

Ecomotor.es

elEconomista JULIO 2014 Nº64

BMW i8

FUTURO PERFECTO

HYUNDAI GENESIS

LA CONQUISTA DE EUROPA

DIEZ AÑOS DE KIA EN ESPAÑA

INSTINTO DE SUPERACIÓN





Línea Directa te sigue buscando para darte

EL MAYOR DESCUENTO QUE TE HAYAMOS HECHO JAMÁS

¿Tienes los 15 puntos en el carné de conducir?



consultatuspuntos.com

902 123 216

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com

8

EN PORTADA
BMW
i8

12

A LA ÚLTIMA
Novedades
veraniegas

18

A LA ÚLTIMA
Hyundai
Genesis

24

REPORTAJE
10 años de
Kia en España



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 Ramón Rodríguez
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 Esther Porta. **Tratamiento de imagen:** Luis Alenda y Daniel Arroyo. **Impresión:** Impresos y revistas S.A. **D.L.:** M-25200-2008



COMPETENCIA ABRE EXPEDIENTE A LAS PETROLERAS

La CNMV ha abierto un proceso sancionador contra Repsol, Cepsa y BP por pactar precios máximos. En 2009 una resolución ya lo denunció.



LOS GUARDIAS CIVILES YA NO SERÁN "MULTADOS" POR NO MULTAR

La Asociación Unificada de Guardias Civiles ha conseguido que se retire la anulación del complemento mensual por multar por debajo de la media.

CRECIMIENTO MANTENIDO EN VEHÍCULOS INDUSTRIALES



Anfac ha hecho públicas las ventas de vehículos industriales con un crecimiento en el primer semestre del 34,3 por ciento y 6.874 unidades.

Europa: llamada de atención

En unas semanas quedará establecida la nueva comisión de la Unión Europea. Puede ser una ocasión única de dictaminar unas leyes que puedan hacer progresar al viejo continente en la buena dirección, incluida la industria del automóvil que representa uno de los principales pilares productivos en los países de la unión.

Así lo ha visto Stephen Odell, vicepresidente ejecutivo de Ford y presidente de Ford Europa, Oriente Medio y África, que ha enviado a los responsables de la Unión Europea y a los medios de comunicación una carta abierta en la que expone las grandes oportunidades que ofrece y los peligros latentes en esta decisiva coyuntura.

Aboga porque la reglamentación esté enfocada hacia la creación de empleo y el crecimiento económico, pero conservando la competitividad de la industria automovilística y alertando de los peligros de la sobreproducción. Por último apoya sin reservas el librecomercio de la economía globalizadora, aunque siempre con tratados justos en referencia a los desequilibrios creados en ocasiones con países asiáticos.

De forma independiente a los evidentes intereses empresariales del señor Odell, son reflexiones que deberán estar sobre la mesa de Bruselas. Un importantísimo peso económico del sector automovilístico y su decisiva influencia directa sobre cientos de miles de trabajadores de nuestro entorno, son razón suficiente para legislar bien unas reglas de juego que van a determinar nuestro futuro.



Juan Luis Soto
Director de Ecomotor

4
ABR
2014

El largo plazo es de los eléctricos

El sector de automoción está sometido a un marco reglamentario comunitario y nacional muy exigente, configurándose como uno de los sectores industriales más ampliamente regulados en términos de seguridad y medio ambiente, con el objetivo de garantizar la competitividad de la industria y de alcanzar niveles medioambientales que sean referentes para el resto de industrias, sin olvidarnos que todas estas mejoras irán en beneficio de la seguridad vial. Para el cumplimiento de estas exigencias reglamentarias la industria de automoción en pleno está inmersa en planes de I+D, lo exige destinar inmensas cantidades de recursos no solo económicos, sino también tecnológicos. Si el objetivo principal es la movilidad libre de emisiones, no existe una única vía de actuación para alcanzar esta meta. La industria ve aún un gran potencial en el desarrollo de motores de combustión interna más eficientes. Esta vía será la principal a corto plazo.

A medio plazo, la alternativa más prometedora para proporcionar movilidad sostenible a los ciudadanos es la recogida bajo el concepto híbridos enchufables. Aunque se están haciendo grandes avances y ya son muchas las marcas que han anunciado la comercialización inminente de sus ofertas, lamentablemente la infraestructura urbana no está suficientemente desarrollada para hacer frente a esta nueva tendencia. En paralelo, con vistas a largo plazo, se encuentran, sin duda, la electrificación total de los medios de transporte, que serán las alternativas más prometedoras para proporcionar movilidad sostenible a los ciudadanos especialmente en el ámbito urbano. Se están haciendo grandes avances y ya son muchas las marcas que ofrecen modelos cien por cien con una autonomía de 100 km por recarga completa, suficiente para atender las necesidades de movilidad diarias. En resumen, podemos afirmar que el sector del automóvil tiene a su disposición la tecnología para ofrecer la movilidad libre de emisiones. Ahora queda, por un lado, disponer de la infraestructura urbana y, por otro, implementar procesos de fabricación capaces de ajustar los costes de producción.

José Luis López-Schümmer
Presidente y Consejero Delegado de Mercedes-Benz España

De nuestros ingenieros
al resto de ingenieros:



KYMCO XCITING 400i ABS MOTOR DE UNA NUEVA GENERACIÓN.

Podríamos hablaros de las sensaciones que desprende su nuevo motor, el más potente y ligero de su categoría; ofreceros más detalles de su módulo de ABS de última generación o descubrirnos todos aquellos avances que aunque no se ven, están. Pero en realidad va más allá de todo esto. Es una declaración. La constatación de que cuando innovas por convicción, no solo puedes superar tu mejor obra, sino crear la referencia para todas las demás.



SEGURO DE
ROBO INCLUIDO



SEGURO
INCLUIDO



PRUEBA DE
CONDUCCIÓN



KYMCO

DONDE QUIERA QUE VAYAS

El transporte emprende nuevos rumbos

La industria de la automoción se enfrenta hoy a desafíos de enorme envergadura. Muchos de los dilemas sobre producción, seguridad, rendimiento, calidad y tecnología se han resuelto, pero ahora el gran reto lo plantean los cambios en los patrones de consumo.

El transporte privado urbano es cada vez más caro y menos deseable a medida que en muchas ciudades es cada vez más posible alquilar bicicletas y otros vehículos, prácticamente como si fueran propios, con la comodidad y flexibilidad que ello implica, pero sin la responsabilidad ni los costes fijos de ser propietario. Utilizar una furgoneta un día, una bicicleta al siguiente y ningún vehículo otro día resulta la opción ideal para muchos habitantes. Los precios prohibitivos de los seguros para los motoristas jóvenes añaden aún más atractivo al hecho de no poseer vehículo propio.

La llegada de los vehículos eléctricos ha supuesto la entrada de nuevos jugadores en el mercado de la movilidad, muchos de ellos antiguos productores de electrónica de consumo. Al mismo tiempo, muchos fabricantes tradicionales se esfuerzan por innovar fuera de sus modelos de negocio heredados. Otro gran cambio en la industria es el movimiento interdisciplinar entre planificadores urbanos, constructores, gestores energéticos y de transporte.

También se está produciendo un rápido desarrollo de innovaciones en la ingeniería de software y la electrónica, lo que da lugar a una gran complejidad de sistemas dentro de otros sistemas. Las estructuras empresariales estáticas y jerárquicas ya no sirven, y están siendo reemplazadas por nuevos modelos de colaboración dinámica. Las empresas usan el idioma universal 3D para compartir visualizaciones y simulaciones que ayudan a comprender y a colaborar en la resolución de problemas.

Muchos fabricantes confían en plataformas colaborativas, como 3DEXPERIENCE de Dassault Systèmes, para crear, diseñar, desarrollar, fabricar y simular el ciclo de vida de los mejores productos de transporte. Entre ellos figuran Jaguar LandRover, Tesla Motors, Renault o Qoros, mientras que otras compañías en la cadena de suministro como Bosch, Pininfarina o Visteon utilizan la plataforma para mejorar la experiencia industrial y de los clientes gracias a la colaboración. Les permite producir, con mayor eficiencia, productos más seguros, más verdes y más deseables para una gran variedad de mercados en todo el mundo.

RIESGOS Y RECOMPENSAS

Muchas empresas están utilizando la tecnología de simulación para eliminar el riesgo en sus decisiones de desarrollo, simulando no solo el diseño y fabricación de los productos sino también sus usos posteriores. La tecnología les permite crear innumerables escenarios hipotéticos, les indica dónde introducir mejoras y dónde nacen los problemas. Al conectar de forma inteligente a las personas de una empresa, los clientes y los colaboradores para reducir las redundancias de recursos, se domina la complejidad. Los fabricantes pueden ofrecer opciones más atractivas a sus clientes, con menos riesgos y costes para ellos mismos.

Los usuarios de transporte están más implicados en el proceso de innovación, dado que los proveedores escuchan y conocen el "ruido social" que les llega a través de internet. Pueden desarrollar productos y servicios más atractivos y dejar que los clientes los prueben en un espacio virtual, para garantizar su aceptación en el mercado antes de producirlos físicamente.

VIAJES CONECTADOS EN LA ERA DE LAS EXPERIENCIAS

Las personas desean un acceso a internet ininterrumpido sea cual sea su situación. La información sobre la velocidad del tráfico, el tiempo o las reservas de billetes puede compartirse en una única fuente. Las nuevas experiencias de movilidad permitirán también la adaptación a estas nuevas demandas. Cada persona podrá contar con el nivel de servicio que desee, y el sistema introducirá opciones según



se va moviendo el usuario, para que su jornada se desarrolle sin incidentes y pueda hacer un mejor uso del tiempo. Unir el conocimiento de diferentes disciplinas para los datos de ingeniería ofrece una gran panorámica del mercado y de su forma actual y potencial.

En la era de las experiencias, la movilidad es con frecuencia una experiencia emocional y social que varía mucho de un punto a otro del planeta. Para captar cuota de mercado, los proveedores deben apelar a estas emociones y comunidades, cruzando los límites para descubrir nuevas ideas, validarlas y convertirlas en productos y servicios rentables mañana.

