

Eco motor.es

EN PORTADA

JEEP GRAND CHEROKEE, CONSTANTE EVOLUCIÓN



A LA ÚLTIMA

INFINITI Q50, UNA NUEVA ERA

ESCAPADA

LEXUS GS 450h, POR
CAMINOS SILENCIOSOS

LEXUS RX 450h Híbrido

por 59.900€ o 490€/mes*



299 CV, 6,3 l/100km, CO₂: 145 g/km, NO_x: 0,007 g/km

* 36 Cuotas mensuales de 490 €, Entrada inicial de 19.521 €, Última cuota (valor futuro garantizado) de 29.191,34 €, TIN: 6,00%, TAE: 7,38%

www.lexusauto.es

 **LEXUS**
AMAZING IN MOTION

* El Préstamo será el firmado en tu Centro Autorizado Lexus. Oferta realizada a para el modelo RX 450h Híbrido, PVP recomendado 59.900€ (en Período y 36 cuotas para vehículos en stock, IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación y comoda promocional incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metálica y equipamiento opcional no incluido). Entrada 19.521€, 36 cuotas de 490€ y una última cuota (valor futuro garantizado) de 29.191,34€. Comisión de apertura (2,75%) 1714,24€. Importe total financiado 67.462,74€. TIN: 6,00%. TAE: 7,38%. El programa LEXUS Préstamo te permitirá alquilarte el nuevo Lexus, desahogado en gastos adicionales o cuadrando según vayas realizando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta conjunta de Lexus España y Toyota Creditbank Credit financial en España. Avda. Suroeste 22, 28108 Alcorcón - Madrid. Condiciones válidas sólo para personas físicas. Para más información consulta a tu Centro Autorizado Lexus. Financiación válida hasta el 31/12/2013. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Emisiones y consumo de CO₂ de la gama RX 450h: emisiones CO₂ 145 g/km, consumo combinado desde 6,3 l/100 km. Oferta válida hasta el 31/12/2013.

EN PORTADA
JEEP GRAND CHEROKEE

6-8

Constante evolución. Ya está disponible el Jeep Grand Cherokee MY14, que viene con una nueva e imponente transmisión de ocho velocidades.

TECNOLOGÍA
MOTORES OPEL

16-17

Total renovación. Opel acaba de iniciar una renovación integral de su gama de motores, que no terminará hasta el año 2016.

ESCAPADA
LEXUS GS 450h

18-19

Por tierras de secano. Una escapada hacia delante por los caminos polvorientos de La Mancha y hacia atrás en el tiempo.

además



INFINITI Q50

14-15

Campeones. Sebastian Vettel, reciente campeón del mundo de F-1, junto a otro ganador, el Infiniti Q50.



Iñaki Nieto
Director de Skoda

NUEVOS MODELOS, NUEVA IMAGEN

El año 2013 ha sido muy especial para ŠKODA ya que la marca ha lanzado cuatro nuevos modelos y renovado otros cuatro dentro del mercado. Es la mayor ofensiva de producto en la historia de la compañía con el objetivo de incrementar sus ventas mundiales, de los 950.000 coches del año pasado hasta los 1,5 millones en el año 2018. Los nuevos Octavia y Octavia Combi, los vehículos más equilibrados del mercado, los renovados Superb y Superb Combi, donde el lujo por fin se hace accesible, el Octavia RS, el Škoda más rápido de la historia, el Spaceback, el primer compacto de la marca o nuestro nuevo Yeti, que se lanzará al mercado a finales de año con la novedad de la variante Outdoor, con un carácter más capaz y aventurero. Pero eso no es todo. Además, en Škoda vamos a proceder también a acometer el proceso de implementación de la nueva identidad corporativa de la marca. Empezando por el nuevo logo, y continuando con el nuevo diseño y configuración de toda su Red de concesionarios. Con estos cambios nos adaptamos a un nuevo entorno de mercado, manteniendo el tipo al cambio tecnológico de nuestro entorno, con una dosis de modernidad, visibilidad y capacidad en línea a las necesidades y expectativas de nuestros clientes.

El primer resultado de este nuevo camino lo hemos tenido en Zaragoza, donde acabamos de inaugurar el primer concesionario con la nueva identidad corporativa. A éste seguirán en breve una serie de proyectos que verán la luz antes de final de año, hasta cumplimentar la total potenciación de nuestra Red Comercial antes del final de 2015. Con la ofensiva de lanzamientos de la marca y la nueva identidad corporativa en nuestros concesionarios, nuestro objetivo está claro: Estar preparados para crecer de una forma sostenible en paralelo a la progresiva recuperación económica de nuestro entorno. Ofrecer a nuestros clientes una propuesta de movilidad con las capacidades que los nuevos tiempos demandan: Accesibilidad en el coste, eficiencia tecnológica, integración y respeto medio-ambiental, una polivalencia máxima en su disfrute y una economía mínima en su posesión. Una nueva era, un nuevo producto, una *vitaminada* Red Comercial, en definitiva, una nueva Marca.

opinión

2014, EL AÑO DEL 'SÍ O SÍ' DEFINITIVO

Miguel Ángel Linares
Responsable de EcoMotor

Ahora o nunca. Todos esperamos, como es lógico, que 2014 sea por fin el año en que salgamos de la crisis, al menos de los números rojos, y comencemos un periodo de recuperación lento, pero constante.

Pues más nos vale. El sector del automóvil en nuestro país, que sigue defendiéndose en lo que respecta a los pedidos que llegan de fuera a nuestras fábricas, pero que naufraga en el consumo interno, no puede seguir dependiendo *sine die* de los planes estatales de incentivos a la compra de vehículos. Llegará un momento en que la industria se tenga que sostener ella sola, sin alfileres.

Y para ello se trabaja ya en distintos frentes, como bien pueden ser el *levantar la mano* y comenzar a creer de verdad e incentivar, con todo el riesgo que ello supone, los planes de *renting* y *leasing*, que tan poco han calado históricamente en nuestro país, al menos al nivel de particulares y pequeñas empresas.

Porque, no nos engañemos, mientras en este país no fluya el crédito, podremos no hundirnos más, pero caminaremos con más lentitud que los zombis de *The Walking Dead*. Este año que está a punto de empezar tiene que ser el del 'sí' o 'sí' definitivo. Hay que *provocar* la reacción.

SEMÁFORO



NOS SENTIMOS PARTE DE LA FAMILIA DE VILLOTA

La entereza y la fuerza de la familia De Villota ante la muerte de María nos ha dejado a todos con la boca abierta.



SE PRORROGA EL PLAN PIVE HASTA FIN DE AÑO

Noticia esperada, pero buena al fin y al cabo. El Plan PIVE se estira hasta final de año, para conseguir unas ventas decentes.



