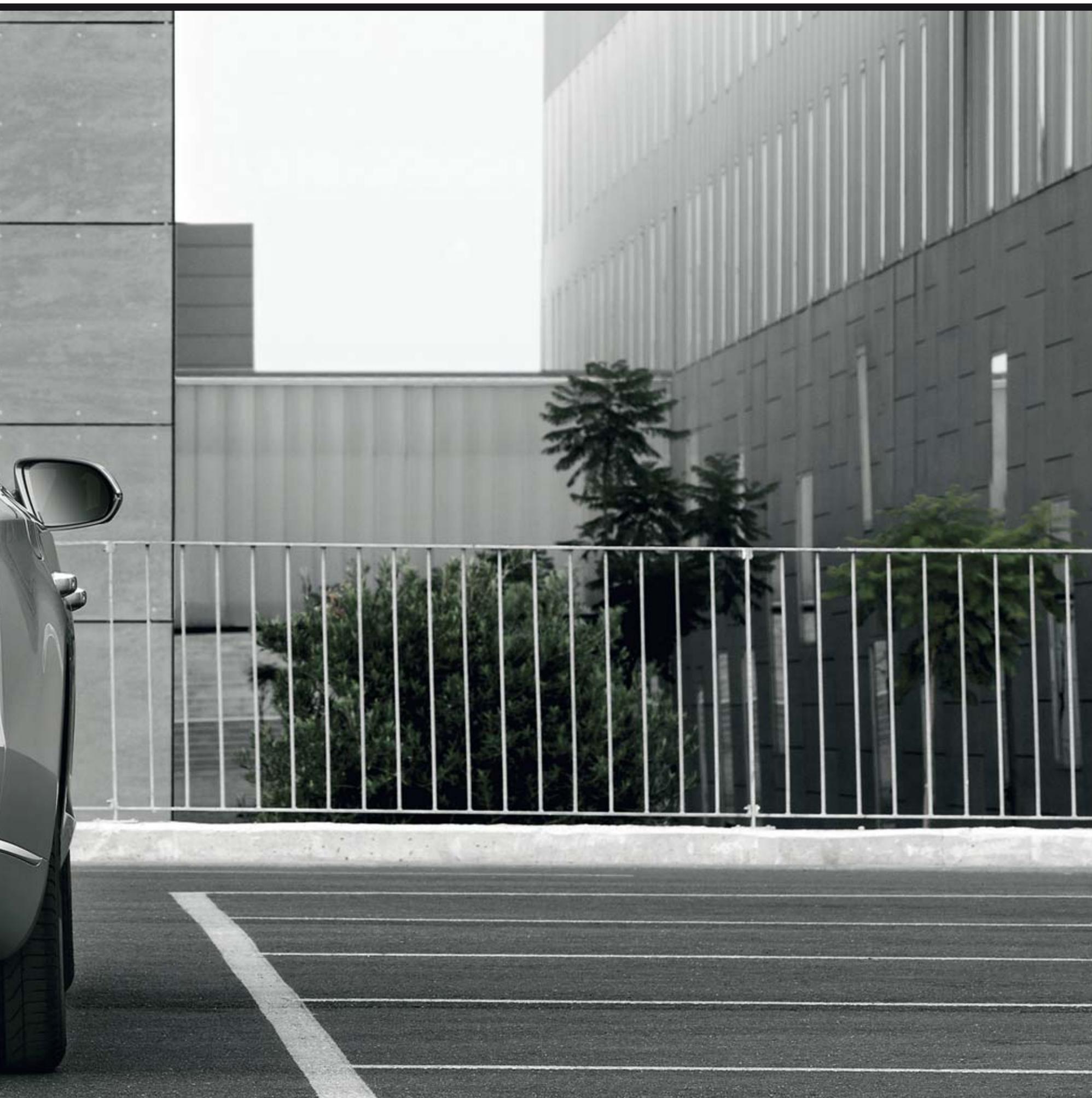


Viajar en un Audi A8 es disfrutar de la clase business en su estado más puro. Lujo, confort y un alto grado de disfrute se dan la mano en la que, probablemente, sea la berlina más interesante de su segmento.

Este alemán deja bien claro que lo importante no es tanto el destino a alcanzar como la forma en la que se recorre el propio camino. Por eso el A8 hace que sus ocupantes se sientan como en casa gracias a unos asientos amplios y cómodos, configurables en varias posiciones y hasta capaces de dar un masaje cuando sea necesario. Aquí no hay lugar para el estrés. El modelo de los cuatro aros invita a acomodarse, elegir el canal favorito de televisión a través de su sistema multimedia con pantallas en los reposacabezas y, por qué no, todo ello acompañado de una copa de vino

recién salida del refrigerador ubicado en la fila posterior de asientos.

Queda claro, entonces, que el Audi A8 ha nacido para ser disfrutado como pasajero. ¿Qué mejor que sacarle partido al entramado de sistemas tecnológicos enfocados al confort que incorpora mientras uno ve pasar la vida tranquilamente a través de las ventanillas posteriores? Tanto es así que existe una versión de batalla extendida (A8 L) que le saca más partido aún a esta especie de *chill out* relajante que es la zona trasera. Con 13 centímetros extra que logran un mayor desahogo para las piernas, este Audi alargado se convierte en un auténtico Titanic de la carretera gracias a sus 5,27 metros de longitud, además de ofrecer la posibilidad de incluir ciertas *delicatessen* como las cortinillas de privacidad eléctricas, unas mesas abatibles o incluso un botón que sirve para desplazar





el asiento del copiloto desde atrás para ganar un espacio extra.

