

JUNIO 2013 elEconomista Nº52

# Eco motor.es



EN PORTADA

**RENAULT CAPTUR**  
**PEUGEOT 2008**

PRUEBA

**FIAT 500L**  
TECNOLOGÍA  
**BMW I3**



LEXUS CT

# LEXUS CT 200h Híbrido

por 200€/mes\*

5 AÑOS DE GARANTÍA\*\*



INCLUYE UN EQUIPAMIENTO EXTRAORDINARIO VALORADO EN 4.000€

136 cv

3,8 l/100 km

87 Emisiones CO<sub>2</sub>  
g/km

0,003 Emisiones NO<sub>x</sub>  
g/km



- Navegador
- Smart Entry
- Climatizador bizona
- Llantas de aleación
- Sensores de luces y lluvia

\* 36 Cuotas mensuales de 200 €. Entrada inicial de 8.305,28 €. Última cuota (valor futuro garantizado) de 13.709,09 €, TIN: 6,95%, TAE: 8,38%

[www.estilolexus.com](http://www.estilolexus.com)  
[www.lexusauto.es](http://www.lexusauto.es)

 **LEXUS**  
Creating Amazing

\* Oferta realizada para el modelo CT 200h Hybrid Drive Move on PVP 25.859 € (recomendado en Península y Baleares para vehículos en Stock. IVA, transporte, Impuesto de Matriculación y campaña promocional incluidos. Plan PIVE y condiciones de precio si financia con producto Privilege de Lexus Financial Services.). Entrada: 8.305,28 €. 36 cuotas de 200 € y una última cuota (valor futuro garantizado) de 13.709,09 €. Comisión de apertura (2,75%): 482,73 €. Importe total aplazado: 29.697,10 €. TIN: 6,95 %. TAE: 8,38 %. El programa LEXUS Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su CT 200h Híbrido por un nuevo Lexus, devolverlo sin gastos adicionales o quedárselo pagando o refinanciando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta financiera de Toyota Kreditbank GmbH Sucursal en España. \*\* Hasta 5 años de garantía: 3 años de garantía de fabricante y 2 años adicionales de garantía Extracare (para vehículos financiados con la oferta arriba descrita de Toyota Kreditbank GmbH), 3 años de asistencia en carretera y descuento promocional incluidos. Financiación válida hasta el 31/07/2013. El modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Emisiones de CO<sub>2</sub> 87 g/km. Consumo combinado 3,8 l/100 km.

**EN PORTADA**  
PEUGEOT / RENAULT

6-9

**Crean tendencia.** tanto el Peugeot 2008 como el Renault Captur son dos pequeños SUV que se conducen tan bien como cualquier turismo.

**A LA ÚLTIMA**  
JEEP GRAND CHEROKEE

10

**Más europeo.** No es una nueva generación del gran SUV estadounidense, sino una actualización 'europeizada' con mejor diseño y calidad.

**PRUEBA**  
FIAT 500L 1.3 MULTIJET II

14-15

**Polivalente como pocos.** Se llama 500, pero solo lo es de nombre. Es un pequeño monovolumen con una capacidad ejemplar y un buen motor.

# además



**BMW i3**

16-17

**Tecnología eléctrica.** Es el primer exponente de lo que la firma bávara investiga en electrificación del automóvil.



**Francisco Pérez Botello**  
Director de Volkswagen España

## SOSTENIBILIDAD SIN RENUNCIAS

**En Volkswagen** nos proponemos liderar la industria mundial del automóvil en el año 2018. Pretendemos ser líderes en todo aquello que sea relevante para nuestros clientes. Por supuesto, también en movilidad sostenible. En Volkswagen entendemos la sostenibilidad como un paso hacia delante, sin perder de vista quienes somos. Sin abandonar los valores sobre los que hemos construido lo que somos hoy: una marca fuerte y sólida, comprometida con la sociedad y el medioambiente, y con un alto índice de emoción y deseabilidad en sus vehículos.

De verdad creemos que sostenibilidad no significa renunciar a todo lo que el automóvil ha aportado a nuestra sociedad: libertad, emoción, sensaciones... Esta decidida apuesta, este compromiso por una movilidad sostenible sin renuncias, tiene su último exponente en el e-up!, el primer Volkswagen 100 por 100 eléctrico que se producirá en serie. El e-up! es un vehículo con 82 caballos de potencia y una autonomía de 150 kilómetros, capaz de alcanzar una velocidad punta de 135 kilómetros por hora. Un automóvil de verdad..., funcional, de cuatro plazas, que puede recargar hasta un 80% de su capacidad de almacenamiento de energía en tan solo 30 minutos. Con el e-up!, que estará disponible en el mercado en 2014, Volkswagen vuelve a escribir un nuevo capítulo en la historia del automóvil.

Nuestro recorrido por ser líderes en movilidad sostenible está marcado por una constante: la innovación. Innovación que pasa por desarrollar coches eléctricos de emisiones cero, optimizar los motores de combustión convencionales y desarrollar vehículos híbridos e híbridos enchufables; la apuesta más realista a medio plazo. Hablamos de modelos extraordinariamente eficientes, como el Golf 7 BlueMotion (110 CV, 3,2 litros y 85 g/km de CO2), de los que aúnan sostenibilidad con prestaciones, como el Jetta Hybrid (170 CV, 4,1 litros y 95 g/km de CO2) y de conceptos visionarios como el XL1 (0,9 litros a los 100 kilómetros), el coche más eficiente del mundo. Vehículos que demuestran la determinación de Volkswagen por convertirse, sin renunciar a nada, en el fabricante de automóviles más sostenible del mundo.