FERRARI, CUARTO DESASTRE CONSECUTIVO

El equipo con más presupuesto y con el mejor piloto ha vuelto, un año más, a ocupar el papel de segundón tras Red Bull.

EL MUNDO ENTERO EN TU COCHE



CITROËN prefiere **TOTAL**

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN GRAND C4 PICASSO: 4,0-6,1/104-142



NUEVO CITROËN GRAND C4 PICASSO 7 PLAZAS. EL TECHNOSPACE.

FABRICADO EN ESPAÑA



El nuevo Citroën Grand C4 Picasso llega para expandir el horizonte del C4 Picasso. 7 amplias plazas donde el espacio se vuelve infinito y el viaje nos acerca al futuro. Dotado de las últimas tecnologías, con parabrisas panorámico, motores e-HDi Stop&Start, Park Assist, Tablet Táctil Integrada, Alerta Cambio Involuntario de Carril o Control de Tracción Inteligente, entre otros equipamientos, el nuevo Grand C4 Picasso es el vehículo perfecto para guardar todo un mundo dentro de él. Feliz viaje por el universo.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE





El Grand Cherokee, en constante evolución

Cuatro años después de su último lavado de cara, el Jeep Grand Cherokee llega con un modelo renovado por dentro y por fuera para 2014. Su principal novedad es una nueva y excepcional transmisión automática de ocho velocidades. Por Miguel Ángel Linares



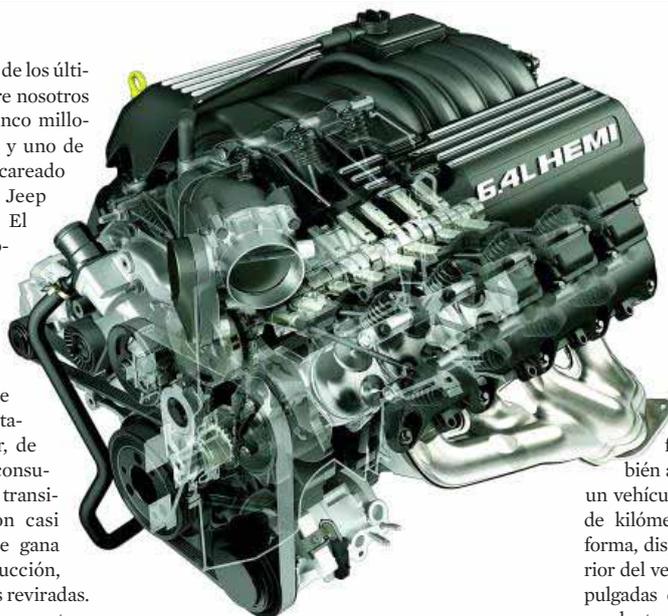
E S uno de los coches míticos de los últimos años, ya que lleva entre nosotros desde 1992, con más de cinco millones de unidades vendidas, y uno de los fundadores del tan cacareado segmento SUV. Pero al Jeep

Grand Cherokee le toca *lavarse la cara*. El MY14 llega con cambios internos, interiores y exteriores.

Como seña de identidad de este modelo del año 2014, el Grand Cherokee presenta sin duda su nuevo cambio automático de ocho velocidades con levas en el volante, que se monta de serie en toda la gama, y que mejora de forma notable las prestaciones del cambio anterior, de cinco relaciones, tanto en reducción de consumo y emisiones como en aceleración. Las transiciones con esta nueva transmisión son casi imperceptibles, con lo que el Cherokee gana muchos enteros en suavidad de conducción, tanto en asfalto rápido como en carreteras reviradas.

Este *restyling* del Cherokee se presenta con tres motorizaciones de gasolina (Pentastar V-6 de 3,6 litros y 286 CV; el V-8 de 5,7 litros de 352 CV; y el V-8 de 6,4 litros y 468 CV que monta la potente y exclusiva versión SRT). En cuanto al gasóleo, tenemos un turbodiésel V-6 3.0 que desarrolla 250 CV a 4.000 rpm y par de 570 Nm a 2.000 rpm, lo que da buena cuenta de su extraordinario rendimiento, ya que sólo bebe 7,5 litros a los 100 kilómetros en ciclo combinado, lo que supone un 10 por ciento de mejora con respecto a la última actualización del Grand Cherokee, que data de 2010. También está disponible una versión de 190 CV de este motor tres litros CRD.

En cuanto a la tracción, y como buen devoracaminos que siempre ha sido el Grand Cherokee, el vehículo cuenta con un gran número de elementos y sistemas de ayuda a la conducción 4x4, como es el sistema de control de tracción Selec-Terrain, con cinco modos de funcionamiento para poder dominar situaciones de disminución de adherencia a causa de nieve, barro, arenas, rocas... Y como lo que funciona es mejor no cambiarlo, el nuevo vehículo continúa confiando en los míticos sistemas de tracción 4x4 Quadra-Trac II o Quadra-Drive II, además de la siempre útil suspensión neumática Quadra-Lift, que permite al conductor elegir hasta cinco alturas diferentes del vehículo al suelo, algo de lo que pocos vehículos de su categoría



pueden presumir. A todas estas funciones se accede de forma muy sencilla.

Más de 60 elementos y dispositivos se encargan de hacer del Grand Cherokee uno de los mejores vehículos en lo que a seguridad activa y pasiva se trata. Hablamos de todo tipo de airbags (laterales, de cortina, de tórax, de rodilla para el conductor, etc.); o también de aviso de colisión frontal con mitigación de impacto, control de ángulo muerto, sistema de detección de cruce marcha atrás, cámara trasera y un largo etcétera.

Toda esta tecnología, que funciona de forma totalmente electrónica, se aplica también a los sistemas de ocio y entretenimiento de un vehículo destinado a transportar durante cientos de kilómetros seguidos a sus ocupantes. De esta forma, disponemos, como estremo principal del interior del vehículo, de una nueva pantalla TFT de siete pulgadas completamente configurable, para que el conductor tenga siempre a ojo la información que más se adapte a su conducción (velocidad, revoluciones, navegación, sistema de tracción, etc.). También contamos con un impresionante sistema de sonido envolvente Harman Kardon, que tiene repartidos hasta 19 altavoces por todo el habitáculo del Grand Cherokee con sonido de alta definición gracias a su amplificador de 11 canales. Y como el audio lleva al vídeo, la tecnología Blu-Ray se mete en el nuevo Grand Cherokee con dos pantallas de alta resolución de nueve pulgadas en los respaldos de los asientos delanteros para deleite de los pasajeros que viajan en las plazas traseras, con todo tipo de entradas para poder conectar cualquier tipo de aparato electrónico.