Sin embargo, somos conscientes de que no todo el mundo ha nacido para viajar leyendo el *Financial Times* mientras otras manos guían su coche. Son muchos los que prefieren ponerse a los mandos de una gran berlina y así convertirse en los protagonistas de los kilómetros que recorren. Para todos ellos, el Audi A8 se convierte, también, en un gran aliado. Su carrocería fabricada en aluminio (Audi Space Frame) es sumamente ligera y rígida, pero además se muestra capaz de absorber las vibraciones de forma

Ficha técnica

Motores: gasolina y diésel
Potencia: de 258 a 520 CV
Par motor: de 350 a 850 Nm
Consumo mixto: de 5,9 a 11,3 litros/100 km
Transmisión: automática, 8 velocidades
Tracción: delantera e integral
Maletero: 520 litros
Velocidad máxima: de 228 a 250 km/h
Aceleración: de 4,1 a 7,9 segundos de 0 a 100
Precio: de 85.320 a 162.220 euros

Euro 6 y van equipados con la caja de cambios automática de 8 velocidades Tiptronic. También todos, a excepción del híbrido, disfrutan del sistema de tracción integral quattro.

Alcanzar un alto grado de eficiencia es una de las mayores preocupaciones de Audi, algo que queda patente tras el último restyling al que ha sido sometido el A8 hace apenas cuatro meses. En cuanto al diseño, las novedades han llegado de la mano de la parrilla singleframe, los faros, los paragolpes, las salidas de escape y otros detalles como las molduras cromadas de la carrocería, encargados de moderni-



muy efectiva. Si a esto se le suma el intenso trabajo llevado a cabo en materia de insonorización, el resultado es un rodar a velocidad de cruce suave y sin apenas ruidos.

Mientras tanto, las prestaciones quedan en manos de una oferta mecánica cada vez más potente y eficiente, en la que tienen representación la gasolina, el gasóleo y la propulsión híbrida. El primer grupo lo forman cuatro motores de 6, 8 y 12 cilindros, con potencias que van de los 310 CV del 3.0 TFSI a los 520 CV del S8. El más interesante de todos ellos quizá sea el 4,0 TFSI V8 -biturbo, 435 CV-, que se

convierte en el representante de la más moderna tecnología con su sistema Cylinder on Demand, capaz de desactivar la mitad de los cilindros cuando no se necesitan para lograr el máximo ahorro.

Pero si de ahorro se trata, nada mejor que recurrir al grupo de los TDI, en el que aparecen dos auténticos devoradores de kilómetros que no quieren ver las gasolineras ni en pintura. Nos referimos al 3.0 TDI de 258 CV y al 4.2 TDI de 385 CV, que se convierten en los motores más austeros de la gama, junto al híbrido de 245 CV. Todos los propulsores citados cumplen con la normativa de emisiones

zar su imagen. En el apartado tecnológico no podemos dejarnos en el tintero elementos como el nuevo Head Up Display, que proyecta información de interés en el parabrisas, los sistemas de mantenimiento de carril y de aparcamiento asistido o el avanzado sistema de visión nocturna.

Como guinda del pastel, un elemento cinco estrellas: la iluminación Matrix LED se convierte en un dispositivo clave de seguridad, ya que proporciona un alumbrado óptimo, a la vez que evita deslumbrar a los usuarios de la vía que circulan en sentido contrario.





El éxito es el resultado de una decisión inteligente

Nuevo ŠKODA Octavia

desde 3,2 l/100 km y 85 g/km CO₂ por 297 €/mes



Oferta para un ŠKODA Octavia 1.6 TDI 105 CV - 77 kW Active Pro. Cuota sin IVA incluido para un contrato de 15.000 kms/año a 48 meses. Oferta Volkswagen Leasing España válida hasta el 30/04/2014, salvo variación en las condiciones de los precios de los vehículos.

Consumo combinado gama Octavia: [3,2-6,4] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Octavia: [85-149] g/km.



ŠKODA Empresas. ŠKODA no sólo piensa en usted y en el futuro de su empresa, sino también en ayudarle a obtener los máximos beneficios. Con el Nuevo ŠKODA Octavia, usted podrá disfrutar de la última tecnología con las máximas prestaciones. Y todo bajo unas líneas elegantes y las bajas emisiones de las motorizaciones TDI y TSI. Sin duda, se trata de una de esas decisiones en las que el éxito está asegurado.

Infórmese de su concesionario más cercano en el 902 45 65 75, o en www.skoda.es

Un coupé sin comparación



Fiel a la reciente decisión de la compañía alemana de denominar los coupés de su flota con las series pares, llega ahora el BMW Serie 2 Coupé, un "pequeño" con sueños de grandeza deportiva... sueños que desde luego se cumplen.