Nicolas Loupy
director general de Dassault Systèmes en España



“Cambiando el aceite se ahorra un 7% en combustible”

Se define como un empresario nato y apasionado del mundo automovilístico. Lo cierto es que Javier Jiménez, creador de la nueva marca de aceites lubricantes Bamoil, en alianza con BG Products, ha iniciado una aventura para trastocar los cimientos de este sector del mercado español.

En España tenemos a Repsol como referente de lubricante pero ahora están surgiendo otros competidores, ¿qué ofrece Bamoil junto a BG que no puedan ofrecer las otras marcas?

Bamoil ofrece calidad, innovación, algo que no existe en el mercado. Junto con BG Products nosotros valoramos mucho la formación y sobre todo la prevención, algo a lo que aquí en España no estamos acostumbrados y que es muy importante en el mundo del automóvil. Los españoles no prevenimos, estamos acostumbrados a curar cuando el enfermo ya está en la UCI. Es decir, esperamos a que el motor esté en las últimas y es entonces cuando usamos cualquier producto milagroso para salvarlo. Esto podemos evitarlo. El concepto del cambio de aceite aquí en España es lo que queremos instaurar con Bamoil y BG además de un tratamiento profesional y exclusivo del motor, con eficacia demostrada. No hay lugar a dudas que tenemos los mejores aditivos del mundo y por eso hemos firmado con BG.

¿Tienen los lubricantes que nos venden como buenos ciertas carencias?

Gracias a la nueva normativa los lubricantes dan más vida al motor, sin embargo, tengo que añadir que la solución para que perdure su funcionamiento es cambiar el aceite antes y no esperar cinco años. Nosotros hemos realizado pruebas de comportamiento de motores y con BG hemos comprobado que nuestros tratamientos prolongan la vida del motor de manera evidente en comparación con el resto.

¿Qué le hace pensar que su mensaje tiene una oportunidad en el mercado español?

Pondré un ejemplo. En España la gente entiende lo justo de coches e implantarle a alguien la cultura y el interés por el motor cuesta. Pero si se le dice a una persona que un cambio de lubricante supone un ahorro del 7 por ciento en combustible, es decir, unos 30 euros al mes, a la gente eso sí le interesa.

¿La forma de atacar el mercado español, va a ser agresiva?

Entendemos que sí y dentro de nuestros planes está abrir talleres franquiciados y realizar servicios móviles lo que supone que el cliente pueda cambiar el aceite y su plan de prevención de aditivos en su propia casa. Queremos así cambiar los hábitos de los españoles con servicios más atractivos.

¿Qué penetración tiene Bamoil ahora mismo en nuestro mercado?

Este cuatrimestre nuestra penetración ha sido baja, de un 0,4 por ciento. El año que viene pretendemos llegar a un 1,40 por ciento y en el tercer año al 1,90, así que nuestra idea de crecimiento es importante. Este incremento

queremos lograrlo a través de la creación de 17 distribuidores a nivel nacional con redes de subagentes en cada una de las provincias. Además estamos intentando cerrar canales de venta convencionales de grandes centros comerciales y redes de gasolineras para que la gente note nuestra presencia.



ALBERTO MARTÍN

“Nuestra cifra de penetración este año es de 0,4 pero pretendemos triplicarla en dos años”

FICHA TÉCNICA: Motor: Híbrido 3 cil. + 2 eléctricos ♦ Combustible: Gasolina ♦ Dimensiones: 4,68 x 1,94 x 1,29 mm ♦ Batalla: 2,80 mm ♦
Capacidad maletero: 154 litros ♦ Velocidad máxima: 250 km/h ♦ Consumo medio: 2,1 l/100 km ♦ CO2: 49 gr/km ♦ Precio: 129.900 euros
Más información en www.ecomotor.es

EL FUTURO LLEGA EN DEPORTIVO



Abrir hacia arriba la ligerísima puerta de fibra de carbono y aluminio del i8 es ya algo diferente a lo habitual en un coche distinto a todo lo conocido anteriormente. Todo en él ha sido desarrollado partiendo de cero: chasis, carrocería, motores, transmisión y habitáculo. A diferencia de los grandes deportivos que conocemos, el inicio de marcha con el i8 no tiene nada de atronador o impresionante.

En silencio absoluto, comienza a desplazarse por la ciudad con una discreción que sería total si no fuera por su estampa de escualo al acecho. En este modo de desplazarse, solamente utiliza el motor eléctrico delantero, alimentado por sus baterías escondidas bajo la espina central del chasis. A plena capacidad, que se puede

conseguir enchufándolo a un poste de recarga de 2,3 a 3,3 horas, le permiten realizar hasta 37 kilómetros en modo eléctrico, más que suficiente para alejarnos de la ciudad y comprobar si el i8 es realmente un deportivo. No obstante, si sobrepasamos los 120 kilómetros por hora, tope del modo exclusivamente eléctrico, el motor de gasolina se enciende de forma automática por si necesitamos mayor respuesta. Dejamos atrás la ciudad de Milán, donde tiene lugar la presentación, y ponemos rumbo a las estribaciones alpinas, donde seguro encontramos esa carretera tortuosa y exigente en la que pensamos. Disponemos de tres modos de respuesta según nuestras necesidades: uno eléctrico para la ciudad, otro normal para viajar que tiene dos ajustes (Confort y Eco Pro) y el





deportivo, que aprovecha todo el potencial disponible y además sirve para regenerar energía eléctrica en las frenadas y retenciones. No aguantamos mucho sin probar el modo Sport en la "autostrada". La sorpresa es mayúscula cuando el pequeño motor turbo 1.5 de tres cilindros empieza a liberar en las aceleraciones un sonido que parece "de carreras", parecido al de las motos GP. Esta característica es aprovechada para trasladar la expresión del tricilíndrico hasta el interior a través de los altavoces del sistema de sonido, una concesión del i8 a la deportividad, de la que no quiere renegar por su condición de híbrido. A diferencia de otros modelos con este sistema de motorización, en el i8 sabemos siempre "a oído" cuál de los motores está activo. Aunque no se trate de un coupé deportivo 2x2 de altas prestaciones al uso, buscando fuertes sensaciones en sus respuestas y comportamiento, la eficacia deportiva del i8 queda fuera de toda duda frente al cronómetro.

Sus datos de aceleración y velocidad son casi iguales a los conseguidos por un Porsche 911 Carrera 4. Ahí es nada. La potencia conseguida por el motor térmico trasero, actuando en sinergia con el eléctrico que mueve el tren delantero y otro pequeño motor eléctrico asociado al eje posterior que hace también las veces de generador eléctrico, se cuantifica en 362 caballos. Y muy bien aprovechados en la favorable relación peso/potencia, ya que el i8 da en la báscula una cifra de 1.560 kilos, lo cual está más que bien en un coche de casi 4,70 metros de largo y equipado con pesadas baterías eléctricas. Por cada caballo de potencia, el BMW pesa 4,1 kilos, un dato muy favorable en un deportivo. La baja resistencia aerodinámica, propiciada por un coeficiente de tan sólo 0,26, y la citada ligereza, no solamente hacen que el i8 consiga buenas cifras deportivas. Su consumo

homologado es excepcional, con unos nimios 2,1 litros a los cien kilómetros, lo nunca visto en un GT deportivo. En el i8 se ofrecen dos depósitos de combustible diferentes, uno de 30 litros y otro con 42. Con este último disponemos de una autonomía teórica de hasta 600 kilómetros, otra cualidad poco habitual en un coche deportivo de este rango de potencia. En su conducción, el cambio automático de seis relaciones (tomado prestado del Mini) ayuda no solamente a disponer siempre de una respuesta sin tacha, sino también a contener el consumo durante los viajes manteniendo estable la velocidad de crucero. En ningún momento echamos en falta el nuevo cambio automático de ocho relaciones desarrollado por BMW, inadecuado por su tamaño y peso para este liviano deportivo. Un equitativo reparto de pesos entre los ejes delantero y trasero, una excelente por precisa dirección y unas suspensiones firmes, pero que filtran aceptablemente las irregularidades del asfalto, aportan la dosis de diversión dinámica que deseamos de un GT.

Buscándole las cosquillas en montaña, desearíamos más agarre de las ruedas delanteras, que calzan una medida 195/50, adecuada por su eficiencia de rozamiento pero estrecha para veleidades deportivas. Por lo demás, el interior del i8 es espectacular, por su avanzado equipamiento informático y por su acabado, en la línea de calidad de cualquier otro modelo de la marca. Las plazas delanteras son amplias, aunque de asientos algo duros y de acceso un poco difícil para los más corpulentos. Las plazas traseras no son aptas para adultos y la mayor parte de las veces servirán para sustituir al maletero, de exigua capacidad.

Adelantado a su tiempo, el i8 es un auténtico deportivo, utilizable a diario y con unas soluciones tecnológicas diferentes pero eficaces. Es uno de esos coches que, después de probarlo, no parece tan caro. En España ya hay 17 pedidos.



37 PAÍSES
1 COMPROMISO GLOBAL
¡1 MILLÓN DE GRACIAS!



www.aldautomotive.es

LET'S DRIVE TOGETHER



FICHA TÉCNICA: FIAT PANDA CROSS: Motor: gasolina y diésel ♦ Potencia: 80 y 90 CV ♦ Par motor: 145 y 190 Nm ♦ Tracción: integral ♦ Transmisión: manual, 5-6 vel. ♦ Consumo: 4,7 y 4,9 litros ♦ Velocidad máx.: 160 y 167 km/h ♦ Aceleración: 12 y 14,3 seg. ♦ Precio: desde 19.460 euros ♦ FIAT FREEMONT CROSS: Motor: diésel ♦ Potencia: 140 y 170 CV ♦ Par: 350 Nm ♦ Tracción: delantera e integral ♦ Transmisión: manual y aut. ♦ Consumo: de 6,4 a 7,3 litros ♦ Velocidad máx.: de 183 a 197 km/h ♦ Aceleración: de 11 a 12,3 seg. ♦ Precio: n.d.