La gama Grand Cherokee 2014 está ya a la venta en cinco acabados (Laredo, Limited, Overland, Summit y SRT), disponibles todos o en parte según las motorizaciones. Y hablando del SRT, no podemos por menos que detenernos en la versión más potente del Grand Cherokee, un auténtico *monstruo* de 468 caballos en serie limitada, que muestra también exclusivas de diseño como su parrilla frontal (foto inferior) de siete ranuras negra, faros bixenón adaptativos con fondo exclusivo también en color negro (al igual que en las luces posteriores). Y qué decir de las espectaculares llantas de aluminio de 20 pulgadas, con cinco radios en color, evidentemente, negro.



COMO PRINCIPAL NOVEDAD, CAMBIO AUTOMÁTICO DE OCHO VELOCIDADES



Ficha técnica

Motores: gasolina y diésel
Potencias: de 190 a 468 CV
Dimensiones: 4.828 x 1.943 x 1.761 mm
Capacidad maletero: de 457 a 1.554 litros
Velocidad máxima: de 190 a 257 km/h
Consumo medio: de 7,5 a 14 litros/100 km
CO2: de 198 a 327 gr/km
Precio: de 48.871 a 87.618 euros

Por fin tienes
lo que te mereces.



Hyundai i40 diésel | Por
1.7 CRDi BlueDrive KLASS | **19.490€**

Hyundai i40. Exige más.

Si el equipamiento que te mereces está al alcance de tu mano, lo lógico es cogerlo ¿no?
Ahora tienes un Hyundai i40 diésel 1.7 CRDi BlueDrive Klass por **19.490€**, totalmente equipado.

- HAC+ABS+EDB+BSA+ESP+VSM+TCS+CBC
- BlueDrive con Stop and Go
- Asiento del conductor con reglajes eléctricos y ajuste lumbar
- Climatizador automático bizona con filtro y ventilación en plazas traseras
- Avisador acústico de aparcamiento delantero y trasero
- Airbag de rodilla del conductor
- Luces delanteras diurnas de diodos y pilotos traseros de LED
- Bluetooth y cruise control integrado en el volante
- Freno de mano eléctrico
- Llantas de aleación de 16"
- Volante y pomo de cuero
- Equipo Stereo Radio MP3-CD-USB-AUX y mandos en el volante
- Sensor de luces y lluvia

TRATO EXCLUSIVO: El i40 incluye nuestro servicio de recogida y entrega a domicilio en intervenciones de posventa.

 com/HyundaiEsp  com/Hyundai.es www.hyundai.es



Gama i40: Emisiones CO₂ (gr/km): 113-159. Consumo mixto (l/100km): 4,3-6,4.

PVP recomendado Península y Baleares para i40 1.7 CRDi 115cv BlueDrive Klass (19.490€). Incl. IVA, transporte, imppto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, y Plan PIVE 4 del Gobierno. Oferta aplicable para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC S.A con el producto Hyundai Solución un importe mínimo de 12.500€ a un plazo mínimo de 36 meses. Oferta válida hasta 30/11/2013. Modelo visualizado: i40 Style. Infórmate en tu concesionario o en www.hyundai.es.



Grand Picasso, salto al espacio

El Picasso, la versión compacta más familiar de Citroën, acaba de lanzar su tercera generación, con total renovación por dentro y por fuera. El Grand C4 Picasso, el 'largo' de la familia, viene pisando fuerte con sus siete plazas. Por David Arroyo



El Grand C4 Picasso se extiende hasta los 4,59 metros de longitud. Su funcionalidad procede en parte del desplazamiento longitudinal de los asientos de la segunda fila hasta 15 centímetros para privilegiar el espacio destinado a carga o pasajeros. Dichas plazas tienen un cómodo sistema para desplazarlos y abatirlos con una sola mano. Si son los pasajeros los protagonistas, tendremos siete plazas "reales", ya que el



espacio para las rodillas es "humano" para siete personas de hasta 1,80 metros de estatura. Y si es la carga lo que importa, las dos filas traseras se abaten hasta dejar un piso casi plano que puede alcanzar los 2,75 m. de longitud. El maletero es muy espacioso, pues parte de 645 litros con cinco plazas.

En el habitáculo la calidad visual y táctil es notable gracias a sus materiales y remates. La enorme cantidad de superficie acristalada con la que cuenta el Grand Picasso le otorga mucha luminosidad, sensación de espacio y visibilidad, "marca de la casa".

El hermano mayor de la familia Picasso ofrece la posibilidad de probar el nuevo motor Blue HDi de 150 CV, con sus dos cajas de cambio disponibles (manual y automática, con levas en el volante), ambas de seis relaciones. Su respuesta es magnífica, aunque esté configurado para mantener las revoluciones algo bajas y beneficiar los consumos. El propulsor va asociado a uno de los mejores sistemas Start/Stop del mercado por rapidez y suavidad.

El Grand C4 Picasso reduce su peso en 100 kilos gracias a la nueva plataforma EMP2 del grupo PSA, "culpable" en parte también de unos magníficos consumos oficiales de 4,6 litros. A la par, este HDi solo emite 98 gramos de CO₂. Por carretera "normal" y autopista agrada la elevada estabilidad de la que dota la nueva plataforma al Grand Picasso. En carretera de montaña, sin embargo, amortiguación y dirección acusan algo ese hábitat más exigente.

El Grand Picasso cuenta con dos motores de gasolina (un VTi de 120 CV y otro THP de 155 CV, entre 21.000 y 27.800 euros según versión); dos diésel e-HDi (uno de 90 CV y otro de 115 CV, entre 24.250 y 30.550 euros), y el más potente Blue HDi de 150 CV de esta prueba (entre 28.390 y 32.790 euros).

Ficha técnica

Motores: gasolina y diésel

Potencias: de 120 a 150 CV

Par motor: de 160 a 370 Nm

Consumo mixto: de 3,8 a 6,3 litros

Transmisión: manual y automática

Maletero: de 170 a 704 litros

Velocidad máxima: de 244 a 305 km/h

Aceleración: de 9,7 a 16,3 seg. de 0 a 100 km/h

Precio: de 21.000 a 32.790 euros



ABSORBE EL AIRE : Diseño deportivo de aerodinámica y refrigeración mejorada.
ABSORBE LA ENERGÍA : Potente motor de inyección electrónica.
ABSORBE EL ESPACIO : Bastidor más compacto, rígido y ligero.
ABSORBE LA LUZ : Doble óptica halógena y led, y espectacular gama de colores mate.
ABSORBE INCLUSO SU NOMBRE

NUEVO KYMCO
K-XCT 125i/300i
PURA CONCENTRACIÓN





El mejor aliado en la ciudad

La tercera generación del Hyundai i10 ya está aquí. El pequeño urbano mejora en diseño, en sensación de calidad percibida y en su dotación tecnológica, que ahora presta más atención a la seguridad y al ahorro de combustible. **Por Jorge Arenas**

Ya está listo, casi a punto de salir del horno, lo último de Hyundai en movilidad urbana. La tercera generación del i10 llega este mismo mes a los concesionarios con la intención de convertirse en una referencia por su relación calidad/precio. Lejos quedan ya aquellos tiempos en los que los coreanos aterrizaron en Europa con productos de precio ajustado y calidad pobre. Ahora el panorama es bien diferente, y una clara muestra de ello es el modelo que aquí presentamos.

