

# Eco motor.es

eEconomista JUNIO 2015 Nº74



AUDI Q7

## REFERENCIA SUV

DS 5

EL PRIMERO DE LA MARCA

ENTREVISTA

XAVIER PEUGEOT

# Tan smart, que olvidarás que tiene cuatro puertas.



Príncipe de Vergara 221



Consumo de combustible (ciclo mixto) 4,2 l/100 km, emisiones de CO<sub>2</sub> (ciclo mixto) 97 g/km.

## Descubre el nuevo smart forfour en Príncipe de Vergara, 221.

Tan pequeño, tan fácil de aparcar, tan manejable y tan smart que olvidarás que es un cuatro puertas. Con gran amplitud de giro, asientos abatibles, apertura de puertas de casi 90°, maletero de 315 litros, sistema de infoentretenimiento con conexión a tu smartphone y 4 años de garantía.

Ven a itra smart center y te invitamos a probarlo. Un espacio joven y urbano diseñado para mostrarte las últimas novedades smart en Madrid.

itra



@SmartCenterITRA

smart - una marca de Daimler  
smart. Engineered with Mercedes-Benz

# 6

**EN PORTADA**  
**Audi**  
**Q7**

# 8

**A LA ÚLTIMA**  
**Skoda**  
**Superb**

# 10

**ENTREVISTA**  
**Xavier**  
**Peugeot**

# 20

**ESCAPADA**  
**Lexus**  
**RC F**



## Ecomotor.es

**Edita:** Editorial Ecoprensa S.A. **Presidente-Editor:** Alfonso de Salas **Vicepresidente:** Gregorio Peña **Director de elEconomista:** Amador G. Ayora **Director General:** Julio Gutiérrez **Director Comercial:** Juan Pagán  
**Relaciones Institucionales:** Pilar Rodríguez **Jefe de Publicidad:** Sergio de María **Adjunto al Director y Coordinador de revistas:** Juanjo Santacana **Director EcoMotor:** Juan Luis Soto  
**Diseño y maquetación:** Pedro Vicente **Redacción:** Miguel Ángel Linares, Jorge Arenas y Fernando Cruz. **Tratamiento de imagen:** Luis Alenda y Daniel Arroyo. **Impresión:** Impresos y revistas S.A. **D.L.:** M-25200-2008

MUCHAS DE LAS SILLAS INFANTILES NO SON EFICACES



Según un estudio del RACE, el 37 por ciento de los sistemas de retención infantil -SRI- del mercado suspenden el Test Europeo de Seguridad,

LA DGT QUIERE QUE LAS BICICLETAS CIRCULEN CON MATRÍCULA



Todavía en periodo consultivo, el proyecto contempla que los ciclistas necesiten un permiso de circulación, una matrícula y un seguro obligatorio.

EL MEJOR MES DE MAYO DESDE HACE CINCO AÑOS



Con un total de 94.030 matriculaciones, un 14 por ciento más que el mismo periodo de 2014, se suman 21 meses consecutivos de crecimiento.

## La F1 no es el problema

**A**da Colau ha ganado las elecciones en Barcelona y una de sus primeras declaraciones ha sido contra el circuito de Catalunya, que también lo es de la capital. El Gran Premio de F1 que allí se celebra no entra dentro de sus prioridades. Es posible que el automovilismo como tal no quede muy "estético" en el acervo ideológico de su programa. Pero si la inversión de 4 millones de euros que aprobó en 2012 el anterior edil Xavier Trias se analiza "en frío" y sin filtro ideológico puede que Colau se haya precipitado. El consorcio que añadió el nombre de Barcelona al trazado de Montmeló generó un impacto económico total de 332 millones de euros en 2014, según datos del propio circuito. De ellos, algo más de 188 millones repercutieron directamente del Gran Premio de España de F1. Está claro para todo el mundo que la categoría reina del automovilismo es un gran negocio. Y que puede favorecer a la sociedad. Lo que ya no está tan claro es el control y la auditoría de las subvenciones que se destinan en España a este fin o a cualquier otro. Las irregularidades financieras en las carreras de F1 de Valencia son un ejemplo de los numerosos 'agujeros negros' que rodean a muchas inversiones oficiales.

Como ejemplo foráneo, en unos días se celebran las 24 Horas de Le Mans. Un estudio económico universitario, publicado por el Automóvil Club del Oeste, dice que en 2014 la carrera generó de forma directa 52,3 millones de euros y 2.500 empleos. Indirectamente, aportó otros 29,6 millones, repartidos en su mayoría entre los habitantes de aquella región de Sarthe.



Juan Luis Soto  
Director de Ecomotor



4  
JUN  
2015

## Tres marcas, un mismo espíritu

**H**a finalizado el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona y lo ha hecho como una de las citas más importantes del año para PSA Peugeot Citroën. Por ello, hemos aprovechado la ocasión para mostrar el momento en que se encuentra el Grupo. Desplegado nuestro plan estratégico 'Back in the Race', hemos presentado en el Salón nuestras tres marcas -Peugeot, Citroën y DS- a través de un único stand que aloja nuestro saber-hacer aplicado a cada enseña.

Es ésta una solución que representa lo que somos. Un Grupo que aún a tres marcas bajo un mismo espíritu: el de la innovación medioambiental, el avance tecnológico y el futuro del automóvil al servicio de la sociedad. Un espíritu que nace del rigor y la exigencia de una marca bicentenaria como la que impulsó la familia Peugeot, pasa por el carácter revolucionario e innovador de André Citroën y culmina con el nacimiento de nuestra marca premium. Es decir, un mismo espíritu, pero reinterpretado por cada marca.

En nuestro plan estratégico, uno de los puntos destacados es el del desarrollo internacional y la coexistencia de nuestras tres marcas. En este eje, Peugeot es la máxima calidad combinada con la experiencia de conducción; Citroën, la marca diferente, innovadora y práctica; DS, el lujo francés aplicado al automóvil.

Y con esta base, seguiremos trabajando para superar los retos del mañana automovilístico con argumentos como la apuesta por el I+D, el vehículo conectado y la eficiencia medioambiental. Y todo ello, con la identidad de cada una de nuestras marcas y el espíritu de nuestro Grupo.

Rafael Prieto  
Director General de Peugeot, Citroën y DS

# 500X

## EL LADO X

### DE TU NEGOCIO.

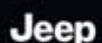
Gama Fiat 500X: Consumo mixto entre: 4,1 y 6,4 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub> entre: 109 y 147 g/km.



**NUEVO FIAT 500X**, el crossover que combina belleza y esencia, llega ahora a tu empresa: diseño icónico, estilo italiano y tres diferentes sistemas de tracción (4x2, 4x2 con Tracción+, 4x4). Espíritu urbano, alma todoterreno y la tecnología más avanzada para un excepcional disfrute en la conducción.

El Fiat 500X ofrece los sistemas más avanzados de seguridad de su segmento:

- **Aviso de Cambio de Carril:** una señal de alerta te avisará en caso de un involuntario cambio de carril.
- **Detección de Ángulo Muerto:** una señal luminosa advierte de los "ángulos muertos" y, en marcha atrás, avisa de los vehículos que se aproximen lateralmente.
- **Control de Crucero Adaptativo:** mantiene una cierta distancia, reduciendo la velocidad al aproximarse al vehículo de delante.
- **Control de Frenada:** activa los frenos si detecta una diferencia de velocidad entre el 500X y el vehículo de delante demasiado elevada y el conductor no reacciona.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 6 cilindros en V ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencia: De 218 a 333 CV ♦ Dimensiones: 5.052 x 1.968 x 1.741 mm ♦ Batalla: 2.994 mm  
♦ Capacidad maletero: 890 litros ♦ Vel. máx: De 234 a 250 km/h ♦ Consumo medio: Desde 5,7 l/100 km ♦ CO2: Desde 149 gr/km ♦ Precio: Desde 65.960 euros  
Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# REVOLUCIÓN EN EL SEGMENTO SUV

AUNQUE POR FUERA PAREZCA MÁS DE LO MISMO, EN REALIDAD EL NUEVO Q7 TIENE POCO QUE VER CON LA GENERACIÓN ANTERIOR. MÁS LIGERO Y ÁGIL SOBRE LA CARRETERA, MÁS AMPLIO EN SU INTERIOR Y CON UN ELEVADO NIVEL TECNOLÓGICO, EL SUV ALEMÁN PREPARA YA SU LLEGADA AL MERCADO. Por Jorge Arenas



**H**asta que el futuro Q8 diga lo contrario, el Q7 seguirá siendo el buque insignia de los SUV de Audi. Su tamaño y sus pretensiones lo dejan bien claro. Incluso a pesar de haber rebajado su peso y de haber recortado ligeramente sus dimensiones, la segunda generación del todocamino alemán sigue siendo un gigante del asfalto, de más de 5 metros de longitud, capaz de dar cabida hasta a 7 pasajeros en su interior y, lo mejor de todo, con unas maneras cada vez más refinadas.