Por Miguel Ángel Linares



La guerra por el liderato mundial en ventas de vehículos de lujo está en todo su apogeo, y más en estos días en que las marcas "contendientes" están presentando sus cuentas de resultados del año 2013. Una "guerra", por otro lado, que se dirime especialmente entre las alemanas BMW y Audi, en plena expansión internacional por los mercados emergentes. Tras vender más de 1.650.000 vehículos en 2013, BMW no quiere perder su liderato mundial en este segmento de los vehículos de lujo, y para ello prepara hasta diez lanzamientos para este año 2014, entre los que destacan los nuevos X3 y X4, el estreno mundial del impresionante deportivo eléctrico i8 y los M3 Sedán, M4 Coupé y M235i Coupé. Y para abrir boca, ya tenemos aquí el primero de este portfolio de lanzamientos, el BMW Serie 2 Coupé. Aunque de nueva denominación (por la decisión de la firma alemana de reservar las series pares para los coupés de los modelos inmediatamente anteriores), en realidad es una evolución del Serie 1 Coupé, el dos puertas más pequeño de la alemana hasta la fecha.

Y con lo que nos encontramos es con un vehículo realmente atractivo, con un diseño muy afilado, y eminentemente deportivo, carácter que se ha querido adoptar y destacar desde el momento de su nacimiento.

Ficha técnica

Motores: gasolina y diésel

Potencia: de 143 a 326 CV

Par motor: de 270 a 450 Nm

Consumo mixto:

de 4,8 a 8,1 litros a los 100 km

Tracción: trasera

Transmisión: manual 6 vel. y aut. 8 vel.

Velocidad máxima: de 213 a 250 km/h

Aceleración: de 6,3 a 7,1 seg. de 0 a 100

Precio: de 29.900 a 49.900 euros

Carácter que en este caso va de la mano de la elegancia, aunque solo sea por el recuerdo del mítico modelo 2002 de BMW, el primer coupé pequeño de la firma alemana, que vio la luz allá por 1968 (ver foto de la comparación entre ambos sobre estas líneas).

Resulta poco menos que "incomparable" el Serie 2 Coupé, pues no existe en el mercado a fecha de hoy una alternativa parecida por tamaño, carácter y prestaciones, por lo que las comparaciones para apreciar sus cualidades hay que hacerlas con su antecesor, el BMW Serie 1 Coupé.

Y cuando efectuamos esta comparación, el nuevo Serie 2 Coupé rezuma deportividad por todos sus poros: es más ancho, más largo y más bajo y, sobre todo, cuenta con propulsión trasera, además de otras características como una dirección deportiva variable, por si nos quedaba alguna duda.

Sin embargo, ese carácter deportivo no ha hecho retroceder la habitabilidad del coupé pequeño de BMW, pues en su interior se han incrementado también las medidas, con 21 milímetros más para las plazas posteriores, que cuenta además con un espacio 11 milímetros mayor para su acceso. De esta forma, cuatro adultos pueden viajar con comodidad en el pequeño "deportivo" de BMW.

En cuanto a los motores, el Serie 2 Coupé nace con una amplia gama de cinco propulsores, tres diésel (218d, 143 CV; 220d, 184 CV; y 225d, 218 CV) y dos gasolina (220i, 184 CV; y el más que impresionante M235i, nada menos que 326 CV).

Nuestro primer contacto con el vehículo, en sus versiones gasolina y diésel de 184 CV, no pudo ser más positivo. Un vehículo ágil, descarado, que se mueve entre el resto de vehículos, ya sea por carreteras pequeñas o autopistas, con verdadero espíritu deportivo. Un coche que matará muchos "gusanillos".



Pequeño con grandes miras

El modelo que se convirtió en marca nos ha llegado en su tercera generación. El perfeccionismo alemán ha hecho en esta ocasión al original británico más grande, mejor equipado, más potente y con mayor dosis de sofisticación. **Por Juan Luis Soto**

Más ambicioso en general, el nuevo Mini es a la vez menos caprichoso en su personalidad y ahora busca dotarse de todas las cualidades de un "coche grande". Eso sí, el respeto a la intemporalidad del diseño original sigue intacto, conservando las proporciones maestras del que fuera en su día revolucionario utilitario.

De aquel minúsculo cuatro plazas de motor y transmisión delanteros de finales de los cincuenta quedan la arquitectura original y la silueta ya inconfundible en cualquier parte del mundo. Aunque siguiendo la tendencia de los nuevos tiempos, el carismático Mini ha crecido y, en esta última generación, supera en 80 centímetros a su venerable antecesor. Respecto a la generación anterior, el británico

ahora con nacionalidad alemana también ha aumentado su longitud en casi diez centímetros, avanzando su parte frontal para suavizarla y hacerla más benigna en caso de atropello. También es un poco más ancho y algo más alto lo cual, unido a una plataforma con mayor distancia entre ejes, ha mejorado levemente las cotas interiores, que ahora ofrecen un mayor espacio para los ocupantes, tanto delante como detrás. Donde sí se nota una mejora sustancial

Ficha técnica

Motores: gasolina y diésel

Potencia: de 102 a 192 CV

Dimensiones: 3.820 x 1.720 x 1.410 mm

Maletero: 211 litros

Consumo mixto: de 3,4 a 5,2 litros/100 km

Transmisión: manual o automática 6 velocidades

Tracción: delantera

Velocidad máxima: de 190 a 235 km/h

Aceleración: de 6,8 a 11 segundos de 0 a 100

Precio: de 16.550 a 26.750 euros

es en el maletero, que ahora llega hasta los 211 litros de capacidad, 50 litros más que el anterior, que se quedaba a todas luces insuficiente para un uso práctico de este coche, en muchas ocasiones el segundo del parque familiar. A pesar de este crecimiento general del nuevo Mini, la utilización de aluminio en algunas piezas del chasis ha rebajado el peso de toda la gama respecto al modelo anterior. Por ejemplo, en la versión Cooper, el Mini ha adelgazado unos buenos treinta kilos.