# opinión

## LA POLÉMICA DE LOS NEUMÁTICOS

**Manuel Doménech**  
Director

**Que los neumáticos** son el elemento fundamental en el automóvil es algo incontestable, puesto que suponen su unión con el suelo, pero este hecho, si se extrapola a la Fórmula 1, siendo igualmente importantísimo, no debería ser tan decisivo como lo está siendo. Unos equipos, como Red Bull, aunque ganen con ellos, se quejan de su falta de durabilidad, mientras otros, como Ferrari, expresan su total acuerdo con ellos... porque es lo que toca. El caso es que, entre queja y queja, al final los responsables de la FIA daban a Pirelli, la única marca suministradora del campeonato, la posibilidad de cam-

biar sus características con el fin de que durasen más para, después, impedir que lo hicieran y, más tarde, volver a permitirlo. Es como una novela por entregas, inacabable, que hace que al final nadie sepa a qué atenerse. Ahora, con el nuevo permiso, parece que las modificaciones estarán disponibles a partir del Gran Premio de Gran Bretaña. Es curioso, porque el reglamento solo permite modificaciones en los neumáticos en una temporada por razones de seguridad, y esa no es la cuestión que se baraja. De todas maneras, es un feo asunto, porque ya no cuenta el coche ni el piloto. Ahora solo se gana por los neumáticos.

### SEMÁFORO



#### GRAN VICTORIA DE NICO ROSBERG EN MÓNACO

El piloto alemán de procedencia finlandesa, criado y residente en Montecarlo, logró un espléndido triunfo en las calles de su ciudad



#### BARCELONA MERECE UN SALÓN CON MÁS TIRÓN

20 marcas se dieron cita en el Salón de Barcelona. Buena cifra dada la situación, pero debe volver a su pasado esplendor.



#### TODAS LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS, DEFICITARIAS

De ser el país con las peores carreteras a ser el que más tiene aunque no se usen y sean deficitarias en todos los sentidos.

# RENAULT ZOE

100% ELÉCTRICO. 100% REVOLUCIONARIO

## ÚNETE A LA REVOLUCIÓN



ZERO EMISIONES\*  
5 ESTRELLAS EURO NCAP  
R-LINK: PANTALLA TÁCTIL CON NAVEGADOR E INTERNET

DESDE **13.540€** \*\* PLAN PIVE  
INCLUIDO

 Renault España  Renault ESP

RENAULT  
**ZE.**



**DRIVE THE CHANGE**



En el segmento B ha nacido una nueva categoría de vehículos, basados en los utilitarios tradicionales, que con forma de SUV y características más polivalentes que las de los modelos de los que se derivan, están teniendo un éxito considerable en el mercado. El Peugeot 2008 y el Renault Captur, lque son los últimos llegados al mercado, son dos buenos ejemplos de esta nueva tendencia. Por Manuel Doménech

**M**odulable como un monovolumen y con la capacidad de un familiar, el Peugeot 2008 muestra la imagen externa de un SUV y se conduce como una berlina. Es algo así como un 'SUV urbano' desarrollado partiendo de la plataforma del 208, respecto al que ha crecido en longitud 20 centímetros y tiene una mayor distancia al suelo: 16,5 centímetros. De apariencia sólida, en su carrocería destaca el equilibrio de proporciones y un diseño que conserva mucho del 208 en el frontal y que presenta un lateral con un techo escalonado hacia atrás, aunque matizado por las barras de techo que no son de serie en todas las versiones del coche.

Amplio, cómodo, modulable y flexible, con hasta 22 litros de huecos portaobjetos y una



## Coches con forma de SUV

guantero de 11 litros, el interior del 2008 mantiene el diseño del 208, con un salpicadero en el que el cuadro de instrumentos está situado muy alto y con un volante de pequeño tamaño posicionado muy bajo.

Se ofrece con tres acabados –Access y Active y Allure–, bien equipados los dos últimos y sin aire acondicionado y equipo de música el primero para obtener un buen precio de venta. Este acabado está asociado al motor de gasolina 1.2 VTi de 82 CV y da lugar a una versión que cuesta 14.900 euros, aunque con el Pive 2 y el descuento de marca se queda en 12.690.

Dispone de dos motores de gasolina y dos diésel idénticos a los del 208. En gasolina, el tres cilindros 1.2 VTi de tres cilindros y 82 caballos y el 1.6 VTi de 120 CV, ambos asociados a cambios manuales de cinco velocidades. En diésel, el motor 1.6 e-HDi con potencias de 92 y 115 CV, el primero con cambio manual de



# y conducción de turismo



cinco relaciones o manual pilotado de seis, y el segundo, solo con el manual de seis velocidades. Al contar con el sistema Stop&Start obtienen muy bajos consumos y emisiones de CO2.

Disponible solo con tracción delantera, cuenta con un sistema para hacerlo más polivalente que otros vehículos de su estilo: el Grip Control. Actúa sobre las ruedas delanteras para mejorar su tracción sobre terrenos deslizantes. Asociado al acabado Allure y a unos neumáticos M+S montados sobre llantas de aleación de 17 pulgadas tiene cinco modos de uso: Standard, Nieve, Todocamino, Arena, y ESP Off.

La plataforma del nuevo Renault Clio, aunque modificada, ha permitido crear el Captur, que por su

forma es un SUV, por su habitabilidad y modularidad interior parece un monovolumen y por el dinamismo de su conducción recuerda a una berlina compacta. Renault ha apostado por un coche joven y dinámico, que fabrica en exclusiva para todo el mundo en Valladolid, para competir en una categoría del segmento B con cada vez más adeptos en el mercado, donde triunfan coches como el Mini Countryman, el Nissan Juke, el Opel Mokka y el Peugeot 2008.