Espíritu aún más 4x4 para el mítico Panda

NO CONTENTO CON LA VERSIÓN 4X4 YA EXISTENTE, EL FIAT PANDA EVOLUCIONA AÚN MÁS FUERA DEL ASFALTO CON UNA VERSIÓN TODAVÍA MÁS CAMPERA. Por Miguel Ángel Linares

Cuando la tendencia suele ser al revés, el mítico Fiat Panda (incombustible donde los haya) se "asilvestra" con la llegada de la versión Cross, que añade funciones y prestaciones off-road a la versión 4x4. De esta forma, el utilitario de la firma italiana se posiciona como una buena opción para aquellos que, necesitando o gustando de un vehículo de reducidas dimensiones, se aventuran a mover el volante del vehículo fuera del asfalto.

De esta forma, el Panda Cross se comporta de una forma muy notable por terrenos muy escarpados o de escasa adherencia. Si nos ponemos a repasar sus funciones específicas, parecerá que estamos hablando de un 4x4 específico: cuatro ruedas motrices permanentes, control electrónico de descenso de pendientes, neumáticos M+S, un sistema específico denominado "Torque on demand", selector de modalidad de conducción, otro denominado

ELD ("Electronic Locking Differential"), que frena o acelera las ruedas de forma individual según las necesidades en terrenos difíciles, etc. Estas funciones se activan desde un mando situado bajo la palanca de cambios con tres funciones: Auto, Off-Road y Hill Descent Control.

Y en cuanto al diseño, aunque pueda parecer agresivo en según qué elementos, en Fiat subrayan el hecho de que no se ha hecho nada de cara a la galería. Así, los faros antiniebla, diseñados a modo de "orzuelo" de los faros principales, están situados justo en el lugar en que más optimizan su rendimiento, además de estar protegidos ante cualquier circunstancia. Por otro lado, se han mejorado los ángulos de entrada y salida del vehículo, hasta 24 grados delante y 34 detrás, de tal forma que el Panda Cross puede afrontar pendientes de hasta el 70 por ciento frontales y del 55 por ciento laterales.

El Fiat Panda Cross monta dos motores: un diésel de 80 CV y un gasolina de 90 CV.



Sensaciones "off-road" para tallas mayores

EN OTOÑO, COINCIDIENDO CON EL LANZAMIENTO DEL FIAT PANDA CROSS, LLEGARÁ TAMBIÉN LA VERSIÓN MÁS CAMPERA DEL FREEMONT, PARA AQUELLOS QUE NECESITAN MÁS ESPACIO FUERA DEL ASFALTO. Por M.Á. Linares

El Fiat Freemont también dispondrá, como el Panda, de una versión Cross para aquellos que disfrutan de la conducción más allá del asfalto, y que en este caso necesitan un vehículo de buenas dimensiones y, por supuesto, con un "look" mucho más agresivo, con la incorporación

de nuevos paragolpes delanteros y traseros, detalles cromados, marcos negros para los grupos ópticos, llantas de aleación de 19 pulgadas, etcétera.

El resultado es un vehículo que cumple con la sensación prometida de conducir un "all outdoor", con un comportamiento más que

notable y suave sobre asfalto, para luego atacar los terrenos difíciles o con poca adherencia con la confianza del que maneja una máquina diseñada para este tipo de superficies.

En el interior del Freemont Cross, con un diseño muy correcto y con todo muy a mano, destaca el navegador Uconnect de serie, con una gran pantalla táctil de 8,4 pulgadas desde la que podemos manejar todas las funciones del vehículo. También son dignos de mención los nuevos asientos de piel negra, realmente cómodos.

El Freemont Cross llegará al mercado español con dos motorizaciones: un 2.0 Multijet II de 140 CV, con cambio manual de 6 velocidades y tracción delantera; y un 2.0 Multijet II de 170 CV, con versiones 4x2 con cambio manual y con tracción integral con cambio automático.



FICHA TÉCNICA: SKODA SCOUT: Motor: gasolina y diésel ♦ Potencia: 150-184 CV ♦ Par motor: 280-380 Nm ♦ Tracción: integral ♦ Transmisión: manual y DSG, 6 vel. ♦ Consumo: 5,1-6,9 litros ♦ Velocidad máx.: 207-219 km/h ♦ Aceleración: 7,8-9,1 seg. ♦ Precio: desde 31.840 euros. ♦ SEAT LEÓN ST 4DRIVE: Motor: gasolina y diésel ♦ Potencia: 105-150 CV ♦ Par motor: 250-340 Nm ♦ Tracción: integral ♦ Transmisión: manual y DSG, 6 vel. ♦ Consumo: 4,5-4,8 litros ♦ Velocidad máx.: 187-211 km/h ♦ Aceleración: 8,7-12 seg. ♦ Precio: desde 25.100 euros

Esencia SUV dentro de otro formato

SE MUEVE COMO UN TURISMO EN CARRETERA Y COMO UN TODOCAMINO FUERA DE ELLA. UN FIEL COMPAÑERO PARA ESCAPADAS AVENTURERAS DESDE OCTUBRE. Por Jorge Arenas



Aunque el Skoda Scout es en realidad un Octavia Combi con aptitudes camperas, en la marca han decidido simplificar la denominación con un objetivo claro: convertirlo en un modelo con entidad propia. El nuevo Skoda llega en su segunda generación con bastantes mejoras. Para empezar, gana en habitabilidad, en maletero (610 litros), en diseño y en todo lo que viene que ver con la tecnología. Por supuesto, la tracción integral no podía fallar en un coche que aspira a salir del asfalto. En este sentido, toda la gama monta de serie el sistema Haldex de quinta generación, que garantiza una buena motricidad en pistas y terrenos deslizantes. Además, la altura al suelo es 171 milímetros mayor que en cualquier Octavia y añade el 'pack offroad' que le da mayor robustez.

Dicho esto, ¿podríamos afirmar que este coche es un SUV? Nosotros diríamos que sí. Está claro que su carrocería y su puesto de conducción no se parecen a los de un todocamino, pero lo cierto es que es igual de



versátil y responde igual de bien en el campo y demás entornos deslizantes. Por otra parte, su comportamiento en carretera es el de un turismo, un punto a favor.

En el apartado mecánico ofrece tres posibilidades: en gasolina, el protagonista es el 1.8 TSI de 180 CV, mientras en el apartado diésel las opciones son los 2.0 TDI de 150 y 184 CV. El primero destaca por su finura y sus prestaciones, mientras los segundos por su capacidad de empuje y su reducido consumo. Los precios son de 31.840 euros para la versión de gasolina; los diésel cuestan 30.340 y 32.740 euros, respectivamente. Si se suman las campañas y el plan PIVE, el más económico de todos (TDI 150) sitúa su precio de salida en 25.000 euros.

Un León con tracción a las cuatro ruedas

EL LEÓN ST 4DRIVE JUEGA SIN RIVALES EN LA LIGA DE LOS COMPACTOS FAMILIARES DE TRACCIÓN INTEGRAL. Y SOLO CUESTA 20.100 EUROS CON DESCUENTOS. Por Jorge Arenas

El Seat León ST 4Drive es un compacto familiar que llega al mercado para aquellos clientes que buscan un coche de dimensiones contenidas pero muy capaz en su interior, y que además ofrezca la posibilidad de rodar por carreteras nevadas sin problema. La versión 4Drive aporta una serie de datos positivos frente a cualquier León ST 'normal', como la tracción

integral Haldex de quinta generación y acorta los desarrollos del cambio para lograr una mayor viveza en las reacciones del motor. También la habitabilidad y la capacidad del maletero (587 litros) permanecen inalteradas, cosa que no es muy habitual cuando se pasa a 4WD un coche que en origen es 2WD.

Por contra, el peso total y el consumo aumentan en 124 kilos y 0,7 litros cada 100 km. Este es un peaje a pagar en las versiones de tracción total que, sin embargo, Seat ha sabido minimizar con un depósito cinco litros mayor y con unas prestaciones que prácticamente no cambian gracias a los desarrollos acortados del cambio que citábamos antes. Ese sobrepeso tampoco se aprecia a la hora de conducir, ya que el comportamiento dinámico sigue siendo igual de ágil que un León ST de tracción delantera.

El Seat León ST 4Drive ya está disponible con dos motores: 1.6 TDI 105 y 2.0 TDI 150, ambos asociados a un cambio manual de seis velocidades. Los precios parten de 25.200 euros sin descuentos.



FICHA TÉCNICA: HYUNDAI GRAND SANTA FE: Motor: diésel ♦ Potencia: 197 CV ♦ Par motor: 436 Nm ♦ Tracción: integral ♦ Transmisión: aut. 6 vel. ♦ Consumo: 7,6 litros ♦ Velocidad máx.: 200 km/h ♦ Aceleración: 10,3 seg. ♦ Precio: desde 46.640 euros. ♦ FORD TOURNEO COURIER: Motor: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 75 a 101 CV ♦ Par motor: de 170 a 215 Nm ♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: manual, 5 vel. ♦ Consumo: de 3,8 a 5,2 litros/100 km ♦ Velocidad máx.: 157-173 km/h ♦ Aceleración: de 12,3 a 16 seg. ♦ Precio: de 15.380 a 18.530 euros.

Un nuevo Santa Fe ahora en talla XXL

BAJO LA DENOMINACIÓN HYUNDAI GRAND SANTA FE SE ESCONDE UN SUV DE CASI CINCO METROS, CON SIETE PLAZAS, TRACCIÓN INTEGRAL Y UN MOTOR DIÉSEL DE 197 CV. Por Jorge Arenas



Tal y como hace pensar su nombre, se trata de un Santa Fe en talla aumentada, es decir, que llega al mercado como la alternativa coreana a los SUV y todoterrenos europeos de gran tamaño. De esta manera se convierte en una alternativa a los Land Rover Discovery, Toyota Land Cruiser o Audi Q7.

Comparado con un Santa Fe normal gana 22,5 centímetros en longitud, 10 centímetros en su distancia entre ejes, y 5 milímetros tanto en altura como en anchura. Este todocamino va dirigido, por lo tanto, a todos aquellos conductores que necesitan espacio de verdad. Llevar a toda la familia con su respectivo equipaje no es un problema para el nuevo SUV, que dispone de tres filas con siete asientos en total y un maletero de 634 litros.