Al mirar en parado al Mini, su compacta trasera nos brinda algo nuevo, no sólo en el modelo sino entre los coches de su categoría. Se trata de los grupos ópticos con iluminación por LED. Y no es la única concesión a la última tecnología entre las numerosas opciones de equipamiento, ya que en el interior encontramos un visor display que proyecta



la información en el parabrisas, para que el conductor no tenga que distraer la mirada de la carretera en ningún momento. En cuanto a lo analógico, vemos que el habitual cuentakilómetros central se ha desplazado para situarse detrás del volante y cediendo su amplia esfera a una completa pantalla de información digital de 8,8 pulgadas.

Conduciendo el nuevo Mini nos encontramos muy rápido a gusto. La dirección es especialmente precisa y la puesta a punto de su asistencia variable es perfecta para maniobrar por el tráfico urbano, pero también para disfrutar de la conducción en curvas. El aligeramiento general al utilizar en su construcción piezas de aluminio ha evitado que el Mini pierda su habitual agilidad. El chasis apoya muy bien sobre el asfalto, debido a que su distancia entre ejes y su ancho de vías ha crecido como todo el resto de medidas. La amortiguación actúa con mayor suavidad que en el anterior Mini, haciéndolo más cómodo para sus ocupantes, pero restando alguna sensación deportiva.

En cuanto a los motores, el inédito tres cilindros sorprende por su gran energía en la versión Cooper, discreto a bajo régimen pero que posee un peculiar sonido cuando le exigimos. Más lineal en sus respuestas, el cuatro cilindros del Cooper S ofrece mayor potencia, pero resulta más impersonal que el nuevo y estimulante tricilíndrico.



Genética de competición

Dotado del motor 1.6 turbo más potente del mercado, el RCZ R llega para convertirse en el reclamo de quienes buscan un buen coupé de tamaño compacto. Con 270 CV y un chasis bien afinado, este Peugeot está hecho para disfrutar.
Por Jorge Arenas



Peugeot se ha propuesto dar un puñetazo en la mesa y decir en voz alta que un buen coupé deportivo no tiene por qué estar reñido con la genética francesa. Durante un año y medio, la división Sport de la firma del león, es decir, la misma que desarrolla los modelos de competición, ha trabajado sin cesar hasta lograr un coche rápido, certero y que transmite buenas sensaciones a las manos y a la vista. Un periodo en el que se ha trabajado fundamentalmente sobre el motor y el chasis para exprimir todo el jugo posible a un coche ya de por sí muy picante.

El Peugeot RCZ R se convierte así en la versión más potente de la gama y en un claro rival de modelos de la talla del Audi TTS. El propulsor que esconde bajo el capó es el conocido 1.6 THP, que sube de potencia hasta los 270 CV y cuenta con una serie de modificaciones enfocadas a hacerlo más agresivo y fiable. Nada queda al azar en este Peugeot, que logra una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos.

No se nos ocurre mejor escenario para probar este deportivo compacto de apenas 4,3 metros que un circuito. Afortunadamente, el mítico Jarama nos recibe con las puertas abiertas para esta toma de contacto. Salimos a pista y ya desde los primeros metros se aprecian diferencias frente al RCZ THP 200 CV, que era la versión más potente hasta el



Ficha técnica

Motor: gasolina turbo
Potencia: 270 CV a 6.000 rpm
Par motor: 330 Nm a 1.900-5.500 rpm
Consumo mixto: 6,3 litros/100 km
Transmisión: manual, 6 velocidades
Tracción: delantera
Maletero: 321 litros
Velocidad máxima: 250 km/h
Aceleración: 5,9 segundos de 0 a 100 km/h
Precio: 42.900 euros

momento. El nuevo RCZ R acelera de forma más intensa, afronta los virajes con mayor aplomo y permite dar gas sin piedad gracias al diferencial autoblocante Torsen, que se encarga de gestionar la tracción en pleno apoyo de la forma más efectiva.

Deportivo y civilizado a partes iguales -fundamental esto último, dado que su hábitat natural acabará siendo las carreteras abiertas al tráfico-, este nuevo Peugeot que lleva la R en su apellido se desmarca del resto de la gama, también, por su estética. Las llantas de 19 pulgadas, los frenos sobredimensionados, el alerón trasero fijo o la doble salida de escape dejan claro que lo que tenemos entre manos no es un RCZ cualquiera. Ya a la venta, el precio de este coupé tan genuino es de 42.900 euros.



Pequeno por fuera y grande por dentro, el Nissan Note pertenece a ese grupo de coches que parecen haber nacido para facilitar los desplazamientos dentro de la ciudad. A la hora de rodar por las calles o buscar una plaza de aparcamiento se agradece, y mucho, moverse en un vehículo de apenas 4 metros de largo. Esta es una longitud parecida, por ejemplo, a la de un Ford Fiesta, aunque la practicidad del japonés es muy superior a la de cualquier modelo de este segmento. Esto se debe a sus formas de monovolumen, que esconden en su interior un habitáculo amplio y desahogado al que se accede de forma cómoda sin tener que contorsionarse.