Su imagen externa refleja un frontal potente y agresivo presidido por un logotipo de Renault aumentado y verticalizado. Robusto y musculoso por las formas de la carrocería, de solo 4,12 metros de longitud, da la impresión de ser más grande de lo que

## Ficha técnica Peugeot 2008

**Motores:** De 3 y 4 cilindros en línea

**Combustibles:** Gasolina y diésel

**Potencias:** Desde 82 hasta 120 CV

**Tracción:** Delantera

**Dimensiones:** 4.159 x 1.739 x 1.556 mm

**Batalla:** 2.538 mm

**Capacidad maletero:** 350/1.194 litros

**Velocidad máxima:** Desde 169 hasta 196 km/h

**Consumo medio:** Desde 3,8 hasta 5,9 l/100 kms

**Emisiones CO2:** Desde 98 hasta 135 g/km

**Precios:** Desde 14.900 hasta 21.200 euros





### Ficha técnica Renault Captur

**Motores:** De 3 y 4 cilindros en línea

**Combustibles:** Gasolina y diésel

**Potencias:** Desde 90 hasta 120 CV

**Tracción:** Delantera

**Dimensiones:** 4.122 x 1.778 x 1.566 mm

**Batalla:** 2.606 mm

**Capacidad maletero:** 377/1.235 litros

**Velocidad máxima:** Desde 171 hasta 192 km/h

**Consumo medio:** Desde 3,6 hasta 5,4 l/100 kms

**Emisiones CO2:** Desde 96 hasta 125 g/km

**Precios:** Desde 15.200 hasta 19.800 euros

en realidad es. Las llantas de 17 pulgadas y una distancia al suelo de 200 milímetros confirman que es un SUV. Sin embargo, Renault no ha previsto tracción a las cuatro ruedas por entender que no compensa la complejidad y el incremento de precio que supone; que encarecería el ajustado precio del coche. Al respecto, el Captur tiene un precio de entrada de 15.200 euros al que se pueden restar los 2.000 euros del plan Pive 2. Renault ha optado por una gama simplificada para el Captur, con una versión básica ya bastante equipada y unos motores en los que prima la eficiencia en consumo y emisiones sobre la potencia. Eso sí, ofrece muchas posibilidades de personalización por fuera (llantas, retrovisores, colores de

techo, entradas de aire) y por dentro (volante, consola, aireadores, tapicerías).

Su interior es amplio y modulable, con asientos traseros separados y deslizantes hasta 215 milímetros y hasta con 27 litros de capacidad de huecos portaobjetos, incluida una enorme guantera con forma de cajón. Muy versátil, el maletero tiene doble fondo.

El motor más potente, el TCe de gasolina de 1,2 litros y 120 CV dotado con inyección directa y turbo, solo está disponible con el acabado superior (Zen). Los otros dos motores, el TCe de gasolina de 0,9 litros y el diésel dCi de 1,5 litros, ambos con 90 CV, están disponibles con los tres acabados existentes: Life, Intens y Zen.



# Más europeo que nunca

El SUV de gran lujo de la marca americana ha tenido siempre un gran éxito en el mercado, incluido el español, pero necesitaba de una cura de rejuvenecimiento para competir con garantías en un segmento muy bien representado. Por Manuel Doménech



**E**l nuevo Jeep Grand Cherokee ha asumido rasgos europeos en su carrocería y en su habitáculo. Ahora es más Premium que lo ha sido nunca, con mejor apariencia externa, más calidad, mayor equipamiento y contenidos tecnológicos de los que hasta ahora carecía.

Su estilo es más refinado y elegante, con una mayor sensación de lujo. Si bien su carrocería mantiene el formato general del modelo anterior, la parrilla del frontal es ahora más baja, y los faros con iluminación bi-xenón y luces de día por led's, son más estrechos. En la zaga, los nuevos grupos ópticos también iluminan mediante led's, y un alerón de techo y una doble salida de escape ovalada completan su nuevo aspecto.

En el habitáculo destacan la decoración con cuero Natura Plus y maderas de poro abierto, un volante de tres radios, la pantalla UConnect de 8,4 pulgadas, el cuadro de instrumentos con un display TFT de siete pulgadas y unos asientos suntuosos.

Más tecnológico, recibe más de 60 sistemas de seguridad y dispositivos electrónicos, entre los que destacan el preaviso de colisión frontal, el control adaptativo de velocidad, 10 airbags, controles de estabilidad y tracción y el sistema Select Terrain que permite cinco modos de conducción: auto, arena, barro, nieve y roca.

La gama del nuevo Grand Cherokee se conforma en base a cinco acabados -Laredo, Overland, Limited, Summit (el más lujoso y exclusivo) y SRT (el más deportivo)- combinados con cuatro motores asociados a la gran innovación que supone el nuevo cambio automático de ocho velocidades, desarrollado conjuntamente con ZF y de funcionamiento excelente, que sustituye al de cinco del anterior modelo.

Dos motores V6, de tres litros, un diésel de 250 CV y un gasolina de 286 CV son la oferta más contenida y dos V8 de gasolina aportan una gran potencia al coche, el de 5,7 litros y 352 CV y el 6,4 litros y 268 CV. Éste último da lugar a la variante SRT, con modificaciones estéticas en su carrocería y un equipamiento específico.

El Grand Cherokee está dotado con ruedas de aluminio pulido de 20 pulgadas y cuenta con suspensiones independientes y con los sistemas de tracción integral QuadraTrack II y Quadra Drive II según versiones.