En diseño, el recién llegado marca la diferencia en su parte trasera a través de las ópticas rediseñadas y la doble salida de escape; el frontal se distingue por la parrilla de cuatro franjas cromadas y por los nuevos faros antiniebla; por su parte, la vista lateral cambia gracias a los nuevos retrovisores y a las ventanillas, que corresponden a la tercera fila de asientos. El equipamiento es superior en el Grand Santa Fe. Elementos como el climatizador con mandos independientes para la parte posterior, el portón de apertura y cierre automáticos o el depósito de combustible de mayor tamaño, son de serie.

La oferta mecánica queda en manos de un único motor, el conocido 2.2 CRDI de 197 CV, que se asocia a una caja de cambios automática de seis velocidades y a un sistema de tracción integral. Sus precios, para los acabados Tecno y Style, son de 46.640 y 49.690 euros, lo que supone un incremento de 3.200 euros frente al Santa Fe 'pequeño'.



La simbiosis entre devoción y obligación

LOS COMERCIALES VIVEN UNA "ACELERACIÓN" CON MUCHAS PRESENTACIONES Y NUEVOS MODELOS DE SUS VEHÍCULOS TANTO "CURRENTES" COMO PENSADOS PARA PERSONAS Por Miguel Á. Linares



El segmento de los vehículos comerciales está viviendo un 'momento aceleración', con las grandes marcas productoras presentando nuevas generaciones y nuevos modelos de sus vehículos más 'currentes'... que también están pensados para las personas. En esta ocasión es Ford la que trae a nuestras pantallas la nueva gama del Tourneo.

Ford Tourneo Courier: el más familiar de la gama, ofrece un espacio para pasajeros y equipaje de nada menos que 708 litros, con todos los asientos disponibles, y un excelente acceso a las plazas traseras a través de su doble puerta corredera. Puede venir equipado con un motor 1.6 TDCi de 95 CV, que gasta solo 3,7 litros de gasóleo a los 100 km; o con un EcoBoost 1.0 que consume 5,2 litros de gasolina.

Ford Tourneo Connect: el mediano de la gama, que puede transportar a cinco o siete pasajeros, cuenta como máxima 'estrella' su propulsor EcoBoost 1.0 de 100 CV, motor internacional de los años 2012, 2013 y 2014, y con el que se alcanzan los 5,6 litros de consumo a los 100 kilómetros. Esta versión también está disponible con el motor TDCi 1.6, con 4,6 litros de consumo. La versión del EcoBoost de gasolina de 150 CV puede ir asociada a un cambio automático de seis velocidades.

Ford Tourneo Custom: la versión grande (en batalla corta o larga) de la gama, con ocho o nueve plazas cuando de pasajeros hablamos, dispone de potencias de 125 o 155 CV, y se llega a un consumo de 6,5 litros. En el Custom tenemos funciones de ayuda a la conducción de última generación como el seguimiento de carril, la alerta al conductor, cámara trasera, etc.



FICHA TÉCNICA: TOYOTA AYGO: Motor: gasolina ♦ Potencia: 69 CV ♦ Par motor: 95 Nm ♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: manual, 6 vel. ♦ Consumo: 4,1 litros ♦ Velocidad máx.: 160 km/h ♦ Aceleración: 14,2 seg. ♦ Precio: 9.000 euros aprox. ♦ PEUGEOT 108: Motor: gasolina ♦ Potencia: 69 y 82 CV ♦ Par motor: 96 y 188 Nm ♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: manual y aut. ♦ Consumo medio: 4,2 y 4,3 litros ♦ Velocidad máxima: 157 y 170 km/h ♦ Aceleración: 10,9 y 15,9 segundos ♦ Precio: no disponible.

La movilidad urbana bajo el prisma nipón de Toyota

A PESAR DE QUE ESCONDE CIERTA GENÉTICA FRANCESA, SU MIRADA DEJA CLARO QUE VIENE DEL LEJANO ORIENTE. EL NUEVO TOYOTA AYGO INTERPRETA EL SEGMENTO A SU PARTICULAR MANERA. Por Jorge Arenas

Tras nueve años en el mercado y algún 'restyling' de por medio, llega ahora la segunda generación del Toyota Aygo, un modelo que comparte plataforma con otros modelos del grupo PSA (Peugeot 108 y Citroën C1), pero que aporta un toque de personalidad muy marcado.

Más japonés que nunca, el pequeño urbano ha ganado en longitud, en altura libre para la cabeza y en volumen de maletero (168 litros). Tres aspectos muy importantes, ya que el comprador de un vehículo de este tamaño trata de buscar el mayor aprovechamiento del espacio posible. Otras mejoras tienen que ver con el tacto del

chasis, la dirección e incluso con el motor de tres cilindros y 69 CV –única opción disponible–, que ya conocíamos de la generación anterior pero que ahora afina su rendimiento y se hace más eficiente en términos de consumos y emisiones. Para rematar, las vibraciones y el ruido que entran al habitáculo se han minimizado.

La tecnología no podía quedar a un lado en un coche que pretende ganarse a la clientela más joven. Por eso el nuevo Aygo incorpora de serie ESP, luz diurna LED, asistente de arranque en pendiente y tomas USB y auxiliar, mientras como opciones figuran el acceso y arranque sin llave, el control de crucero, el navegador o la cámara de visión trasera, entre otros. Sin duda, todo un lujo para un modelo de este segmento. El Toyota Aygo llegará al mercado en noviembre con un precio de partida cercano a los 9.000 euros.



Explosión de color en el segmento utilitario

EL PEUGEOT 108 LLEGARÁ EN OCTUBRE AL MERCADO ESPAÑOL, Y DESDE LUEGO NO DECEPCIONARÁ POR COLOR Y DISEÑO CON LA LÍNEA QUE ESTÁN COMPARTIENDO LOS NUEVOS VEHÍCULOS UTILITARIOS. Por Miguel Ángel Linares

El sucesor del 107 destaca a primera vista por su variedad de colores y su capacidad de personalización. No llega al nivel del Aygo, pero el 108 ofrece la posibilidad de elegir entre ocho colores, que puede ser bitono en la berlina de tres puertas para, después, optar por una de las siete

personalizaciones externas y uno de los tres ambientes interiores. El resultado es un coche divertido y fresco, que hará girar cabezas.

Pero es que, además, el 108 se ofrecerá con dos carrocerías, una "berlina" y otra "top", en la que su techo de tela se abre hasta en 80 centímetros, dando al vehículo una apariencia

aún más divertida y juvenil. En ambas configuraciones, berlina y "descapotable", el vehículo puede estar configurado para tres o cinco puertas, si bien en el mercado español la berlina solo estará disponible con cinco puertas.

El diseño en sí nos muestra un vehículo con una gran distancia entre ejes de 2,34 metros, y que permite incorporar una carrocería de cinco puertas con comodidad. Los leds de serie bajo los faros son su elemento más llamativo.

Dos motores montará el 108, ambos de gasolina: un 1.0 VTi de 68 caballos y un 1.2 PureTech de 82 CV. Hemos tenido ocasión de probar este último propulsor, muy eficiente en su conjunto, si bien resulta un poco ruidoso cuando tienes que exprimir sus prestaciones. Los precios aún no están definidos, si bien la berlina de cinco puertas, rondará los 9.500 euros.



FICHA TÉCNICA: Motor: De 8 cilindros en V ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 560 CV ♦ Dimensiones: 4.570 x 1.910 x 1.322 mm ♦ Batalla: 2.670 mm ♦

Capacidad maletero: 340 litros ♦ Velocidad máxima: 316 km/h ♦ Consumo medio: 10,5 l/100 km ♦ CO2: 250 gr/km ♦ Precio: 217.000 euros

Más información en www.ecomotor.es

No por descapotable se deja de ser Ferrari

HA LLEGADO EL RELEVO AL CALIFORNIA, QUE AHORA ES SUSTITUIDO POR SU HOMÓNIMO. SIN EMBARGO LA T AÑADIDA DE ESTA SEGUNDA GENERACIÓN LO CAMBIA TODO, EMPEZANDO POR UN MOTOR TURBO Por Juan Luis Soto

A todos lados ha llegado la moda del "downsizing", incluso al Olimpo del automóvil. El motor V8, más pequeño pero de mayor eficacia y potencia gracias a un doble turbocompresor, catapultó al nuevo California T desde parado hasta los 100 kilómetros por hora en tan sólo 3,6 segundos. Si insistimos con el pedal derecho, en unos escasos 11 segundos ya rodaremos a 200 kilómetros por hora. Toda una experiencia si además hemos plegado la capota rígida en el maletero, algo que se hace automáticamente en 14 segundos. Todo es rápido en un Ferrari.

Mejorando bastante a su antecesor en cuanto a prestaciones, a la vez que ha reducido su consumo, el California T aumenta de forma considerable sus aptitudes deportivas. Para ello ha reducido la altura de su centro de gravedad en 10 milímetros y la amortiguación magnética regulable se ha endurecido un 12 % respecto a la anterior, sin haber perdido comodidad. Todavía más pegado al suelo y preciso en su obediencia al conductor, es más veloz no sólo en recta, pero también en el paso por curvas. Puede llevar llantas de 19" ó 20", con unos neumáticos de dimensiones descomunales, pero necesarios para poder transmitir al suelo toda la potencia de sus brutales 560 caballos. Incluso los conductores más experimentados no deberían prescindir nunca del todo de los controles de estabilidad electrónicos mientras circulan por carretera abierta. En circuito es otra cosa y es allí donde el pequeño descapotable demuestra que tiene auténtica casta Ferrari.

Sin embargo, en carretera podremos disfrutar por completo de otra cualidad exclusiva de este bello deportivo: la sonoridad de su nuevo V8 Turbo, sublime melodía si vamos descapotados.

Nos deja poco consuelo. Un precio estratosférico, escuetas plazas traseras que no sirven para hacer amigos y no dispone de una autonomía que vaya más allá de 300 kilómetros.