El Nissan Note es un coche cómodo y pensado para hacer la vida a bordo lo más fácil posible. Por eso tiene numerosos huecos portaobjetos repartidos por el interior y aporta ingeniosas soluciones de modularidad como los asientos traseros desplazables longitudinalmente para ganar espacio cuando se necesita. Moderno y funcional en su diseño interior, el pequeño monovolumen viene, además, cargado de dispositivos tecnológicos hasta ahora reservados a modelos de segmentos superiores. Sin ir más lejos, el llamado Escudo de Seguridad incluye sistemas como la alerta de cambio involuntario de carril, el aviso de ángulo muerto o el reconocimiento de personas cuando se circula marcha atrás. También resulta llamativa la cámara de visión 360 grados, que proyecta una imagen del perímetro del coche en la pantalla de la consola.

En el apartado dinámico, el monovolumen gusta por su tacto cómodo, pero no tanto por el motor de gasolina tricilíndrico 1.2 DIG-S de 98 CV. Teniendo en cuenta su potencia y que es el tope de

Urbano completo y polivalente

Es cómodo, versátil y capaz de moverse por las calles de la urbe como pez en el agua. El Nissan Note tiene mucho que decir, no sólo por esto sino también por su generosa dotación tecnológica, que lo convierte en un modelo puntero. **Por Jorge Arenas**



Ficha técnica

Motor: gasolina, compresor
Potencia: 98 CV a 5.600 rpm
Par motor: 147 Nm a 4.400 rpm
Consumo mixto: 4,3 litros/100 km
Maletero: 325 litros
Transmisión: manual, 5 velocidades
Tracción: delantera
Velocidad máxima: 181 km/h
Aceleración: 11,7 segundos de 0 a 100 km/h
Precio: 19.890 euros

gama, esperábamos una respuesta más viva. Quizá con el cambio automático Xtronic la cosa mejore, ya que el manual de cinco velocidades que hemos probado -tiene unos desarrollos muy largos- parece ser el causante de esa pereza a la hora de subir de vueltas. Otra opción nada descartable sería el propulsor diésel de 90 CV, más solvente y austero en su consumo de carburante. En cualquier caso, en líneas generales, el Nissan Note convence y parece ser una alternativa muy adecuada a las necesidades de la movilidad urbana.



ALD Automotive pone rumbo a la movilidad empresarial

Si observamos la evolución económica de nuestro país, podemos afirmar que el presente y el futuro siempre van unidos a la movilidad. Lo saben bien las empresas... y el renting es una muestra de ello.

Desde que ALD Automotive aterrizara en nuestro país en el año 1992, no ha dejado de demostrar la importancia que tiene el renting para la movilidad empresarial. Alquilar ya no sólo es una actitud europea, sino también española. Las empresas se convierten en arrendatarios de sus vehículos en vez de propietarios y así obtienen una agilidad financiera que de otra manera jamás podrían tener. Y ALD lo sabe.

Ofrecer un servicio de calidad, usando la más alta tecnología y con un sentido de Responsabilidad Civil Corporativa es todo un reto en el sector. El renting no sólo es un servicio de alquiler de un vehículo a largo plazo, sino que para la empresa de renting supone también un compromiso, la firma de un contrato de responsabilidad, cuyo resultado final es la satisfacción del cliente.

Según mostraron los datos del sector de renting de vehículos, las matriculaciones en él crecerán en el presente año, lo que es indicativo de un hecho muy claro: las compañías cada vez dedican más partidas económicas al renting. Hace unos años, era un término desconocido en España, hoy ya tiene una gran presencia en la economía de nuestro país y en el futuro será parte ineludible de la mayoría de las compañías.

Tanto si son pymes como grandes compañías, los traslados de sus empleados y directivos suponen un alto coste, que va desde la adquisición del vehículo hasta el mantenimiento. Una serie de gastos que suponen un impacto negativo en las cuentas de resultados de final de año y un importe económico para gestionar la flota y su mantenimiento, de ahí la necesidad de adquirir este bien en alquiler.

ALD Automotive ofrece a sus clientes un servicio de renting que se adapta a las exigencias de movilidad empresarial, ofreciendo no sólo un vehículo de alquiler, sino también un servicio completo de cuidado de la flota. La com-

pañía se encarga de controlar las averías, el seguro, la gestión con los talleres, la asistencia en carretera, el trámite de las multas... todos aquellos procesos que suponen una preocupación constante a nivel de recursos humanos. El cliente tiene garantizado un contrato de renting que se responsabiliza del vehículo en todo momento.

Además, ALD sobresale dentro del sector por ser líder en tecnología, convirtiéndose en uno de los operadores más innovadores en lo que se refiere a la telemática y herramientas web.

Gracias a ello, sus clientes pueden disfrutar de servicios exclusivos que proporcionan mayor productividad a la empresa: cursos de conducción preventiva y eficiente que ofrece la Escuela de ALD, gestión telemática de la flota, vehículo de sustitución... y entre estas prestaciones, ALD Sharing y Profleet2 son la última apuesta de la compañía.

El primero de ellos es un servicio de vehículo compartido para varios empleados de la misma empresa, que supone un ahorro de costes y una garantía para la movilidad empresarial; y por su parte, el segundo se convierte en la solución telemática para tener un control integral de la flota en tiempo real.