Cierto es que al Q7 ya le tocaba un relevo. Tras casi una década en el mercado, empezaban a notarse ciertos signos de envejecimiento que no le venían nada bien a la hora de rivalizar con sus competidores directos. Sin embargo, el salto ha sido tan grande que no deja de sorprendernos. Y es que tras ese traje quizá algo conservador, se esconde un mundo de novedades que sitúan al Q7 en el punto de referencia de su segmento. Para empezar, se ha puesto a dieta hasta lograr una rebaja de 325 kilos en la báscula, gracias al empleo masivo de aluminio (en la imagen de la izquierda aparece reflejado en verde, azul y rojo; lo demás es acero). Además, la puesta a punto del chasis ofrece ahora un compromiso entre confort y aplomo mucho más logrado, de manera que el pasaje puede disfrutar de una calidad de rodadura exquisita mientras el conductor siente que tiene entre manos un coche más ágil y fácil de conducir. Pero lo más llamativo y lo que cautiva a primera vista es el despliegue, tanto de diseño como técnico, que esconde el interior. Aquí, en el habitáculo, no hay rastro de conservadurismo. Aquella consola con una pequeña pantalla integrada que definía a la primera generación del Q7 ha dado paso a una superficie moderna y limpia, con apenas unos pocos botones y una gran pantalla de 8,3 pulgadas. Todo bien presentado y muy cómodo de usar. Mientras tanto, el cuadro de relojes tradicional se ha sustituido por el *Audi Virtual Cockpit* -estrenado en la última generación del TT- que emplea una pantalla de 12,3 pulgadas que se extiende a lo largo del panel de instrumentos y en la que se proyecta toda la información relativa al velocímetro, el cuentarrevoluciones, el ordenador de viaje, el navegador y el equipo de audio.

Y no dejamos el apartado tecnológico para hablar ahora de los asistentes a la conducción que puede incorporar este SUV, que son nada menos que 31. De todos ellos, 22 no existían en





la generación anterior y algo menos de una decena son inéditos en la marca. Por poner algunos ejemplos, el nuevo Q7 aparca de manera casi autónoma, avisa a los ocupantes de que existe peligro al abrir las puertas cuando algún vehículo se acerca por el lateral, frena automáticamente cuando hay riesgo de colisión en un cruce, se mueve en los atascos sin intervención del conductor... En fin, todos estos

sistemas y unos cuantos más forman parte de una larga lista que sitúa a este Audi como el más avanzado entre los suyos.

En el apartado mecánico, como punto de partida figuran la tracción integral quattro y la transmisión automática Tiptronic de 8 velocidades, que van siempre asociados a cualquier motor. Bajo el capó, las opciones son un V6 3.0 TDI, con potencias de 218 y 272 CV

(el consumo medio es inferior a los 6 l/100 km) y un V6 TFSI 3.0 de 333 CV. Más adelante llegará un híbrido a la gama y, seguramente, algún propulsor más potente. Lo que parece claro es que no veremos motores de cuatro cilindros animando al Q7, cosa que sí sucede en algunos rivales como el nuevo Volvo XC90. En Audi, una vez más, apuestan por el *rightsizing* en contraposición al extendido *downsizing*.

**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencia: De 120 a 190 CV ♦ Dimensiones: 4.861 x 1.864 x 1.468 mm ♦ Batalla: 2.841 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 625 litros ♦ Vel. máx: De 206 a 237 km/h ♦ Consumo medio: Desde 3,9 l/100 km ♦ CO2: Desde 103 gr/km ♦ Precio: Desde 26.270 euros (22.020 con descuentos)  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

8  
JUN  
2015

# Cuando el espacio se convierte en prioridad

LA NUEVA GENERACIÓN DEL SUPERB SE PREPARA PARA SALIR AL MERCADO. CASI 5 METROS DE BERLINA CON GENES ALEMANES, GRAN HABITABILIDAD, UNA BUENA DOSIS DE REFINAMIENTO Y UN PRECIO APLASTANTE. Por Jorge Arenas



**P**aso a paso, Skoda va evolucionando con los años. Donde antes muchos veían una marca poco pretenciosa aunque amparada en el tranquilizador paraguas del grupo Volkswagen, hoy ya empiezan a ver mucho más. Desde luego, sus modelos hace tiempo que merecen la pena y, para muestra, el nuevo Skoda Superb, que da una vuelta más de tuerca y llega ahora al mercado como una opción verdaderamente interesante dentro de su segmento.

El Superb es un *señor coche*. Y no lo decimos sólo por sus 4,86 metros de longitud, sino porque al igual que otras tantas berlinas de Audi y Volkswagen, se asienta sobre la plataforma modular MQB, tiene unas maneras refinadas y se sirve de los últimos avances del grupo en materia de tecnología. En este sentido, el cliente tiene a su disposición asistentes a la conducción como el freno multicolisión, el control de crucero adaptativo, la alerta de tráfico trasero o la ayuda en atascos, por citar algunos. Si hablamos de motores, la gama queda compuesta por varias opciones de gasolina (TSI) y diésel (TDI), con potencias que van de los 120 a los 190 CV, y que permiten asociarse a un cambio manual o al automático de doble embrague DSG e incluso a



la tracción delantera o integral. Todo lo que uno espera y más, está presente en este Skoda, bien como parte de la dotación de serie o bien en el catálogo de opciones. Sin embargo, hay algo que sólo el Superb ofrece, su auténtica seña de identidad, y es precisamente una habitabilidad tremendamente generosa. Tan amplio es en todas sus plazas y en su maletero (625 litros), que apenas unas cuantas berlinas de la talla del BMW Serie 7 o el Mercedes-Benz Clase S

podrían hacerle sombra. Por supuesto, todo esto, como es habitual en la marca, va acompañado de un precio de derribo. Sirvan como ejemplo los 24.870 euros que cuesta -descuentos varios incluidos- la versión TDI de 150 CV, que en teoría está llamada a ser la de mayor volumen de ventas. Con todos estos datos en la mano, empieza a resultar difícil justificar otras compras por el simple hecho de tener en el frontal un logotipo más *premium*.



**Durante 10 años se ha evitado la emisión de 1.442 toneladas de CO<sub>2</sub> diarias**

CASTROL PROFESSIONAL

## El lubricante, clave en la reducción del CO<sub>2</sub>

Un estudio llevado a cabo por Castrol Professional señala que durante 2015 se neutralizarán casi medio millón de toneladas de dióxido de carbono a nivel mundial

La reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> constituye una preocupación fundamental para la industria de la automoción. Las instituciones mundiales están poniendo el foco en limitar la contaminación de CO<sub>2</sub> de los vehículos, lo que obliga a los fabricantes a adaptarse al nuevo marco legislativo para cumplir con los objetivos de emisiones y proteger así el medioambiente.