## Ficha técnica

**Motores:** De 6 y 8 cilindros en V

**Combustibles:** Gasolina y diésel

**Potencias:** De 250 a 468 CV

**Dimensiones:** 4.828 x 1.943 x 1.761 mm

**Batalla:** 2.915 mm

**Capacidad maletero:** 457/1.554 litros

**Velocidad máxima:** De 202 a 257 km/h

**Consumo:** De 7,5 a 14,0 l/100 kms

**CO2:** De 198 a 327 g/km

**Precios:** Desde 62.753 euros



## NUEVO PANDA POR 5.990€

- 5 PUERTAS
- 14 COMPARTIMENTOS
- 8 CONFIG. DE ASIENTOS



## NUEVO PUNTO POR 6.990€

- AIRE ACONDICIONADO
- MP3 • START&STOP



## NUEVO BRAVO POR 9.990€

- 5 PUERTAS • ESP
- AIRE ACONDICIONADO • MP3

# EN FIAT, TE DAMOS EL DOBLE DEL PLAN PIVE

GRACIAS AL **BONUS ECO:)**FIAT,  
TE DAMOS MÁS DEL DOBLE DEL PLAN PIVE Y **4 AÑOS DE GARANTÍA.**  
FIAT, LA MARCA MÁS ECOLÓGICA DE EUROPA POR 6º AÑO CONSECUTIVO\*.



fiat.es

Emisiones de CO<sub>2</sub> gama Fiat de 95 a 194 g/km. Consumo mixto gama Fiat de 3,9 a 7,3 l/100km.

PVP Panda 1.2 Pop 69 CV 5.990€, Punto 1.2 8v Pop 69 CV Gasolina 3p E5 S&S 6.990€ y Bravo 1.4 16v Pop 90 CV Gasolina Fire 9.990€. Transporte, IVA, descuento promocional Bonus Eco Fiat (\*Fiat, la marca más ecológica de Europa por sexto año consecutivo. Fuente: Jato Dynamics. Fiat ocupa en 2013 y por un año más, la primera posición en el estudio anual que mide la gama de vehículos con la media más baja de emisiones de CO<sub>2</sub> de Europa), aportación Plan PIVE y aportación de FGA Capital EFC SAU incluidos. Precios válidos para uds. financiadas a través de FGA Capital Spain EFC, S.A.U. y según condiciones contractuales por un importe mínimo de 5.900€ en Panda 1.2 Pop 69 CV, 6.900€ en Punto 1.2 8v Pop 69 CV Gasolina 3p E5 S&S y 9.900€ en Bravo 1.4 16v Pop 90 CV Gasolina Fire, con un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Incluye garantía legal de dos años más dos años de garantía comercial sin límite de kilometraje desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional para vehículos financiados con FGA Capital Spain EFC, S.A.U. Oferta válida hasta el 30/06/2013 en todo el territorio español o hasta que finalice el Plan PIVE.



## Esmerada actualización

Un ejemplo fehaciente del cuidado que pone la marca checa Skoda en la presentación de sus productos es la completa actualización del modelo cumbre de su gama, el Superb, en sus versiones de carrocería berlina y familiar (Combi). Por Manuel Doménech

**T**oda la zona delantera de la carrocería hasta el pilar A es diferente, con un frontal con unas líneas más contundentes y un aspecto más moderno, más premium. Han evolucionado al mismo tiempo los faros, de xenón con luz de día por led's. Los parachoques también son distintos, y lo único que no cambia es la silueta. Detalle i es el nuevo control de

apertura del sistema Twin Doors, que ahora se acciona de forma eléctrica.

Si el habitáculo mantiene el diseño y las magníficas cotas de habitabilidad del modelo de 2008, lleva más equipamiento, más detalles decorativos y un nuevo sistema de climatización.

Cuenta con cuatro de gasolina y tres de gasóleo. En gasolina un V6 de 3,6 litros y 260 CV, un 1.4 TSI de 125 CV, un 1.8 TSI de 160 CV y un 2.0 TSI de 200 CV. El 1.4 lleva cambio manual,

### Ficha técnica

**Motores:** De 4 y 6 cilindros

**Combustibles:** Gasolina y diésel

**Potencias:** De 105 a 260 CV

**Dimensiones:** 4,83 x 1,82 x 1,46 m

**Distancia entre ejes:** 2,76 m

**Capacidad maletero:** 595 litros

**Velocidad:** De 194 a 250 km/h

**Consumo:** De 4,2 a 9,3 l/100 kms

**Emisiones CO2:** De 109 a 215 g/km

**Precios:** De 25.030 a 42.030 euros

como el 1.8, que se ofrece también con DSG, exclusivo en los motores más potentes. En diésel la oferta consta de dos 1.6 TDI, de 105 y 140 CV, y un 2.0 TDI de 170 CV. Todos con cambios manuales de seis velocidades, aunque los de 140 y 170 CV pueden llevar DSG.

La tracción total es posible con los motores TDI de 170 CV, TSI de 160 CV y FSI de 260 CV. El nuevo Superb se ofrece con acabados Active, Ambition, Elegance y Laurin & Klement.





**REPSOL**

# De viaje con Lola: la Ruta del Sur



11:00 La Guía nos descubre una playa perfecta.



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



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

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



**Guía Repsol 2013**

# Pequeño por fuera, grande por dentro

Heredero del Multipla, solo tiene de 500 el nombre. Es muy distinto, un pequeño monovolumen cuyas dimensiones no permiten adivinar su gran capacidad interior. Por Manuel Doménech



**D**el Fiat 500 solo conserva ciertos rasgos de diseño, sobre todo en el frontal, pero nada más. Es pequeño, sí, pero excede de los cuatro metros para convertirse en un monovolumen de una polivalencia extraordinaria.

Lo que más llama la atención de su diseño es la transición entre el cuerpo de la carrocería y el techo, separados por una enorme cantidad de cristal, tanta que parece que el techo es flotante, que no está unido a la carrocería. Esa sensación da lugar, una vez dentro del coche, a una visibilidad total hacia todas las esquinas del coche, a un habitáculo de una gran luminosidad que crea una nueva sensación, la de un gran espacio interior. Y eso de sensa-

ción tiene poco, ya que analizando el habitáculo en detalle uno se da cuenta de que es una realidad; un interior amplio y aprovechado al máximo, tanto para sus cinco posibles ocupantes como para sus equipajes. Al respecto, el maletero adquiere en el 500L un papel protagonista no solo por su capacidad, de 400 a 1.310 litros, sino también por su versatilidad. Está configurado de manera que cuenta con tres alturas en profundidad, la superior creando una superficie casi plana cuando el asiento delantero se abate en su totalidad (puede hacerlo por secciones 60/40), dejando por debajo un gran volumen de carga oculto a la vista. Es un maletero, por otro lado, al que se accede con una gran comodidad a través de un enorme portón con un umbral de carga muy bajo.