Todos estos servicios, personalizados a cada empresa y adaptados a la evolución del sector, han hecho que ALD mantenga un crecimiento continuo y que la compañía haya alcanzado el hito de la gestión de un millón de vehículos en todo el mundo. Este hecho demuestra que el renting es necesario hoy en día y las empresas del sector tienen que atender a las exigencias de sus clientes ya que la movilidad empresarial es una necesidad presente y también futura. Sólo hay que ponerle rumbo con los servicios adecuados y ALD Automotive lo ha conseguido: el destino lo pone el cliente, ALD los medios. Sólo hay que disfrutar del camino.



ALD
Automotive



Para más información: www.aldautomotive.es | Teléfono 902 21 08 10

¿Un Mundial sin Red Bull?

No es que los grandes dominadores de los cuatro últimos Mundiales se vayan a retirar, pero, hoy por hoy, está claro que Red Bull no se adapta a la nueva reglamentación de los monoplazas en la Fórmula 1, especialmente en el aspecto de los motores, que no digieren el radical diseño de Adrian Newey. Vettel, de momento, cero puntos en la primera carrera. **Por Miguel Ángel Linares**

Va a ser este Mundial como el de 2009, cuando la delirante reglamentación propició que un equipo menor, como era el Brawn (ex Honda) se llevara el título de conductores por medio de Jenson Button?

Pues, de momento, tanto la pretemporada como la primera carrera del Mundial 2014 han comenzado de una forma caótica, con equipos con presupuestos de centenares de millones de euros sin saber muy bien cómo adaptarse a los nuevos motores, el nuevo diseño de los coches y una reglamentación que, al menos en lo que se refiere al combustible, se erigió en auténtica protagonista en el Gran Premio de Australia, prueba con la que se estrenaba el Mundial, tras la descalificación de Daniel Ricciardo, el “canterano” de Red Bull que ha sustituido a Mark Webber, tras ser segundo en la carrera

de su tierra. Las dudas ahora radican en el flujo de combustible, limitado este año a 100 kilos por hora, la norma que parece que rompió el segundo coche de Red Bull.

Sí, pero, mientras... ¿dónde estaba Vettel? Pues duchadito y descansando en el motorhome de Red Bull, pues su carrera había durado... tan sólo cinco vueltas. El tetracampeón del mundo, que apenas ha podido rodar a gusto en toda la pretemporada, hacía buenos los pronósticos de que Red Bull, o al menos su Red Bull, llega tarde y mal al inicio del campeonato, lastrado por su falta de rodaje tras no poder ensayar a gusto por culpa de sus continuos problemas con el motor Renault. Problemas que, visto lo visto en Australia, continúan, y sin fecha prevista de solución.

Son muchos los que están esperando que llegue el “momento” en que, por fin, se confirme que Vettel conduce un coche “humano”, y no los maquinones

NI CINCO VUELTAS DURÓ VETTEL EN AUSTRALIA... ¿ES HUMANO?

que un año sí y otro también puso a su mando el genio Adrian Newey. Si observamos con frialdad y sin delirios patrióticos la situación, es cierto que Fernando Alonso siempre ha competido con mucho peor material con el alemán, por lo que, de confirmarse que Red Bull ha vuelto al mundo real, la temporada podría ser apasionante.

¿Seguro? Porque para ello Ferrari debería estar al máximo nivel, cosa que, por lo visto en Australia, tampoco es así. Un año más, un Fernando

Alonso cargado de paciencia se bajaba de su monoplaza tras terminar quinto en Australia (la posterior descalificación de Ricciardo le aupó luego a la cuarta plaza) con expresión de “otra vez a currármelo”. Porque el Ferrari volvió a demostrar que es un coche desesperadamente lento, como se vio en sus mano a mano con los Mercedes, los McLaren, el Red Bull de Ricciardo... ¡y hasta los Williams y los Force India! En Ferrari parecen no darse cuenta de que algo falla cuando Fernando es incapaz de adelantar durante buena parte de la carrera (lo tuvo que hacer en boxes, y no en pista) al Force India de Nico Hulkenberg. ¿Qué te pasa, Ferrari? Esta no es desde luego la *squadra* con la que Fernando, con la que toda España soñaba que fichara al asturiano. Primera carrera, cuarto... a 35 segundos del vencedor, el Mercedes de Nico Rosberg. Y con los dos McLaren entre medias. Que no nos pase nada, un año más...



Sebastian Vettel, nada más bajarse de su Red Bull en la quinta vuelta del Gran Premio de Australia; la temporada puede hacersele larguísima al tetracampeón...



Seguimos estando contigo incluso cuando tu () no está.

Presentamos nuestra última innovación: añadir el **seguro de robo** a nuestro seguro incluido habitual, en toda la gama de motocicletas durante el primer año. Y es que la verdadera innovación no es para la motocicleta. Es para asegurar tu movilidad.

Seguro incluido durante la primera anualidad. Garantías: responsabilidad civil obligatoria, responsabilidad civil complementaria, robo y daños por robo, incendio, fenómenos de la naturaleza, asistencia en viaje, accidentes corporales conductor, retirada del permiso, reclamación de multas, defensa y reclamación de daños. Compañía aseguradora ALLIANZ. Mediador: PERIS Correduría de Seguros. Oferta válida para conductores mayores de 21 años y mínimo tres años de antigüedad de carné de conducir para conductores de Convalidación B-A1.