En este sentido, Castrol lleva trabajando desde hace años junto con los fabricantes de coches para desarrollar lubricantes que contribuyan a una reducción significativa de las emisiones. En 2014 todos los productos de la gama Castrol Professional, es decir, Castrol EDGE Professional, Magnatec Professional y GTX Professional, se convirtieron en los primeros lubricantes

en contar con la certificación de neutralidad en CO<sub>2</sub> en el mundo, cumpliendo así con los estrictos estándares medioambientales internacionales de medición de la huella de CO<sub>2</sub> en el ciclo de vida de un producto. De este modo, la marca confirmó uno de sus objetivos principales: el respeto por el medioambiente.

## Castrol, comprometido con el medioambiente a nivel mundial

Castrol Professional ha evaluado el impacto de CO<sub>2</sub> de cada litro de lubricante Professional, y por ello contribuirá a neutralizar las emisiones mediante la inversión en proyectos de compensación de emisiones de CO<sub>2</sub> en todo el mundo. En Wisconsin (Estados Unidos), Castrol encabeza un proyecto que separa el metano de los residuos animales para obtener biogás que genera electricidad.

Otro de los proyectos impulsados por Castrol tiene lugar en Rio de Janeiro (Brasil), donde tres fábricas de cerámica emplean biomasa para el funcionamiento de sus hornos

de terracota, mientras que en Tongcheng (China) se utilizan recortes de madera, algodón desgastado y cáscaras de arroz para producir energía limpia, sustituyendo una parte de la energía necesaria para centrales de carbono.

A su vez, en Prony y Kafeate (Nueva Caledonia) más de 100 pequeñas turbinas bipala generan energía limpia y puestos de trabajo locales, además de reducir la necesidad de importar combustibles fósiles. En Ancara (Turquía), el vertedero de Mamak recoge todo el metano producido en el vertedero cubierto y produce energía renovable durante

la rehabilitación del terreno.

Por último, la apuesta de Castrol por conservar el medioambiente se completa con el proyecto de reforestación en Meru y Nnyuki (Kenia), donde más de 8.000 agricultores participan en esta iniciativa comunitaria consistente en la plantación de árboles en las laderas del Monte Kenia. Además de recibir una cantidad por cada árbol plantado, los agricultores se benefician de los productos derivados de los árboles, como alimentos, combustible y medicamentos.

Por primera vez, Castrol Professional, que se comercializa en exclusiva en concesionarios oficiales, ha llevado a cabo un estudio para cuantificar el impacto de los lubricantes sobre el medioambiente. La investigación se ha centrado en analizar los cambios producidos en la viscosidad de los aceites de motor comercializados durante los últimos 10 años (de 2005 a 2014) y se ha basado en datos de dos grandes mercados: Estados Unidos y Reino Unido. El estudio de Castrol Professional ha analizado datos como el número de vehículos, el consumo de combustible o el impacto de los lubricantes sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>, entre otros.

Las conclusiones de esta investi-

gación han determinado que los lubricantes Castrol Professional con bajo grado de viscosidad han logrado evitar la emisión de 5.260.000 toneladas de CO<sub>2</sub> entre 2005 y 2014, lo que equivale a casi el triple de CO<sub>2</sub> emitido por todos los aviones que aterrizan y despegan desde el aeropuerto de Heathrow en un año.

Además, según los cálculos de Castrol Professional, si todos los fabricantes adoptasen un lubricante con el grado de viscosidad más bajo (0W-20), se lograría evitar la emisión de 16.900.000 toneladas de CO<sub>2</sub> en el periodo comprendido entre 2015 y 2024.

Estas cifras ponen de manifiesto la importancia del lubricante en el ahorro de combustible, ya que la elección de un aceite con bajo grado de viscosidad puede comportar una reducción significativa del consumo. En este sentido, la elección de un aceite del motor con certificación de neutralidad en CO<sub>2</sub> supone una opción de coste reducido y resultados comprobados para aquellos fabricantes y conductores que deseen lograr la eficiencia en el consumo de carburante.

De este modo, Castrol considera la neutralidad de emisiones de CO<sub>2</sub> como uno de los objetivos centrales de su trabajo con los fabricantes, así como un aspecto clave de sus productos. Por ello, incorpora procedimientos innovadores como el proceso de mezclado de aceite a bajas temperaturas, el empleo de vehículos eléctricos e híbridos y sistemas de navegación para obtener las rutas más directas o el uso de métodos eficientes para la eliminación de lubricantes usados mediante el reciclaje.



**REDUCIMOS,  
REEMPLAZAMOS  
Y NEUTRALIZAMOS  
2 kg DE CO<sub>2</sub>  
POR CADA LITRO DE  
CASTROL PROFESSIONAL**

Más información sobre los proyectos:  
<https://www.bptargetneutral.com/uk/our-projects/>

Más información sobre Castrol Professional:  
<https://www.linkedin.com/company/castrol-professional>

# “El mérito del C4 Cactus es su audacia”

LA MARCA FRANCESA ROZA YA EL SIGLO DE VIDA Y LLEGA EN 2015 A LOS 50 MILLONES DE COCHES VENDIDOS. EN UN MOMENTO CLAVE PARA CITROËN POR SU REESTRUCTURACIÓN Y EXPANSIÓN MUNDIAL, HABLAMOS CON SU DIRECTOR DE PRODUCTO Por Juan Luis Soto



**U**na nueva situación financiera, con participación de capital chino de DongFeng y el propio Estado francés, empuja a Citroën a reafianzar su actividad dentro del grupo PSA. Xavier Peugeot, diplomado en gestión de empresa por la Sorbona, es desde octubre de 2014 el responsable de planificar los lanzamientos para los próximos años.

**Para satisfacer la curiosidad de nuestros lectores, ¿qué hace un miembro de la familia Peugeot dirigiendo Citroën?**

Su pregunta tiene dos respuestas. La primera es que no es extraño, pues ya ha habido varios miembros de la familia Peugeot que han trabajado en la empresa Citroën, es algo que ya ha ocurrido antes. La segunda es que Citroën es una excelente marca de automóviles franceses, innovadora y creativa. A mí me gusta mucho la creatividad en el automóvil, por lo cual no me ha costado demasiado establecer unos fuertes lazos con Citroën.

**Tras el éxito del Citroën Cactus en el mercado. ¿Se contempla versionarlo en otras carrocerías, como hace por ejemplo Mini?**

El éxito del C4 Cactus es digno a tener en cuenta. Después de haber conseguido la segunda plaza en el *Car of the Year*, es un coche que tiene el mérito de su audacia. También nos afianza en el rumbo que ha tomado la marca en la dirección de hacer coches diferentes. Sinceramente, por el momento no es nuestra prioridad. Lo que queremos es que el espíritu del Cactus sea bien comprendido en el mercado para poder ser reutilizado en otros modelos que lanzaremos en el futuro. Es así como se gestan los auténticos Citroën y esa es nuestra ambición.

**Según su experiencia, ¿qué tipo de vehículo va a demandar el mercado europeo en los próximos años.**

Yo creo que la tendencia de los *crossover* va a pesar mucho. Se ha trabajado durante años sobre segmentos tradicionales, pequeños, medianos y grandes. Los *crossover* han dinamitado esta lectura tan organizada de los segmentos y van a hacer que se multipliquen las combinaciones de siluetas. Va a ser cada vez más difícil clasificar los modelos en

un tipo de segmento específico. La segunda consideración es que va a haber una búsqueda de tecnología y de prestaciones en cuanto a la emisión de CO2. Va a tener mucha relevancia todo lo que vaya en la dirección de reducción de emisiones, ya sean tecnologías térmicas, eléctricas o híbridas. La tercera es que va a haber una nueva propuesta de soluciones para la movilidad, que va a transformar radicalmente la relación de las personas con el automóvil.