FICHA TÉCNICA: Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina, Diesel e híbrido ♦ Potencias: Desde 70 CV hasta 100 CV ♦ Dimensiones: 3.950 x 1.695 x 1.510 mm ♦ Batalla: 2.510 mm ♦ Capacidad maletero: 286 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 155 km/h ♦ Consumo medio: Desde 3,3 l/100 km ♦ CO2: Desde 75 gr/km ♦ Precio: Desde 10.490 euros

Más información en www.ecomotor.es



Con estilo europeo y pasaporte francés

FABRICADO EXCLUSIVAMENTE EN LA PLANTA FRANCESA DE VALENCIENNES, EL YARIS HA SIDO REDISEÑADO Y REVISADO PARA MEJORAR SU ESTÉTICA, SU COMPORTAMIENTO Y SUS MOTORES. Por Juan Luis Soto

Toyota posee en Bruselas y Niza dos importantes centros de desarrollo donde se ha mejorado de forma integral el modelo más vendido de la marca. El compacto Yaris ha recibido una inversión de 85 millones de euros para ponerlo al día y acercarlo aún más al gusto europeo. Más de 1.000 piezas nuevas afectan a una evolución de este polivalente automóvil del segmento B que, en su tercera generación, llevaba tres años sin variaciones importantes. Lo más llamativo es un cambio evidente en su estética, que ahora incorpora una gran calandra delantera, modernos grupos ópticos y nuevos colores de carrocería, destinados a que el Yaris sea más reconocible entre sus numerosos competidores.

Por dentro también ha habido cambios importantes, destinados fundamentalmente a aumentar la calidad percibida e incrementar la sensación de amplitud. El salpicadero es completamente nuevo y de aspecto más

moderno. Incorpora el sistema Toyota Touch 2 y una pantalla táctil de mayor tamaño con nuevas funciones interactivas. La consola central es más alta, acortando y acercando la palanca de cambios y mejorando la ergonomía de conducción.

Los ingenieros han trabajado en la estructura, reforzándola y haciéndola un 20 % más rígida que su antecesora, modificando de paso suspensión y dirección para mejorar comportamiento y comodidad. En cuanto a motores, el Yaris sigue ofreciendo la misma gama, aunque revisada en favor de conseguir menores consumos. Dos motores de gasolina, un Diesel y el híbrido, que ahora posee la misma carrocería que los convencionales, cubren las necesidades ciudadanas, viajeras y mixtas de un modelo que supone un gran porcentaje de las ventas de Toyota en el mercado internacional. A España llegará en septiembre con tres niveles de acabado City, Advance y Active con carrocerías de tres o cuatro puertas y una llamativa edición especial llamada Feel.

A LA ÚLTIMA

HYUNDAI GENESIS

FICHA TÉCNICA: Motor: 3,8 de 6 cilindros en V ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 315 CV ♦ Dimensiones: 4.990 x 1.890 x 1.480 mm ♦ Batalla: 3.010 mm ♦ Capacidad maletero: 493 litros ♦ Velocidad máxima: 240 km/h ♦ Consumo medio: 11,6 l/100 km ♦ CO2: 270 gr/km ♦ Precio: 67.750 euros
Más información en www.ecomotor.es



TRAS AMÉRICA, TOCA EUROPA

UN PREMIO AL MEJOR COCHE DEL AÑO EN ESTADOS UNIDOS HA DECIDIDO A HYUNDAI A IMPORTAR EN EUROPA SU GENESIS. AQUÍ VA A TENER QUE COMPETIR CON LO MEJOR DE SU CLASE. Por Juan Luis Soto



18
JUL
2014



Y no le faltan argumentos para ello, pues el Genesis es un coche de alta gama que sorprende en todas sus facetas. Para comenzar por su precio, ya que a igualdad de equipamiento se queda bastante por debajo de sus más directos rivales europeos. Visualmente, resulta un coche impactante, ya no sólo por sus dimensiones, sino también por su estilo. Se trata del primer Hyundai en incorporar el diseño "2.0" previsto para el futuro de la marca y en su frontal destaca la calandra hexagonal, enmarcada por unos estilizados grupos ópticos de ultimísima tecnología LED. En la elegante línea del Genesis adivinamos un esmerado desarrollo, que se confirma por el dato de su bajo coeficiente aerodinámico: 0,26. Al conducirlo notamos un tacto muy refinado. Sus gratificantes respuestas, proporcionadas por un excelente motor V6, y su comportamiento sobre el asfalto están a la altura de lo que se espera de un automóvil de alta gama.

Siendo un coche de cinco metros de longitud, se mueve con mucha seguridad en todo tipo de carreteras. Su sistema HTrac transmite a las cuatro ruedas la potencia del motor, dosificando en cada una de ellas la tracción adecuada en cada circunstancia para conservar siempre las mejores condiciones de estabilidad. El conductor puede elegir a voluntad entre tres modos de funcionamiento, Normal, Eco o Sport, en los que se modifican automáticamente los parámetros de respuesta del motor, cambio, dirección, transmisión y suspensiones. Un chasis que ha aumentado su rigidez un 51,5 por ciento, la adopción de esta tracción integral permanente y una distancia sensiblemente mayor entre ejes que en la generación anterior del Genesis han dotado al nuevo modelo de un comportamiento mucho más firme y preciso sobre el asfalto. Una caja de cambios automática de ocho relaciones y con mandos secuenciales tras el volante permite al conductor disponer de la respuesta idónea en cada momento. Por otro lado, garantiza con su extensa variedad de relaciones mantener unos consumos razonables en el rango de potencia en el que se mueve el Genesis.

A España llega la versión con mayor dotación de equipo, de tal forma que no se ofrece ninguna opción al venir todo de serie. En carretera pronto toman relevancia los sistemas de seguridad activa, como el asistente de aviso y corrección de pérdida de carril, que nos mantiene siempre sobre la buena trayectoria. O el control de crucero adaptativo, que frena si nos aproximamos demasiado al coche que nos precede o que es capaz incluso de detener el coche completamente a velocidades de hasta 80 kilómetros por hora. Esto y todo lo que ocurra en el Genesis y a su alrededor podremos controlarlo mediante un Head Up Display que refleja la información en el parabrisas, dos pantallas de información interactiva y una cámara de aparcamiento de 360 grados. En el interior, un equipo de sonido de 17 altavoces con 700 vatios de potencia y un sistema de aireación que regula de forma automática los nocivos niveles de CO₂, son otras de las numerosas sofisticaciones del Genesis.





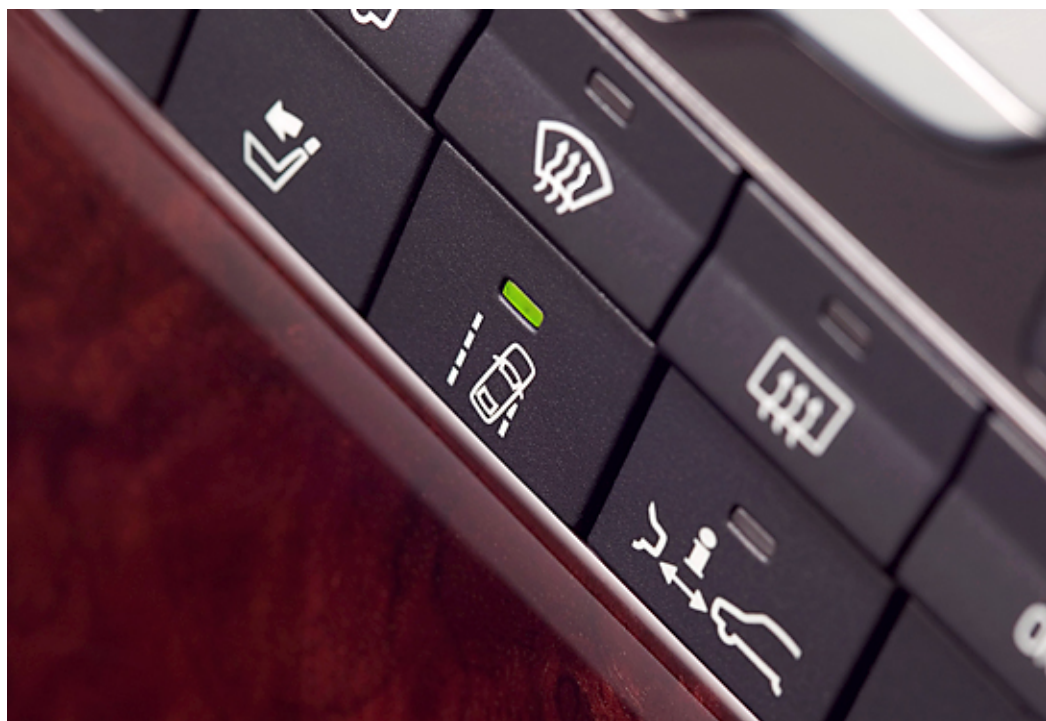
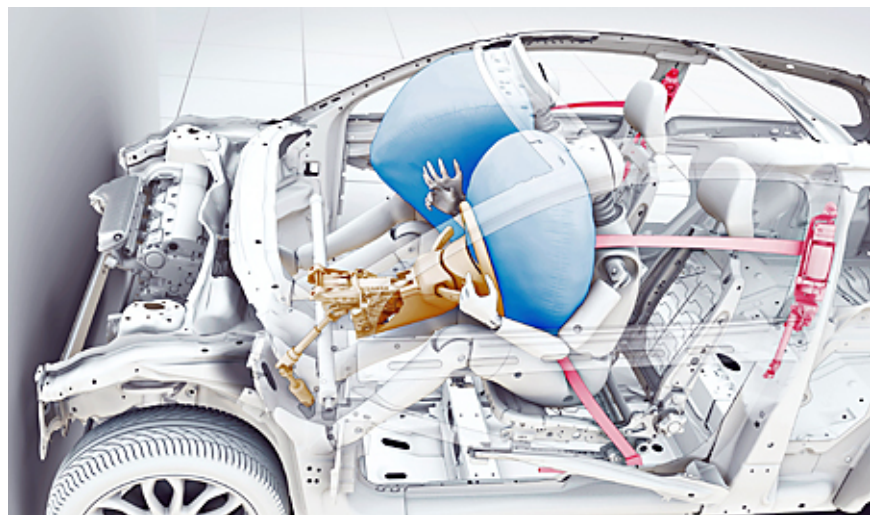
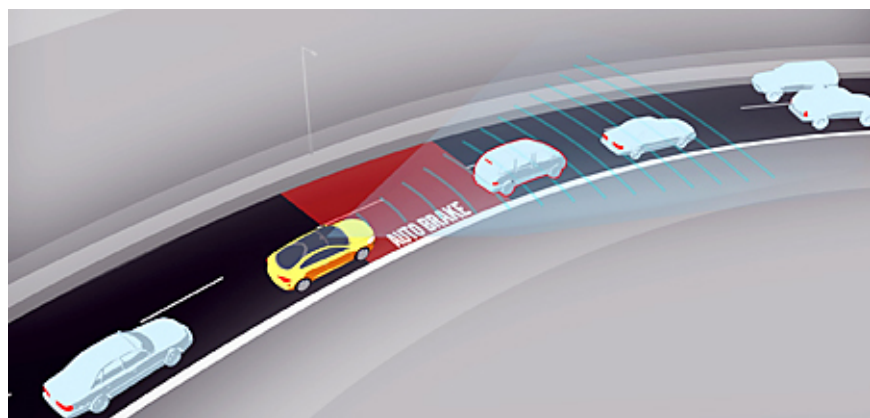
20
JUL
2014