KYMCO
DONDE QUIERA QUE VAYAS



Una monumental visita desde un 4x4

Pocas excursiones son tan placenteras como mezclar los conceptos monumentales del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial y alrededores con el Range Rover SDV8 Vogue, un 4x4 tan "real" como los "habitantes" del monumento. **Por Miguel Ángel Linares**

Los alrededores de Madrid, en especial su vertiente noroeste, son un compendio de maravillas, tanto naturales, en especial su espectacular sierra, el pulmón que de lunes a viernes está cerca del paraíso, hasta que los fines de semana se llena de "madrileños"; y también pleno de maravillas históricas, arquitectónicas, con espectaculares construcciones testigo de tiempos en que Hispania no era más que una provincia del glorioso Imperio Romano (acueducto de Segovia), impresionantes fortalezas

medievales capaces de plantar cara al enemigo o servir de inspiración a cuentos de hadas de dibujos animados (Alcázar de Segovia) o hermosos y ornamentados palacios en la época en que en el imperio español no se ponía el sol (palacio de La Granja). Pero, por encima de todas ellas, reina (nunca mejor dicho) una construcción, un derroche monumental que en su tiempo estuvo catalogada como "octava maravilla del mundo". Nos referimos al Monasterio de San Lorenzo de El Escorial, esa residencia real tan poco al uso que Felipe II, el mayor rey que vieron estas tierras, edificó

entre 1563 y 1584 para dar gracias a Dios por la victoria de las tropas españolas sobre las francesas en la batalla de San Quintín (1557). Un tipo extraño, este Felipe II, hijo de Carlos V (I de España), que heredó y engrandeció unos territorios que abarcaban media Europa y parte de la incipiente América.

Ante tamaña maravilla es donde detenemos el Range Rover 4.4 SDV8 Vogue que nos ha trasladado desde Madrid a este otrora centro neurágico de la Corte española, situado a tan sólo 45 kilómetros de la Puerta del Sol. Otro "mamotreto", salvando las distan-



Bien mirado, no tiene ningún mérito adentrarse por cualquier tipo de camino o senda desde el interior del Range Rover 4.4 Vogue, un compendio de comodidad, tecnología y ayudas a la conducción. Así cualquiera abandona el abrigo del asfalto...

cias físicas y temporales. Un auténtico monumento de coche, y no porque estemos hablando de un vehículo que sobrepasa los 125.000 euros en su precio, no, sino por las sensaciones que transmite su conducción, sea en asfalto o fuera de él. Porque muchos pensarán... “yo no me atrevería a sacar de la protección del asfalto una máquina que cuesta tal pastizal”. Lógica reflexión, pero solo hace falta subirse a este Range Rover, que estrenó nueva generación hace poco más de un año, y darse cuenta de que el cuerpo pide eso, pegar un volantazo y adentrarse por pistas pedregosas o auténticas vías 4x4, donde esta versión Vogue del Range exprime a fondo sus 340 caballos. Por ello, mientras tomamos las fotos del monumento de la tecnología de la automoción ante uno de los mayores monumentos arquitectónicos de España, lo que más nos apetece es salir huyendo de allí a lomos de nuestro Range, subir a la parte más alta del pueblo de San Lorenzo y tomar una estrecha senda asfaltada que se encamina hacia el monte Abantos. Desde allí, tras una tendida subida esquivando pinos “revuelta” tras “revuelta” (las verdaderas y míticas “siete revueltas” están cerca, a unos veinte kilómetros, en la bajada del puerto de Navacerrada que conduce a La Granja y Segovia), alcanzaremos uno de los miradores desde donde podremos disfrutar del Monasterio de El Escorial en toda su vista y extensión. Una maravilla.

EL MONASTERIO DE EL ESCORIAL ES LA “RESIDENCIA REAL” MÁS SINGULAR DEL MUNDO ENTERO

El monumento, que tiene forma de parrilla en honor a su patrón, San Lorenzo, que murió “asado” literalmente sobre este utensilio de cocina tan campestre, alberga, como así se concibió, un monasterio, pues Felipe II quiso vivir los últimos años de su vida casi como un monje (sin renunciar a lujos, eso sí); una basílica; un palacio (edificado por sus herederos, Felipe III, Felipe IV y Carlos II); y, lo más importante de todo, dos panteones, uno de infantes, donde descansan gran parte de los miembros de las familias reales españolas de los últimos cinco siglos; y otro, el de Reyes, que alberga los restos de los reyes de España desde que es España, con las excepciones de los Reyes Católicos, Juana la Loca y Felipe el Hermoso (los cuatro en la catedral de Granada), Felipe V (en La Granja)

y Fernando VI (en las Salesas de Madrid). Cinco siglos de historia de España encerrados en un panteón octogonal que rezuma mármol y lujo fúnebres.