## Ficha técnica

**Motor:** De 4 cilindros en línea con 16 válvulas, diésel

**Potencia y par:** 85 CV y 200 Nm

**Dimensiones:** 4.147 x 1.784 x 1.665 mm

**Distancia entre ejes:** 2.612 mm

**Capacidad maletero:** 400/1.310 litros

**Consumo medio:** 4,2 litros/100 kilómetros

**Emisiones CO2:** 110 gramos/kilómetro

**Precio:** 16.900 euros



Y siguiendo con el interior, hay que reconocer que Fiat ha logrado un diseño atractivo y moderno, aunque con reminiscencias del Fiat Multipla original de los años 60 en el salpicadero, a la vez que sencillo y muy funcional.

La zona delantera del habitáculo cuenta con dos asientos de atractiva forma, con buena longitud de banqueta y la dureza justa, aunque hay que reconocer que pecan de poca sujeción lateral. Y en la zona trasera hay mucho espacio para las piernas de sus tres posibles ocupantes, anchura suficiente para acogerlos y una distancia enorme con respecto al techo; lo que aún crea una mayor sensación de espacio.

Para la prueba del Fiat 500L hemos elegido la versión básica con motor diésel, el probado motor 1.3 Multijet II de 16 válvulas con 85 CV de potencia.

Hay en la gama del coche un motor diésel de 105 CV, pero hemos considerado que el más pequeño bastaba para mover el coche, incluso muy cargado, y la verdad es que el resultado en la práctica ha sido muy positivo.

Se trata de un motor que resulta progresivo desde muy bajas vueltas gracias a que tiene un elevado par motor que se pone de manifiesto con prontitud para permitir que el coche tenga buena capacidad para subir de vueltas. Es un motor, por otra parte con un funcionamiento muy homogéneo, sin vibraciones y con una sonoridad nada molesta. Muy voluntarioso, incluso en marchas largas reacciona bien a la demanda de potencia desde el pedal del acelerador, y eso que solo tiene 85 CV. Está asociado a un cambio manual de cinco marchas que se maneja con

una gran sencillez desde una palanca de cambio muy bien ubicada en la consola central del coche para facilitar su uso. Con su concurso, consigue unas prestaciones convincentes y unos consumos y emisiones reducidísimos, en lo que tiene también un papel fundamental la función de parada y arranque automáticos del motor en detenciones cortas (Start/Stop).

De grata sorpresa hay que calificar sus cualidades dinámicas. Por sus dimensiones parece un monovolumen para la ciudad, pero en carretera manifiesta un andar francamente interesante. Se mueve con soltura y más agilidad de lo esperado en zonas viradas y en general muestra un comportamiento muy equilibrado y seguro gracias a una dirección de buen tacto al igual que los frenos, con discos en las cuatro ruedas.



# Movilidad sostenible

La marca bávara ha establecido una planta de producción en la ciudad de Leipzig donde desarrolla toda su capacidad para lograr la sostenibilidad eléctrica y fabrica el coche eléctrico i3, que llegará al mercado a finales de año. **Por Manuel Doménech**

**E**l i3 es al primer fruto de una planta de fabricación modelo para BMW, Leipzig, donde se sentará la base para la construcción de sus coches cien por cien eléctricos, una actividad que no es nueva en la marca bávara, ya que el primer BMW de estas características, el 1602 Electric data de 1972, hace ya más de 40 años.

Hoy ya son siete los modelos eléctricos creados por BMW, todos ellos derivados de modelos de serie, entre los que el Mini E de 2008 y el BMW Serie 3 Active E de 2010 han sido los últimos. Pero ahora los nuevos BMW eléctricos son otra cosa. Son desarrollos realizados partiendo desde cero, y el primero es el utilitario ciudadano i3 que llegará al mercado antes de fin de año, al que seguirá el deportivo i8.

Todo un reto que supone sistemas de producción diferentes, para lo que la planta de Leipzig ha sido especialmente preparada. Porque la misión de Leipzig es, además de fabricar coches eléctricos, obtener procesos de producción lo más limpios posible para sus futuros modelos.

Chasis y carrocería separados dan lugar al BMW i3. La estructura de la carrocería se denomina Life, y se ha realizado con plástico reforzado con fibra de carbono por tratarse de un material resistente y ligero en extremo. A esa estructura se le añaden posteriormente los elementos que 'visten' el exterior del coche: capó, paneles de puertas, etcétera. Lo más sorprendente es la simplificación que ha conseguido BMW en la producción, ya que

se eliminan las soldaduras y la tornillería en favor de unos elementos de unión tan sencillos como el calor y el pegamento.

El bastidor del coche es, casi en su totalidad, de aluminio, incluyendo las suspensiones y, sobre todo, la estructura central inferior del chasis, donde se alojan las baterías. El empleo de materiales ligeros consigue que el i3 tenga un peso inferior entre 250 y 350

kilos al de un coche 'normal'. Solo da en la báscula 1.200 kilos.