**A la vista de los resultados del año pasado, ¿cómo se explica que Peugeot haya aumentado considerablemente sus ventas mientras que Citroën ha sufrido un descenso?**

Yo creo que el mundo del automóvil es una actividad cíclica, hay épocas más fuertes y otras menos fuertes. Hemos trabajado durante años sobre el plano del producto Peugeot y hoy las cosas están en su sitio en cuanto al mensaje y el producto en sí. Ahora estamos haciendo lo mismo del lado de Citroën, quizá con algún desfase, pero pienso que el ejemplo del C4 Cactus, con su éxito con tan poco tiempo en el mercado, nos indica que vamos por el buen camino. No tardaremos en ver cómo Citroën vuelve a tener resultados de crecimiento similares a Peugeot. Aunque no olvide que Citroën ha tenido un crecimiento del 4 por ciento en 2014. Lo que

**“La tendencia ‘crossover’ ha dinamitado la lectura organizada de los segmentos tradicionales”**

indica que también sigue progresando en el mercado

**¿La nueva participación de capital chino y la expansión en India van a obligar a desarrollar modelos específicos para esos mercados?**

En todo caso esta circunstancia nos abre nuevas posibilidades. Por nuestra asociación con Dongfeng se nos abre un campo nuevo para actuar en otros mercados y estos planes de futuro son los que nos ocupan en este momento.

**PSA vuelve a centrarse en los pequeños coches urbanos eléctricos. ¿Cómo va a ser esa nueva generación de coches exclusivamente eléctricos?**



Es todavía un poco pronto para hablar de ello. Pero hay que tener en cuenta que nuestro presidente Carlos Tavares ha planteado en el grupo PSA centrarse en los motores de gasolina, híbridos y también en los eléctricos. Serán motores limpios de última generación en los que ya estamos trabajando y que irán llegando sucesivamente.

**Como ya se ha anunciado, los nuevos motores híbridos del grupo van a ser de gasolina en lugar de los actuales, que utilizan un diésel. ¿Cual es el futuro a medio plazo de la tecnología Diesel, en la que PSA es especialista?**

Pienso que tenemos una gran experiencia en el Diesel, tecnología en la que somos líderes. Hemos desarrollado y lanzado el filtro de partículas, que reduce drásticamente las emisiones de partículas finas. Carlos Tavares ha recalcado que los planes de desarrollo de motores del grupo PSA pasa por una combinación de gasolina y diesel, puesto que la mayoría de los mercados responden a esta demanda. La combinación de nuevos motores de gasolina combinados con cajas de cambio automáticas nos permitirá proseguir con nuestra internacionalización.

Por supuesto, ahora también trabajamos sobre la solución híbrida utilizando motores de gasolina.

## **“Mientras que Peugeot es la más ‘germánica’ de las marcas latinas, Citroën representa la creatividad”**

**Usted es probablemente ahora mismo el que mejor conoce el producto de Peugeot y el de Citroën. ¿Qué diferencias hay entre los clientes de una u otra marca?**

La fuerza de PSA es que hemos tenido dos marcas –ahora tres con DS–, lo que nos ha permitido separar cada una con su posicionamiento y su identidad. Peugeot sería la más “germánica” de las marcas latinas, tiene una imagen seria, pero a la vez ostenta un componente emocional. Por su lado, Citroën representa la audacia, la creatividad y también aporta una buena dosis de racionalidad. Son dos visiones diferentes y con clientes distintos, que se complementan perfectamente en el mercado.

# Objetivo: *reducir el consumo*

SON MUCHOS LOS FACTORES QUE INFLUYEN EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE UN VEHÍCULO. DESDE LA VELOCIDAD A LA QUE SE CIRCULA, LA CARGA QUE TRANSPORTA Y LA PRESIÓN DE LAS RUEDAS, HASTA EL USO DEL AIRE ACONDICIONADO O SI LAS VENTANILLAS ESTÁN ABIERTAS O CERRADAS DURANTE EL TRAYECTO.

**U**na conducción eficiente, teniendo en cuenta todos estos elementos, garantiza un ahorro considerable en lo que se gasta en carburante, sin embargo, con frecuencia, se olvida el papel protagonista que tiene el lubricante en todo este proceso.

Elegir el aceite de motor adecuado permite, por un lado, reducir el número de paradas que se hacen en una estación de servicio, y por otro, garantizar un correcto mantenimiento del automóvil, espaciando las visitas que se hacen al taller.

Todo esto con el consecuente ahorro económico.

Los últimos avances en la tecnología han permitido desarrollar productos que están a la vanguardia y que ofrecen al consumidor importantes ventajas. Es el caso del primer lubricante del mundo fabricado a partir de gas natural en lugar de petróleo, que garantiza un ahorro de combustible de hasta un 3%, Shell Helix Ultra.

A la hora de crearlo se partió de la premisa de que el aceite base formulado a partir de gas natural es más puro que el aceite refinado del petróleo. Con estos cimientos se trabajó para desarrollar un producto que superará los requerimientos de los motores actuales, cada vez más pequeños y eficientes, y de los que estaban por llegar en el futuro.

Tras más de 40 años de trabajo, 3.500 patentes y muchas horas de investigación, en Shell dimos con la Tecnología Shell PurePlus; una innovación, única en el mercado, que sumada a la tecnología de limpieza activa, permite un mejor rendimiento del motor, incluso a temperaturas extremas, un

consumo de combustible más reducido y un menor gasto de aceite.

La compañía ha invertido alrededor de 18 billones de dólares en investigación y desarrollo para arrancar y consolidar este proyecto, y tiene el claro propósito de seguir haciéndolo para presentar más novedades a medio plazo.

Desde la factoría de Doha (Catar), con una capacidad de producción de 250.000 barriles diarios, trabajamos para convertir el gas natural en un lubricante libre de impurezas.

## ADITIVOS QUE MEJORAN EL RENDIMIENTO

El principal objetivo del sector es crear aceites con las viscosidades más bajas, ya que está demostrado que permiten reducir el consumo, e incrementar la resistencia que tienen al desgaste, un hecho que está directamente relacionado con el envejecimiento del producto.

Con la vista puesta en el ahorro, más allá de la optimización en el consumo de lubricante y de combustible, esta nueva forma de producir aceites de base sintéticos permite reducir la corrosión, alargando la vida útil del motor.

Este aceite, cristalino y prácticamente libre de impurezas, cuenta con una tecnología de limpieza activa, que ayuda a prevenir la formación de depósitos y facilita una conducción más suave y con mayor respuesta.

Frente a otros aceites de motor, que pueden llegar a perder el 20% de su volumen por evaporación, el nuevo lubricante pierde menos del 10%; reduciendo los costes de mantenimiento y la necesidad de relleno.

En todo este procedimiento juegan un papel esencial los aditivos, que son clave para asegurar que el rendimiento del lubricante es el deseado. Los detergentes mantienen limpio el motor y neutralizan los ácidos corrosivos, los dispersantes despegan la carbonilla para impedir que se formen obstrucciones y los aditivos antidesgaste protegen el motor formando una capa química.

Por su parte, los antioxidantes retrasan la degradación natural del lubricante, los modificadores de la fricción disminuyen el rozamiento y los anti-corrosivos son elementos fundamentales en la prevención del desgaste.

Esto permite conservar el motor en buenas condiciones durante más tiempo y una prolongación de los periodos de cambios, postergando unos cientos de kilómetros la visita al taller.

Como los requerimientos de los fabricantes son cada vez mayores y las condiciones de trabajo donde operan los lubricantes son más exigentes y complejas, hemos apostado por poner a prueba nuestros productos en entornos altamente competitivos: los principales circuitos de Fórmula 1 y de Rally.

En definitiva, conseguir una conducción eficiente, obteniendo el mayor rendimiento del combustible y optimizando el consumo, es posible siempre y cuando se tengan en cuenta todos los aspectos que afectan a la conducción, pero también al correcto funcionamiento del motor, y del resto de componentes del vehículo.

La clave del ahorro está en mantener el coche a punto. Acciones tan sencillas como comprobar la presión de los neumáticos con frecuencia o asegurarnos de que elegimos el lubricante que mejor se adecua a nuestro motor, son, como hemos visto, aliados para lograr que el consumo diario de nuestro automóvil se reduzca.