LOS ÁNGELES QUE NOS GUARDAN

UN ESTUDIO DE LA FUNDACIÓN LÍNEA DIRECTA ACABA DE CUANTIFICAR EN 420 LOS FALLECIDOS QUE SE EVITARÍAN CADA AÑO EN LA CARRETERA CON LOS CUATRO SISTEMAS DE SEGURIDAD MÁS EFICACES. Por Juan Luis Soto

Hace años que ya es una evidencia el aporte de seguridad que los modernos dispositivos electrónicos aportan al tráfico por carretera. Nuevas generaciones de sofisticados sistemas se han sumado a las primeras generaciones de dispositivos, que revolucionaron la seguridad de los automóviles. Airbags, pretensores de cinturón, ABS o controles de estabilidad marcaron la pauta a la hora de incorporar las nuevas tecnologías a la hora de fabricar coches más seguros para sus pasajeros y para el resto de los automovilistas.

La Fundación Línea Directa ha presentado el informe "Los sistemas tecnológicos avanzados para la prevención de los accidentes de tráfico" en colaboración con Centro Zaragoza, instituto de investigación de referencia en cuanto a la reparación de vehículos. Las conclusiones del informe no dejan de ser muy significativas en lo que respecta a la incidencia de los nuevos sistemas de seguridad en la disminución de víctimas por accidentes. En su funcionamiento, estos sistemas "toman conciencia del entorno" mientras circulamos y anticipan el accidente,



Estos son los sistemas de seguridad preventivos más eficaces. El detector de fatiga al volante nos despierta si nos quedamos dormidos al volante. También es capaz de recuperar la trayectoria perdida y evitar salidas carretera. Cada vez más cerca de la conducción autónoma, algunos coches guardan la distancia con el precedente evitando colisiones. Igual que se generalizaron airbags y pretensores de cinturón, debería ocurrir lo mismo con el avisador de vigilancia de ángulo muerto.

Sólo un 2% de los coches los equipan, pese a que evitarían el 22% de los fallecidos

preparándonos a nosotros y al vehículo para evitarlo. Para la mayoría de los automovilistas (un 96% según el estudio), siglas como AEB, LKA, BSM, DDD,...no significan nada. Y sin embargo nombran dispositivos que les pueden salvar la vida. Estas tecnologías van más allá de los conceptos de "seguridad pasiva y activa". Trabajan en paralelo y analizan todos los datos del entorno del vehículo, los procesan y actúan sobre la mecánica del vehículo para prevenir y así evitar el accidente. La Fundación Línea Directa ha analizado 83.115 accidentes con víctimas leves, graves y fallecidos, centrándose en los cuatro sistemas que se han revelado más eficaces según las

pruebas de EuroNCAP. Los resultados del estudio hablan por sí solos, ya que estos cuatro dispositivos hubieran evitado, en el caso de

equipar a todos los automóviles, 23.000 accidentes con víctimas al año, un 27,5 % del total. Entre los fallecidos, un elevado porcentaje (el 22%) se hubieran salvado en España, ascendiendo su número a 420 personas.

El frenado de emergencia autónomo, o AEB por sus siglas en inglés, es el más eficaz de los nuevos sistemas de seguridad preventiva. Su capacidad para frenar o detener el coche en caso de colisión o atropello, evitaría un 19% de víctimas, es decir más de 200 fallecidos. De los cuatro dispositivos analizados es el de mayor aceptación, ya que un 16% de los coches comercializados en 2013 lo equipaban. La ayuda al mantenimiento de carril (LKA) reconoce mediante cámaras las señales horizontales de la carretera y nos avisa, mediante vibraciones en el volante o señales en el cuadro de mandos cuando traspasamos las líneas pintadas en la carretera. Cuando el conductor se duerme, el propio sistema corrige la trayectoria actuando sobre la dirección. La importancia de este sistema en los accidentes ha hecho que la Unión Europea esté pensando hacerlo obligatorio en 2016. El detector de fatiga DDD analiza por su parte la atención del conductor y sus reacciones, avisándole mediante señales acústicas o visuales y su implantación podría salvar la vida a 90 personas. Por último, la monitorización de ángulos muertos (BSM) detecta vehículos fuera del campo visual de los retrovisores. Su uso reduciría un 3% los accidentes con víctimas y el 29% de los coches lo equiparon en 2013.

El ahora o nunca de Lewis Hamilton

TIENE EL MEJOR COCHE, Y TAN SOLO TIENE QUE LUCHAR CONTRA SU COMPAÑERO EN MERCEDES, NICO ROSBERG... Y CONTRA SÍ MISMO. HAMILTON SABE QUE ESTE TIENE QUE SER SU AÑO. Por Miguel Ángel Linares

En esta lotería en la que se ha convertido la Fórmula 1, a Lewis Hamilton este año le ha tocado la parte buena, la del coche fiable, veloz y favorito: el Mercedes. El británico y su compañero de equipo, el alemán Nico Rosberg, saben que dependen de sí mismos, de su conducción y de que si llueve o no llueve, pero siempre van a estar delante, tienen máquina bajo su asiento para aspirar en todas las carreras a pole y a victoria. Son los dos únicos pilotos que, en el ecuador del Mundial, tienen posibilidades reales de ser campeones del mundo. Todo lo contrario que sucede con un tal Fernando Alonso en Ferrari, cuya máxima preocupación siempre es si su burra roja ocupará una posición tras la bandera a cuadros tan “estratosférica” como... tercero, mejor posición que el asturiano ha conseguido en lo que llevamos del Mundial 2014.

Y entre estos dos favoritos, Rosberg y Hamilton, Hamilton y Rosberg, las miras se dirigen principalmente al piloto inglés. En el circo de la Fórmula 1 hay unanimidad en el hecho de que Hamilton es mucho mejor piloto que Rosberg. De hecho, el británico está considerado el mejor piloto de la actualidad junto a Fernando Alonso (lo de Kimi Raikkonen ya es cosa del pasado). Por ello, muchos piensan que es el favorito, como suele demostrar en casi todas las carreras en que Lewis y Nico compiten “en igualdad de condiciones” hasta el final, esto es, que no ocurre ningún condicionante en forma de accidentes, toques o roturas del coche. Sin embargo, cuando ya se ha sobrepasado el ecuador del Mundial (diez carreras disputadas de diecinueve), Rosberg es el líder del Mundial con 14 puntos de ventaja sobre Hamilton (190 por 176), a pesar de que Lewis ha ganado una carrera más que Nico (cinco por cuatro, la única victoria que no ha sido de Mercedes este año fue para Ricciardo, con Red Bull). ¿Ansiedad? ¿Precipitación? Hamilton es un piloto que ha madurado muchísimo, especialmente en lo que respecta a tratar mucho mejor a sus neumáticos. Sin embargo, aún está a años luz de la “máquina” perfectamente sincronizada que es el piloto alemán, que podrá estar un puntín por detrás en pilotaje y espectacularidad, pero que es el número uno en “poner la marcheta”, funcionar como un diésel y no dejar ni medio margen al error.

Hamilton, que recordemos que ya fue campeón del mundo con McLaren, quiere entrar en la historia de este deporte, y sabe que para ello tiene que dar un golpe de autoridad de una vez por todas, y ratificar con resultados esa inmensa calidad de piloto que atesora. Quedan nueve carreras de Fórmula 1. Las nueve serán apasionantes.

Con el mejor coche de largo, el inglés solo tiene como enemigo a Rosberg



FICHA TÉCNICA: Motor: eléctrico y gasolina ♦ Potencia: 204 CV ♦ Par motor: 350 Nm ♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: S tronic de 6 velocidades ♦ Velocidad máxima: 222 km/h ♦ Aceleración: 7,6 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: no disponible todavía, pero rondará los 40.000 euros
 Más información en www.ecomotor.es



El primer Audi híbrido y enchufable

POCO A POCO VAN "CAYENDO" TANTO MARCAS COMO SEGMENTOS EN LA REALIDAD QUE YA ES LA ELECTRIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS. HOY LE TOCA AL AUDI, QUE PRESENTA LA VERSIÓN DEL A3 ENCHUFABLE. Por Miguel Ángel Linares

Cincuenta kilómetros en modo exclusivamente eléctrico tiene este A3 de autonomía. Y como hablamos de un híbrido, esto es, un vehículo que combina un motor eléctrico (con una batería de iones de litio con una capacidad de 8,8 kWh) con uno de gasolina (un 1.4 TFSI de cuatro cilindros), hay que decir que vamos avanzando. A estos 50 kilómetros de autonomía en modo exclusivamente eléctrico hay que añadir que su velocidad máxima llega hasta los 130 kilómetros por hora.

Por contra, si combinamos ambos motores estamos hablando de cifras del "universo Audi", esto es, 222 km/h de velocidad máxima. ¿Y el consumo? Estratosférico, al menos por las cifras dadas por la marca: 1,5 litros de gasolina a los 100 kilómetros, con unas emisiones de CO₂ de 35 gramos por kilómetro.

¿Y cómo se gestiona la utilización de ambos motores? Mediante una tecla 'EV' en el cuadro de mandos, que nos permite alternar hasta cuatro modos de propulsión: 'EV', funcionamiento exclusivamente eléctrico; 'Charge', que da preferencia a la carga de la batería con el vehículo en marcha; 'Hold', que almacena la energía en la batería a la espera de llegar a una ciudad; y 'Auto', en el que el vehículo combina ambos motores de la mejor forma.