El i3 estará, no obstante, al mismo nivel que los demás BMW en lo que se refiere a la seguridad activa y pasiva. Así, la zona de las baterías se puede considerar inexpugnable. Incluso en caso de un fallo en uno de sus módulos, el software del coche lo desconecta y avisa de esa desconexión. Por otra parte, la estructura que protege las baterías se ha estudiado para que en caso de impacto las fuerzas se distri-



buyan por debajo de la carrocería. Y otra ventaja de la construcción del i3 es el hecho de lo económicas que resultarán las reparaciones de algunos elementos fáciles de sustituir o fáciles de arreglar, como los pequeños golpes, por ejemplo. El i3 es, por otra parte, reciclable en un 95 por ciento, y sus baterías tienen una vida útil de 150.000 kilómetros, lo que supone unos 1.000 ciclos completos de recarga. Además, podrán ser reutilizadas en otros cometidos. La mecánica eléctrica

del i3 desarrolla una potencia de 125 kW (170 CV), y los técnicos de BMW calculan que tendrá una autonomía con carga completa en ciudad de 160 kilómetros.

Pero la sostenibilidad en Leipzig no solo se ciñe al producto i3, también a la sostenibilidad de la producción en sí. De hecho, la electricidad necesaria para fabricar el i3 la aportan cuatro enormes aerogeneradores instalados en el interior de la planta, y se gasta un 70 por ciento menos de agua que en otras plantas de fabricación. En Leipzig se trabaja aprovechando al máximo la luz solar, y la refrigeración se verifica por medios naturales. Por otro lado, Leipzig no tiene cabinas de pintura ni prensas, la construcción con plástico y fibra de carbono lo han hecho posible.



**El motor eléctrico de 170 CV de potencia, está colocado sobre el eje posterior.**



**El i3 no tiene pilar B, pero una pieza termoplástica absorbe impactos laterales.**



**La sencillez y la funcionalidad presiden el diseño del diáfano habitáculo del i3.**



**La batería del BMW i3 tiene un peso de 230 kilos y una capacidad de 22 kWh.**

# El esperado regreso

La marca taiwanesa Kymco tiene previsto volver a comercializar en nuestro mercado, para finales de este verano, uno de sus scooter de mayor prestigio: el Kymco Yager GT. Un vehículo que, en esta próxima entrega, se encontrará disponible en las cilindradas de 125 y 300 centímetros cúbicos. Ideal para los usuarios más urbanitas, se caracteriza por mostrar gran versatilidad de uso.

**C**on esta esperada renovación Kymco consolidará su oferta en el segmento de los scooter GT urbanos al tiempo que recupera un modelo de gran éxito dirigido a un usuario preferentemente urbanita que demanda en su scooter una gran versatilidad de uso así como mucha comodidad, agilidad para la conducción entre el tráfico y una sorprendente capacidad de carga.

Esta nueva versión del Yager GT 125i/300i, conservará la esencia del modelo anterior y se presentará actualizada bajo los cánones de diseño moderno y vanguardista que la marca está implantando en su nueva generación de modelos.

Lo más destacable del nuevo Yager GT será, sin duda, el confort y la amplitud del puesto de conducción.

Aquí este scooter tiene uno de sus puntos más fuertes, puesto que es capaz de alojar con la mayor comodidad al piloto y a su pasajero. Otro de sus puntos fuertes será un nuevo bastidor, ahora con doble estructura, que dará un nivel de rigidez superior aportando al conjunto una mejorada estabilidad, sobre todo en curvas.

Además el sistema de suspensiones que incorpora, que se adapta a la perfección a cualquier nivel de carga y conducción proporcionará una sensación de conducción muy placentera.

Los acabados, en general, estarán en la misma línea de alta calidad a que nos tiene acostumbrado Kymco en otros modelos como el Superdink o el reciente scooter deportivo K-XCT.

Las dos mecánicas con que estará disponible el Yager GT parten de los propulsores que ya emplea la marca en otros modelos y que destacan por su compromiso de eficiencia, combinando a la perfección altas prestaciones y fiabilidad con unos niveles de consumo siempre muy contenidos.

será una opción muy recomendable y a tener en cuenta entre aquellos que necesiten de un scooter para uso muy urbano, con buenas prestaciones y gran capacidad de carga.



# Alonso, contra la mala suerte

El primer tercio del Mundial 2013 ha tenido un claro color rojo Ferrari tanto para lo mejor (por fin tiene un coche puntero) como para lo peor (dos carreras desperdiciadas por verdadera mala suerte). El futuro, apasionante. **Por Miguel Ángel Linares**



Nico Rosberg (arriba) logró una gran victoria en Mónaco; Alonso (derecha), por fin tiene un gran coche

**S**e ha cumplido el primer tercio del Mundial 2013 de Fórmula 1 y todo parece estar claro: Alonso, el mejor piloto, parece disponer, por una vez, de un coche puntero, capaz de batirse en igualdad de condiciones con sus sempiternos enemigos: los Red Bull. Pero (siempre hay un “pero”), la Fortuna, esa diosa que tanto tiene que decir incluso en un deporte en el que se mueven decenas de millones de euros por equipo, y en el que se planea todo al milímetro, esa fortuna le está fallando esta temporada a Fernando Alonso.

Porque de mala suerte se puede calificar el abandono del asturiano en la segunda prueba, en Malasia, tras un toque con Sebastian Vettel; y no digamos ya nada del famoso DRS del alerón trasero, que le relegó a la octava posición en Bahrein. Porque en las dos carreras en las que Fernando Alonso ha vencido en el primer tercio del Mundial (China y Barcelona), el Ferrari demostró ser de largo el mejor coche de la parrilla, apoyado por supuesto por la conducción de un Alonso que, a pesar de todos los contratiempos, está más animado y motivado que nunca para poner fin al “reino” de los coches azules de Red Bull.