**Francisco Esteban**  
Director comercial de Lubricantes de Shell España

KYMCO presenta

# INQUIEROS

Historias de personas que decidieron elegir su propio camino.

#1

## JUDIT & AITOR

Cuando el siguiente paso se da en una dirección muy distinta a la esperada.

Historias como la de Judit y Aitor nos inspiraron para encontrar la mejor innovación para el Super Dink, muy lejos del Super Dink, e incluir el **seguro a todo riesgo** no solo en este modelo, sino en toda la gama de motocicletas KYMCO.



Descubre  
su increíble historia  
en [kymco.es](http://kymco.es)



KYMCO

DONDE QUIERA QUE VAYAS

**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina, diesel e híbrido ♦ Potencias: De 115 a 180 CV ♦ Dimensiones: 4.530 x1.870 x 1.515 mm ♦ Batalla: 2.725 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 468 litros ♦ Velocidad máxima: De 191 a 220 km/h ♦ Consumo medio: Desde 3,3 l/100 km ♦ CO2: Desde 85 gr/km ♦ Precio: Desde 31.550 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# El nacimiento de una nueva marca

UN CAMBIO DE CARA Y MEJORAS TÉCNICAS EN EL DS 5 SIRVEN PARA QUE ESTE MODELO FRANCÉS COMIENZE SU ANDADURA COMO LA TERCERA MARCA DEL GRUPO PSA, JUNTO A CITROËN Y PEUGEOT. Por Juan Luis Soto

**A**l perder sus galones -o chevrones- de la calandra, el DS 5 no ha sido degradado, sino todo lo contrario. Ahora la original berlina media asciende de categoría, ya que la marca DS va a perseguir convertirse en una marca "premium" en los próximos 15 años. Todo el lujo y el "savoir faire" francés se van a poner al servicio de este nuevo logotipo para ofrecer una gama de modelos diferentes y distinguidos.

El frontal del DS 5 ha sido redibujado por completo y su nueva calandra Wings, ahora más vertical e imponente, se sitúa entre dos grupos ópticos que incorporan dos tecnologías diferentes -LED y Xenón- ofreciendo un



haz orientable en las curvas, una innovación introducida por el primer modelos DS de los años 50.

Tras su nuevo frontal, el DS 5 incorpora otra novedad, los nuevos motores diésel BlueHDi que, con potencias de 150 y 180 caballos completan la oferta mecánica por arriba. Los motores de gasolina y el híbrido completan la variedad mecánica, combinándose con cajas de cambio manuales o automáticas de funcionamiento secuencial.

En el interior, inspirado en el "cockpit" de un avión, el salpicadero se ha dotado de una nueva pantalla táctil que pone al día el sistema multimedia y, de paso, libera de numerosos botones a la consola al centralizar muchas de las funciones del DS 5. Al conducirlo, el coche transmite ante todo comodidad, con una dirección suave y precisa, unos nuevos amortiguadores de mayor filtrado y un ambiente interior diferente y sofisticado.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencia: De 75 a 208 CV ♦ Dimensiones: 3.962 x 1.739 x 1.460 mm ♦ Batalla: 2.538 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 285 litros ♦ Consumo medio: Desde 3,0 l/100 km ♦ Emisiones CO2: Desde 79 gr/km ♦ Precio: Desde 12.840 euros (8.600 con descuentos)  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# Mejoras para el pequeño y más vendido de la familia

EL PEUGEOT 208 SE PONE AL DÍA CON LA LLEGADA DE NUEVOS MOTORES TURBO, UNA CAJA DE CAMBIOS AUTOMÁTICA DE 6 VELOCIDADES, UN DISEÑO CON RETOQUES SUTILES Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS PROPIOS DE SEGMENTOS SUPERIORES. YA ESTÁ A LA VENTA. Por Jorge Arenas

**E**l segmento B, es decir, el de los coches que miden en torno a 4 metros de longitud y tienen aspiraciones más allá de las puramente urbanas, es muy importante en el mercado español. Las ventas hablan por sí solas: el 34% del total va a parar a este tipo de vehículos. En Peugeot saben que tienen que cuidar su 208, y no sólo por este motivo, sino porque es el modelo más exitoso de todos los que componen su gama.

Visto esto, parece normal que la firma francesa se haya decidido a lavarle la cara a su pequeño león, que apenas cuenta con tres años de vida a sus espaldas. Mantenerse siempre lo más joven posible es clave y, por ello, el nuevo 208 adopta una parrilla con efecto 3D, llantas rediseñadas y grupos ópticos, tanto delante como detrás, con un toque diferenciador. También llegan pinturas inéditas para la carrocería, como el *Orange Power*, muy llamativo, y los *Ice Grey* y *Ice Silver*, en acabado mate y con un toque más elegante. Fuera del apartado estético, este Peugeot da la bienvenida a una oferta mecánica más amplia y acorde con los tiempos que corren. En gasolina es posible elegir entre los tricilíndricos de la familia PureTech, que son un 1.0 de 68 CV y sendos 1.2, de 82 y 110 CV. Este último tiene turbo y se puede asociar a la nueva caja de cambios automática EAT6 de convertidor de par y seis velocidades. Los conductores más deportivos



pueden optar, también a los THP de 1,6 litros, que se presentan con 165 y 208 CV (para el GTi). El grupo de los diésel queda formado por el 1.6 HDi, con 75, 100 y 120 CV, que arroja unas cifras oficiales de consumo y emisiones que parten de los 3,0 l/100 km y 79 g/km.

Otro apartado a tener en cuenta es el tecnológico, que ahora se cuida de manera especial gracias a sistemas como el aparcamiento asistido con cámara de visión trasera, la frenada de emergencia y todo lo relativo a la conectividad móvil. Más moderno que nunca, el nuevo 208 llega ya al mercado con un precio de partida de 8.600 euros.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 3, 4 y 6 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: De 109 a 326 CV ♦ Dimensiones: 4.325 x 1.765 x 1.420 mm ♦ Batalla: 2690 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 360/1.200 litros ♦ Velocidad máxima: De 195 a 250 km/h ♦ Consumo medio: De 3,4 a 7,8 l/100 km ♦ CO2: Desde 89 gr/km ♦ Precio: De 26.250 a 49.900 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# Esencia de conducir en tamaño compacto

LANZADA EN 2011, LA ÚLTIMA GENERACIÓN DEL SERIE 1 SE HA GANADO ESTA TEMPORADA UNA ACTUALIZACIÓN GENERAL. PARA ELLO HA RECIBIDO UNAS MODIFICACIONES EN SU DISEÑO Y NUEVOS MOTORES. Por Juan Luis Soto

**L**as diferencias más evidentes las vemos en su frontal. La peculiar calandra con forma de riñones ha sido rediseñada, las entradas de aire para la refrigeración son ahora más grandes y también han cambiado los faros, que ahora son de serie con tecnología LED, también para la iluminación diurna. Detrás, los cambios no son tantos y se centran en los grupos ópticos, ahora separados en dos partes y con forma de L para acentuar el aire de familia de los nuevos modelos BMW.

En el interior del Serie 1 constatamos que su salpicadero ha cambiado ligeramente, siendo ahora distinta la consola que alberga la instrumentación. A nuestro alrededor notamos un nivel alto de equipamiento y es que ahora incorpora de serie y desde el acabado más sencillo diversos equipos hasta ahora opcionales, como son la radio BMW Professional, el mando central multifunción iDrive, Bluetooth, USB o llamada de

emergencia inteligente. Además, en el salpicadero, ahora el Serie 1 aloja una pantalla táctil de alta definición y con un tamaño de 6,5 pulgadas. A partir de este nuevo equipo básico, los distintos acabados Advantage, Sport, Urban y M Sport permiten personalizar el coche al gusto de cada uno.