Si el i10 aún vigente ya convence, el nuevo modelo lo hace aún más por su acertado diseño exterior, su cuidado interior hecho a base de materiales de buen aspecto y un equipamiento en el que no se echa nada en falta. Elementos como el ESP, el climatizador, los elevadores eléctricos o incluso el programador de velocidad forman parte de la dotación de serie. Gracias a todo esto el Hyundai se apunta unos cuantos tantos

frente a sus rivales (incluidos algunos que se cuelgan la etiqueta *premium*).

Con una longitud de apenas 3,67 metros, el nuevo i10 es un buen aliado para los desplazamientos en la ciudad, su hábitat natural. Es precisamente aquí, en las calles, donde saca a relucir sus virtudes, ya que es capaz de ratarnear entre el tráfico con agilidad y no ofrece problema alguno para aparcar. Cómodo por su tacto de suspensión, este coche se conduce de forma agra-

Ficha técnica

Motores: gasolina

Potencias: de 66 a 87 CV

Par motor: de 94 a 120 Nm

Consumo mixto: de 4,7 a 6,2 l

Transmisión: manual y automática

Tracción: delantera

Maletero: 252 litros

Velocidad máxima:

de 155 a 171 km/h

Aceleración: de 12,3 a 16,8 seg.

Precio: N.D.

dable, si bien los desplazamientos por carretera no son desde luego su punto fuerte. Sobre la habitabilidad, cabe destacar que el nuevo i10 está ligeramente por encima de la media, tanto en las plazas delanteras como en la traseras. Lo mismo sucede con su maletero, con 252 litros de volumen.

Los motores disponibles en la gama son dos: un 1.0 de tres cilindros y 66 CV y un 1.2 de cuatro cilindros y 87 CV. Ninguno recurre a la sobrealimentación y sus prestaciones son bastante parecidas.

Todo parece apuntar a que el primero contará con una versión denominada Blue Drive, que incluirá Start/Stop (ISG lo denominan en la marca), neumáticos de baja resistencia a la rodadura y desarrollos de cambio largos, con el fin de ajustar el consumo (la cifra oficial es de 4,7 l/100 km), aunque esto lo sabremos más adelante. Todavía no se conocen al detalle los niveles de equipamiento ni los precios finales del coche. Esperamos noticias a este respecto bien pronto.



Alfa Romeo con



19 ANO 2013

JUST DRIVE



NUEVO ALFA ROMEO GIULIETTA

OLVÍDATE DE LA TECNOLOGÍA Y DE LA INNOVACIÓN. OLVÍDATE DE LA BELLEZA EXTERIOR Y DE LA PAZ INTERIOR. OLVÍDATE DE DÓNDE VENÍAS, A DÓNDE IBAS. SIMPLEMENTE CONDUCE.

ALFA GIULIETTA POR 14.990€*

GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,4 Y 7,6 (L/100 KM). EMISIONES CO₂ ENTRE 114 Y 177 (G/KM).

*Precio promocionado con aportación del concesionario y Fabricante, de FGA Capital Spain EFC SAU y Plan Pve 3 del IDAE, para un Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Gasolina Progression (14.990€, oferta limitada a unidades disponibles en stock) excepto en Comunidades Autónomas con variación del Impuesto de Matriculación, para particulares que financien su vehículo con FGA Capital Spain EFC SAU. Incluido extra descuento por aportación de FGA Capital Spain EFC SAU para unidades financiadas con esta entidad según condiciones contractuales, por un mínimo de 10.000€ para Giulietta a un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. (IVA, transporte, impuestos y descuento promocional incluidos). Estas condiciones incluyen la garantía legal de 2 años sin límite de kms., más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de kms. desde la fecha de 1ª matriculación del vehículo sin coste adicional. Sólo para versiones incluidas en Plan Pve 3 del IDAE. La versión visionada no se corresponde con la ofertada. Oferta válida hasta 31/10/2013 para Giulietta solo para unidades seleccionadas en stock o fin de existencias del Plan PVE-3.



Infiniti es una marca que goza de buena aceptación en algunos mercados, pero en otros, como el europeo, parece necesitar un pequeño empujón para darse a conocer mejor. No es nada raro esto, ya que la división de lujo de Nissan desembarcó en el viejo continente hace apenas cinco años. Con una gama compuesta por ambiciosos modelos, entre los que figuran dos SUV, una berlina grande, un coupé y un cabrio, hacía falta otro que pudiera atraer a un público más amplio, y no solo a los bolsillos más pudientes. Un coche capaz de generar un volumen de ventas mayor, que al final es lo importante. ¡Et voilà! Aquí está el Infiniti Q50 para dar respuestas.

Con sus 4,79 metros y su carrocería de cuatro puertas, se sitúa a mitad de camino entre dos mundos: el del las berlinas tipo Mercedes Benz Clase C o BMW serie 3 y el de las berlinas del escalón superior, como el Mercedes Benz Clase E y el BMW Serie 5. A pesar de que sus dimensiones lo acercan más al segundo grupo, en realidad el Q50 pretende rivalizar con los primeros modelos citados, entre los que habría que incluir al Audi A4 y demás integrantes del segmento premium.

Espacioso en su interior, gracias a una generosa distancia entre ejes de 2.850 mm (la mejor de su categoría), este Infiniti es un coche bien terminado, que ofrece sensación de calidad y confort nada más

Ficha técnica

Motores: diésel e híbrido

Potencias: de 170 a 364 CV

Consumo mixto: de 4,4 a 6,8 l/100 km

CO₂: de 114 a 159 g/km

Transmisión: manual 6 vel. y automática 7 vel.

Tracción: trasera o integral

Maletero: 500 litros (400 en el híbrido)

Velocidad máxima: de 231 a 250 km/h

Aceleración: de 5,4 a 8,7 seg. de 0 a 100 km/h

Precio: de 34.900 a 61.120 euros



acceder a su interior. A la hora de rodar, la firma japonesa apuesta por un chasis de tacto agradable, pero con un punto de deportividad por encima de la mayoría de sus rivales, algo que ya se ha convertido en seña de identidad de la casa.