¿El rival? Parece ser que, un año más, el Mundial será para el que gane la sempiterna lucha Alonso-Vettel. Por supuesto, con permiso de Raikkonen, que ha “vuelto” con todas las de la ley, amparado sobre todo porque su equipo, Lotus, es sin duda el que mejor cuestiona el elemento técnico clave en esta edición del Mundial: los neumáticos. Ferrari también parece estar muy bien adaptado a las gomas

## LAS DOS VICTORIAS MÁS CLARAS EN EL PRIMER TERCIO DEL MUNDIAL HAN SIDO LAS DEL ASTURIANO

Pirelli, algo que todavía no ha logrado al ciento por ciento Red Bull, pues siguen quejándose amargamente de la degradación de los neumáticos. El cuarto equipo en discordia, Mercedes, da dos de cal y dos de arena, con estratosféricas vueltas en calificación, y desastres en forma de desgaste de gomas en carrera (más Hamilton que Rosberg, evidentemente), si bien el alemán ya tiene casi justificada su temporada tras su gran victoria en el Gran Premio de Mónaco.

¿Qué hacer pues en Ferrari? Evidentemente, seguir por el correcto camino que marca el coche de este año, y estar preparados ante las demasiadas contingencias que están rodeando este año al vehículo de Fernando Alonso (Felipe Massa, un año más, ni está ni se le espera). Las próximas carreras hasta el parón veraniego (Silverstone, Nurburgring y Hungaroring) se prevén cruciales para un Fernando Alonso que, este año, parece tener su principal enemigo en la mala suerte. “Pero ya le tocará a otros”, no se cansa de declarar el bicampeón mundial.



La victoria en Barcelona de Alonso fue asombrosa.

**N**o eran muchos los kilómetros a recorrer para llegar a la finca Santolina, destino de nuestra escapada. Apenas 150 kilómetros desde Madrid, y situada a unos 20 kilómetros de Talavera de la

Reina. Pero eran suficientes para conocer y apreciar las características de la última edición del Lexus RX 450h, un coche que hace que el público se vuelva a su paso aunque solo sea por el atractivo de su frontal con la parrilla diseñada en doble punta de flecha.

Lo primero que quería probar era qué diferencia había en circular con distintas alturas de carrocería. Para ello, nada mejor que la autopista R5 llevándola en su punto más bajo, y luego transitar por la autovía hasta Talavera en la posición intermedia, más cómoda en ese tipo de vía. Después, y antes de iniciar la subida a la finca, de unos 15 kilómetros de tierra y con zonas bastante deterioradas, una visita al centro de Talavera para comprobar cómo se mueve en conducción totalmente eléctrica; en silencio, con una comodidad asombrosa.

Y llegó la prueba de fuego, esa que un turismo normal no sería capaz de superar. Por precaución pusimos la altura de la carrocería en su nivel más alto y dejamos hacer al coche, siempre con la información de la pantalla de alta resolución de ocho pulgadas para ver cómo reaccionaba la mecánica del coche en todo momento. Y el RX 450h hizo lo que tenía que hacer gracias a sus innovadores sistemas de suspensión y de tracción. Hubo momentos en los que el Lexus parecía un coche normal; la información de la pantalla no detectaba nada anormal. Luego, en las pendientes rotas, la cosa cambiaba, y vimos cómo la tracción electrónica integral E-FOUR se ponía en

# Bello y bestia, todo en uno

Había planeado pasar el fin de semana en la finca de unos amigos muy cerca de Talavera y necesitaba un coche con más posibilidades que un turismo normal, y el Lexus RX 450h me permitió disfrutar de la escapada. Por Manuel Doménech



**El modernísimo puente sobre el río Tajo puso en evidencia la sintonía del RX 450h con él. La parrilla en doble punta de flecha llama a futuro en diseño. El refinamiento del estilo Lexus casaba a la perfección con la arquitectura típica de la zona de la casa de la finca.**