En cuanto a lo que no se ve, el Serie 1 incorpora una regulación activa de velocidad mediante radar con función Stop & Go. También puede equiparse de forma opcional del sistema de aparcamiento automático en espacios reducidos ya sea en serie como en batería. La seguridad se ha visto asimismo potenciada con el Driving Assistant con cámara y el sistema Speed Limit Info que nos avisa de las limitaciones de velocidad y de los tramos donde no se puede adelantar.

Con el nuevo navegador, de la serie Professional, pueden contratarse servicios de movilidad adicionales como información del tráfico en tiempo real o numerosos

otros servicios *online* en conexión con el teléfono.

En cuanto a motores, la gran novedad es una renovación drástica de las mecánicas diésel de tres y cuatro cilindros. Se trata de la última generación de motores de este tipo que ha desarrollado BMW, en los que ha mejorado sustancialmente la eficacia y la respuesta. Por ejemplo, en cuanto a consumo, se ha logrado reducirlo en un 12 por ciento en el mejor de los casos, que es el del nuevo tres cilindros 116d Efficient Dynamics, con un consumo medio homologado de tan sólo 3,4 litros a los cien kilómetros.

Pero el Serie 1 tiene a gala ser uno de los compactos más deportivos y el único de propulsión trasera. A sus tres motores diésel se suman otros cinco de gasolina que escalan potencias hasta culminar en el M135i de 326 caballos, una pequeña bomba deportiva en la cual este modelo alemán alcanza su cénit. Su chasis ha sido exhaustivamente preparado al efecto por la división M.





# Tocar fondo para coger impulso

MCLAREN HA TOCADO FONDO. TRAS EL G.P. DE MÓNACO, OCUPA LA PEOR POSICIÓN DE SU HISTORIA EN UN MUNDIAL DE F1. ¿SUPONDRÁ ESTO POR FIN EL TAN ANSIADO PUNTO DE INFLEXIÓN? Por Miguel Ángel Linares

**L**os números son solo eso, números, y si bien son la representación de la realidad, no tiene por qué ser extrapolable al futuro. Y menos mal.

Porque si hacemos caso a las frías estadísticas, el equipo británico está viviendo en 2015 la peor temporada de su historia, si no contamos la de 1967, cuando el único monoplaza del equipo por aquel entonces, pilotado por el fundador de la escudería, Bruce McLaren, ocupó la décima posición en el Mundial de Constructores. Aunque también es cierto que en dicho

campeonato de 1967 fueron 16 los equipos que tomaron parte, por lo que McLaren quedó por encima de seis equipos. Un año antes, 1966, el año del debut de la escudería británica en el Mundial, McLaren ocupó la novena posición, si bien también quedó por encima de seis equipos, al ser 15 los participantes.

Por lo tanto, si nos pusiéramos puristas con los números, tendríamos que decir que, hasta la fecha, 2015 está siendo el Mundial más catastrófico para las "balas plateadas", pues nunca terminaron penúltimos en un

Mundial, como está ocurriendo cuando se escriben estas líneas (tras el Gran Premio de Mónaco), pues el equipo de Woking solo tiene por detrás en la clasificación de constructores a los modestos Manor (y eso gracias a los cuatro puntos logrados por Jenson Button con su octavo puesto en el gran premio monegasco).

Sin embargo, y a pesar de tan desolador panorama, el propio Fernando Alonso sigue hablando de grandes avances (a pesar de sus dos últimos abandonos), y sigue en pie el "programa general" de McLaren, que tiene esperanzas de seguir evolucionando el motor para restar segundos a los equipos punteros y llegar a final de temporada con opciones de al menos luchar por los podios. En realidad, McLaren está en plena "pretemporada", visto el desastre que supuso la evolución del coche en la pretemporada de verdad, sobre todo a raíz del fatídico accidente del piloto español en Montmeló. Por ello, esta absurda posición del equipo puede ser (con el ánimo que han traído esos primeros puntos de Jenson Button), la base para el relanzamiento de un equipo que, aunque está en plena construcción, no puede permitirse seguir dañando así su imagen.

**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: De 75 hasta 150 CV ♦ Dimensiones: 4.405 x 1.794 x 1.822 mm ♦ Batalla: 2.681 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 750/2.850 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 185 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,6 l/100 km ♦ CO2: Desde 119 gr/km ♦ Precio: Desde 16.430 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# Más seguridad con menos consumo

EN JULIO SE COMENZARÁN A ENTREGAR LAS PRIMERAS UNIDADES DE LA CUARTA GENERACIÓN DEL CADDY. INCORPORA NUEVAS AYUDAS A LA CONDUCCIÓN Y GAMA DE MOTORES EN REGLA CON EURO 6. Por Juan Luis Soto



**A** la vista del nuevo Caddy podemos apreciar fácilmente que ha cambiado el diseño de sus paragolpes, calandra frontal, faros, pilotos, puertas, aletas y portón trasero. Su interior también ha variado, y a mejor, apreciándose mejor calidad de acabados. Por otro lado, sus nuevos asientos lo acercan más en comodidad a un coche de turismo.

Se ofrecen dos dimensiones de carrocería, la corta y una más larga Maxi que mide 4.880 milímetros de largo para cuando haya mayor necesidad de carga y que puede transportar hasta 1.000 kilos de peso.

En cuanto a configuraciones, Volkswagen platea una gama formada por un furgón comercial básico Kombi, y dos acabados más equipados Comfortline y Trendline que, aunque conservan idénticas capacidades de carga, ofrecen mejor comodidad y equipamiento para el transporte de pasajeros y uso mixto como vehículo de trabajo y particular.

La renovación del modelo ha traído consigo la incorporación de nuevos sistemas de seguridad ya conocidos en otros modelos de la marca. Ahora el Caddy puede equipar un control de



velocidad de crucero con función de mantenimiento de la distancia de seguridad, frenado automático en ciudad, faros inteligentes, sensores de fatiga del conductor, maniobra de aparcamiento automática o un avanzado equipo multimedia con navegación y los últimos avances en conectividad.

La gama de motores se centra en los 2.0 TDI que se ofrecen con potencias de 102, 122 y, a finales de 2015, 150 CV. La oferta de gasolina está representada por el 1.4 TSI de 125 CV y, el año que viene, se sumará otra versión TGI que utiliza como combustible el gas natural.

En cuanto a transmisiones, el Caddy puede disponer según versiones de tracción total 4Motion y caja de cambio manual o automática.

# LA CABEZA DICE SÍ. EL CORAZÓN DICE SÍ, SÍ, SÍ.



**MASERATI GHIBLI. DESDE 71.849€ O 599€ AL MES.**

**36 CUOTAS. ENTRADA: 20.076,99 €. VALOR RESIDUAL (CUOTA FINAL): 28.739,75 €**

**TAE: 4,89%\***

EL NUEVO MASERATI GHIBLI CUENTA CON UNA GAMA DE AVANZADOS MOTORES V6 DE 3 LITROS CON CAMBIO AUTOMÁTICO ZF DE 8 VELOCIDADES, INCLUYENDO TAMBIÉN UN MOTOR TURBODIÉSEL. EL SISTEMA INTELIGENTE DE TRACCIÓN 4X4 MASERATI ESTÁ DISPONIBLE EN LA VERSIÓN SQ4. GARANTÍA DE 3 AÑOS SIN LIMITE DE KILOMETRAJE. PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO DISPONIBLES. MOTOR TURBODIÉSEL: V6 2987 CC - POTENCIA MÁXIMA: 275 CV/4000 RPM PAR MÁXIMO: 600NM/2000- 2600 RPM - VELOCIDAD MÁXIMA: 250 KM/H ACELERACIÓN 0-100 KM/H: 6.3S - CONSUMO (CICLO COMBINADO): 5,9L/100KM EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 158G/KM.

RESERVE SU PRUEBA DE CONDUCCIÓN EN MASERATITOUR.ESP@MASERATI.COM O EN EL 634 652 253.