El apartado mecánico es interesante desde varios puntos de vista. Hay dos opciones disponibles, un motor diésel y otro híbrido (gasolina más eléctrico). El primero de ellos es de origen Mercedes y está presente en el Q50 gracias al acuerdo de colaboración entre la alianza Nissan-Renault y el grupo Daimler. Es el primer turbodiésel de cuatro cilindros que monta un Infiniti y se trata de un bloque de 2,2 litros, que rinde 170 CV y entrega 400 Nm de par. Muy solvente por sus prestaciones aunque algo ruidoso, este propulsor ha sido convenientemente adaptado por los ingenieros de la marca para adaptarlo al carácter propio de Infiniti. Lo mejor, sin duda, son sus cifras de consumo y emisiones de CO₂, que se sitúan en

Una nueva era para Infiniti

El Q50 llega para convertirse en la berlina estrella de Infiniti. Con su aire 'premium', su acertada gama de motores y su precio competitivo, aspira a levantar su volumen de ventas. Por Jorge Arenas





unos austeros 4,4 l/100 km y 114 g/km. Esto último, por cierto, hace que el conductor se ahorre el impuesto de matriculación en el momento de la compra, al quedar por debajo de la barrera de los 120 g/km. Disponible solo con tracción trasera, este motor diésel se puede asociar a un cambio manual de seis velocidades o a uno automático de siete.

La segunda opción que comentábamos es una mecánica híbrida, que combina un V6 gasolina de 3,5 litros con un motor eléctrico alimentado por baterías de ion-litio, cuya potencia conjunta es de 364 CV. No es nuevo este sistema de propulsión, ya lo conocíamos en el Infiniti M35h, pero ahora ha sido optimizado para dar al Q50 mayor autonomía. Quien se decante por este motor híbrido podrá elegir entre la tracción trasera o la integral. Por lo demás, sus buenas prestaciones quedan firmadas por una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos, mientras el consumo medio homologado rebasa por poco los seis litros de media cada 100 kilómetros.

Llegados a este punto, el protagonista de estas páginas parece ser un coche acorde a las pretensiones del segmento en el que se mueve, sin más. Pero es ahora cuando toca destapar el universo tecnológico que esconde en su interior, para darse cuenta de que sus aspiraciones van un paso más allá. De entre todos los dispositivos que incorpora, llama especialmente la atención su dirección electrónica *Direct*

EL 'DIRECT ADAPTIVE STEERING' CONSISTE EN UNA DIRECCIÓN TOTALMENTE ELECTRÓNICA



Adaptive Steering, que carece de conexión directa entre el volante y las ruedas. Aunque resulte difícil de creer, cuando el conductor mueve la dirección, el eje delantero gira gracias a la información eléctrica que procesa, sin que haya un elemento físico de unión como en cualquier otro coche sucede.

Un prodigio de la ingeniería, al que se suman otros interesantes dispositivos en materia de seguridad como los sistemas de prevención de colisiones frontales y traseras o la cámara *Around View*, que observa el entorno y es capaz de detectar objetos en movimiento. La guinda del pastel la ponen la doble pantalla táctil ubicada en la consola central y el nuevo sistema de comunicación Infiniti InTouch, que integra USB, Bluetooth y otras aplicaciones de smartphones.

Con todos los argumentos citados y un diseño muy fluido que aporta un toque de aire fresco en su segmento, el Infiniti Q50 llega a nuestro mercado con un precio de salida de 34.900 euros.



La era 'downsizing' de los nuevos motores

Ofrecer motores con altas prestaciones y poco contaminantes es hoy un imperativo para cualquier fabricante de automóviles. Opel se sube al carro y lanza una ofensiva en toda regla con sus nuevos propulsores 1.6 CDTI y SIDI, que ya empiezan a llegar al mercado. **Por Jorge Arenas**

En la carrera hacia la búsqueda de energías alternativas capaces de dar vida a los vehículos, el motor térmico sigue siendo, a día de hoy y hasta que alguien demuestre lo contrario, la opción más válida de todas. No es que los fabricantes no estén investigando nuevas vías, que lo hacen, sino que si examinamos las que hay sobre la mesa, no acabaremos de encontrar ninguna que sea del todo satisfactoria. Un buen ejemplo de ello es el propulsor eléctrico. Es limpio, silencioso, no depende de combustibles fósiles... hasta aquí todo bien. Sin embargo, a su alrededor existen (y existirán, al menos a corto/medio plazo) barreras poco salvables en todo lo que tiene que ver con el peso y la duración de la baterías, la autonomía que proporcionan al vehículo, el suministro eléctrico para cargarlas y, por supuesto, el alto coste que suponen al bolsillo del comprador.

Por lo tanto, todo apunta a que el motor de combustión seguirá a nuestro lado durante los próximos años. Los pistonazos nos acompañarán en los desplazamientos diarios pero, eso sí, en versión reducida. Y es que si estudiamos la tendencia más reciente, veremos que el tamaño de los propulsores ha empequeñecido considerablemente. Donde antes había seis cilindros, ahora hay cuatro; donde antes se necesitaba un cubicaje de 2.500 cc para generar una capacidad de empuje notable, ahora basta con apenas 1.600 cc.

Miremos al segmento que miremos, observaremos que todos los fabricantes van por este camino. Es el conocido *downsizing*. La idea es fabricar propulsores más pequeños, pero más prestacionales. Cómo lograrlo es relativamente fácil, basta con recurrir a la magia del turbo y demás sistemas de sobrealimentación para alcanzar un mejor rendimiento y, ya de paso, llegar al objetivo final: reducir drásticamente las cifras de consumo y emisiones.

Si hay una marca que sabe de esta tendencia es, sin duda, Opel. La firma

alemana apuesta por el downsizing desde hace años con éxito, pero es ahora cuando vuelve a ser noticia por la ofensiva que tiene entre manos. Desde este año 2013 y hasta 2016 veremos cómo lanza al mercado nada menos que 13 nuevos motores, pertenecientes a tres familias, que destacan por su alto nivel de eficiencia y que moverán a casi toda su gama de vehículos. El objetivo es renovar el 80% de la oferta mecánica al cierre de este periodo. De momento solo se ha dado a conocer la fase inicial del proyecto, que en la marca denominan como de "optimización de la cilindrada en los 1.6, tanto gasolina como diésel". La analizamos a continuación.

En primer lugar aparece el 1.6 SIDI Turbo. Se trata de un propulsor de gasolina, con cuatro cilindros e inyec-

ción directa, presentado inicialmente con 170 CV, capaz de generar una cifra de par de 280 Nm a un régimen de solo 1.650 rpm. Comparado con el motor al que reemplaza, su consumo y sus emisiones de CO₂ son un 15 por ciento menores, mientras el par máximo se ha incrementado un 22 por ciento. Antes de que acabe este año se beneficiarán de este 1.6 SIDI los Opel Cabrio (foto pequeña), Zafira Tourer y toda la familia Astra. Una segunda versión, que entrega 200 CV, llegará al mercado a principios de 2014.