**Llegar a ella no supuso el menor problema gracias a la tracción integral E-FOUR.**

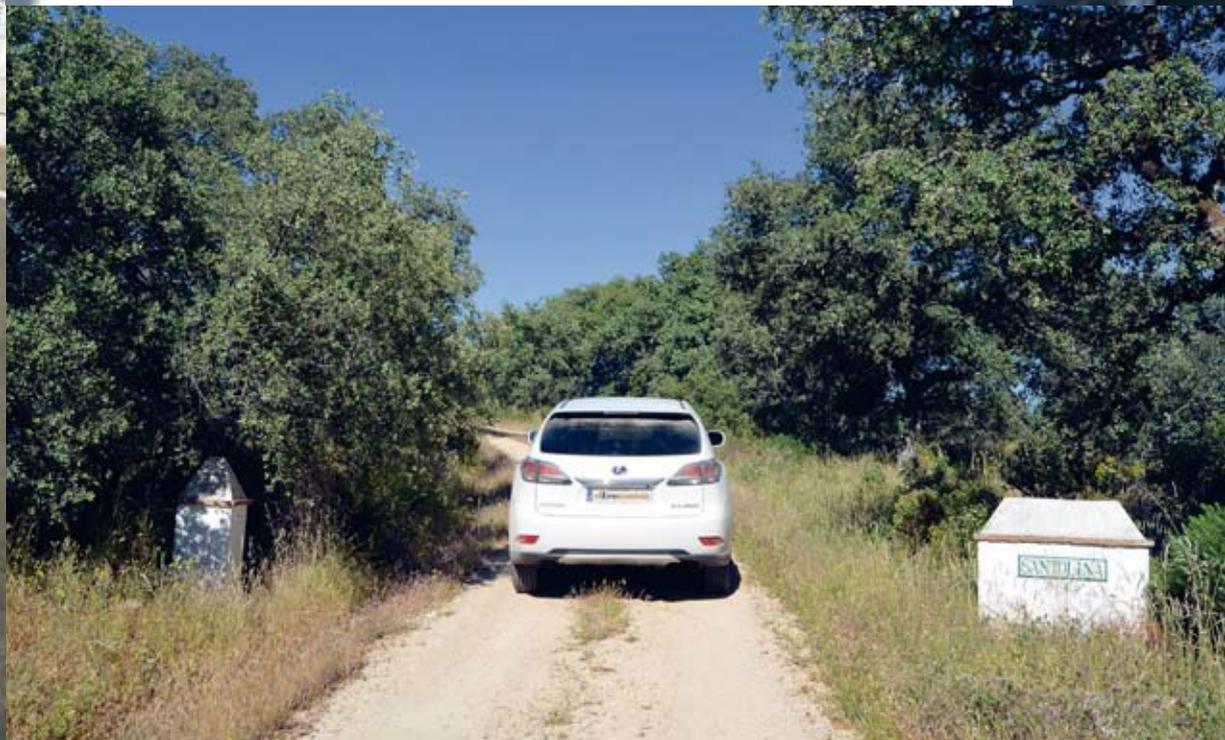




acción. El motor eléctrico de 50 kW montado en el eje trasero entregaba potencia a las ruedas de ese eje solo cuando era necesaria, adaptando la tracción del coche según se necesitara. Nada del otro mundo, porque ya lo habíamos conocido en anteriores RX, pero qué maravilla de actuación, qué facilidad para ascender o bajar pendientes sin notar la más mínima pérdida de tracción. Pero eso no era todo, porque en situaciones así, el balanceo de las carrocerías de los coches eliminan toda posibilidad de confort para los pasajeros, cómodamente sentados en una zona trasera del habitáculo de una amplitud ejemplar cuando se circula sobre asfalto.

La solución de Lexus en esas circunstancias se llama Dynamic Hybrid Balance, un sistema que, utilizando energía de la batería híbrida en las barras estabilizadoras delantera y trasera de la suspensión, reduce al mínimo el balanceo en las curvas y en las superficies irregulares, aumentando así la precisión en la conducción.

Una vez en la finca decidí desandar el camino para probar cómo se comportaba el RX 450h con distintas configuraciones, y la verdad es que no hacía falta poner la carrocería en la posición más alta, con la intermedia bastaba para circular sin sensación de no poder pasar por las zonas más difíciles. Todo un placer de conducción todoterreno, con una dirección perfecta y unos frenos asombrosos. Y qué decir del motor. Potencia, la suficiente... como dirían algunos, y par, infinito. Sus 299 CV no nos hicieron falta, pero allí estaban por si eran necesarios, pero sí su asombroso par, que nos fue de mucha ayuda en determinadas zonas en las que había que reducir mucho la velocidad y luego recuperarla. Y en funcionamiento híbrido, es decir, con el motor V6 de gasolina y el



eléctrico funcionando a la par, no se transmitía apenas ruido al habitáculo. Un prodigio.

Tras un fin de semana disfrutando del paisaje de monte bajo desde el RX 450h había que volver a Madrid, lo que nos permitió, no porque hiciera falta, pero sí para conocer su funcionamiento, usar el sistema Remote Touch y el control de voz para 'jugar' con el navegador HDD. Otro prodigio.

Finalizado el viaje era la hora de recapitular. El 450h no solo nos había llevado a las mil maravillas, sino que lo había hecho con un consumo que no llegó a los siete litros. De ahí la envidia de mis amigos, los dueños de la finca. ¿Acabarán comprándolo?



## GUARDAR EL CASCO CON ESTILO

Una maleta atractiva y compacta, ideal para moverse por la ciudad, que resulta muy fácil de montar y puede incorporar, como accesorio, un cómodo respaldo. 56 €



## VIAJAR EN 'SCOOTER' SIN MIEDO A LOS MOSQUITOS

Las gafas de sol de Vespa con marco de metal, acetato o aluminio y cristales bien formados cuentan con un diseño clásico. Además, son muy ligeras y resistentes. 35,79 €



## PARA PROTEGER A LOS MOTEROS ENAMORADOS

El 3D Vintage II de NZI, el casco más deseado por su pequeño tamaño, su peso, ligereza y correctos acabados, se presenta ahora con una nueva y moderna decoración 'Love'. 94 €

## TORMENTAS VERANIEGAS A RAYA

Chaqueta impermeable muy ligera, realizada en PVC transparente y que permite la visibilidad de la camiseta en caso de lluvia. Dispone de elásticos en la cintura y los puños. 37 €



## OTRO CALZADO PARA LA NUEVA ESTACION

A primera vista parece un calzado deportivo, pero es mucho más, ya que el Urban Juke de Falco ha sido preparado para el uso cotidiano cuando se circula en moto. 98 €



## 'T-SHIRTS' QUE APUESTAN POR LOS CONTRASTES

Realizadas en algodón 100 por cien orgánico, la nueva colección de camisetas masculinas de Oxbow se distingue por los contrastes tanto en la paleta de colores como en los motivos elegidos en los 'prints'. Por ejemplo, Oxbow expresa la pasión por la naturaleza mediante tonos azules, verdes y grises. Desde 30 €

## MÁS CONFORT QUE EN EL SOFÁ DEL SALÓN

Este asiento confort ha sido diseñado exclusivamente para la Yamaha T-Max 500/530. Un asiento que potencia la ergonomía y mejora el confort del piloto y copiloto. 270 €

## UN ESCRITORIO A JUEGO CON EL ASIENTO

En cuero bordado con la insignia de Bentley, este juego consta de una estera de escritorio, un soporte de documentos, una bandeja y una alfombrilla de ratón. 1.000 €





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





# HÍBRIDO & DIÉSEL

ENTRA EN UNA NUEVA ERA

Consigue tu oferta exclusiva del Citroën DS5 capturando este código o en la línea Atención DS 902 102 942



## CITROËN DS5 HYBRID4

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

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO<sub>2</sub> (G/KM): CITROËN DS5: 3,4 - 7,3 / 88 - 169