Pero cacemos la imaginación, que ha vuelto a volar cual mariposa de las que empiezan a aparecer en los campos en estas fechas primaverales, y volvamos a nuestra ubicación en el monte Abantos. Desde lo alto del pequeño puerto parte otra carretera (por llamarla de alguna forma, pues en más de la mitad de su recorrido se reduce a una pista de tierra, muy trialera en ocasiones), que rodea los montes que defienden El Escorial y lleva, unos cuantos kilómetros adelante, hasta el Alto de los Leones, ese temido monte que se levanta altivo en plena carretera de La Coruña, y que en ocasiones solo se puede vencer pagando el peaje del túnel de Guadarrama. En dicho camino pasaremos por las altiplanicies de Peguerinos, un auténtico paraíso para el pic-nic dominguero, y al que pocos madrileños se atreven a acceder, pues el acceso no es nada dominguero, como ya hemos dicho. Más adelante rodearemos también desde lo alto el polémico monumento del Valle de los Caídos, una obra que, si conseguimos abstraernos de sus connotaciones políticas, podemos llegar a apreciar como la inmensa obra de arquitectura e ingeniería que es. Y una vez llegados al Puerto de los Leones, de vuelta de nuevo al asfalto, a “volar” de regreso a la contaminada capital.



Stirling Moss, nacido en Londres, ganó la edición de 1955 de la Mille Miglia a bordo del Mercedes SLR 300, con el periodista Denis Jekinson sentado en el asiento del copiloto. El coche está dotado con un motor de ocho cilindros, que rinde 300 CV y permite alcanzar velocidades cercanas a los 300 km/h.

LA 'MILLE MIGLIA' DE ANTAÑO

CORRÍA EL AÑO 1926 cuando cuatro aficionados a las carreras de coches se reunieron en víspera de Navidad para hablar de lo que más les gustaba. Renzo Castagneto, Guiseppe Mazzotti, Ajmo Maggi y Giovanni Canestrini coquetearon con la idea de organizar una prueba que tuviera lugar en suelo italiano y en la que participaran los mejores deportivos de la época con grandes pilotos a sus mandos. La carrera debía comenzar en Brescia, bajar hasta Roma y volver otra vez al punto de origen pasando por ciudades de renombre como Siena, Florencia y Bolonia. En total, un recorrido de 1.600 kilómetros o 1.000 millas, de ahí el nombre de la prueba.

Apenas tres meses después, el 27 de marzo de 1927, la idea de estos cuatro hombres se materializó. La primera edición de la Mille Miglia se desarrolló con un total de 77 vehículos inscritos y fue considerada un auténtico éxito. Entre 1927 y 1957 se celebraron 24 ediciones, con algún año intermedio exento debido a la Segunda Guerra Mundial. La Mille Miglia rápidamente tomó prestigio y pasó a ser una cita en la que los fabricantes experimentaban con sus innovaciones tecnológicas aplicadas a la competición.



De hecho, es responsable, junto a otras carreras míticas como la Targa Florio o Le Mans, del desarrollo de la categoría Gran Turismo, a la que se debe en gran parte el crecimiento deportivo de marcas como Alfa Romeo, Ferrari o Maserati.

Pero aquí Mercedes Benz también tiene mucho que decir. En la edición de 1955 de la Mille Miglia se proclamó vencedor el británico Stirling Moss a los mandos de un Mercedes 300 SLR. Pintado en la carrocería llevaba el número 722, en referencia a su hora de salida en la carrera (7:22 am) y por delante tenía esas mil millas, que recorrió en 10 horas, 7 minutos y 48 segundos, a una velocidad media de 159 km/h. El joven piloto, que por aquel entonces tenía 25 años, fue capaz de domar el motor de 8 cilindros, 3 litros y 300 CV durante aquella jornada con mucha habilidad. No era fácil aguantar las embestidas de aquel tracción trasera que apenas pesaba 810 kilos, montaba frenos de tambor y rozaba los 300 km/h en las carreteras de la época. Pero él lo hizo y quedó por delante, no sólo de los

Ferrari punteros de la época, sino del gran Juan Manuel Fangio, que finalizó segundo en aquella carrera con un Mercedes idéntico al de Moss.

Marc
Marquez 93



“Yo soy de Repsol
dentro y fuera de la pista”

Porque es el carburante de los campeones.
Porque cuida tu motor y mejora su rendimiento.



Nuevo Infiniti Q50 2.2d de 170 CV

Desde 32.900 €*



www.infiniti.es



Con motores diésel e híbrido, gasolina y eléctrico, de hasta 364 caballos.

- Primer automóvil con control electrónico de la dirección • Conectividad total gracias a la plataforma Infiniti InTouch™ y a su doble pantalla táctil • Cámaras de visión periférica con detección de objetos alrededor del vehículo • Asientos envolventes diseñados a partir de investigaciones de la NASA en condiciones de gravedad cero • Con Active Lane Control, el sistema más avanzado para mantener el vehículo en el carril • Mayor habitabilidad y hasta 500 litros de maletero • Neumáticos 'run flat' con sistema de control de presión • Sistema de audio Bose®
- Perfect Drive: Disfrute de su nuevo Infiniti Q50 con total tranquilidad, gracias a sus tres años de mantenimiento y garantía.
- Y si lo prefiere, conduzca un Infiniti Q50 2.2d por 525 Euros al mes con Infiniti Renting**.



INFINITI
INSPIRED PERFORMANCE

* Precio incluido el descuento equivalente a la campaña promocional de lanzamiento 'Perfect Drive'. Válida hasta 31/3/2014.

** IVA no incluido en la cuota. Contrato a 60 meses y 75.000 kms totales.

Consumo mixto entre 4,4 y 6,8 l/100 y emisiones de CO₂ entre 114 y 159 gr/km. El modelo de la imagen es un Infiniti Q50 GT Sport color Moonlight White.