En segundo lugar figura el nuevo 1.6 CDTI, un turbodiésel que genera 136 CV y un par máximo de 320 Nm. Sus 85 CV por litro lo sitúan en lo más alto de su categoría y, gracias al sistema BlueInjection SCR, logra unas emisiones tan limpias como las de un motor



EL MOTOR DE
COMBUSTIÓN
SEGUIRÁ
MUCHO
TIEMPO CON
NOSOTROS

de gasolina. Es el primer bloque de aluminio que se fabrica en la marca y, además de cumplir la normativa Euro 6 de emisiones, fija su consumo medio homologado en 4,1 l/100 km en el Zafira Tourer. Al igual que su hermano de gasolina, también contará con versiones más potentes en un futuro, aunque con potencias aún sin especificar.

En plena era *downsizing*, Opel apuesta por esta tendencia para adaptarse a las normativas anticontaminación con el objetivo de situarse entre los mejores de su categoría.





Por caminos **silenciosos**

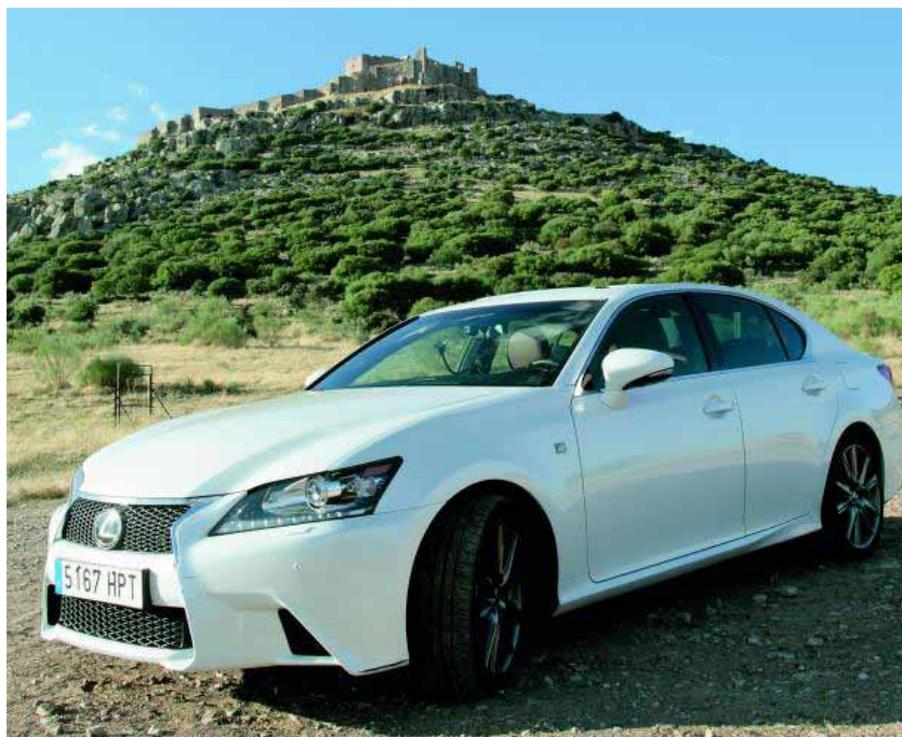
Recorrer sin prisas, mirando el paisaje, disfrutando de la conducción, la inmensa Mancha de Quijotes y molinos requiere un 'Rocinante' a la altura del marco, y que además sea respetuosamente silencioso con tan noble entorno. **Por Miguel Ángel Linares**

Cuán gran cruzada hicieron nuestros antepasados!", debía pensar Felipe II mientras ascendía la cuesta que, en su honor, acababa de ser empedrada para la visita en 1560 del mayor monarca que hayan visto los tiempos, al menos el que reinó sobre más lenguas posesiones. El rey de España visitaba el castillo de Calatrava, una de las mayores fortalezas de España, situada allá arriba, en lo alto del cerro Alacranejo, en la Ciudad Real y Mancha profundas, no muy distante a la cultural villa de Almagro, y sus pensamientos

se perdían en el recuerdo de aquellos españoles (que todavía no lo eran como tal) que durante ocho siglos sufrieron para reconquistar la piel de toro al "infiel". El castillo de Calatrava fue una de las muchas fortalezas que se erigieron tras la gran victoria "cristiana" en las Navas de Tolosa (Jaén, 1212), para asentar los territorios conquistados y servir de puntos estratégicos tanto de defensa como de ataque en una reconquista que todavía duraría casi tres siglos más.

Hoy, ochocientos años después de su construcción, el castillo de Calatrava sigue, a pesar de sus muchos 'desconchones' desafiando bravo las inmensas llanu-

ras manchegas sobre las que sigue disfrutando de unas vistas privilegiadas desde sus 936 metros de altitud, con fin bélico antaño y placer meramente visual y turístico hoy. Una de las mayores fortalezas de la época (el complejo disponía de iglesia, convento, hospedería, pueblo, recinto externo y el castillo propiamente dicho), y declarada Bien de Interés Cultural en 1931, el último gran 'acontecimiento' que ha vivido el castillo de Calatrava fue la investidura en 1997 como Doctor Honoris Causa de Umberto Eco, el escritor, investigador y filósofo italiano que tanto sabe de estas construcciones medievales, conoci-



mientos que compartió con todos nosotros en su mítica novela 'El nombre de la rosa'.

Felipe II realizó tal visita al castillo de Calatrava 'pilotando' uno de los vehículos más respetuosos con el medio ambiente de la época, su propio caballo (en 1560 solo tenía 33 años, y la gota que le postró en cama en su madurez todavía no había aparecido). Por tanto, qué mejor homenaje a un monarca, a su montura, a esta extraordinaria fortaleza y a varios siglos de la historia de España que visitar este rincón de nuestra geografía 'pilotando' uno de los vehículos más sostenibles de esta época: el Lexus GS 450h.

Esta berlina de 4,85 metros de la marca japonesa te permite viajar por las interminables rectas manchegas con una comodidad a prueba de ruidos, pues no en vano estamos hablando de un vehículo de nada menos que 345 caballos y de tecnología híbrida, además de tracción trasera, por lo que se convierte en una perfecta mezcla de prestaciones, confort, sostenibilidad y consumo, no en vano su consumo medio se detiene en unos impresionantes 6,1 litros a los 100 kilómetros.