Junto a los dos motores, una nueva caja de cambios S tronic de seis velocidades y doble embrague se encarga de gestionar la utilización de ambos motores para un rendimiento óptimo del vehículo.

Las baterías van situadas bajo los asientos traseros sin restar espacio a los mismos en comparación con las otras versiones del modelo. En total, el vehículo pesa 1.540 kilos, tan solo 300 más que un A3 "normal". Lo más destacado del diseño es que la toma para la recarga de las baterías la encontramos desplazando los característicos cuatro aros del logo de la marca del frontal del vehículo. La carga de la batería oscila entre las dos horas y cuarto si utilizamos una toma industrial y las tres horas y 45 minutos si lo hacemos en cualquier enchufe doméstico.

¿Sensaciones? Inmejorables en modo eléctrico, impagable conducir con ese silencio y suavidad que solo pueden ofrecer los vehículos propulsados cien por cien por energía eléctrica. Y en cuanto a su comportamiento, poco más podemos añadir a la sensación de conducir un A3, un modelo que ya lleva unos cuantos años dando mucha guerra en el segmento de los compactos de lujo.

En modo exclusivamente eléctrico, este A3 puede recorrer hasta 50 km



INSTINTO DE SUPERACIÓN

HACE UNA DÉCADA LLEGÓ A NUESTRO PAÍS UNA MARCA COREANA DESCONOCIDA HASTA ENTONCES. A LO LARGO DE ESTE TIEMPO, NO SOLAMENTE SE HA IMPLANTADO EN NUESTRO PAÍS, SINO QUE HA CONOCIDO UN CRECIMIENTO SOBRESALIENTE. Por Juan Luis Soto

24
JUL
2014

Kia puede ser para nosotros una marca nueva. Pero sus orígenes se remontan nada menos que a 1944 cuando se crea en Corea la empresa KyungSung Precision Industry.

Como muchas otras marcas de automóviles, comenzó fabricando bicicletas, ya como Kia Industries en 1951. Sus productos se motorizaron en 1957, cuando lanzaron al mercado el C-100, el primer ciclomotor coreano para, en sólo tres años, comercializar en 1962 el primer camión desarrollado en el país asiático, el K-360.

La irrupción en el mercado del automóvil se produjo en el año 1974, al presentar el Kia Brisa. A finales de esa década se establecieron relaciones con grandes firmas europeas como Peugeot y Fiat para la producción de modelos de esas marcas en Asia, en concreto el Peugeot 604 y el Fiat 132 Sedan. El año 1986 vería el primer gran éxito internacional de Kia: el modelo Pride, del que se vendieron un total de dos millones de unidades, siendo fabricado en asociación con Ford Motor Company.

Tras implantarse en Estados Unidos en 1992, la marca da un importante paso al abrir en Europa su sede social, en la ciudad alemana de Fráncfort, a la que seguiría un tiempo

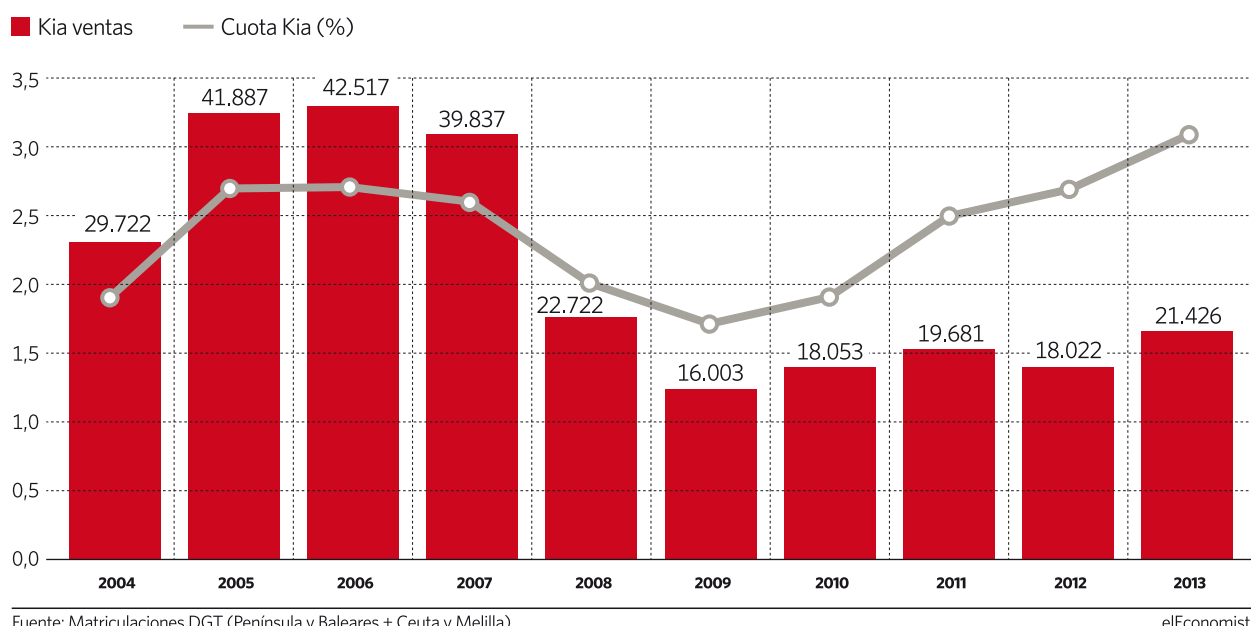
después la creación del centro europeo de investigación y desarrollo en la también alemana ciudad de Rüsselsheim. Fue entonces cuando el nombre de esta firma de Seúl, capital de Corea del Sur, empezó a sonarnos por el viejo continente. Y no solamente en cuanto a lo comercial, ya que en el año 2000, un Kia Sportage del equipo oficial compitió en el mítico París-Dakar haciendo un notable papel y terminando la carrera en el famoso Lago Rosa de la capital de Senegal.

Por entonces, Kia ya se había implantado en nuestro país, primero como sociedad importadora fundada como Kia Motors España en 1992, para posteriormente ser adquirida por la empresa matriz en 2003 y pasar a llamarse Kia Motors Iberia. Nada más establecerse como marca en España, ya consiguió un sorprendente resultado en 2004 con casi 30.000 unidades vendidas. Un precio imbatible en esos tiempos fue el argumento definitivo para el despegue de la marca en nuestro país. Despegue que se benefició de un excelente momento para el sector, que llegaría a registrar un millón y medio de ventas en su mejor ejercicio, y propició que la marca coreana iniciara una curva ascendente que culminaría en ese mismo año 2006





Evolución ventas KMIb en España



El grupo coreano Hyundai-Kia detenta el quinto puesto mundial entre los fabricantes de coches

al conseguir matricular en nuestro mercado un total de 42.517 unidades, todo un record para una marca recién llegada al competitivo sector del automóvil español.

Sin grandes operaciones publicitarias y casi con discreción, la implantación de Kia en España ha sido todo un éxito en los últimos diez años. En sus inicios, la marca tuvo el acierto de fijarse en un joven tenista profesional que empezaba a despuntar en el circuito internacional. Desde entonces, Rafa Nadal ha sido la fiel imagen de Kia, haciendo gala en paralelo a su patrocinador de su humildad, su tesón y su éxito. Nada más contratarle para potenciar la imagen comercial de Kia, Nadal respondería ganando nada menos que su primer Roland Garros. Desde entonces, el ídolo mallorquín lleva conseguidas nueve

copas del torneo más famoso de la especialidad, y se encuentra a solo tres Grand Slam de ser el mejor tenista de la historia. Y no ha sido este el único patrocinio acertado de Kia, ya que la selección española que ha vestido su camiseta fue la misma que ha ganado en ese tiempo dos Eurocopas y nada menos que el campeonato mundial de 2010, en Sudáfrica.

La crisis, como no podía ser de otra manera, frenó el imparable ascenso de la marca coreana. Su evolución sufrió un retroceso de las ventas en España, que se frenó en las 16.003 unidades de 2009. En 2010 fue absorbida por el grupo Hyundai para volver a ascender con una estable recuperación que hacen marcarse a Kia un ambicioso objetivo de 40.000 unidades para el año 2018.

Con ventas por encima del mercado en Europa, Kia busca hacerse con el 4 por ciento de cuota en España

25
JUL
2014



● **ESCAPADA**
NISSAN JUKE DIÉSEL

FICHA TÉCNICA: Motor: 1.5 dCi ♦ Potencia: 110 CV a 4.000 rpm ♦ Par motor: 260 Nm a 1.750-2.500 rpm ♦ Consumo mixto: 4 litros/100 km ♦ Transmisión: manual, 6 velocidades ♦ Tracción: delantera ♦ Velocidad máxima: 175 km/h ♦ Aceleración: 11,2 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: 24.850 euros (acabado Tekna)
Más información en www.ecomotor.es



26
JUL
2014



El Casar cuenta con un grupo escultórico del Calvario de Cristo datado a mediados del siglo XVII



Rica y pobre... DE SIERRA EN SIERRA

LA POBLACIÓN DE EL CASAR (GUADALAJARA) ES LA PUERTA NORTE DE ENTRADA DESDE MADRID A CASTILLA-LA MANCHA, DESDE EL QUE SE DISFRUTA DE LA SIERRA RICA Y LA SIERRA POBRE DEL SISTEMA CENTRAL.

Por Miguel Ángel Linares

Madrid tiene dos sierras: la "rica" y la "pobre". Mientras en la primera el verdor es intenso todo el año, y a él acuden los madrileños en su papel de domingueros recalcitrantes a no dejar sin ocupar ni medio metro cuadrado por las zonas de El Escorial, Cercedilla, Navacerrada o Cercedilla más hacia el este la sierra va perdiendo gran parte de ese verdor para pasar, primero, a espectaculares estribaciones montañosas donde la piedra se hace principal protagonista (La Pedriza es la mejor prueba de ella) y, después, según vamos perdiendo altitud y nos sumergimos en las primeras estribaciones de La Mancha, en un secarral tan solo invadido por inmensas llanuras cerealísticas, donde la cebada es la reina absoluta.