[www.maserati.es](http://www.maserati.es)

SIGA LAS REDES SOCIALES DE MASERATI ESPAÑA



#### C. DE SALAMANCA

Avda. Norberto Goizueta, s/n  
29670 San Pedro de Alcántara, MÁLAGA  
Tfno.: 952 785 250

#### MASERATI BARCELONA

Paseo Zona Franca, 10-12  
08038 BARCELONA  
Tfno.: 932 896 363

#### TAYRE

Calle López de Hoyos, 62  
28002 MADRID  
Tfno.: 914 577 634

#### SPORT MÓVIL JULIÁN (SERVICIO TÉCNICO OFICIAL)

Ctra. Madrid-Irún km 234, Polígono Los Pedernales  
09001 BURGOS  
Tfno.: 947 267 085

#### IBARRA CARS

Polígono Irubide, 2  
48960 Galdakao, BILBAO  
Tfno.: 944 565 852

#### AUTOMÓVILES SANCHEZ

Carretera de Logroño, 32  
50011 ZARAGOZA  
Tfno.: 976 300 046

#### MASERATI VALENCIA

Avenida General Avilés, 36-38  
46015 VALENCIA  
Tfno.: 963 479 199

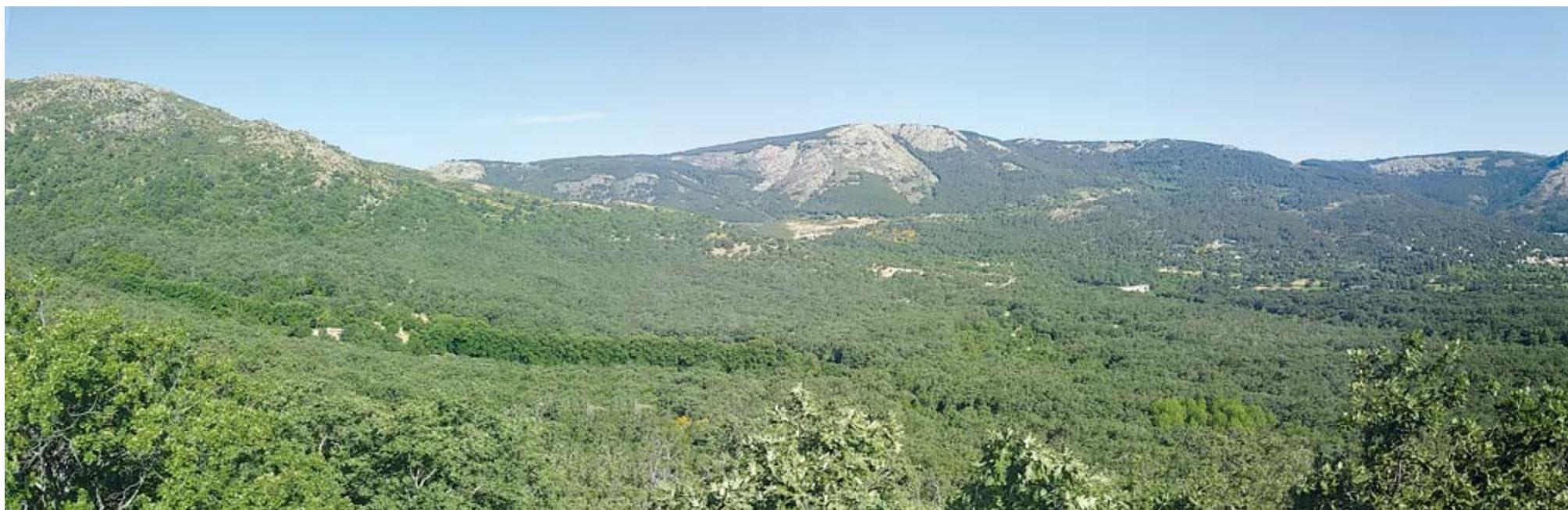
#### TRIDENTE

Alameda dos Oceanos,  
lote 4.65.01 - 1990-203 LISBOA  
Tfno.: +351 964 149 480

Rua Delfim Ferreira  
424/460 - 4100-199 PORTO  
Tfno.: +351 969 956 555

MASERATI GHIBLI DIESEL. PRECIO PROMOCIONAL: 66.323,02€. MONTE TOTAL DEL CRÉDITO: 46.246,03€ (IVA, TIR, IMPORTE E IMPUESTO DE MATRICULA, COSEGUROS INCLUIDOS). PRECIO FINAL: 71.849€. PRECIO RESIDUAL: 28.739,75€. TIPO APLI CADA UNIDAD: 5,9L/100KM (CICLO COMBINADO). CONSUMO: 5,9L/100KM (CICLO COMBINADO). EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 158G/KM. VALOR RESIDUAL (CUOTA FINAL): 28.739,75€. TAE: 4,89%. OFERTA VÁLIDA HASTA EL 31/12/2015. INTERESES SUBVENCIONADOS POR MASERATI S.A. OFERTA VÁLIDA HASTA EL 31/12/2015. PRECIO DESDE 94.089€\*.

**FICHA TÉCNICA:** Motor: Gasolina 8V ♦ Potencia: 477 CV ♦ Par motor: 530 Nm ♦ Consumo: 10,8 litros a los 100 km  
♦ Tracción: trasera ♦ Transmisión: automática, 8 velocidades ♦ Velocidad máxima: 270 km/h ♦ Aceleración: 4,5 segundos ♦ Precio: desde 86.700 euros  
Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# PARA SENTARSE COMO UN REY

VIAJAR CÓMODAMENTE EN LOS ASIENTOS DEPORTIVOS DEL LEXUS RC F CON UN DESTINO REAL: LA SILLA DE FELIPE II DESDE LA QUE EL REY VIGILABA LAS OBRAS DE EL ESCORIAL. POCAS VECES PODREMOS "SENTARNOS" COMO UN REY POR PARTIDA DOBLE. Por Miguel Ángel Linares



**L**a Silla de Felipe II es sin duda el mejor mirador desde el que se puede disfrutar del Monasterio de El Escorial, octava maravilla del mundo en su tiempo, no solo por su enclave privilegiado en las llamadas Machotas, los montes que con Abantos rodean el pueblo de San Lorenzo de El Escorial, sino por la carga histórica que posee. La leyenda cuenta que el rey Felipe II (1527-1598), hijo de Carlos I (Carlos V para los amigos alemanes), y el rey que más vastos territorios ha atesorado en la historia de la humanidad, solía acercarse a este enclave, situado a dos kilómetros al sur del Monasterio, para observar desde dicho enclave el avance de las obras de la obra maestra arquitectónica de su reinado, y que duraron ("más largo que las obras de El Escorial") entre 1563 y 1584).

La visita a la Silla de Felipe II es sin duda una de las excursiones más deliciosas que se pueden hacer desde Madrid. Hablamos de menos de 60 kilómetros, y recomendamos el camino del puerto de Galapagar, hacia donde tomaremos la salida de Las Rozas en la famosa carretera de La Coruña (la primera autopista creada en España), o A-6. Porque es cierto que llevamos un pedazo de coupé como es el Lexus RC F, 477 caballos de pura adrenalina a nuestro alrededor, una tracción trasera de esas gloriosas que sientes al pilotar que te empuja, que quiere más, que te quiere pasar por la derecha como te relajes un segundo en la conducción. Y, claro, muchos pensarán que

sería mucho mejor dejar que el RC F se comiese el asfalto de doble o triple vía de una autopista, pero como estos cacharros tienen sensaciones para dar a unos y tomar a otros, en este caso nos decidimos a sentir los placeres "laterales" de unas suspensiones premium, que nos hará parecer que tomamos las curvas sobre raíles (evidentemente, de AVE).

Porque el Lexus RC F es uno de esos vehículos con una deportividad evidente, pero que consigue aunar todas las ventajas de este tipo de conducción (sensaciones y prestaciones a partes iguales) y reducir a la mínima expresión los inconvenientes que también atesoran este tipo de vehículos, como es principalmente la incomodidad y el escaso confort de marcha. Porque el Lexus RC F es un coche que, adaptado a sus dimensiones de coupé extremo, resulta ciertamente cómodo de conducir, tanto por su nivel de sonoridad, realmente bajo, como sobre todo por la firmeza y personalidad de marcha, especialmente, como es lógico, en carreteras secundarias de firme irregular y curvas pronunciadas.