Y algunos dirán, "si es un híbrido, tendrá poco maletero, ¿verdad?". Nada más lejos de la realidad. La tec-

EXPERIENCIA RELAJANTE COMO POCAS ES RECORRER LA MANCHA EN EL HÍBRIDO GS 450h

nología avanza, y ya no es fácil que la tecnología híbrida nos sorprenda (como ocurría hace unos años) hasta el punto de que no consideremos un problema la falta de espacio en el maletero para dar cabida a las gigantescas, antaño, baterías que mueven el motor eléctrico. El Lexus GS 450h dio un gran paso adelante en ese sentido, pues ganó más de doscientos litros cuando su nueva versión llegó a nuestros mercados a comienzos de año: pasó de 280 a 482 litros de espacio en el maletero, un salto cualitativo que da más argumentos todavía para 'echarse' a la carretera con este vehículo.

Y eso que hicimos, devorar kilómetros y más kilómetros por esos parajes manchegos tan yermos de vegetación como plenos de belleza. Campos de cereales, pequeñas colinas, pueblos blancos blanquísimos y la esperanza siempre viva de vislumbrar, allá a lo lejos a una pareja montando un caballo y un burro, renqueando siempre hacia la puesta del sol.

Convenientemente informados en todo momento por la proyección sobre el parabrisas de toda la información que necesitamos sobre prestaciones del vehículo y alertas del navegador, llegamos al punto de 'repostaje' que teníamos programado, a medio camino de nuestro destino: el castillo de Calatrava. No hablamos del GS 450h esta vez, sino de nosotros mismos. Aparcamos delante de uno de los templos gastronómicos de La Mancha por excelencia: el restaurante La Encomienda, en La Alameda, también en la provincia de Ciudad Real. En ese momento nuestro universo se ve 'invadido' por el imperio de las viandas manchegas, auténtica 'comida de reyes' a pesar de su origen humilde y pastoril: carcamusas, cochifrito, paturrillo, caldereta, morteruelo, hartatunos, migas, pipirrana, asadillo y, cómo olvidarlo, el mítico pisto manchego.



El 'megascooter' de referencia

Si hay una marca que está sabiendo navegar en las turbulentas aguas del mercado de la motocicleta esta es, sin duda, Kymco. El fabricante taiwanés ha sabido adaptarse a la nueva situación con una gama muy razonable, capaz de dar respuesta a las necesidades de los clientes actuales. Su estrategia se basa fundamentalmente en ir cubrien-

do nuevos nichos de mercado e ir actualizando su oferta con modelos más eficientes, confortables y seguros. Y parecen no estar muy equivocados cuando son, desde hace dos años, la segunda marca de motos que más vende en España.

El último lanzamiento de Kymco este año (y ya lleva tres) es el Xciting 400i, un modelo completamente nuevo con el que reinventa la filosofía de los *scooters* de gran cilindrada, logrando com-

binar un comportamiento dinámico, con el que su usuario va a disfrutar de sensaciones deportivas, con la utilización como vehículo utilitario en los desplazamientos rutinarios del día a día.

Sus principales argumentos para convertirse en el referente de la categoría son su elegante diseño italiano, la rigidez de su bastidor, con conceptos tomados directamente del mundo de la motocicleta, y su nuevo motor, el más

moderno y tecnológicamente más avanzado de los empleados en las cilindradas de 400-500 cc, que rinde una potencia de 90 CV/litro.

Y todo ello, como ya viene siendo habitual en los productos firmados por Kymco, con el precio más atractivo del segmento, que además incluye el seguro por un año, lo que convierte al nuevo Xciting 400i en la mejor opción calidad/precio de los *megascooters* del mercado hoy en día.

Newey, las 'alas' de Red Bull

Se acabó lo que se daba. Sebastian Vettel ganó su cuarto Mundial consecutivo de Fórmula 1 con tres pruebas todavía por disputarse. Llega, de nuevo, el momento de desviar la vista hacia el otro gran 'culpable' de este éxito: Adrian Newey. Por M. Á. Linares

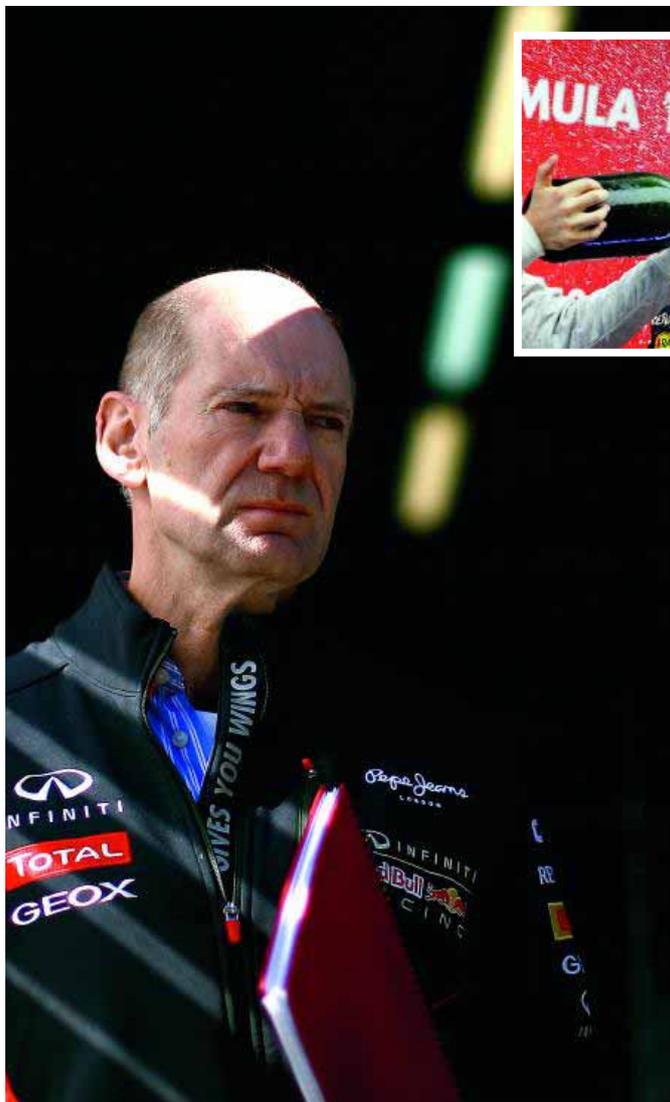
El año 2005 puede llegar a convertirse, con el paso de los años, en un punto histórico de inflexión de la Fórmula 1. En aquel momento, el antiguo equipo Jaguar, recién reconvertido en Red Bull Racing, con expectativas y dinero, pero sin apenas experiencia, decidió firmar al diseñador Adrian Newey (Stratford-upon-Avon, Inglaterra, 1958) para la que iba a ser su segunda temporada en el Mundial, tras unos discretos resultados con el escocés David Coulthard y el austriaco Christian Klien a los volantes.