Pues ahí, en esas primeras llanuras inmensas repartidas a partes iguales entre los campos de cebadas y los terrenos de barbecho que descansan tras "currar" a lo largo de una o varias cosechas, se encuentra El Casar, otrora llamado de Salamanca. Y hacia esa localidad nos dirigimos a lomos del nuevo Nissan Juke diésel. El Juke es uno de los vehículos más "transgresores" que han llegado al mercado en los últimos años. El hermano pequeño del exitoso Qashqai era una alternativa rompedora y claramente dirigida al mercado juvenil con uno de esos diseños arriesgados que no dan lugar al término medio: o te encanta o te repele. Fundamentado en una óptica muy radical, el Juke es un vehículo muy agradecido, que se comporta muy bien tanto en asfalto como en caminos no muy complicados (especialmente las versiones 4x4), y que poco a poco se ha ido haciendo un hueco en el mercado. De tal forma es así, que en los últimos tiempos le están saliendo al Juke varios competidores, en especial el recién nacido Citroën C4 Cactus, que apuesta también por una estética muy rompedora, en este caso incluso incorporando unos paneles de plástico con unas células de aire comprimido situados en los laterales del vehículo que sirven como escudo para los pequeños arañazos y pequeños golpes del uso diario.

Pero el Juke no se queda atrás a la hora de atraer las miradas a su paso, y presenta una gama de colores muy variada (como podemos ver en el Juke que acompaña esta información, con ese amarillo huevo desde luego nada tímido). Una gama de colores que también tiene su eco en el interior del vehículo, con varios detalles en el mismo color de la carrocería. El interior del vehículo, mucho más amplio en las plazas delanteras que en las traseras, no ahorra ningún tipo de detalle a la hora de ofrecer las ayudas a la conducción de última generación.

Y a bordo de este pequeño "crossover" (la denominación con que Nissan bautizó a este subsegmento, y que tantas marcas han asumido como el nombre "titular") llegamos a El Casar, primer pueblo de la provincia de Guadalajara si salimos por la carretera de Burgos, la Nacional I, y tomamos el desvío en el punto kilométrico 23, más conocido como el de "la fábrica de cerveza", como podemos observar si miramos a nuestra izquierda, todo ello muy cerquita del circuito de Jarama. Tras pasar muy cerca de Algete y de Fuente el Saz, aún en la provincia de Madrid, llegamos a El Casar. Esta población, puerta de entrada a Castilla-La Mancha, tiene una población de más de diez mil habitantes, principalmente por el gran número de residentes que trabajan en Madrid y prefieren vivir lejos de las aglomeraciones de la capital, pues se encuentra a menos de 40 kilómetros de la Plaza de Castilla. Pueblo que ha vivido los aires de grandeza inmobiliaria de la España de las últimas décadas, poco puede destacar por su arquitectura, pero para las guías de turismo queda un conjunto escultórico realmente curioso: el Calvario. En una de las muchas atalayas de El Casar aparcamos el Juke diésel (que firma unos estratosféricos cuatro litros de consumo por cada 100 kilómetros en ciclo combinado), en el "fortificado" calvario, algo lógico teniendo en cuenta que nos encontramos ante tres escultura de granito datadas en 1648, representando a Jesús con los dos ladrones con los que fue crucificado, una auténtica maravilla de esas tan desconocidas...

**El Nissan Juke una ahora a su revolucionario diseño
una gama de motores diésel con 4 litros de consumo**

FICHA TÉCNICA: Motor: Monocilíndrico, 4 tiempos ♦ Refrigeración: Líquida ♦ Cilindrada: 399 c.c. ♦ Potencia: 36 CV a 7.500 rpm ♦ Transmisión: Variador continuo

♦ Peso: 200 kg ♦ Velocidad máxima: n.d. ♦ Depósito de combustible: 12,5 L ♦ Precio: 5.910 euros

Más información en www.ecomotor.es

Frenar a fondo ya no será un problema

GRACIAS AL SISTEMA ABS DE ÚLTIMA GENERACIÓN QUE MONTA EL BUQUE INSIGNIA DE KYMCO, LA SEGURIDAD EN CUALQUIER TIPO DE FRENADAS MEJORA DE FORMA NOTABLE. Por Jorge Arenas



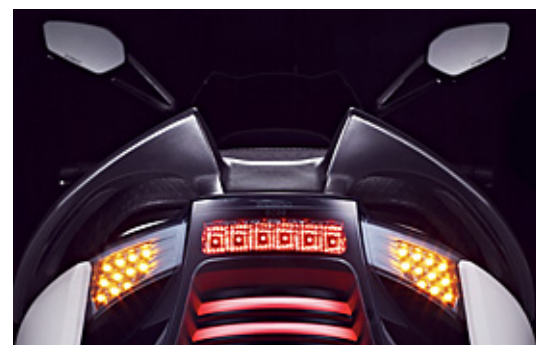
Kymco acaba de lanzar su Xciting 400i ABS. El que probablemente sea uno de los modelos más interesantes de la gama llega ahora renovado con algunas mejoras, entre las que destaca el sistema antibloqueo de freno. Gracias a ello, este taiwanés se apunta un tanto en el apartado de la seguridad.

Se trata de un scooter polivalente que mezcla lo mejor de dos mundos: deportividad y confort. Gracias a su bastidor tubular y a otros elementos que tienen que ver con el chasis, ofrece un comportamiento 'de moto grande', muy aplomado y certero a la hora de rodar por entornos urbanos, carreteras reviradas o

incluso autovías. Este Kymco es capaz de alcanzar una velocidad punta cercana a los 170 km/h, así que se plantea como un perfecto aliado para aquellos que buscan un buen nivel prestacional en recorridos interurbanos.

El sistema ABS viene directamente de las fábricas de Bosch, firma líder en el desarrollo de este tipo de componentes. Se trata de un antibloqueo muy pequeño y ligero, especialmente puesto a punto para scooters y, entre sus puntos fuertes, figura una importante reducción de las vibraciones en las manetas, tan típicas de otros ABS menos evolucionados. No en vano, se trata de la última generación en llegar al mercado (ABS9) y su peso es de tan solo 700 gramos, por lo que no influye negativamente en el comportamiento dinámico. Las mejoras frente al Kymco 400i sin ABS son tan notables que las distancias de frenado se pueden reducir hasta un 25%.

En las entrañas del nuevo scooter asiático se esconde un motor monocilíndrico de 4 tiempos, que roza los 400 cc y entrega 36 CV y 37 Nm. Su funcionamiento es suave pero contundente gracias a la transmisión CVT, que se encarga de transmitir la potencia al suelo y, si hablamos de consumo, las cifras que registra son moderadas en un uso normal. Otros elementos a destacar en este modelo son su cuadro de instrumentos, que ahora cuenta con testigos para el ABS y para el freno de estacionamiento, y su iluminación LED total. Disponible en dos colores (blanco puro y negro intenso), tiene un precio de salida de 5.910 euros (incluye seguro con cobertura de robo), lo que supone un sobrepeso de 511 euros frente a la versión sin ABS.





Seis décadas, dos letras y dos cilindros separan a dos modelos que tienen en común una personalidad muy marcada.

Mismo espíritu 60 años después

Un mito como el que hoy traemos a esta sección no podía haberse forjado en otro entorno mejor que las 24 Horas de Le Mans. Fue precisamente en la carrera de resistencia más prestigiosa donde el Jaguar D-Type demostró al mundo que era un gran coche de competición. Gracias a la cabeza pensante de Malcolm Sayer, su creador, este vehículo británico fue especialmente ligero y aerodinámico. Sir Sayer era un entusiasta del mundo de la aviación, que además había trabajado durante la II Guerra Mundial en la Bristol Aeroplane Company, algo que le había dado bagaje suficiente para lograr que el pequeño Jaguar “volara” raso sobre el asfalto.

Dotado de una estructura monocasco moldeada a base de líneas fluidas, el D-Type pesaba sólo 864 kilos y tenía un centro de gravedad muy bajo, gracias a que el motor se ubicaba unos centímetros más cerca del suelo que en el C-Type. Todo esto lo convirtió en una máquina muy manejable y, sobre todo, rápida. Apenas 6 cilindros, 3.400 cc y una potencia que osciló entre los 250 y los 300 CV fueron suficientes para catapultar al Jaguar hasta más allá de los 280 km/h en el vertiginoso trazado de la Sarthe en Le Mans. El resultado no pudo ser mejor, ya que se alzó con la victoria en las ediciones de 1955, 1956 y 1957.

Los años han ido pasando y tan ilustre modelo británico no podía caer en el olvido. Hoy, en plena celebración de su 60º cumpleaños, el D-Type es homenajeado por un hermano pequeño llamado Jaguar F-Type Project 7, que recoge su testigo. El recién llegado hace un guiño a su antepasado gracias a su carrocería descapotable, a su pintura de guerra y a ciertos rasgos de diseño como la “joroba” ubicada tras el conductor. No le falta detalle. De claro enfoque “circuitero”, es ya el deportivo de serie más veloz fabricado por Jaguar hasta la fecha. Además, es el primer vehículo de altas prestaciones realizado por la recién fundada división “Special Vehicle Operations” del grupo Jaguar-Land Rover. Entre sus mejoras hay una carrocería aligerada en 80 kilos, unos frenos carbocerámicos y un motor V8 vitaminado hasta los 575 CV. El F-Type Project 7 ha hecho su debut dinámico en la carrera de clásicos de Le Mans de este mismo año, donde también ha competido (alzándose con la victoria de su categoría) su ‘abuelo’ el Jaguar D-Type. Un doblete muy dulce para la marca.



Marc
Marquez 93



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

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



Reposta en las Estaciones de Servicio Repsol, Campsa y Petronor y gana

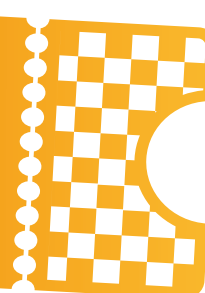


**10.000
PREMIOS
DE CARBURANTE**

Y

**6.000
ENTRADAS**

PARA EL GP DE ARAGÓN Y EL
GP DE LA COMUNITAT VALENCIANA



Promoción válida por repostajes iguales o superiores a 10€ en las Estaciones de Servicio Repsol, Campsa y Petronor adheridas del 16 de junio al 31 de agosto de 2014. Al repostar comprueba tu premio en el ticket de compra. Más información y bases notariales en repsol.com