Por ello es toda una gozada poder centrarse en las sensaciones que nos ofrecen las prestaciones del RC F (270 kilómetros por hora de velocidad máxima; 4,5 segundos de 0 a 100 km/h; un consumo ligeramente superior a 10 litros en un coche de sus características...) en combinación con el paisaje, que a medida que vamos devorando kilómetros en dirección a la sierra

madrileña, va "explotando" hacia el vegetarianismo visual en su máxima expresión (pinos, robles, encinas, arces, cerezos, tilos, castaños, etc.). Y eso que desde el Lexus será difícil ver algunas de las especies que pueblan la Sierra de Guadarrama como son liebres, zorros, gatos monteses, tejones, gamos, corzos, jabalíes y hasta ciervos. No en vano, el entorno en el que se encuentra la Silla de Felipe II, dentro del espacio natural protegido del Paraje pintoresco del Pinar de Abantos y la Zona de la Herrería eran hace unos cientos de años el coto privilegiado de caza de la corte de Felipe II y sus descendientes reales (Felipe III, Felipe IV, Carlos II, Felipe V, si bien este prefería la cercana zona de La Granja, al otro lado del puerto de Navacerrada; Fernando VI, Carlos III, etc.).

Una vez llegados al desvío que desde la carretera que lleva a la Cruz Verde (el paraíso motociclista de Madrid) sube a la Silla de Felipe II, una estrecha carretera de dos kilómetros nos supone el "postre" de sensaciones que en esos poco más de 60 kilómetros hemos logrado exprimir al Lexus RC F. Una vez llegados a la zona de la Silla, dejaremos el bólido en el parque y podremos subirnos a la silla como tal, en realidad un triple trono excavado en la roca de granito, y desde la que disfrutaremos no solo de las vistas del Monasterio, sino del espectacular entorno serrano que lo rodea. Y allí mismo disfrutaremos de un chiringuito tipo "Sálvame", por el que no parece haber pasado el tiempo...



En la foto panorámica observamos la vista exacta que desde "su" Silla Felipe II tenía de las obras del Monasterio de El Escorial (al fondo)





Gracias a su motor de 6 cilindros con 206 CV y a su bajo peso, el BMW 3.0 CSL arrasó en la competición de los 70.

22  
JUN  
2015

## El BMW que luchó contra la báscula

**E**n los años 60 el mundo de la competición tuvo la suerte de ver nacer el Campeonato de Europa de Turismos (ETCC). Conocido por la espectacularidad de sus carreras, rápidamente se hizo relevante y todos los grandes fabricantes querían estar presentes con las versiones más deportivas de sus modelos de calle. BMW no se lo pensó dos veces y utilizó como base el coupé 3.0 CS para llevar a cabo una transformación espectacular que acabaría dando lugar al 3.0 CSL, modelo que, a la postre, lograría subirse al primer cajón del podio, alzándose así con el título de campeón del ETCC en repetidas ocasiones durante la década siguiente.

La clave del éxito de este BMW que tanto llamaba la atención estaba precisamente en la última letra de su apellido CSL. Esa L, que hacía referencia a la ligereza, se convirtió en el pilar fundamental a la hora de ganar batallas en los circuitos. A base de eliminar elementos superfluos y sustituir materiales pesados por otros más livianos, mejoraban las prestaciones y se recortaban segundos al crono. Donde antes había acero, ahora se colocaba aluminio; en lugar de cristal, plexiglás. Y así, hasta rebajar nada menos que 200 kilos el peso total del conjunto. Evidentemente, también se reforzó la estructura y se puso a punto el chasis, igual que el motor de 3,2 litros y 6 cilindros en línea fue tocado con una varita mágica para aumentar la potencia hasta más allá

de los 200 CV y mejorar la respuesta. ¿Y quién fue el encargado de todo esto? La propia BMW, a través de la división Motorsport. Sí, la misma que hoy se encarga de hacer los M3, M4, M5 y compañía. Suyo fue el privilegio de afinar aquel BMW 3.0 CSL que logró convertirse en un arma de circuito y así fue como, por primera vez, estampaba su particular firma ///M con la característica triple línea de color.

Hoy, cuatro décadas después, este alemán renace de sus cenizas en versión moderna. Se ha dejado ver en el prestigioso Concorso d'Eleganza Villa D'Este, a orillas del lago Como (Italia), ante la atenta mirada de los espectadores y se trata de una reinterpretación de aquel BMW que arrasaba antaño en los circuitos de toda Europa. La inspiración en el modelo original queda patente en la marcada aerodinámica y en el concepto de la ligereza, en este caso con la fibra de carbono como protagonista. El BMW 3.0 CSL Hommage es un prototipo que podría convertirse en un futuro coche de competición o, quién sabe, en el próximo deportivo de calle. Pronto conoceremos las intenciones de la marca. Por Jorge Arenas



EL COMPROMISO  
ESTÁ EN NUESTRO ADN



# TODO UN EQUIPO A SU SERVICIO

ALD Automotive le ofrece la externalización de la gestión de su flota, para que todos disfruten cómodamente de su vehículo de empresa. Porque le respalda todo un equipo de profesionales que se ocupa de los servicios que necesita su flota:

- ✓ Asesoramiento
- ✓ Trámites y gestiones
- ✓ Seguros y gestión de accidentes
- ✓ Mantenimiento y revisiones
- ✓ Vehículo de sustitución y pre-entrega
- ✓ Tarjeta de carburante
- ✓ Atención al Cliente
- ✓ Entrega y recogida
- ✓ Informes online

PARA QUE USTED SE PREOCUPE SOLO DE CONDUCIR  
**902 100 886**



LET'S DRIVE TOGETHER



[www.aldautomotive.es](http://www.aldautomotive.es)



# SAL DE LA RUTINA.



ABC  COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 2015

## CITROËN C4 CACTUS. EL CROSSOVER CON MÁS COLOR.

Una hoja de cálculo, cuatro "docs", un informe, 3 "ppt", más hojas de cálculo, un planning, tres "docs" y después de 8 horas paseando las pupilas por la pantalla y el papel, tus ojos se miran entre ellos y dicen: ¡¡¡Bastaaaa!!! ¡Inmersión! Y entonces el cuerpo te pide playa, lago o piscina. Y vivir un poco más. Porque justo ese más, es la vida que te define.

**MES CACTUS**

RESERVA TU PRUEBA 24 HORAS: [www.citroen.es](http://www.citroen.es)

CITROËN C4 CACTUS  
PURETECH 82 FEEL EDITION

por **12.900€\***

- PANTALLA TÁCTIL DE 7"
- PROTECTORES AIRBUMP®
- CLIMATIZADOR AUTOMÁTICO
- 6 AIRBAGS
- LLANTAS DE ALEACIÓN DE 17"

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

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

CITROËN prefiere TOTAL. \*PVP recomendado C4 Cactus PureTech 82 Feel Edition (impuestos, transportes, oleta y Plan PIVE 8 incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo propiedad del comprador, que financien un capital mínimo de 6.000€ con una permanencia mínima de 36 meses a través de Banque PSA Finance. Oferta válida hasta final de mes en los puntos de venta participantes, en Península y Baleares. PVP recomendado para el cliente que no financie: 14.100€. Modelo visualizado igual al presentado. Condiciones en [www.citroen.es](http://www.citroen.es) [1] Citroën Asistencia: consulte condiciones en [www.citroen.es](http://www.citroen.es) Automóviles Citroën España, S.A. c/ Di. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473

**8 AÑOS**  
CITROËN ASISTENCIA  
Asistencia gratuita  
en averías y accidentes<sup>1)</sup>



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO<sub>2</sub> (G/KM): CITROËN C4 CACTUS: 3,1 - 4,7/82 - 107