Con este fichaje, el equipo austriaco sentaba bases de futuro, se tomaba las cosas con calma y comenzaba a construir un futuro gran equipo sin las premuras de los resultados que tantos buenos proyectos ha dilapidado.

Las tres primeras temporadas de Newey en Red Bull fueron más bien discretas, si bien estaba claro que el ajuste iba por dentro. Con el propio Coulthard y el australiano Mark Webber (las dos últimas temporadas), el equipo mostraba buenas maneras, y conseguía algún podio que otro, pero aún estaba lejos de los punteros Ferrari, McLaren o Renault.

Pero llegó el año 2009, se retiró Coulthard y su puesto lo ocupó el joven alemán Sebastian Vettel, que un año antes había maravillado al mundo ganando con Toro Rosso, la escudería gregaria de Red Bull, el G.P. de Italia.

Y todo cambió. Newey y Vettel se fundieron en uno, ante los atónitos ojos de Mark Webber, que veía cómo el rubio 'niñato' le pasaba por la derecha, y los éxitos comenzaron a llegar a la escudería austriaca en forma de poles y victorias. Y la historia de la



Adrian Newey, seguramente el mejor diseñador de la historia de la Fórmula 1.



Sebastian Vettel festeja la consecución de su cuarto título mundial.

Fórmula Uno comenzó a reescribirse en la última prueba del Mundial 2009, el G.P. de Abu Dhabi, donde Fernando Alonso, en su primer año en Ferrari, llegaba con ventaja sobre Webber y Vettel, segundo y tercero en la clasificación. Una patética estrategia de Ferrari, que ninguneó a Vettel, hizo que este se llevara el Mundial.

Y todo ha cambiado desde entonces. La superioridad de los diseños de Adrian Newey ha sido abrumadora en los tres últimos Mundiales, en los que Vettel, a excepción del año pasado, en el que Alonso nuevamente estuvo a punto de bajarle del trono, ha demostrado ser la extensión de Adrian Newey en la pista. Inglés y alemán se complementan a la perfección, hasta el punto de que algunas voces subterráneas han querido ver en la superioridad de los bólidos azules 'algo raro'. Pero sin pruebas mejor no hablar. Y habrá que esperar un año más, con cambio de reglamentación incluida, para ver si la 'dictadura Newey-Vettel' es por fin derrocada.

BBVA

CONSUMER FINANCE

Su socio estratégico en
financiación en punto de venta

Bienvenido al nuevo BBVA Consumer Finance

Nueva estructura organizativa, nuevas herramientas de gestión y nuevos productos y servicios de financiación para el punto de venta.

Y nuevo enfoque, **Dealer Centric**, una nueva forma de cubrir todas las necesidades financieras de su negocio.

Porque los nuevos tiempos requieren nuevas soluciones.

adelante.





El BMW 507, uno de los coches más bellos jamás diseñados, y del que sólo se produjeron 251 unidades, hoy casi más buscadas que la fórmula de la Coca-Cola.

EL 'TRONO' DE ELVIS PRESLEY

BMW 507. Aunque para muchos es desconocido, el BMW 507 es una de las más maravillosas creaciones de la firma bávara. Su historia se remonta al año 1955, cuando se mostró al público por primera vez en el Salón de Frankfurt. La idea, curiosamente, surgió de la mente de un importador de BMW en Estados Unidos llamado Max Hoffman, quien fue capaz de convencer a los responsables de la marca para crear un auténtico *roadster* biplaza, digno de rivalizar con modelos de la talla del Mercedes 300 SL.

Entre 1956 y 1960 salieron de las cadenas de montaje apenas 251 unidades que, a pesar de su alto precio (11.000 dólares de la época) hicieron perder bastante dinero a la compañía pues su coste de fabricación era muy elevado. Todo esto hace que sea uno de los modelos más cotizados del mercado, casi imposible de conseguir por su escasa disponibilidad y su precio, solo apto para los bolsillos más holgados.

Diseñado por Albrecht Goertz, el BMW 507 destaca por sus líneas fluidas y muy equilibradas, que en los años cincuenta le daban un aspecto tremendamente apetecible a los ojos de cualquier entusiasta del motor. Bajo el capó esconde un motor V8

de 3,2 litros, que entrega 150 CV y 220 Nm, dotado de dos carburadores y asociado a una transmisión manual de cuatro velocidades de tacto muy preciso. Su carrocería de aluminio, su chasis y su mecánica se orientaron al puro disfrute de la conducción. Aunque no pretendía ser un deportivo radical, sus aceleración de 0 a 100 en 8,8 segundos o su velocidad máxima de 217 km/h dejaban claras sus aspiraciones.

En el año 1957 se lanzó al mercado una segunda serie, que incluía algunas mejoras como una subida de potencia hasta los 155 CV, frenos de disco en el eje delantero y hasta un ligero aumento de espacio en la parte trasera para que el asiento del conductor pudiera desplazarse más allá y dar cabida a personas más grandes.

Como no era un modelo para las grandes masas, tan sólo unos pocos afortunados pudieron, y aún pueden, poseerlo. Uno de ellos fue Elvis Presley, quien no pudo resistirse a sus encantos y compró una unidad cuando sirvió en el Ejército *yankee* en Alemania. A su

regreso, el coche volvió con él y años más tarde se lo regalaría a la actriz Ursula Andress, que lo mantuvo en su poder al menos dos décadas.



El camino de las cigüeñas



REPSOL

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



16:00 Sergio observa el vuelo de las cigüeñas.



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

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



Guía Repsol 2013

NUEVO FORD KUGA

> Sistema de arranque en pendiente

Tener un Kuga es decir adiós a las calles inclinadas, a las rampas, a las subidas... Con el sistema de arranque en pendiente saldrás de una cuesta como si estuvieras en plano.

De esta manera tu coche frenará durante unos segundos y evitarás que retroceda, poniéndotelo así más fácil en las salidas complicadas.
ford.es

Por **20.190€**



Gama Ford Kuga consumo medio combinado de 5,3 a 7,7 l/100km.
Emisiones de CO₂ de 139 a 179 g/km.

Motor EcoBoost mejora hasta un 20% los consumos frente a un motor convencional. Kuga Trend 1.6 EcoBoost Auto-Start-Stop 150CV 4x2(110kw) con paq. trend, radio CD MP3 y SYNC. La oferta incluye IVA, I.M., transp., dto. promocional, Aport. Concesión, Plan PIVE (hasta que duren los fondos del Gobierno) y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de MultiOpción (37 y 49 meses; permanencia mínima 24 meses). Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.



Go Further